CV SEDUTA

VENERDÌ 9 APRILE 1954

Presidenza del Presidente MERZAGORA

del Vice Presidente BO

e del Vice Presidente MOLÈ

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 4178

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 4178

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 4180

Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti 4179

Deferimento all'esame di Commissioni permanenti 4179

Trasmissione 4178

Ritiro 4180

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (373) (Seguito della discussione e approvazione):

ARTIACO 4232
ASARO 4193, 4234, 4235
CERABONA 4203, 4232
CORBELLINI 4234
CROLLALANZA 4231
FIORENTINO 4185
LAMBERTI 4232
MOLINARI 4233
PALERMO 4232
PETTI 4182, 4232
RAVAGNAN 4205, 4232
ROGADEO 4232
TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile* . . . . . *Pag.* 4217 e *passim*
VACCARO, *relatore* . . . . . 4212 e *passim*
ZOLI 4234

Interpellanze:

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE 4180
LUSSU 4181
SERENI 4180, 4181
TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile* 4180, 4182

Interrogazioni:

Annunzio 4236

Per la festività di Pasqua:

PRESIDENTE 4238

Registrazioni con riserva:

Trasmissione di elenco 4180

Relazioni:

Presentazione 4180

La seduta è aperta alle ore 16.

RUSSO LUIGI, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

Congedi.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Angelini Nicola per giorni 2.

Se non vi sono osservazioni, detto congedo si intende concesso.

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Aumento delle penalità previste per infrazioni alle norme sulla risicoltura » (94-*B*) (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla II Commissione permanente della Camera dei deputati*);

« Promozioni in soprannumero di impiegati di gruppo *B* dei ruoli delle Amministrazioni provinciali delle imposte dirette e delle tasse e delle imposte indirette sugli affari » (466);

« Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.) » (467);

« Norme a favore del personale in servizio presso le pubbliche amministrazioni nel territorio libero di Trieste » (468);

« Estensione di provvidenze a favore degli alto-atesini che riacquistano la cittadinanza italiana ai sensi dell'articolo 4 della legge 13 giugno 1912, n. 555» (469);

« Autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a bandire un concorso interno per il grado iniziale del ruolo di Gruppo *B* » (470), d'iniziativa dei deputati Bersani e Geremia;

« Istituzione di sezioni specializzate per il commercio con l'estero presso Istituti tecnici commerciali » (471);

« Concessione di un contributo annuo dello Stato a favore della cineteca autonoma per la cinematografia scolastica » (472);

« Aumento del limite di impegno autorizzato con la legge 28 luglio 1950, n. 737, concernente costruzione di alloggi per ufficiali e sottufficiali dell'Esercito, della Marina, della Aeronautica e della Guardia di finanza » (473);

« Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 242 del relativo regolamento di esecuzione. (Età minima di ammissione dei fanciulli al lavoro marittimo) » (474);

« Istituzione del servizio autonomo di cassa negli Uffici del registro » (475);

« Modificazioni al decreto-legge 1° marzo 1938, n. 416, convertito nella legge 4 giugno 1938, n. 1198, concernente la istituzione del punto franco del porto di Genova » (476);

« Norme integrative della legge 29 aprile 1949, n. 221, relative all'adeguamento di pensioni ordinarie al personale civile e militare dello Stato » (477);

« Concessione del trattamento economico di primo capitano ai capitani dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e della Guardia di finanza che siano reduci di guerra e che abbiano 17 anni di servizio da ufficiali » (478);

« Applicazione del contributo straordinario istituito con la legge 25 luglio 1952, n. 949, per il periodo 1° gennaio-30 giugno 1954 » (479).

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

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

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

dei senatori Cerabona, Smith, Saggio, Terracini, Papalia, Cianca e Leone:

« Norme per la riparazione degli errori giudiziari, in attuazione dell'articolo 24, ultimo comma, della Costituzione della Repubblica italiana » (480);

dei senatori Carelli ed Elia:

« Apporto di nuovi fondi alla Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina » (481);

del senatore Ciasca:

« Raccolta e stampa a spese dello Stato degli scritti di Francesco Nitti » (482).

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame e all'approvazione:

della 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Devoluzione a favore dell'Opera nazionale di assistenza per gli orfani dei militari di carriera dell'Esercito delle ritenute sulla paga dei graduati e militari di truppa dell'Esercito puniti » (454), previo parere della 5ª Commissione;

« Aumento della paga degli allievi carabinieri, allievi finanzieri, allievi guardie di pubblica sicurezza e allievi agenti di custodia » (456), previo parere della 5ª Commissione;

« Cambiamento della denominazione della medaglia mauriziana pel merito militare di dieci lustri in quella di medaglia mauriziana al merito di dieci lustri di carriera militare e norme per il conferimento della decorazione » (457), previo parere della 5ª Commissione;

« Trattamento economico dei militari di truppa dell'Arma dei carabinieri e del Corpo della guardia di finanza richiamati o trattenuti in servizio da data anteriore al 16 settembre 1945 » (460), previo parere della 5ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Promozioni in soprannumero di impiegati di gruppo *B* dei ruoli delle Amministrazioni provinciali delle imposte dirette e delle tasse e delle imposte indirette sugli affari » (466);

« Applicazione del contributo straordinario istituito con la legge 25 luglio 1952, n. 949, per il periodo 1° gennaio-30 giugno 1954 » (479);

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Autorizzazione della spesa di lire 660 milioni in due esercizi, per la costruzione di un edificio da adibire a sede di uffici statali su di un'area demaniale sita in Roma, via Baiamonti » (455), previo parere della 5ª Commissione;

della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Disposizioni integrative e modificative della legge 13 febbraio 1952, n. 50, sulle imprese industriali, commerciali ed artigiane colpite da pubbliche calamità » (458), previo parere della 5ª Commissione;

« Ulteriore spesa di 300 milioni di lire, per l'incremento di ricerche scientifiche e sperimentazioni ai fini industriali » (459), previo parere della 5ª Commissione;

della Commissione speciale per le alluvioni:

« Provvidenze a favore delle zone disastrate dalle nevicate dell'inverno 1953-54 nella provincia di Chieti » (461), d'iniziativa del senatore De Luca Angelo.

Deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame:

della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e l'Austria sulle assicurazioni sociali e Protocollo aggiuntivo, conclusi a Vienna il 30 dicembre 1950, nonchè del secondo Protocollo aggiuntivo concluso a Vienna il 29 maggio 1952 » (436) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previo parere della 10ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Norme integrative della legge 11 gennaio 1951, n. 25, sulla perequazione tributaria » (462), previo parere della 2ª Commissione;

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Per lo sviluppo del porto di Civitavecchia » (450), d'iniziativa dei senatori Minio ed altri, previ pareri della 5ª e della 9ª Commissione).

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta di stamane, la 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha esaminato e approvato i seguenti disegni di legge:

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

« Promozioni in soprannumero di impiegati di gruppo B dei ruoli delle Amministrazioni provinciali delle imposte dirette e delle tasse e delle imposte indirette sugli affari » (466);

« Applicazione del contributo straordinario istituito con la legge 25 luglio 1952, n. 949, per il periodo 1° gennaio-30 giugno 1954 » (479).

Ritiro di disegno di legge.

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

« Modifica alle norme sulla riforma fondiaria ed agraria nel territorio del Fucino » (384).

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

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico che, a nome della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), il senatore Angelini Cesare ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (372).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Trasmissione di elenco di registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Corte dei conti ha trasmesso l'elenco delle registrazioni con riserva effettuate nella seconda quindicina del mese di marzo.

Tale elenco sarà trasmesso alle Commissioni competenti.

Per lo svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. Come il Senato ricorda, alla fine della seduta di ieri il senatore Sereni propose che nella giornata di oggi, eventualmente in una seduta notturna, venisse discussa l'interpellanza sulla bomba all'idrogeno presentata dai senatori Donini ed altri. Prima che si procedesse alla votazione di questa proposta, fu richiesta la verifica del numero legale, e, essendo risultato che il Senato non era in numero legale, la seduta fu tolta. Dovendosi quindi procedere alla votazione della proposta del senatore Sereni, chiedo se la proposta stessa è mantenuta.

SERENI. Signor Presidente, mantengo la richiesta, ma visto che il rappresentante del Governo aveva avuto il tempo di interpellare gli altri membri interessati, gradirei una sua risposta.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Comunico al Senato ed in modo particolare all'onorevole senatore Lussu, che nella seduta di ieri mi aveva rivolto esplicita sollecitazione, che il Ministro degli esteri accetta di prendere in esame alla prima riunione della

Commissione degli esteri, dopo le vacanze pasquali, il contenuto dell'interpellanza relativa a pretese dichiarazioni che sarebbero state fatte dall'Ambasciatore di una potenza straniera. Io penserei che in quella sede si potrebbe agevolmente trattare del problema relativo alla bomba all'idrogeno. Comunque il Governo dichiara che poichè dinanzi alla Camera dei deputati è stata fissata la discussione di una mozione sulla bomba all'idrogeno per il 5 maggio, è disposto ad affrontare la discussione sulla identica materia a seguito dell'interpellanza presentata dall'onorevole Pastore ed altri senatori, 8 o 10 giorni dopo la data della discussione dinanzi alla Camera.

SERENI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERENI. Faccio rilevare all'onorevole Ministro e agli altri rappresentanti del Governo che la nostra interpellanza, tra l'altro, è stata presentata con diversi giorni di anticipo rispetto a quella presentata alla Camera. Faccio rilevare, inoltre, che in questi giorni si riunisce la Commissione del disarmo delle Nazioni Unite, e particolarmente del Senato italiano, debba arrivare prima che questa discussione sia finita.

LUSSU. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSSU. Signor Presidente, per quanto adesso si debba votare sulla richiesta dell'onorevole Sereni circa la discussione notturna sul problema della bomba all'idrogeno, tuttavia poichè il rappresentante del Governo ha comunicato l'intendimento del Governo circa la discussione dell'interpellanza da noi presentata, concernente la condotta, ritenuta riprovevole da molti di noi, del rappresentante degli Stati Uniti a Roma, nonostante si tratti di due problemi ben distinti (ed infatti ieri sera ho separato le due questioni)...

PRESIDENTE. Non vorrei che il suo intervento fosse superfluo, perchè debbo mettere in votazione la proposta Sereni.

LUSSU. Ma questa è un'altra questione del tutto staccata da quella della bomba all'idrogeno, come già ho fatto presente nella seduta di ieri. La questione di cui mi sto occupando tocca solo la condotta di un rappresentante di uno Stato estero accreditato a Roma. Su questa questione, alla Camera dei deputati non è stata presentata alcuna mozione, alcuna interrogazione o interpellanza; la sola interpellanza che è stata presentata è la nostra al Senato, e ciò è avvenuto il 25 del mese scorso.

È su questo che noi chiedevamo che il Ministro degli esteri ci dicesse qualcosa, e non eravamo massimalisti. Infatti io ieri non chiedevo che si portasse immediatamente in discussione in Aula questo problema; ero comprensivo della delicatezza di questa questione e comprendevo perfettamente che la cosa era bene che si fosse trattata prima in seno alla 3ª Commissione degli affari esteri, dopo di che avremmo visto se portare la questione qui in Aula.

Ora il rappresentante del Governo ci comunica che il Ministro degli esteri aderisce alla nostra richiesta, ma in modo del tutto particolare, per cui noi comprendiamo che in realtà non aderisce affatto. Quando il Ministro degli esteri ci risponde che è disposto a discutere la questione in seno alla 3ª Commissione degli affari esteri dopo le vacanze di Pasqua, francamente ci prende in giro; e il Ministro degli esteri, nella situazione tutta particolare nella quale si viene a trovare, ha il diritto di prendere in giro il Senato o un gruppo, io credo rispettabilissimo, del Senato stesso, come del resto ogni gruppo è rispettabile?

Io non posso che prendere atto con rincrescimento della risposta che il Ministro degli esteri, attraverso il rappresentante del Governo qui presente, ci comunica, e, a mio parere, dimostra con questo atto una insensibilità politica di fronte ai doveri che ha dinanzi al Parlamento, insensibilità politica che altro non è se non la continuazione di quell'altra insensibilità che tutti abbiamo deplorato. (*Applausi dalla sinistra*).

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Debbo far rilevare al senatore Lussu di non poter accettare il commento che ha ritenuto di fare alle mie dichiarazioni. Credo di aver dato, nella forma la più corretta e nella sostanza la più ineccepibile, la sola risposta che, a nome del Ministro degli esteri, mi era consentito di poter dare.

Mi risulta che il Senato questa sera o domani prenderà le vacanze; del resto dopo Pasqua non significa da qui a sei mesi o da qui ad un anno, significherà da qui a dodici o quindici giorni. Io ho detto: quando la Commissione degli esteri, per la prima volta dopo le vacanze pasquali, determinerà di riunirsi, il Ministro degli esteri sarà a disposizione della 3ª Commissione.

Pertanto, onorevole Lussu, non c'è nessuna presa in giro; mi pare ci sia il maggior ossequio al Senato della Repubblica. (*Applausi dal centro*).

FORTUNATI. Nessuna Commissione si riunirà durante le vacanze?

PRESIDENTE. Se le Commissioni vorranno riunirsi in sede referente, potranno farlo.

Onorevoli colleghi, poichè il senatore Sereni insiste nella sua proposta intesa a discutere oggi, in seduta notturna, l'interpellanza sulla bomba all'idrogeno, metto in votazione la proposta stessa. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvata*).

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

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

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

Si dia lettura degli ordini del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, rilevata la esistenza di numerose disposizioni legislative relative alle costruzioni navali per la marina mercantile, nonchè alla economia ed all'incremento dell'industria cantieristica; raccomanda al Governo di esaminare la possibilità della compilazione di un testo unico che tali disposizioni coordini, in modo che gli interessati possano facilmente orientarsi e rintracciare la disposizione di cui vanno in cerca »;

« Il Senato, ritenuto che con la legge 5 settembre 1951, n. 902, « Completamento e integrazione del programma navale di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75 », si autorizzò lo stanziamento di ulteriori lire 8.600 milioni e si stabilì: « La spesa suddetta, unitamente a quella di lire 14.000 milioni già autorizzata, verrà eseguita nel Mezzogiorno nella misura del 30 per cento »; che successivamente, con la legge 25 luglio 1952, n. 949, « Provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e l'incremento dell'occupazione » si stabilì: « Per provvedere all'applicazione delle disposizioni del presente Capo (Costruzioni navali per la Marina mercantile) è stanziata la somma di lire 12 miliardi, di cui una congrua parte sarà spesa nel Mezzogiorno »; invita il Governo a precisare che anche tale spesa verrà eseguita nel Mezzogiorno nella misura del 30 per cento ».

PRESIDENTE. Il senatore Petti ha facoltà di parlare.

PETTI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, i notevoli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto concordano nella necessità indilazionabile del potenziamento della marina mercantile e dell'incremento dell'industria cantieristica. Sembra però che, a prescindere dalla inadeguatezza delle provvidenze adottate fino a questo momento, sia difficile e l'una e l'altra cosa, soprattutto perchè una nave costruita in Italia costa purtroppo il 30 per cento in più di una nave costruita all'estero; fatto questo che annulla il vantaggio costituito dalla competenza indiscussa dei nostri tecnici e del consapevole fervore delle nostre maestranze. Naturalmente questa maggiore spesa è determinata dal mag-

gior costo delle materie prime e dall'eccessivo fiscalismo, ostacoli che dovranno essere eliminati al più presto. E questo è compito del Governo che dovrà proporsi di risolvere il problema con urgente immediatezza. Se ciò sarà fatto, solo allora sarà possibile gareggiare con i cantieri esteri e trattare con tutti i possibili committenti a qualsiasi nazionalità appartengano. Ma non basta: occorre incominciare altresì a dare subito lavoro ai nostri cantieri senza attendere eventuali commesse estere. Voi sapete, onorevoli colleghi, che nel dopoguerra per poter ricostruire la nostra flotta si è incoraggiato l'acquisto all'estero di navi usate. Ed è perciò che l'Italia è oggi la sola Nazione che ha circa il 30 per cento, ossia quasi un terzo, di navi che hanno oltre trenta anni di età. Di conseguenza sul totale di tonnellate di stazza esistenti, pari a 3.800.000 tonnellate circa, oltre un milione ha più di trenta anni di età.

Ciò posto basterebbe al momento che lo Stato decretasse o si proponesse la demolizione delle navi vecchie, specialmente delle navi per trasporto passeggeri, incoraggiando i relativi armatori a ricostruirle con opportune provvidenze, per poter dare risposta concreta alla concorde invocazione di dar lavoro ai nostri cantieri.

Nel problema generale, però, si inserisce il problema di assicurare una buona parte del lavoro ai cantieri del Mezzogiorno, che si trovano in condizioni di grave disagio, come è da tutti risaputo. Vero è che la legge del 1951 riservava ai cantieri meridionali il 30 per cento dello stanziamento; ma è altresì vero che nella legge successiva non si parla più di questa quota fissa del 30 per cento, ma di « una congrua parte ». Ora, noi chiediamo che a questa generica espressione si sostituisca la precisazione contenuta nella legge precedente.

E, a proposito di leggi, non è possibile astenersi dal rilevare che la successione dei numerosi provvedimenti legislativi susseguitisi dal 1949 ad oggi, giustifica la mia proposta della compilazione di un testo unico, per dar modo a tutti gli interessati e specialmente ai gestori dei piccoli cantieri, veri e propri artigiani, potersi facilmente orientare e rintracciare la disposizione di cui vanno in cerca, senza perdersi nel labirinto delle molteplici provvidenze legislative.

A questo punto, onorevoli colleghi, potrei anche concludere questo mio intervento, che necessariamente è stato breve e direi quasi telegrafico, dopo gli interventi ponderosi dei miei colleghi Barbareschi, Roveda ed altri. Però mi corre l'obbligo di prospettare all'onorevole Ministro una questione che, a mio modo di vedere, deve essere esaminata, deve anzi preoccupare l'onorevole Ministro. Propongo, infatti, all'onorevole Ministro ed ai colleghi una questione che riguarda il funzionamento del Registro navale, organo ausiliario del Ministero della marina mercantile, alla cui vigilanza è sottoposto. Una prima osservazione è questa: ai compiti affidati al Registro navale dall'articolo 4 del decreto legislativo 22 gennaio 1947, compiti essenzialmente tecnici, si sono aggiunti quelli di vigilanza di cui all'articolo 32 della legge 8 marzo 1949. Ora, il fatto che i tecnici siano chiamati ad espletare insieme sia i compiti fondamentali, di carattere essenzialmente tecnico, che quelli aggiunti, di indole fiscale, genera una notevole confusione e snatura i compiti del tecnico. Sarebbe perciò opportuno che le due attività fossero tenute distinte come i tecnici chiedono.

Ella, onorevole Ministro, potrebbe a questo punto obiettarmi che la questione è di competenza del Consiglio di amministrazione del Registro, a norma dell'articolo 12 del ricordato decreto legislativo. Senonchè i funzionari del Registro navale non hanno alcuna possibilità di far sentire la loro voce, giacchè la Presidenza del Registro ha esautorato tutti gli organi previsti sia dalla legge istitutiva, che dal regolamento. A prova di tanto, voglia, onorevole Ministro, consentirmi di leggerle un documento dal quale ella potrà trarre il convincimento che la questione da me prospettata è una questione la quale attiene al regolare funzionamento di un istituto che, essendo, come ho detto, complementare dell'attività del Ministero della marina mercantile, è di fondamentale importanza.

Questo documento è costituito da un riassunto del discorso tenuto dal Presidente del Registro navale ai funzionari e dipendenti delle sede di Genova, dove risiede la Direzione generale; riassunto portato immediatamente a

conoscenza del personale, degli Ispettorati a mezzo la diramazione della circolare di cui leggerò i brani salienti: « Parole di Sua Eccellenza il Presidente del R.I.N.A. al personale. Il giorno 7 marzo 1953 dalle ore 16 alle 17 Sua Eccellenza il Presidente del R.I.N.A. ha riunito tutto il personale della sede di Genova per esporre alcune considerazioni che per sommi capi si possono riassumere nei punti da 1 a 7 che seguono. Poichè le considerazioni esposte interessano anche il personale delle altre sedi, si ritiene opportuno portarle a conoscenza di tutti. 1) Premesso che i dirigenti si sono ritirati dalla Commissione interna (a questo punto occorre ricordare che nel regolamento dell'Istituto è prevista appunto la costituzione di una Commissione interna per la tutela degli interessi dei dipendenti), Sua Eccellenza esprime l'avviso che anche gli altri Ispettori di ruolo e non di ruolo dovrebbero fare lo stesso, cioè ritirarsi dalla Commissione interna per impedirne il funzionamento. 2) Del resto l'opinione di Sua Eccellenza è che tutta la Commissione interna dovrebbe sciogliersi perchè essa è perfettamente inutile ed anzi potrebbe essere controproducente dato il carattere dell'Istituto che non ha datori di lavoro i cui interessi potrebbero essere in contrasto con quelli dei lavoratori. Comunque il personale del R.I.N.A. può fare quel che crede, tenere in vita la Commissione interna o scioglierla, può avere una Commissione interna che rappresenti solo una parte del personale, ma sappia che ogni deliberazione del Comitato direttivo è già improntata alla massima benevolenza, ecc. In altre parole il Presidente proclamava il suo proposito di non annettere alcuna importanza alla Commissione interna.

E precisa anzi: « è bene togliere qualsiasi dubbio sull'interpretazione della circolare in data 9 febbraio 1953 della Direzione generale. Pare che qualcuno abbia interpretato la disposizione come la creazione di una paratia stagna costituita dai dirigenti. Nulla di più errato. Quando un dipendente del R.I.N.A., chiunque esso sia, desidera far sentire la propria voce per questioni sue personali o anche condivise da alcuni colleghi agli organi direttivi, egli lo può sempre fare, solo gli esposti collettivi non sono ammessi perchè con essi si pensa ingenuamente di fare pesare il numero delle firme sulle decisioni degli organi superiori ».

Secondo il Presidente, dunque, tutti i reclami dovrebbero essere inesorabilmente respinti ed i superiori dovrebbero adoperarsi a far comprendere ai propri dipendenti il carattere di indisciplina di tali reclami, consigliando, invece, il modo corretto di comportarsi, così esemplificando: « Un dipendente, che preferibilmente dovrebbe essere il più anziano (quindi niente Commissione interne, ecc.) nel caso di questioni che interessano un certo numero di funzionari avanza il suo esposto scritto o verbale al dirigente suo superiore diretto. Questi può o consigliare o persuadere il dipendente a ritirare l'esposto, oppure consigliarlo e persuaderlo a modificarlo; ovvero può accoglierlo inalterato o modificato, e in questo caso lo trasmette per via gerarchica con il proprio parere motivato. Anche nel caso che il superiore lo respinga rifiutandosi di inoltrarlo, al dipendente non viene impedito di far sentire la propria voce, perchè, come è previsto dall'articolo 24 del Regolamento, egli può sempre consegnare l'esposto ad un superiore ».

Mi sembra che questa circolare sia piuttosto singolare anche perchè, onorevole Ministro, come ella sa, lo statuto del Registro stabilisce e limita i poteri della Presidenza, mentre la Presidenza stessa con questa circolare e con il discorso pronunciato dal Presidente, invade i compiti del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo esautorando tali organi ed arrogandosi compiti che egli statutariamente non ha.

Ma vi è di peggio, onorevole Ministro. Il Presidente nel suo discorso deplora altresì l'esposto del personale tecnico dell'Ispettorato di Genova avverso la circolare direzionale del 7 gennaio 1953, non soltanto perchè esso non aveva ragione di essere, ma anche e soprattutto per la sua forma irriguardosa. Ond'è chiaro che con questa pubblica deplorazione si applica la museruola a tutti i dipendenti. Che dire, poi, del modo come il Presidente butta a mare una aspirazione, che sta molto a cuore ad un gran parte del personale, e precisamente ai non di ruolo, quella del passaggio in ruolo. Questo è un diritto del per-

sonale, onorevole Ministro, il quale dopo il periodo di prova e dopo l'avverarsi di talune determinate condizioni ha il diritto di passare in ruolo. Senonchè « Sua eccellenza » il Presidente così conferma il suo punto di vista in proposito: « Sarebbe bene che più nessuno passasse in ruolo ». È proprio scritto così, onorevole Ministro, « In tal modo i dipendenti di ruolo, che hanno il diritto acquisito della stabilità di impiego, a poco a poco si esaurirebbero, ed il personale verrebbe così ad acquistare in numero sempre maggiore la caratteristica che deve avere, cioè di essere licenziabile se non fa il suo dovere ».

Questo è scritto nella circolare. Ed allora dove sono più le garanzie che il regolamento assicura al personale, onorevole Ministro? E continua: « Rimarrebbe così un perenne incentivo a ben operare e a non scantonare, evitandosi il pericolo che i non in ruolo, divenuti di ruolo si adagiassero nella posizione ottenuta, e credessero, essendo giunti alla stabilità di impiego di poter cessare di fare bene. Il R.I.N.A. deve avere il diritto, come ne ha il dovere, di liberarsi della zavorra, ma tutti i non in ruolo sappiano che nessuno li toccherà se essi faranno sempre con competenza, onestà, coscienza e disciplina. Se invece qualcuno credesse di essere maltrattato o incompreso, sappia che la porta aperta sarà un bene per lui e per il R.I.N.A. ».

Onorevole Ministro, ritengo che queste dichiarazioni rappresentino una indebita quanto illecita invadenza della Presidenza nel funzionamento di un organo para-statale che è di così grande importanza per i servizi che gli sono affidati; dichiarazioni che debbono essere, perciò attentamente esaminate dal Governo per i provvedimenti che siano del caso, affinchè il personale possa lavorare con tranquillità.

Io non ho da aggiungere altro, onorevoli colleghi. Permettetemi di concludere con l'auspicio che le nostre navi possano solcare tutti i mari e raggiungere i più lontani Paesi così come è nei voti di noi tutti, avvertendo, però, che per l'avverarsi di questa nostra speranza, è necessario che tutti i popoli si riconoscano fratelli, liberi dalla schiavitù delle egemonie imperialistiche ed affrancati dal timore della minaccia incombente di nuovi mezzi di sterminio. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Fiorentino. Ne ha facoltà.

FIORENTINO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, da questi banchi e in quest'ora avrebbe dovuto parlarvi l'eletto del popolo senatore ed armatore Achille Lauro, mio maestro e mio amico. Sono mortificato che le circostanze mi abbiano posto in condizione di doverlo sostituire.

Per non ripetere cose già dette in occasione degli ampi dibattiti che si sono svolti alla Camera e al Senato alla fine dell'ultimo mese di ottobre e durante questa sessione, e che sono già dettagliatamente riportate nella notevole relazione del senatore Vaccaro, mi limiterò a toccare solo pochi argomenti tra i tanti che riguardano il bilancio della Marina mercantile.

Un primo argomento importante ed attuale mi sembra quello della crisi dei cantieri navali e dello schema di legge recentemente approvato dal Consiglio dei ministri a favore delle costruzioni navali presso i cantieri navali italiani. La crisi dei cantieri è molto grave e tra non molti mesi anche le residue commesse ancora in corso di esecuzione saranno esaurite. È necessario quindi preoccuparsi di trovare del lavoro per questi cantieri e per le loro maestranze; ma tutto il problema sta nel trovare la via giusta, o quanto meno la migliore possibile.

Il primo questito che richiede una risposta precisa è questo: può la proposta di legge risolvere, o almeno a breve scadenza aiutare a risolvere sostanzialmente la situazione che si è determinata, ed assicurare ai cantieri del lavoro, soprattutto del lavoro il cui prodotto sia necessario od economicamente utile alla Nazione? A mio avviso, e secondo il parere di gran parte dell'armamento libero italiano...

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Questo non è esatto. Lei parla a titolo personale.

FIORENTINO. Signor Ministro, conosco molti armatori ed essi sono del mio parere e

se non lo crede le porterò le firme degli armatori che sono d'accordo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Lei sta leggendo l'articolo pubblicato sul « Roma » di oggi.

FIORENTINO. Non ho letto nessún articolo. Sto pronunziando un discorso fatto da me.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Glielo dimostrerò più tardi.

FIORENTINO. A mio avviso, e secondo il parere di gran parte dell'armamento libero italiano, ciò è molto dubbio, e direi anzi impossibile.

È troppo noto il tracollo che hanno subìto i noli marittimi dal 1952 perchè io mi ci soffermi nei dettagli. Sono ancora in costruzione in tutto il mondo circa 10 milioni di tonnellate di naviglio, mentre il tonnellaggio mondiale già varato, con i suoi 93.581.800 di t.s.l. al 1° gennaio 1954, in confronto ai 68.519.432 di t.s.l. del 1939 è largamente esuberante in confronto alle necessità attuali e prevedibili del traffico marittimo. Gli armatori non si decidono ancora a mettere in disarmo, in massa, le loro navi solo perchè, se il bilancio di ciascun viaggio, tenendo anche un minimo conto dell'ammortamento, degli interessi e delle spese generali, è passivo, risulta ancora attivo il bilancio puro e semplice tra il nolo guadagnato e le spese sostenute per il viaggio che quel nolo ha procurato, il che fa sì che il navigare sia ancora un minor male in confronto del disarmo, che rappresenta non solo l'annullamento di quella sia pur piccola differenza attiva, ma richiede delle spese di guardianìa e gli altri oneri e decadimenti inerenti al disarmo stesso. Si sopporta talora qualche viaggio passivo perfino nel bilancio delle uscite e delle entrate, sia per ragioni di prestigio, sia a causa di impegni verso terzi, sia perchè si spera di rifarsi con un successivo viaggio migliore. E ciò, nonostante che buona parte del naviglio degli Stati Uniti d'America, nazione che è passata da t.s.l. 8.809.982 nel 1939 a ben t.s.l. 24.817.888 al 1° gennaio 1954, sia tenuto in disarmo e di riserva proprio per non aggravare la situazione del naviglio libero americano e del mercato mondiale dell'armamento.

Le navi già ordinate ed attualmente in costruzione rappresentano, quindi, nella maggior parte dei casi, delle vere e proprie passività per i committenti e non pochi armatori sono disposti a cedere i contratti a prezzi ridotti, pur di liberarsi di quegli impegni. È veramente poco aderente alla realtà, pertanto, contare sul fatto che gli armatori liberi italiani e stranieri possano, in base alla nuova legge, dare un consistente lavoro ai cantieri italiani. Qualche nave, naturalmente, potrebbe ancora essere ordinata, quando si tratti di navi aventi particolari caratteristiche, destinate a determinati servizi ai quali gli armatori devono far fronte per specifici impegni. Ma certo non ci si può basare su queste particolari esigenze per risolvere la crisi dei nostri cantieri, capaci di costruire circa 300.000 tonnellate di naviglio all'anno.

Se si calcolano i benefici che provengono ai cantieri, in seguito alla proposta di legge, per una nave di consistente tonnellaggio, si arriva mediamente a circa il 22 per cento di riduzione sui prezzi che attualmente i nostri cantieri sono in grado di praticare. A questo proposito mi risulta che l'armatore Lauro ha già ritenuto suo dovere informare il Ministro della marina mercantile di una sua indagine fatta recentemente per comparare i prezzi quotati da cantieri italiani ed esteri per la costruzione di una nave cisterna di circa 35.000 tonnellate e sviluppante circa 18 nodi di velocità alle prove. Ho qui le offerte. Un grande cantiere di Genova offre un prezzo di 5 miliardi di lire. Un primario cantiere dell'Adriatico quota 4.850.000.000 di lire. Questi prezzi, tenuto conto dei vantaggi che offre la legge proposta, si ridurrebbero rispettivamente a circa lire 3.900.000.000 e lire 3.780.000.000. Ebbene, l'offerta per una nave cisterna di corrispondente tonnellaggio e pari velocità, ricevuta da un cantiere giapponese tramite l'Inghilterra è di lire 2.778.000.000, ossia circa un miliardo di meno.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ma dica quale armatore italiano può costruire in Giappone.

FIORENTINO. Non le parlo di poter costruire; adesso siamo in tema di prezzi, non confondiamo. Io le sto dimostrando quale è

la differenza che grava su un armatore che voglia costruire e che costruisca in Italia in confronto di un armatore che sia libero di costruire e costruisca in Giappone.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Prenda un cantiere tedesco o inglese.

FIORENTINO. Io prendo un cantiere dove l'armatore trova la sua convenienza a costruire.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ma lei non può costruire in Giappone e glielo dimostrerò dopo.

FIORENTINO. Sì che posso, e del resto questo avviene anche nei cantieri tedeschi e glielo dimostrerò perchè non sono abituato a dire parole vane, onorevole Ministro.

Inoltre il cantiere giapponese si impegna a costruire la nave in circa 16 mesi ed a prezzo fisso, mentre i cantieri italiani chiedono rispettivamente 24 e 20 mesi di tempo, con la riserva della variabilità del prezzo a seconda le eventuali variazioni del costo della mano d'opera e dei materiali. Si consideri, quindi, che se un armatore si decidesse in tali condizioni ad ordinare la nave in Italia, dovrebbe apportare le maggiori quote per ammortamento ed interessi determinate dal suddetto maggior prezzo di circa un miliardo di lire. E se quell'armatore fosse italiano, dato il maggior costo del denaro in Italia, tra ammortamento ed interessi dovrebbe calcolare circa un 15 per cento, giungendo così ad una differenza in più sul costo della gestione annuale, per il semplice fatto di aver commesso la nave ad un cantiere italiano anzichè estero, di circa 150 milioni di lire. Il che, specie nelle condizioni attuali del mercato dei noli, renderebbe necessariamente impossibile qualunque iniziativa del genere. Infatti si stanno verificando dei casi che a prima vista sembrerebbero inesplicabili, cioè che armatori stranieri stanno accettando a ripetizione contratti di noleggio pluriennali che si offrono per navi nuove e di qualità per cinque ed anche fino a dieci anni, a prezzi che gli armatori italiani non possono assolutamente accettare, in quanto risulterebbero passivi. La spiegazione per chi conosce il mestiere è invece assai semplice e consiste nei tre fattori fondamentali degli affari marittimi: quote di ammortamento e di interessi, oneri di gestione.

Un armatore italiano che volesse operare oggi con navi nuove costruite in Italia sarebbe paralizzato, oltre che dal fattore del maggior prezzo, che non è sanato dalla nuova legge così come essa è proposta, anche dalla eccessivamente gravosa quota degli interessi, che in Italia oscilla, con i vari accessori, tra il 9 ed il 10 per cento, mentre all'estero varia, a seguito delle provvidenze stabilite nei vari Paesi in favore dello ammortamento, dal 2,45 per cento, della Svizzera al 2,50 per cento del Belgio, al 2,75 per cento del Portogallo, al 3-3,50 per cento degli Stati Uniti, al 3,50-4,50 per cento dell'Olanda, fino al 4,50-4,80 per cento dell'Inghilterra.

Per avere una sensazione esatta della grande influenza che ha il costo del denaro, facciamo un esempio pratico riferendoci ad una nave da trasporto solido e liquido, di consistente portata ed adeguata velocità, il cui prezzo si può considerare mediamente compreso tra 2 e mezzo e 3 miliardi di lire. Su questo prezzo il maggior aggravio degli interessi, mediamente calcolato al 6 per cento, porta ad una differenza a danno del committente italiano, che va da 150 a 180 milioni annuali, determinati esclusivamente dal maggior onere degli interessi in Italia nei confronti dell'estero.

Credo che non avrò bisogno di spendere molte parole per convincere i miei colleghi senatori della situazione di assoluta inferiorità nella quale verrebbero a trovarsi gli armatori italiani nei confronti della concorrenza internazionale, in quanto essi si troverebbero di fronte al doppio svantaggio del maggior prezzo e del maggior costo del denaro, svantaggi che si tradurrebbero in un maggior aggravio totale valutabile tra 600.000 e 800.000 lire al giorno, ossia assai più di quanto nessuna nave, sia pure grossa e moderna, possa lasciare di attivo; anche considerando, come detto più sopra, il solo bilancio tra il nolo guadagnato e le spese sostenute per guadagnarlo, senza tenere alcun conto dell'ammortamento, degli interessi e delle spese di gestione.

È vero che la proposta di legge prevede una garanzia da parte dello Stato agli istituti che

contraessero dei debiti all'estero per il credito navale, da utilizzarsi per nuove costruzioni, e ciò faciliterebbe senza dubbio questi istituti. Ma devo dire francamente, a questo proposito, che l'esperienza di quanto è accaduto nel passato è tutt'altro che favorevole.

Oltre alle difficoltà per ottenere il denaro da questi istituti, bisogna considerare che esso, per i vari passaggi di mano, le garanzie, le spese varie, le commissioni, ecc., finisce col raggiungere un tasso di interesse insopportabile comparato a quello che ottengono gli armatori esteri nei loro rispettivi Paesi. Aggiungasi che gli armatori esteri hanno spesso molto di più del 50 per cento di credito che è quello proposto in Italia, potendo ottenere nel Belgio, ad esempio, finanziamenti aggirantisi intorno al settanta per cento ed intorno al 75 per cento negli Stati Uniti d'America, ove è allo studio un progetto per portare l'ammontare dei finanziamenti fino all'87,50 per cento, con rimborso in venti annualità eguali, ad un tasso di interesse intorno al 3 per cento. Sarebbe molto più producente ed economico se lo Stato garantisse direttamente ai finanziatori esteri i crediti che ciascun armatore riesce a procurarsi per nuove costruzioni. Ciò sarebbe più semplice ed eviterebbe inciampi e perdite di tempo, mentre da un punto di vista economico abbasserebbe assai favorevolmente il costo del denaro che con tale garanzia si otterrebbe alle migliori condizioni.

La proposta di legge, anche se migliorata, non potrà dunque portare, specie col mercato attuale, consistenti commesse ai cantieri da parte degli armatori liberi. Nè qualche previsione ottimistica formulata nei mesi scorsi nel nostro ambiente governativo circa l'andamento dei noli ha trovato purtroppo conferma nei fatti. Si può dire, invece, ed è opinione condivisa dagli ambienti ed organi più autorevoli in materia, che, ove non abbiano ad insorgere imprevedibili fatti nuovi o conflitti non auspicabili, l'attuale basso livello dei noli è destinato a normalizzarsi ed a mantenersi assai lungo.

Come ho rilevato, la crisi colpisce particolarmente gli armatori italiani che debbano ordinare od ammortizzare navi costose, ma essa è grave anche per tutti gli armatori italiani in generale, perchè le spese di gestione vigenti in Italia, inflazionate nel periodo euforico per umana comprensione e condiscendenza verso le richieste avanzate dai marittimi, sono oggi più elevate che in qualsiasi altra marina e costituiscono con i noli ridotti un assai pesante fardello. La posizione di svantaggio nella quale sono venuti a trovarsi gli armatori italiani per i vari motivi suddetti costituisce una cruda realtà, di cui si deve prendere atto e dalla quale non si può prescindere nell'esame di provvedimenti tendenti a sviluppare nuove costruzioni, o che siano intesi a non farci decadere dalle posizioni già raggiunte.

Qualche parlamentare della sinistra ha osservato: ebbene, se gli armatori liberi non costruiranno, poco male; costruirà lo Stato o le società sovvenzionate. A questo punto si innesta il secondo argomento del mio intervento.

La costruzione di navi mercantili da parte dello Stato ha significato in ogni tempo un fallimento economico. Perfino le nostre FF. SS., che hanno una gestione relativamente agile ed a tipo industriale, quando vollero gestire delle navi per il trasporto del carbone che ad esse stesse occorreva, andarono incontro ad un *deficit* talmente insostenibile, che dovettero, appena possibile, abbandonare l'impresa e tornare, per evidenti ragioni economiche, all'iniziativa privata. Perfino i laboristi in Inghilterra, che quando sono stati al potere hanno pensato a nazionalizzare tutto, non si sono mai sognati, neanche i più sinistrorsi tra essi, di porre la nazionalizzazione della grande, magnifica industria armatoriale britannica.

In quanto alle società di navigazione di proprietà dello Stato, ed assai impropriamente chiamate di preminente interesse nazionale, esse sono talmente inadatte al traffico merci che hanno dovuto sbarazzarsi in fretta dei *tramps*, ossia delle navi per il trasporto di merci alla rinfusa, che possedevano, e che nelle loro mani erano deficitari perfino quando tutto l'armamento italiano realizzava dei notevoli profitti. La soluzione si dovrebbe ridurre allora a far costruire dalle società parastatali altre navi passeggeri, col risultato di aumentare il *deficit* di quelle linee che già oggi sono sature di navi e scarse di passeggeri? Ma come può essere sanamente concepito che debbano essere proprio queste società,

le più irresponsabili perchè a bilancio garantito a spese del pubblico erario e che hanno dimostrato di assorbire in misura sempre crescente un grosso numero di miliardi, ad avere affidata la resurrezione dei nostri cantieri mediante le commesse di nuove altre navi, che non servirebbero ad altro che ad aumentare paurosamente le già fortissime loro passività attuali?

Per effetto dello sciagurato decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, emanato in tempo fascista, è infatti dovuta dalle pubbliche finanze a queste società l'integrazione dei bilanci, purtroppo sempre maggiormente deficitari. E per questo sono stati spesi dal 1949 al 1952 più di 40 miliardi di lire, mentre circa 15 miliardi occorrono per il 1953 e circa 20 miliardi sono preventivati per il 1954. Vi sono, inoltre, circa 18 miliardi di integrazione accantonati, perchè non ancora potuti pagare dal Ministero del tesoro e dal Minstero della marina mercantile nel quadriennio 1948-1952.

Come si vede, si tratta di una passività costituita da una vera ridda di miliardi, oltre 90! Tutte queste cifre sono inoppugnabili e risultano, dal 1953 in poi, a pagina 4 della stessa relazione dell'onorevole relatore, senatore Vaccaro. Si provvedesse, almeno, in qualche modo a stagnare questo flusso di denaro che il contribuente italiano vede inghiottito dalle società di preminente interesse nazionale, e che costituisce attualmente, cosa veramente scandalosa, il 60 per cento di tutto il bilancio della marina mercantile, pur essendo state le cifre relative alle integrazioni segnate molto al disotto di quelle che in realtà occorrerà sborsare! Invece di voler arginare questa triste situazione, le sinistre reclamano uno sviluppo sempre maggiore di queste società deficitarie, che si appoggiano ad una legge che se potè trovare una giustificazione quando fu emanata per il fatto che, per ragioni di prestigio nazionale ed in una epoca nella quale si concepiva l'impero, si vollero delle navi antieconomiche per la loro grandiosità, il loro lusso e la loro velocità e che non potevano quindi essere assunte dall'iniziativa privata, è divenuta oggi iniqua perchè fonte di sperperi. Avendo riassestato tutta la vita della Nazione su basi più realistiche e democratiche, a me pare che si debba ormai tendere al riassestamento dei nostri traffici e della nostra economia su basi concrete ed economicamente sane. Il decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, garantendo alle società P.I.N. l'integrazione dei loro bilanci, è estremamente pericolosa perchè mette gli amministratori di queste società, che qui non intendo affatto personalmente attaccare, ma cito soltanto per rilevare la loro assurda posizione, in condizione di poter presentare un qualsiasi bilancio con la sicurezza preventiva che il relativo *deficit* sarà completamente risanato con i denari del contribuente italiano. Mette inoltre i Ministeri interessati in condizione di non poter compilare dei bilanci preventivi esatti, in quanto non è dato ad essi di conoscere preventivamente le somme che dovranno essere erogare per queste integrazioni, che dipendono anche da fluttuazioni talvolta gravi ed imprevedibili del traffico, e ciò è, tra l'altro, anche incostituzionale. In conseguenza delle somme sempre più rilevanti assorbite da queste integrazioni, i Ministeri del tesoro e della marina mercantile hanno finito col ricorrere ad un espediente, iscrivendo in bilancio, il che hanno fatto anche quest'anno, soltanto una parte della somma che lo Stato è tenuto a pagare per la suddetta legge. Quest'anno, precisamente, sono state iscritte lire 12.854.600.000, contro lire 15.143.787.000 di passività dichiarata e rinviando ancora, fatto deprecabile rilevato anche dal relatore, i 18 miliardi arretrati che dovranno comunque, per legge, essere rimborsati alle società P.I.N. Ciò non serve ad altro che a creare grossissimi imbarazzi alle stesse società, che contano ormai sulle suddette integrazioni, ed a far aumentare gli interessi ed i residui passivi. Per poco che si volesse fare una politica economicamente sana occorrerebbe energicamente operare anche in questo settore e, riconoscendo che certi servizi hanno bisogno di sovvenzioni, ricorrere ad un sistema di pubbliche gare che dovrebbero essere aggiudicate, con le dovute garanzie, si intende, al migliore offerente. Ho detto migliore offerente, e certo il migliore offerente è il concorrente riconosciuto idoneo che, rispettando le clausole e dando le dovute garanzie, assume i servizi al prezzo più basso. Ed anche qui occorre, per inciso, pubblicamente bollare il sistema della busta segreta,

con aggiudicazione a chi fa il prezzo più vicino a quello segnato nella busta segreta. Questo sistema non appare il migliore, nè da un punto di vista economico nei riguardi dello Stato, nè per i sospetti che l'uomo della strada può essere indotto a formulare quando si vede, come si è visto nelle gare per l'aggiudicazione di alcune linee sovvenzionate, esercitate da società minori, gare che si effettuano appunto con tale sistema, l'assegnazione di servizi che importano delle centinaia di milioni all'anno di sovvenzioni, e per 10 anni diversi miliardi, con differenze nei confronti della busta segreta di poche migliaia di lire, mentre altri concorrenti venivano scartati per aver offerto delle cifre di molto inferiori.

Per quanto poi riguarda la nostra proposta di mettere a gara anche i servizi delle linee maggiori, per stabilire le minime sovvenzioni fisse necessarie all'espletamento del servizio, non vale l'argomento che nessun privato, o gruppi di privati, o cooperative, potrebbero partecipare a queste gare per mancanza delle navi necessarie e della relativa grossa organizzazione commerciale, in quanto, in tali casi, le gare sarebbero basate sulla gestione dei mezzi e delle organizzazioni già esistenti delle compagnie parastatali, e quindi di piena disponibilità dello stesso Stato, pagatore delle sovvenzioni e banditore delle gare. In occasione del precedente bilancio da questa parte avemmo occasione di esprimere il nostro pensiero a proposito delle gare che si erano svolte proprio in quell'epoca per l'assegnazione dei servizi minori. È doloroso notare che le raccomandazioni fatte in quella occasione non hanno avuto alcun seguito. Le gare per le quali era stata richiesta una sospensiva sono state definitivamente confermate e l'intera materia della marina sovvenzionata, almeno a quanto pare, nessuna particolare evoluzione ha avuto, nè si hanno notizie circa attività iniziate per risolvere questo annoso problema.

No onorevole Ministro ed onorevoli colleghi, il voler a qualunque costo sviluppare queste società P.I.N., facendo loro costruire altre navi delle quali la necessità e l'opportunità è sentita soltanto dagli interessati, mentre invero quasi tutte le linee sono sufficientemente armate con il tonnellaggio oggi esistente e non vi è alcuna altra rilevante necessità cui occorra seriamente provvedere, è un imperdonabile errore ed un grosso aggravio di spese per lo Stato. Si andrebbe, infatti, inesorabilmente incontro a dei nuovi *deficit* per delle somme che nessuno può assicurare quali saranno. Non è certo questa la via buona, non è certo questa la via da seguire. Ed allora? Noi siamo d'accordo che l'Italia ha un numero notevole di navi che hanno passato i 25 anni di età, e precisamente complessivamente stazzanti 1.140.823 di tonnellate di stazza lorda su 3.455.785 di tonnellate di stazza lorda da essa posseduti di naviglio mercantile a propulsione meccanica superiore alle 100 tonnellate, ossia circa il 30 per cento. Sarebbe certamente bene che almeno una parte di tale naviglio ormai vecchio, si rinnovasse man mano e che anche altre navi più giovani, ma dalle caratteristiche peggiori, venissero sostituite da navi dalle caratteristiche migliori. Ma anche queste sostituzioni vanno guardate realisticamente. Un notevole numero di nostre vecchie navi, proprio per questa caratteristica, ha potuto infatti accaparrarsi una parte dei traffici poveri: trasporto di carbone, di minerali, di rottami. Per tali traffici i noli sono così esigui che non possono venire accettati se non da navi di età o comunque secondarie, per le quali possono quindi calcolare delle quote assai basse d'ammortamento.

Presidenza del Vice Presidente BO

(*Segue* FIORENTINO). Mentre per questi trasporti non sono richieste velocità elevate, grande cubatura, recente data di costruzione, ecc., tali qualità sono invece indispensabili per poter affrontare i traffici più ricchi. D'altra parte gli armatori di queste navi povere, che si chiamano appunto carrette, non hanno nella gran parte dei casi la possibilità di finanziare neppure al 50 per cento una nuova onerosa costruzione. Bisogna quindi non farsi troppe illusioni neppure da questo lato, e per incoraggiare le sostituzioni occorrerebbe allora pensare ad istituire dei premi di demolizione da darsi agli armatori che sostituiscano vecchie navi, o delle navi aventi caratteristiche scadenti, con navi nuove di migliori caratteristiche.

Per compensare poi gli armatori italiani degli evidenti svantaggi che io ho lumeggiato

e che tarpano loro le ali per delle iniziative di nuove costruzioni, occorrerebbe, e questo mi sembra uno spunto che si trova anche nella relazione dell'onorevole senatore Vaccaro, che i Ministeri finanziari guardassero a queste iniziative con occhio assai più benevolo di quanto non siano stati disposti a fare fino ad oggi.

Se ai nuovi edifici di abitazione si concede una certa esenzione fiscale pur di incoraggiarne la costruzione, benchè tutto sommato essi costituiscano pur sempre un utile per il costruttore, data la possibilità di fittare le case a prezzi remunerativi per il capitale, perchè non dovrebbe essere altrettanto logico ed opportuno accordare alle nuove costruzioni navali delle esenzioni fiscali adeguate alla situazione che si è creata e che rende praticamente le navi nuove dei cattivi investimenti per gli armatori? Bisogna anche considerare che la nave dà in ogni caso del lavoro importante per la sua costruzione e poi, comunque, fornisce dei grossi gettiti di tasse al fisco e di valuta pregiata al Ministero del commercio estero. Si potrebbe osservare che anche le altre industrie avrebbero diritto ad un trattamento di sgravi fiscali per le nuove iniziative e per un certo periodo di tempo. Ciò sarebbe certamente molto producente ed i buoni frutti di un indirizzo simile sono stati, come è noto, esperimentati in Germania, dove si è appunto fatto così. Questo è anzi uno dei segreti della rinascita dell'industria tedesca del dopoguerra. Ma a particolare favore dell'industria armatoriale sta il fatto che mentre le altre industrie hanno anche una base di consumo interno e godono quasi sempre di una adeguata protezione doganale per le merci corrispondenti alla loro produzione provenienti dall'estero, la grandissima parte dell'industria armatoriale ha il suo campo d'azione sul mercato internazionale e senza alcuna protezione doganale. Ma in attesa, e temo purtroppo che l'attesa sarà lunga, che il Governo voglia e possa prendere tutti i provvedimenti veramente atti a sviluppare una politica di nuove costruzioni e rinnovazioni per la marina mercantile libera, anche con un mercato internazionale dei noli normalizzatosi su di un basso livello, come è quello che oggi si è costituito, chè il periodo euforico, quello che consentiva a tutti di lavorare facilmente, è ormai alle nostre spalle, bisogna pur risolvere il problema urgentissimo dei cantieri. Ebbene, il vero rimedio lo si può trovare se ci riportiamo all'origine vera della nostra grande industria cantieristica e ci fermiamo a considerare come essa abbia potuto per tanti anni nel passato lavorare e resistere alle varie crisi susseguentisi ciclicamente nella marina mercantile.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Vi erano però le costruzioni militari.

FIORENTINO. Esattamente, onorevole Ministro, quello che volevo dire. Onorevoli colleghi, le commesse che hanno sempre costituito la base di lavoro per i nostri cantieri navali erano quelle passate dalla Marina militare. Oggi esse mancano completamente mentre sono necessarie ed insostituibili. Vi prego di seguirmi ancora per qualche momento.

Esaminando la consistenza al 1939 ed al 1954 delle flotte mercantili di alcune nazioni scelte tra le maggiori potenze navali e marittime:

Inghilterra	possedeva	nel 1939	T.S.L. milioni	19,7	e nel 1954 milioni	19
Stati Uniti	»	»	»	13,7	» »	30
Francia	»	»	»	3,2	» »	3,6
Olanda	»	»	»	3	» »	3,4
Italia	»	»	»	3,5	» »	3,7

Le flotte militari delle nazioni in parola avevano invece questi dislocamenti:

Inghilterra	possedeva	nel 1939	T.S.L. milioni	1,530	e nel 1954 milioni	1,442
Stati Uniti	»	»	»	1,520	» »	4,584
Francia	»	»	»	0,845	» »	0,262
Olanda	»	»	»	0,102	» »	0,100
Italia	»	»	»	0,610	» »	0,082

Si hanno quindi i seguenti rapporti percentuali tra la consistenza della Marina mercantile e quella della Marina militare:

Per l'Inghilterra	nel 1939	7,8 %	ed attualmente	circa	7,6 %
» Stati Uniti	»	1,1 %	»	»	15,2 %
» Francia	»	26,5 %	»	»	7,4 %
» l'Olanda	»	3,4 %	»	»	3 %
» l'Italia	»	17,4 %	»	»	2,2 %

Le sole signore scadute sono quindi la Francia e l'Italia. Soprattutto per quest'ultima esiste dunque oggi una stridente sproporzione tra la flotta mercantile e quella militare. Tutti mi pare che siamo d'accordo sul fatto che la nostra Marina mercantile debba venire potenziata e soprattutto ringiovanita il più possibile e questa unanimità di vedute dimostra che si è finalmente capita l'importanza di essa nella vita economica del Paese. Bisogna però che ci rendiamo altresì conto che questa flotta mercantile deve essere difesa per ogni eventualità. All'Italia è necessaria, per la sua stessa esistenza, una grande Marina mercantile, ma è necessaria altresì una Marina militare efficiente ed adeguata.

Fra i compiti che sono stati assegnati, in seno all'Alleanza atlantica, alla Marina militare italiana, il più importante certamente è quello del controllo del traffico mercantile oceanico diretto ai porti italiani e quello costiero che si svolge tra i porti della penisola italiana. Il prevalente interesse di tale problema proviene soprattutto dalla economia del nostro Paese, basata su un forte flusso di importazioni ed esportazioni. Le importazioni via mare, italiane, in tempo di pace si aggirano sui 25 milioni di tonnellate annue ed in tempo di guerra tale cifra aumenta a circa 30 milioni di tonnellate annue.

Tali importazioni in caso di ostilità comportano l'arrivo settimanale nei porti italiani di un centinaio circa di piroscafi i quali nell'Oceano sarebbero sottoposti agli attacchi di sommergibili e di aerei nemici, questo almeno fin quando il potenziale nemico non avesse conquistato posizioni tali da permettere l'offesa anche di mezzi di superficie. L'Italia non potrebbe nè vivere nè combattere qualora tale flusso dovesse essere interrotto o fortemente ridotto dalla azione del nemico. Secondo i calcoli effettuati dai tecnici dovrebbero dunque entrare settimanalmente nei porti italiani un centinaio di piroscafi che avrebbero dovuto navigare fino ai porti di arrivo in grandi convogli. Dalla esperienza acquisita nella seconda guerra mondiale e dagli studi tattici svolti nel campo navale risulta che per ottenere un sufficiente grado di protezione di tali convogli contro un sommergibile del tipo convenzionale (munito cioè di Schnorkel e di Radar periscopici) occorrono alcune decine di navi ed aerei di scorta.

Con quali navi e con quali aerei i nostri convogli mercantili, indispensabili per un eventuale sforzo bellico e per la vita stessa della Nazione, saranno protetti dalla Marina militare italiana? La risposta è, purtroppo, semplice e tragica nello stesso tempo. Tenuto conto degli altri compiti della Marina, le forze di scorta che essa potrà destinare alla protezione di un grosso convoglio di piroscafi, se non si comincia a provvedere subito, sarebbero costituite da un numero di unità che quasi sempre si potrebbero contare sulle dita di una mano.

Purtroppo l'opinione pubblica è male informata e si è fatta un'idea superficialmente ottimistica sulle possibilità della flotta americana in Europa. Si pensi, invece, che la flotta statunitense nel Mediterraneo ha solo compito di appoggio al fronte del sud Europa e che le unità di scorta inglesi ed americane in caso di conflitto dovranno difendere un immenso traffico marittimo in tutti i mari del mondo, disperdendo le loro navi nei vari teatri di guerra che potranno essere molto lontani gli uni dagli altri.

In ogni modo qualunque politica che abbia un minimo di indipendenza nazionale deve consentire all'Italia di difendere quanto è necessario alla sua vita. È perciò indispensabile po-

tenziare la flotta militare italiana se si vuole dare la necessaria sicurezza alla Marina mercantile e con essa all'intera Nazione.

Emerge quindi la necessità di potenziare adeguatamente sin dal tempo di pace la nostra Marina militare perchè è chiaro che se altamente deprecabile è l'eventualità di una guerra, sarebbe tuttavia delittuoso lasciarsi cogliere impreparati; d'altra parte la realizzazione di un programma navale non è certamente cosa che possa improvvisarsi e davvero non c'è tempo da perdere. D'altra parte, infine, l'auspicato necessario potenziamento della nostra Marina militare è il solo che possa decisamente risolvere la grave situazione nei nostri cantieri navali e delle nostre eccellenti maestranze specializzate.

Riassumendo e concludendo, io prego l'onorevole Ministro della marina mercantile di apportare alla legge da lui proposta circa i provvedimenti a favore delle nuove costruzioni navali quelle modifiche che anche secondo le nostre osservazioni si rendono necessarie per raggiungere concretamente lo scopo di un incremento di costruzioni navali economicamente utili, poichè sarebbe sommamente deprecabile che la suddetta legge dovesse in definitiva servire principalmente ad incrementare costruzioni di navi non necessarie ed economicamente di certo molto passive.

Invito inoltre l'onorevole Ministro della marina mercantile a non voler ulteriormente tardare a prendere in esame l'annosa e complessa questione delle linee sovvenzionate, P.I.N. e minori, orientandosi decisamente verso un sistema di pubbliche gare che possano garantire allo Stato la erogazione di sovvenzioni fisse e che siano le minime necessarie e con la migliore e più economica gestione dei servizi.

Ravvisando poi nelle costruzioni che si rendono evidentemente indispensabili per la Marina militare il mezzo più immediato e consistente per sanare in breve tempo la grave crisi dei cantieri e delle maestranze, fo voti, infine, che i Ministeri interessati studino e provvedano anche in questo senso, con la maggiore sollecitudine, per il bene e la sicurezza di tutti. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Asaro. Ne ha facoltà.

ASARO. Egregio signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, devo premettere che nel corso di questo mio intervento affronterò, anche brevemente, un esame degli stanziamenti di alcuni capitoli rispetto all'oggetto cui si riferiscono. Alla premessa mi induce l'esperienza che stiamo facendo al riguardo in questi giorni in quest'Aula, appunto perchè qualche collega ha voluto, per forza, impegnare strane interpretazioni su quelli che sono lo spirito e la lettera del più volte richiamato articolo 81 della Costituzione. E mi ha addirittura stupito che in tale posizione si sia esposto anche il collega Bertone, quando, l'altra sera, ha cercato di sostenere la inaccettabilità di un emendamento per aumentare lo stanziamento di un capitolo di spesa, adducendo l'aspetto della copertura, come se si trattasse di una nuova spesa. Evidentemente il collega Bertone, con tale argomentazione, si poneva contro se stesso per quello che egli in una sede diversa ebbe a sostenere. Giova invece precisare, ancora una volta, che il Parlamento, proprio in questa sede, ha il potere di apportare variazioni anche rilevanti alle proposte di stanziamento che il Governo sottopone al nostro esame, perchè è il Parlamento che discute, approva o disapprova i bilanci dei Ministeri. Il concetto di una nuova spesa, come quello di nuovo tributo, a mio parere, sono troppo semplici (così come sono stati intesi nell'articolo 81 della Costituzione) perchè possano prestarsi a quelle incerte interpretazioni nelle quali, più o meno involontariamente si è mostrato di incorrere in quest'Aula nella pretesa di argomentare la inaccettabilità di proposte di variazione alle cifre dei capitoli del bilancio. Basta del resto riportarci alle precisazioni che sono state fatte al riguardo in sede di discussione del relativo articolo della Costituzione perchè cada ogni dubbio.

In ogni modo io cercherò soprattutto di formulare i termini del mio intervento nell'intento che le considerazioni e le osservazioni che esso conterrà esprimano utilmente una opportuna critica sull'indirizzo del Governo nel desiderio di riuscire a persuadere gli onorevoli colleghi della necessità di affrontare i vari problemi connessi alle prerogative del Ministero del quale stiamo esaminando il bilancio, con

criteri il più possibile rispondenti agli interessi della Nazione.

Ed ecco alcune rapide osservazioni sulle cifre. Osservazioni che vengono suscitate appunto perchè le cifre stesse, come suol dirsi, esprimono un proprio linguaggio che, in questo caso, manifesta la maniera di intendere, da parte del Ministro, i problemi di sua pertinenza.

L'esame ci rivela subito due criteri opposti di valutare gli oggetti ai quali le spese sono destinate. Così, mentre in una determinata direzione e per determinati problemi il Governo ostenta una misura affliggente di parsimonia, quando invece si tratta di altri problemi ed in altra direzione ci troviamo di fronte a proposte che ci rivelano una preoccupante prodigalità.

Facciamo un accostamento, in due gruppi, di alcuni capitoli, ed avremo evidente la sostanza di quel che io sto considerando. In un primo gruppo citiamo capitoli il cui oggetto riflette problemi che interessano prevalentemente le masse di lavoratori e le piccole imprese, e qui noteremo il criterio opprimente di ristrettezza; in un altro gruppo citiamo capitoli di spesa il cui oggetto riflette problemi che prevalentemente interessano le grandi imprese, e quivi noteremo criteri di prodigalità. Nel primo gruppo incontriamo ad esempio, il capitolo 36: « Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi ». Vi troviamo « per memoria ». (Mi dispiace che l'onorevole ministro Tambroni non abbia ritenuto la mia modesta parola meritevole di essere ascoltata...).

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Se permette io la sto ascoltando attentamente. Non avrò l'acutezza di ingegno dell'onorevole Ministro, ma credo di comprendere quel che dice o per lo meno di possedere la capacità di captazione che mi permette di trasmettere...

ASARO. Siccome consideravo che il ministro Tambroni avesse fatto una particolare esperienza personale sulla materia, avrei gradito che egli ascoltasse ora queste mie dichiarazioni. Comunque, io sono certo che lei, onorevole Terranova, lo sostituirà validamente.

Al capitolo 36, dicevo, noi troviamo la spesa per l'estrazione dei galleggianti sommersi... stanziamento? « per memoria ». Troppo labile invero tale memoria, se ha fatto dimenticare le condizioni di tutti quei porti i cui specchi d'acqua e le banchine sono utilizzabili appunto perchè ancora vi giacciono « galleggianti sommersi » che furono affondati dai bombardamenti dell'ultima guerra o successivamente per altre cause.

Capitolo 38: « Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufragati nazionali e marinai esteri e spese varie per soccorsi a navi pericolanti, ecc. ecc. ». Stanziamento lire 50.000.

La irrisoria cifra ci dice quanto stiano a cuore del Ministro le esigenze in tale penoso campo e ci spiegano eloquentemente certi episodi che sono stati denunciati e deplorati, come fu quello occorso anni addietro al piccolo armatore Misuraca e al suo motopesca San Giuseppe.

Il San Giuseppe esercitava la pesca nelle acque dell'Egitto. Durante una fase particolarmente critica della tragedia di quel Paese, alcuni banditi sudditi egiziani legarono e rinchiusero nella ghiacciaia i nostri connazionali che componevano l'equipaggio e poi incendiarono il natante, che costituiva il solo strumento di lavoro per i marittimi e per lo armatore.

Per quanto interessamento sia stato svolto, il Misuraca non è riuscito ad ottenere la concessione di un contributo che lo aiutasse a rifarsi lo strumento di lavoro, nè tampoco il nostro Governo ha mostrato forza e capacità di difendere il danno del nostro connazionale nei confronti dello stato straniero i cui sudditi avevano consumato l'efferato delitto.

È avvenuto invece che, dopo qualche tempo, il Governo italiano ha proceduto giudiziariamente nei confronti del Misuraca, già caduto in miseria, per recuperare la somma di lire 7 mila circa che l'autorità consolare italiana, in Egitto, aveva speso per sfamare i naufraghi superstiti del motopeschereccio distrutto.

Al capitolo 44 « Spesa per il personale civile delle Capitanerie di porto ». Il Ministro mostra di avere avuto cura di ridurre lo stanziamento per un milione e 500 mila lire e spiega: « per previsto minore fabbisogno ».

Sarebbe molto utile fare conoscere gli elementi per il calcolo di tale fabbisogno. A me risulta che nella massima parte delle Capitanerie e degli Uffici di porto esiste una grave deficienza di personale, anche civile, che causa preoccupante carenza nei servizi. Cito ad esempio la situazione di Compamare Trapani ove da anni, non solo non sono stati coperti i posti rimasti vacanti per trasferimenti, ma non si provvede nemmeno a rimpiazzare il personale che muore, pur essendo stato segnalato che quello superstite, così scarso, è costretto a delle vere acrobazie per accudire molto stentatamente alle esigenze dei vari servizi. Pare che la situazione sia stata più volte lamentata, ma lo stanziamento del capitolo 44 mostra che si ha avuto solo preoccupazione di economizzare il milione e mezzo di lire il cui importo forse corrisponde all'ammontare degli assegni di quegli infelici che saranno deceduti durante l'esercizio e che così hanno fatto « diminuire il fabbisogno ».

Il capitolo 60 « Spese per attrezzi, arredi, mobili, mezzi nautici, mezzi di trasporto, ecc. », presenta uno stanziamento, *ex novo*, di 20 milioni dei quali però undici e mezzo provengono dal soppresso articolo 55. A che cosa potranno valere 20 milioni di fronte alle incessanti richieste di un serio e vasto servizio di vigilanza nei porti e nei mari? Da ogni parte si lamenta la grave carenza di tali servizi e le autorità portuali fanno sapere di non potervi accudire per la mancanza di adeguati mezzi nautici. Ad attenuare la enorme deficienza non varrà peraltro lo stanziamento dei 60 milioni del capitolo 74 sia perchè questo deve servire anche per acquisto e riparazioni di fabbricati, sia perchè un motoscafo, anche di modesta struttura, costa svariati milioni. Chiuderò, per amore di brevità, la segnalazione del gruppo dei capitoli « della miseria » citando quello n. 31 « per fitto locali, canoni d'acqua, manutenzione, riparazione ecc. dei locali e degli impianti per l'amministrazione centrale » che presenta lo stanziamento di 13 milioni. Si tratta della sede del suo Dicastero, onorevole Ministro, e devo confessarle che, fino dalla prima visita che vi ho fatto, mi ha richiamato alla memoria, per l'angustia e la ristrettezza e anche la trascuratezza, la visione di quegli scantinati di case che certi padroni destinano all'alloggio della servitù. Non mancano nemmeno le ragnatele; vi faccia attenzione. E i padroni parrebbe proprio che ci fossero se, come vedremo in seguito, non è stato lesinato nel destinare miliardi a determinati stanziamenti. Sono gli stanziamenti della prodigalità. Ne incontriamo uno per 21 milioni e 500 mila nel capitolo 39 « per quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacciai del nord-Atlantico » (che ostenta il massimo rispetto che si è avuto per la relativa convenzione di Londra) e ancora al capitolo 66 altri 2 milioni e 800 mila lire per contributo alle spese di funzionamento della Commissione internazionale per la pesca nell'Atlantico nord occidentale (nord occidentale mi pare sia verso le coste del Canadà da dove ci viene importato il pesce conservato). Si spendono così (capisco bene che ci sono le relative leggi), oltre 24 milioni per un servizio di vigilanza a carattere internazionale in mari che non so quanto possano interessare la nostra Nazione, mentre se ne destinano soltanto 12 al servizio di vigilanza nel nostro interesse la cui deficienza è causa di enormi danni, come cercherò in seguito di dimostrare.

« Ci vogliono le leggi preventive che provvedano alla copertura », più volte è stato affermato in questa Aula, per contrastare proposte di spese di qualche milione. Al Governo però è bastata la formula semplicistica « previsto maggiore fabbisogno » per elevare da 10 a ben 14 miliardi, 770 milioni e 600 mila lire la spesa per sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale.

Fra i tanti allegati che il documento contabile porta, io ne avrei considerato molto utile uno che specificasse il numero dei lavoratori e quello delle imprese che beneficeranno della cospicua spesa di 14 miliardi e 770 milioni che in definitiva sopporta il popolo italiano. Un altro allegato esplicativo sarebbe stato pure prezioso per illustrare la specifica destinazione delle spese di cui ai capitoli 76 e 78 che impegnano complessivamente altri 8 miliardi e 400 milioni. In mancanza di tali allegati, che non sono affatto suppliti da alcune dettagliate informazioni contenute nell'ampia relazione dell'onorevole Vaccaro, ci toccherà limitarci a rilevare che mentre per queste ultime spese sono stati trovati facilmente i miliardi, per

altre, relative a problemi che interessano determinate categorie non è stato possibile trovare nemmeno qualche migliaio di lire.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Senatore Asaro, lei sa leggere i bilanci?

ASARO. Li so leggere, onorevole Ministro; ad ogni modo lei, rispondendomi, potrà indicarmi quello che io non abbia saputo trovare.

Alcuni dati statistici contenuti nella elaboratissima relazione del collega Vaccaro, ci fanno dedurre che i precedenti bilanci di questo Dicastero e di altri, mediante particolari voci, hanno consentito a che rilevante (anche se giudicato inadeguato) fosse stato il contributo dello Stato, nelle più svariate forme, per operare la ricostruzione della nostra flotta mercantile. Si tratta evidentemente di centinaia di miliardi di lire (si parla di 230) che lo Stato ha impiegato per portare la entità e il prestigio della nostra flotta a quel rango di onore e di consistenza dai quali la Nazione tutta dovrebbe trarre giovamento. Possiamo però affermare tranquillamente che l'investimento di tanti miliardi abbia raggiunto il fine di migliorare le condizioni delle decine di migliaia di marittimi ed operai che attendono lavoro dalle attività marinare e contieristiche, e che i criteri degli investimenti siano stati i più equi?

Facciamo qualche osservazione. Dal 1939 all'inizio del 1954 il tonnellaggio di stazza lorda della nostra flotta è aumentato da 3 milioni 424.808 a 3.722.741 con un incremento di ben 297.837 tonnellate. Il numero dei marittimi, grosso modo, si calcola oggi uguale a quello dell'anteguerra. Oggi però una parte più rilevante che allora trova impiego nei piccoli natanti e specialmente nelle flotte pescherecce. In forte aumento, rispetto al 1939, è il numero dei marittimi disoccupati che comporta un rilevante peso allo Stato per le prestazioni assistenziali.

Tali elementi, a mio modesto parere, ci dicono che le imprese armatoriali, specie quelle private e del grosso naviglio, avvalendosi, come più particolarmente rileverò appresso, della possibilità di stabilire tabelle di armamento con scarso numero di uomini, stanno traendo il massimo o tutto il vantaggio delle centinaia di miliardi che lo Stato sacrifica o destina per ricostituire la flotta. Molti provvedimenti di legge portano etichetta giustificativa della spesa di decine e decine di miliardi, « per lenire la disoccupazione, per incrementare l'occupazione della mano d'opera ». In effetti poi per motivi diversi e sempre deplorevoli il giovamento di tali ingenti somme finisce per essere limitato ad un ristretto gruppo di speculatori.

L'onorevole Artiaco, l'altro ieri sera, ci disse che il nostro Governo e i nostri armatori hanno fatto eroismi e miracoli per ricostruire la flotta italiana. Tali eroismi e tali miracoli però non sono valsi ad alimentare adeguatamente le attività e le esigenze dei nostri cantieri. Si è preferito, come del resto è stato illustrato da altri colleghi, ricorrere all'acquisto di navi straniere « di seconda mano » con il risultato, fra l'altro, che oggi, come da tutti segnalato e lamentato, già quasi due terzi della parte di flotta ricostruita sono costituiti da natanti vecchi che bisognerebbe porre fuori uso in quanto la loro attività è antieconomica. Fra i motivi che hanno fatto preferire l'acquisto di navigli esteri, si adduce quello dell'eccessivo costo delle costruzioni nazionali. Ma è stato pure accertato che ciò dipende soprattutto dal fatto che in Italia il materiale ferroso costa al chilogrammo circa tre volte di quanto costa in altri paesi (per esempio in Inghilterra) eppure nulla è stato fatto dal Governo per reprimere le responsabilità di tali fatti e stabilire dei prezzi politici per il materiale ferroso, onde limitare gli scandalosi profitti delle industrie monopolistiche siderurgiche.

Il Governo è sembrato avesse avuto la smania di entrare nel *pool* dell'acciaio e del carbone, ma la situazione non è cambiata affatto per le nostre industrie cantieristiche. Da parte sua l'onorevole Ministro della marina mercantile, pur con l'esperienza fatta nell'applicazione delle varie leggi intese a favorire la ricostruzione navale, non ha mostrato a mio avviso, sufficiente cura del problema riguardante il naviglio minore. È stato rilevato che il sistema dei raggruppamenti, ad esempio, per raccogliere il tonnellaggio minimo richiesto per una unità nuova da ricostruire, ha creato la possibilità di scandalose speculazioni.

Gli aspiranti più intraprendenti hanno potuto manovrare per impossessarsi, con prezzi di rapina, della proprietà di altri natanti, tanto che l'I.M.I., secondo quanto si afferma, scosso dalle scandalose esperienze, dal 30 giugno 1952, ha ritenuto di stabilire il divieto della vendita di quote di natanti da demolire. Ora si teme che il rimedio, se pure abbia avuto applicazione, sia peggiore del male in quanto si paventa la complessità dei rapporti con i molti aspiranti e già si parla del progetto che stabilisca la costituzione di determinate forme di società per la semplificazione dei rapporti tra l'Istituto finanziatore e i ricostruttori.

L'effetto immediato di tali imperfezioni è stato la sospensione dei finanziamenti ai piccoli armatori che ha fatto sì che diversi aspiranti, ammessi alla ricostruzione e che hanno già proceduto a demolire il naviglio vecchio, ora non hanno più nè il vecchio nè il nuovo.

Addirittura tragica è la situazione della massima parte degli armatori della pesca. Questi, allettati dalle facilitazioni per la ricostruzione e la costruzione, hanno contratto impegni fino all'inverosimile verso gli Istituti finanziatori.

Hanno avuto le barche, hanno provveduto ad attrezzarle indebbitandosi anche verso i fornitori degli attrezzi, dei combustibili e di ogni altro occorrente all'esercizio. Poi è caduta loro addosso la crisi nei due settori industriali ittici della pesca e conserviero (e questo, come vedremo meglio, a causa della politica economica del Governo) ed ora non riescono a liberarsi dagli impegni verso i creditori.

Si calcola che circa l'80 per cento di essi si trovano allo scoperto ed esposti al rischio di procedure fallimentari.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Mai voi avete un bilancio per la pesca, in Sicilia, che è cospicuo!

ASARO. Ciò è stato considerato, signor Ministro, ma il bilancio è assolutamente insufficiente. Io faccio sì attenzione al problema per quanto riguarda la Sicilia, ma là prego di tener conto che considero anche la situazione delle altre marinerie di tutta Italia.

Prego ora mi sia consentita una particolare attenzione ad alcuni problemi che sono divenuti profondamente preoccupanti.

Nel fare ciò cercherò di portare in questa Aula la parola degli stessi interessati espressa in convegni, assemblee, riunioni ed ogni altra manifestazione. L'ultimo della serie, al quale ho sentito il dovere di intervenire, ha avuto luogo a Palermo il 28 marzo ultimo scorso. È stato un convegno regionale promosso dal gruppo parlamentare regionale degli amici della pesca nel corso del quale più disperatamente è stato denunciato il pericolo di distruzione che minaccia le nostre marinerie e i due settori economici della pesca e conserviero-ittico del meridione.

È stato denunciato che centinaia di fiorenti marinerie regrediscono anche perchè mancano porti-rifugi che aiutino lo sviluppo delle attività marinare.

Con particolari impressionanti, è stato denunciato il fenomeno dell'impoverimento dei banchi dei nostri mari costieri perchè reti ed attrezzi vietati dalla legge, mezzi esplosivi, esercizio della pesca in epoche di divieto, costituiscono un vero flagello della fauna ittica quanto non sono causa di sciagure e di lutti.

Motopescherecci che dovrebbero esercitare la pesca oltre determinati limiti, rastrellano letteralmente le zone costiere distruggendo i vivai.

Solo nel golfo di Catania si calcola che circa sei mila pescatori sono minacciati dalla fame perchè ostacolati nell'esercizio della pesca e i loro attrezzi sono frequentemente distrutti dai natanti di altura che si spingono a lavorare nelle zone costiere.

Sono stati lamentati criteri compiacenti, o comunque che rivelano incompetenza da parte delle autorità nella disciplina dell'esercizio delle tonnare.

Si stabilisce, ad esempio, il divieto di pesca a tre miglia dalle tonnare, mentre poi avviene che nella costa di Castellammare del Golfo si autorizza a calare ben quattro tonnare in un tratto di circa dodici miglia sprezzando così il diritto al lavoro di altre centinaia di pescatori delle coste limitrofe.

Alla Società « La Fenicia » invece è stato riservato ben altro trattamento per l'esercizio di tonnare. Alla stessa è stata negata la licenza per calare una tonnara con il pretesto (privo di qualsiasi fondamento), che si voleva esperimentare la eventuale influenza di tale tonnara nella pescosità di altro mare distante.

Ma non si è voluto considerare che già tale esperimento era stato fatto precedentemente per ben tre anni!

Di fronte a tanta e tale necessità di esercitare una attenta vigilanza, le autorità portuali sono costrette a confessare la loro impotenza perchè non dispongono di mezzi e di personale adeguati. Benchè più volte reclamatane la necessità, non si provvede ad istituire e fare funzionare le Commissioni consultive compartimentali per stabilire annualmente i limiti delle zone di sfruttamento, i criteri di uso dei diversi sistemi di pesca ecc.

Non si pensa neppure a creare i necessari organismi tecnici per lo studio serio dei mari, dei bacini, dei pascoli, di tutti gli aspetti interessanti la fauna ittica. Di contro, come ho potuto constatare, si spendono milioni per propagandare, mediante films cinematografici, esperimenti di fecondazione artificiale sui pesci di uno stagno; si trovano milioni per i films propagandistici anche di sciocchezze, si trovano miliardi per integrare i bilanci deficitari delle grandi imprese di navigazione, ma non si trovano i soldi per attrezzare gli uffici portuali, per assumere il personale mancante nei posti di ruolo, non si trovano nemmeno i denari per attenuare il disagio del personale in servizio. Così ai nocchieri di porto (e questo consterà anche all'onorevole Ministro) sui quali gravano responsabilità e compiti rilevanti, ancora si negano adeguate indennità di alloggio al confronto del costo degli affitti, si nega l'indennità di rinnovo corredo (poichè si è voluto metterli in divisa e militarizzarli sarebbe giusto che si desse loro la possibilità di indossare una divisa decente), si nega loro l'indennità di capo carico inventario della Marina mercantile, l'indennità per uscite in mare per servizi di repressione della pesca abusiva, tutti emolumenti, questi, ai quali hanno preciso diritto e che d'altronde vengono corrisposti ad altre categorie analoghe di militari e funzionari civili.

Debbo ora affrontare un altro problema per il quale si presentano aspetti addirittura delittuosi: è quello dei mercati ittici. La legge che li istituisce, pur nei suoi difetti, ha inteso evitare ogni scandalosa speculazione e lo sfruttamento che in essi si può verificare in danno dei pescatori e dei produttori in genere. Per questo la legge ha indirizzato verso la gestione da parte di organismi rappresentativi delle categorie interessate alla pesca. Ovunque invece assistiamo ad un vero scempio nella gestione di tali mercati. Centinaia di milioni annualmente vengono estorti ai lavoratori del mare mediante imposizione di diritti e tributi vessatori. Dai mercati ittici si pretendono contributi per il mantenimento delle squadre di calcio, contributi per il mantenimento delle bande musicali, contributi per i festini di tutti i santi del calendario. Con i fondi del mercato, che pure hanno precisa destinazione, si pagano spese per l'esecuzione di strade, si pagano debiti, dei Comuni, si spendono milioni per ostentazioni fieristiche di folklore in onore o di questa o di quella autorità. Alcuni mercati sono malfamati per le prepotenze che si consentono di fare a cricche locali, le quali, con manovre al rialzo, scacciano i concorrenti che vorrebbero acquistare e poi impongono ai pescatori prezzi di rapina. Nei mercati ittici dei maggiori centri sono fiorite vere bande di così detti commissionari che, nel giro di pochi anni, hanno accumulato decine e centinaia di milioni carpiti ai committenti. Questi così detti commissionari sono divenuti i veri padroni in alcuni mercati, come avviene a Napoli, a Palermo e altrove. A Licata, con la compiacenza delle autorità, impongono ai produttori i prezzi che vogliono. Essi dicono: « Se volete vendere dovete cedere a tanto, altrimenti potrete gettare nuovamente il prodotto a mare perchè non permetteremo a nessuno di acquistarlo ». Così si osa parlare in alcuni mercati.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Anche a Mazara del Vallo avviene questo?

ASARO. In certo qual modo, anche se là c'è una maggiore difesa al riguardo. A Mazara del Vallo c'è la sede dell'Associazione regionale, la cui organizzazione un certo contributo alla repressione di simili irregolarità lo dà.

Mi dispiace che l'onorevole Ministro abbia fermato l'attenzione a tale riguardo, perchè avrei desiderato astenermi dal citare in proposito compiacenze anche di alti funzionari, anche ministeriali.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Faccia i nomi!

ASARO. Posso fare il nome, per esempio, dell'allora Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale senatore Raja che intervenne presso il Comune perchè fosse consentito di portare il pesce direttamente dalla barca allo stabilimento senza passare dal mercato.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Queste sono beghe locali.

ASARO Le creda beghe locali anche quando sono compiute da un Sottosegretario di Stato.

Io nel complesso denuncio qui delle responsabilità.

Passerò adesso ad alcune considerazioni relative all'armamento dei natanti per quanto riguarda la composizione e le condizioni degli equipaggi e spero, almeno in questo, di non ... « scivolare in beghe locali ».

A giudizio di competenti si rilevano alcuni aspetti di evidente danno per la gente di mare le cui sorti e condizioni ci devono stare tanto a cuore. Si osserva, ad esempio, che gli equipaggi delle grandi navi sono spopolati mentre quelli delle piccole sono così affollati che disagevolmente riescono a compiere il loro lavoro a bordo. Ciò scaturisce dai difettosi criteri delle leggi, dalla scarsa vigilanza e dal modo in cui lo Stato è intervenuto per aiutare la costruzione di natanti adeguati all'uso cui sono destinati.

Il tutto si risolve in gravi forme di sfruttamento, sia nelle grandi navi, il cui personale viene pagato a mercedi fisse, sia nelle piccole della pesca, il cui equipaggio viene compensato a compartecipazione di una quota stabilita, che deve essere suddivisa tra tutti gli uomini di bordo.

Per la formazione delle tabelle lo stesso Regolamento del Codice della navigazione non si preoccupa neppure di rispettare il limite delle otto ore di lavoro.

I Compartimenti marittimi, cui è demandato il compito di fissare le tabelle di armamento, pur nel rispetto delle norme dei contratti collettivi e della salvaguardia della vita degli uomini in mare, in pratica consentono tabelle di armamento che poi impongono turni di guardia di quattro in quattro ore per cui lo stesso uomo deve fare dodici ore di lavoro durante le ventiquattro della giornata. Non sono rari i casi in cui si devono fare turni di quattro e due e cioè il marittimo deve fare sedici ore di lavoro al giorno.

Ho voluto al riguardo rilevare alcuni dati che presentano una conclusione di particolare significato.

Ho potuto rilevare che per una motocisterna di 22.000 tonnellate come l'ultima varata a Palermo « Conca d'Oro », la tabella prevede trenta uomini di equipaggio, cioè 0,14 uomini per ogni 100 tonnellate di stazza lorda; per la motonave « Vulcania », transatlantico di 24.000 tonnellate, 570 uomini, cioè una densità di 2,40 uomini per ogni 100 tonnellate di stazza lorda; per la motonave « Sicilia » di 5.200 tonnellate, 92 uomini per una densità di 1,80 uomini per ogni 100 tonnellate di stazza lorda; per le navi da carico con caldaia a nafta di 10.000 tonnellate in genere, 25 uomini, densità 0,40 per ogni 100 tonnellate stazza lorda; per navi da pesca, ad esempio il motopeschereccio « San Michele » di 50 tonnellate, 15 uomini con una densità di 30 uomini per ogni 100 tonnellate di stazza lorda!

Questo, per esempio, potrebbe anche spiegare il perchè ci sia stata la corsa alla costruzione delle cisterne; è uno tra gli altri motivi che questa corsa hanno determinato; le navi cisterna sono natanti che per ogni 20 milioni di capitale dànno lavoro ad un solo uomo.

Di recente è sorto un altro grave problema che pone già l'assillo agli equipaggi, agli armatori ed alle stesse autorità. Esso scaturisce dalla applicazione della legge 25 luglio 1952, n. 915, per la sistemazione della previdenza marinara.

Ho voluto esaminare la legge, ho desiderato sentire in proposito autorità, armatori e marittimi e il risultato è stato che è quasi unanime il giudizio che tale legge presenta imperfezioni e deficienze.

Io credo che lo studio di un provvedimento del genere avrebbe dovuto implicare un esame minuzioso di tutti gli elementi connessi alla sua applicazione e soprattutto degli effetti scaturiti dalla legge stessa.

Non mi è parso che un esame sia stato così fatto. A mio parere non si è tenuto conto an-

zitutto della enorme sperequazione del gravame creato dal contributo nei confronti dei piccoli e dei grandi natanti.

La distinzione fra navi di stazza lorda superiore ed inferiore alle 300 tonnellate non è affatto sufficiente per una equa applicazione della legge, anche se previste le diverse aliquote di contributi e la diversità delle tabelle dei salari convenzionali.

In secondo luogo non è stato considerato che l'equipaggio dei piccoli natanti è sempre in genere sopraffollato, mentre quello delle grandi navi è rado. E, se per avventura ciò fosse stato considerato, è segno che sarebbe stato fatto con intenti deplorevoli. È stata fissata l'aliquota di contributo complessivamente nel 36 per cento per le navi a stazza lorda superiore a 300 tonnellate e nel 20 per cento per quelle a stazza lorda inferiore. Ma non è stato considerato che, mentre l'armatore mercantile sa in partenza l'ammontare del suo nolo, quello della pesca non solo ignora quale sarà il proprio pescato, ma anche dopo averlo portato a terra non ha alcuna forza per difenderne il prezzo.

In proposito desidero, con alcuni dati, far rilevare la incidenza in lire del contributo dovuto in rapporto alla stazza dei natanti, e quindi, grosso modo, in rapporto al capitale sul quale tale contributo viene a gravare, e, con più approssimazione, in rapporto ai lavoratori sui quali in definitiva il contributo va a ricadere. Le navi tipo « Liberty » credo siano stazza lorda 7 mila tonnellate; equipaggio, secondo la tabella, 35 uomini. Sulla base della tabella calcolando per un comandante, due primi ufficiali, due secondi ufficiali, tre ufficiali, dieci graduati e diciassette bassa forza (questi dettagli potrebbero anche non coincidere esattamente con le cifre reali), si ha un importo complessivo per mercedi mensili di 1.167.000 lire, ossia di circa 14 milioni all'anno; somma che, per un contributo del 36 per cento, comporta un onere annuale complessivo di lire 5.040.000, ossia di 720 lire ogni tonnellata di stazza lorda. Per le navi piccole inferiori a 300 tonnellate, fra le quali cadono inevitabilmente tutti i motopescherecci, lo stesso esame ci porta a questi risultati: una somma di mercedi mensili di 219 mila lire, che portano un totale di 2.628.000 lire all'anno, che, per una aliquota di contributi del 20 per cento, dànno per risultato un onere annuo di 525 mila lire di contributo che divise per le 75 tonnellate di stazza lorda, abbiamo un contributo di settemila lire che grava su ogni tonnellata di stazza lorda.

Se poi si tiene conto del valore, sulla base del costo medio, mentre per i grandi navigli il contributo viene ad incidere per circa lo 0,25 per cento del capitale, per i navigli piccoli viene ad incidere per oltre il 2,30 per cento del capitale.

Ma non basta. Bisogna anche tenere conto che, mentre i salari convenzionali per i marittimi a mercede fissa possono corrispondere a quelli reali, per i marittimi della pesca risultano in genere superiori a quelli realmente percepiti dai lavoratori. Nessun pescatore durante l'anno realizza un salario medio mensile di lire 13.000 come quello fissato convenzionalmente in tabella. E ciò anche se talvolta i marittimi del motopeschereccio sono costretti ad un lavoro bestiale che si protrae ininterrottamente, ora per ora, per ben dieci giorni o più e devono continuare a lavorare anche quando si è esaurita la scorta di acqua da bere perchè certi armatori, con la radio, hanno la possibilità di disporre che ne venga ceduta ad essi una parte della scorta di altro natante che lavora in prossimità. E fin qui siamo alla applicazione per i natanti armati a ruolo anche se teoricamente della stazza di una sola tonnellata. Sembra però che si voglia estendere l'applicazione della legge anche ai natanti armati a licenza, di stazza superiore alle tieci tonnellate. Ciò lo vorrebbe il Codice della marina mercantile. Ben giustificata appare al riguardo la perplessità degli organi che vi devono provvedere. Si tratterebbe di apportare altri oneri a lavoratori della piccola pesca che già conducono una esistenza di estrema miseria e che, dopo settanta anni di lavoro, se sopravvivono sono costretti a chiedere l'elemosina. L'onorevole relatore si limita a rilevare che è un problema per il quale è difficile trovare soluzione. Troppo facile limitarsi a tale giudizio! Da ogni parte si riconosce e si afferma che quella dei pescatori è una categoria debole, non in grado di difendersi dallo sfruttamento e dalla miseria. Si cerchi allora di rendere operante la solidarietà nazionale pro-

clamata dalla nostra Costituzione. Intervenga concretamente lo Stato prendendo a suo carico questi oneri previdenziali. Diversamente le conseguenze saranno pericolose. La gioventù sfugge le attività marinare per sottrarsi a condizioni di vita insopportabili. Il fermento è molto palese e si rischia di distruggere le nostre marinerie. Altri paesi, come la Francia, il Giappone, la Spagna, fra le misure protettive del settore economico che ci interessa, attuano anche quella di prendere a carico dell'erario gli oneri previdenziali. Bisogna che si faccia altrettanto anche da noi! E si cominci intanto a disporre, in conformità della legge stessa, la revisione delle tabelle dei salari e delle aliquote di contributi per una perequazione degli oneri. Passo ora ad un altro problema sul quale, da anni viene richiamata l'attenzione di tutte le competenti autorità, con escluso il Ministero della marina mercantile. Mi riferisco alla Cassa marittima meridionale e al suo funzionamento. In più occasioni, è stato definito addirittura scandaloso quello che avviene attorno a questo Ente. Lo statuto, per la sua creazione e per il suo funzionamento, voleva fare della Cassa marittima meridionale un organismo del tipo di quelli a finalità e struttura mutualistiche. Forse avrà avuto una buona nascita e utile funzionamento nella sua prima esistenza. È probabile però che, successivamente, sia stata attaccata da quel male che ha imperversato con il fascismo e che ha trasformato la totalità di tali organismi in strumenti per servire ad esclusivo vantaggio di determinate categorie. Sta di fatto che oggi la Cassa marittima meridionale, nella sua direzione e nel suo funzionamento, non mostra di ubbidire nè ai princìpi sociali della previdenza nè allo spirito della solidarietà nazionale. Non esiste un organismo democratico di direzione che esprima gli interessi degli iscritti alla Cassa; dal 1946 la sua gestione permane affidata all'arbitrio di un Commissario nella persona del comandante Andalò. Chi è questo comandante armatore? Quali speciali meriti, si chiedono gli interessati, lo hanno fatto preferire per otto lunghi anni, ad un Consiglio di amministrazione formato come lo vuole lo statuto? Quali interessi rappresenta l'attuale commissario che detiene le sorti della Cassa marittima meridionale? Quale fiducia gode da parte degli armatori (specialmente della pesca) e delle migliaia e migliaia di marittimi a cui vengono imposti contributi di centinaia di milioni di lire?

Si dice che il Governo da qualche tempo, smosso naturalmente da aspre ma giuste sollecitazioni, stia prendendo interesse alla questione. Ma in quali termini lo sta facendo? E se è vero che il Governo sta sollecitando modifiche allo statuto, come tali modifiche debbono essere apportate, e da chi? Forse dall'attuale commissario? Lo statuto, così come ora è, stabilisce la nomina del presidente a scelta delle categorie degli armatori, del vice presidente a scelta delle organizzazioni della gente di mare, mentre il resto dei componenti il Consiglio risulterebbe quasi (a norma di Statuto) pariteticamente scelto. Non ritiene l'onorevole Ministro che anche per un periodo transitorio, appunto per apportare allo Statuto le opportune modifiche sia preferibile fare procedere subito alla costituzione del Consiglio di amministrazione così come lo vuole lo Statuto? Non la preoccupa il fatto che trascinandosi, questa specie di conflitto fra Governo e commissario della Cassa marittima meridionale, le situazioni deplorate rimangono con tutti quegli effetti dei quali darò qualche breve accenno? Le tabelle dei salari convenzionali vengono fissate senza che alla elaborazione vi partecipino autorevolmente le categorie interessate, con il dubbio che invece venga stabilito d'arbitrio dal commissario. Analogamente avviene per le aliquote di contributi che in molti casi comportano oneri assolutamente insopportabili. Nella pratica poi avvengono delle complicazioni.

PRESIDENTE. Senatore Asaro, il Regolamento non consente di leggere per un periodo superiore ad un quarto d'ora. Ella sta leggendo da circa un'ora; abbia la cortesia di concludere.

ASARO. Accolgo il richiamo dell'onorevole Presidente impegnandomi ad abbreviare, ma mi permetto di dire che ho trovato qui un incoraggiamento in altri esempi, tanto che questa, con tutto il riguardo al Regolamento, mi è sembrata una prassi.

PRESIDENTE. Incoraggiamento nella cortese attenzione dell'Assemblea, ma non nella Presidenza.

ASARO. Il problema della Cassa marittima meridionale è diventato un assillo soprattutto per il gravame che comporta.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Le consiglio di fare questi rilievi in sede di bilancio del Lavoro.

ASARO. Nella discussione del bilancio dell'esercizio passato il Ministro del lavoro ha fatto il rilievo inverso, perchè la materia ricadrebbe sotto la competenza di quello che ha cura della gente di mare. Comunque faremo magari « metà e metà ». (*Ilarità*).

Per quanto riguarda i servizi, la situazione è dolorosa. In marinerie nelle quali vi sono 1.500 marittimi ed altrettanti familiari che hanno il diritto alle prestazioni questo compito è affidato ad un solo sanitario generico; in casi di necessità di interventi chirurgici o di ricoveri in ospedale la Cassa ha stabilito una sovvenzione che arriva, come massimo, a 30.000 lire.

Tutto ciò ha creato una grande sfiducia tra i marittimi nei confronti del funzionamento della Cassa i cui servizi, in genere, vengono disertati e il contributo così diventa una vera e propria imposta fiscale.

L'onorevole ministro Tambroni che ha avuto il piacere ricambiato di trovarsi fra gli armatori e la gente di mare a Mazara e Trapani deve avere certamente notato quanto scontento suscita tale problema e avrà anche potuto constatare quanto fondati siano i motivi delle aspre lamentele.

In linea di massima gli interessati almeno chiedono, nell'attesa che si abbia una direzione come voluta dallo Statuto, l'istituzione di attrezzati poliambulatori nelle marinerie maggiormente sviluppate, si stabilisca, come avviene per tutte le altre categorie di lavoratori mutuati, la facoltà di scelta da parte dell'interessato, del medico, soprattutto quando trattasi di prestazioni specialistiche; di estendere l'assistenza a tutti i familiari dei marittimi; di eliminare il limite di 30.000 lire della spesa che la Cassa corrisponde in casi di interventi straordinari o ricoveri in ospedali.

Ho accennato a questi problemi come a quelli che maggiormente preoccupano le categorie interessate.

Noi continueremo, nella nostra azione di rilevare tali problemi, seguiteremo ad additare le responsabilità e a reclamare la repressione di tali responsabilità. Pensiamo che questo sia anche un aiuto valido che ricevono le masse nell'orientare la loro fiducia verso gli uomini e verso i partiti ai quali affidare la soluzione dei loro problemi.

Guardate quello che avviene nella mia Sicilia. Da anni si denuncia la minaccia di distruzione che pesa su tutti i settori dell'economia industriale. Da anni si denuncia il grave disinteresse, il disprezzo quasi, degli organi di Governo per i problemi vitali di quelle popolazioni. Quali misure concrete ed efficaci sono state poste in atto per risolvere tali problemi? Vogliamo vedere?

È stato denunciato e dimostrato l'impoverimento dei banchi di pesca, e i Governi hanno risposto con provvedimenti che hanno comportato altre limitazioni accettando supinamente i divieti imposti da Paesi stranieri ai nostri natanti di pescare in quelle zone tradizionalmente frequentate dalle nostre flottiglie peschereccie.

Si denuncia e lamenta l'uso di sistemi abusivi e di frodo che spesso causano anche vittime umane, e i governi rispondono aggravando la deficienza dei servizi di vilanza.

Si protesta per gli alti costi dei trasporti ferroviari e il Governo risponde negando tariffe protettive.

Si denuncia e dimostra la oppressione della esosità fisica che soffoca tali industrie e si risponde istituendo una nuova imposta: quella sul sale che entra nella lavorazione del pesce conservato; imposta della quale persino i Governi stranieri di dominazione, come quello borbonico, avevano risparmiato le popolazioni siciliane considerando il balzello iniquo.

Si denuncia da ogni parte, che una causa preminente della crisi dell'industria peschereccia e ittica conserviera sia lo scarso consumo interno dovuto alla incapacità di acquisto di milioni di italiani disoccupati o pagati con salari di fame, e si risponde con provvedimenti che, in pratica, comprimono ancora di più il tenore di vita delle masse di consu-

matori e, per colmo, si dà la stura ad una importazione indiscriminata che inonda i nostri mercati di consumo di prodotto straniero consentendo ogni tipo di speculazioni.

È risaputo (ma non se ne vuole considerare il grave significato) che il prodotto della pesca entra in Italia in *dumping;* che al nostro Paese viene avviata la merce che è stata rifiutata dagli altri; che il sistema del pagamento del dazio doganale a percentuale sul valore fatturato sta permettendo enormi frodi.

I lavoratori reclamano e attendono provvedimenti di difesa del loro lavoro, della loro esistenza.

Ma la loro attesa non è inerte! Essi mostrano sempre più con evidenza la consapevolezza di essere assurti a protagonisti di tutte le azioni di lotta che sono costretti a condurre per la soluzione dei loro problemi; anche in questo campo, i lavoratori del mare e dei cantieri, saranno i protagonisti nel condurre e guidare le lotte per la conquista delle giuste rivendicazioni nell'interesse di tutto il Paese. (*Applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cerabona, 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, invita il Governo a volere mettere in efficenza il porto di Maratea, che per la sua posizione e per essere unico approdo in terra di Lucania, è di somma utilità per il traffico, specie in una regione chiusa e quasi isolata, per insufficienza di comunicazioni ».

PRESIDENTE. Il senatore Cerabona ha facoltà di parlare.

CERABONA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, rassicuro coloro che mi ascolteranno che sarò breve.

Vorrei dire poche parole perchè in fondo, onorevoli signori, il bilancio della Marina mercantile, come dissi a proposito del bilancio di Grazia e giustizia, è ben misero. E pare che anche l'interesse dei senatori sia un po' magro, se non ne vedo molti presenti. Pochi ma buoni.

I senatori che mi hanno preceduto, il senatore Fiorentino, il carissimo amico Asaro, hanno pronunziato discorsi profondi e precisi, ma ripeto, è un bilancio misero, ed io stavo per ritirare il mio ordine del giorno, perchè con una simile miseria bisogna veramente essere audaci per chiedere al Ministero della marina mercantile un porto per un paese piccolo piccolo, come Maratea. Sono stato spinto a tanto dalla relazione, laconica e precisa, del senatore Vaccaro, il quale ha in poche linee, tracciato tutti i problemi che possono interessare la Marina mercantile e più che altro è stato fedele nel ricordare quanto fu detto e voluto dai componenti della 7ª Commissione circa i porti minori e i paesi dell'Italia del sud che dovrebbe avere più porti pescherecci ed utili alla navigazione.

In fondo, onorevole Ministro, lei sarà d'accordo con me sul fatto che l'Italia, avendo tre quarti del suo territorio bagnati dal mare, ha ben pochi porti e una povera Marina mercantile. Il senatore Fiorentino si preoccupava di che cosa avverrà nel caso di guerra; ma preoccupiamoci di che cosa avviene in tempo di pace! La guerra, che non verrà mai, può non preoccuparci, ma quello che interessa sono la pace ed i porti della pace che non funzionano. Di porti, da Napoli in giù ve ne sono pochi, mentre ne occorrerebbero moltissimi, tanto più in quanto le comunicazioni nel Mezzogiorno sono rare e difficili.

Maratea è un piccolo paese della Lucania, dirò unico paese della Lucania che deve avere un porto. Ogni volta che mi reco a Maratea quei cittadini non fanno che richiedermi, con insistenza, quel porto, quasi fossi io a doverglielo dare. Io compio perciò il mio dovere, e sollecito il Governo al riguardo. Le popolazioni della Lucania, sotto i Borboni, andavano a Barletta per esportare i loro prodotti; oggi potrebbero andare benissimo a Maratea che, per la sua posizione, è di somma utilità per il traffico.

A questo riguardo ho voluto consultare la enciclopedia Treccani, la quale, a proposito di Maratea, dice che vi è una località detta « Porto », ma in essa non può oggi approdare nemmeno una barca da pesca. E sapete

da quando ha perduto la sua efficienza questo piccolo porto di Maratea? Da quando fu istituita la linea ferroviaria Battipaglia-Reggio.

Vedo che la Commissione non presta eccessiva attenzione a quanto sto dicendo; comunque poi gradirò l'assenso o il dissenso della Commissione alla mie richieste. La sua attenzione è veramente degna di questo bilancio della Marina mercantile! Ad ogni modo vorrei che, per un momento, la Commissione mi prestasse un benchè minimo ascolto, per poi dirmi se consente o non consente con quelle che sono le mie giuste richieste.

Parlavo, dunque, della necessità del porto di Maratea, necessità che dovrebbe essere messa in rilievo anche dall'onorevole relatore, il quale potrà riferire al Senato che proprio i paesi della Calabria usufruirebbero utilmente di quel porto, unico della Basilicata. Prima vi era Metaponto, ma in tempi molto lontani: i romani avevano un porto eccellente a Metaponto, ma questo ormai è nella storia, di esso ritorneremo ad interessarci a suo tempo.

Il porto di Maratea costerà ben poco. Comunque, comprendo che non è compito del Ministero della marina mercantile; lo dice nella relazione anche il diligente relatore. Ma si può operare il « concorso » quel tale concorso, che è come il concorso in omicidio, ad esempio; si può non essere colui che uccide, ma si può incitare, rafforzare la volontà dell'omicida. Allo stesso modo si può fare un concorso in un'opera buona, ed è un concorso che vale, perchè la Marina mercantile non solo ha bisogno di porti, ma deve sviluppare tutta la sua benefica azione attraverso i porti.

Riferendoci, poi, alla pesca, dobbiamo domandarci: come si può incrementare la pesca se non vi sono porti pescherecci? Si potrebbe obbiettare: ma il porto di Maratea come potrà vivere? Vi ho già detto — e mi avvio rapidamente alla fine per non infastidire ulteriforme del Senato — che il porto naturale di Maratea decadde quando venne a funzionare la Battipaglia-Reggio Calabria; prima di allora l'insenatura, che si diceva, porto, era in piena efficienza. Pertanto noi dovremo esaminare se un tronco di ferrovia possa assorbire tutto il traffico che ben potrebbe essere assorbito dal piccolo porto. La Lucania ha grandi boschi e numerosi, i boschi del Pollino, di Lagonegro che producono ingente quantità di legname che dovrebbe essere trasportato. Vi è la lignite a Castelluccio, interessanti miniere che restano abbandonate perchè il prodotto deve essere trasportato a schiena di mulo o con qualche camion più o meno mal ridotto. E vi sono i marmi di Latronico, che giacciono ancora sotto i monti, il petrolio di Tramutola. Pertanto tutta una provincia, tutta una regione si avvantaggerebbe da questo unico sfogo che sarebbe il porto di Maratea.

Potrò, dunque, avere il piacere di sentir dire dall'intelligente Ministro che la mia richiesta è degna di considerazione, anche se non si può soddisfare? Quando, nella passata legislatura, ero deputato, ricordo un Ministro che aveva adottato una formula nuova: « metteva allo studio » gli ordini del giorno! Si trattava del ministro Fanfani. Allorchè un ordine del giorno non poteva essere respinto e non poteva essere accettato nemmeno come raccomandazione, lo si metteva « allo studio », il che significava non farne più niente.

Invece io fido nell'ingegno del Ministro, perchè si può essere avversari, come lo sono io, di un Ministero, ed infatti voterò contro il bilancio; ma si può avere stima dell'ingegno di un Ministro e della sua comprensione. Io sono « un patito » — come si dice a Napoli — di un alto magistrato che fu al Governo nel 1920; quando Ludovico Mortara fu chiamato ad essere Ministro di grazia e giustizia, accettò l'incarico sotto condizione. Tutti i Ministri dovrebbero fare così, perchè un uomo d'ingegno non si può bruciare per pochi mesi di Ministero. L'onorevole Mortara, prima di accettare l'incarico di Ministro, volle essere assicurato dal Presidente del Consiglio, onorevole Nitti, e dal Gabinetto che si potesse attuare il suo programma. Io, per esempio, come Ministro della marina mercantile, con tutto il rispetto dovuto all'onorevole Tambroni, 25 miliardi non li avrei presi dal Governo. Scherzate? Soltanto 25 miliardi per la Marina mercantile italiana? Non pensate che il nostro Paese, come ho già detto, è per tre quarti in acqua? Con questo gran numero di porti in attesa, di popolazioni che aspettano, di acciughe che marciscono sulle coste del Tirreno e che non possono essere trasportate,

io avrei detto: Cercate di utilizzarmi altrove, se posso valere, ma se mi affidate il Ministero della marina mercantile dovete darmi il danaro necessario, e darmi anche — io avrei aggiunto — il porto di Maratea. (*Ilarità*).

Il porto di Maratea è un piccolo problema, ma è la concezione di un programma, è il simbolo di una azione politica di grande portata: i porti.

Sono sicuro che l'onorevole Ministro accetterà non come raccomandazione, che è una formula superata, ma prometterà la sua collaborazione, prometterà che, mettendo allo studio questo ordine del giorno, vorrà con sincerità, serietà ed efficienza patrocinare le sorti di questo piccolo porto. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ravagnan. Ne ha facoltà.

RAVAGNAN. Il richiamo alla brevità e alla concisione specialmente in questo ultimo scorcio della discussione su questo bilancio non è difficile raccoglierlo. Credo però che innanzi tutto sia da mettere in rilievo il carattere completamente formale e direi rituale di questa discussione sui bilanci. Una qualsiasi leggina può essere — e anzi quanto meno è importante, tanto più lo è — sottoposta al vaglio della discussione e agli emendamenti. Una legge di bilancio e cioè una delle più importanti cui siano chiamate a provvedere le Assemblee parlamentari non può subire e non subisce alcuna modificazione. Osservazioni critiche vengono fatte in generale e spesso molto accuratamente dagli stessi relatori, ma queste quanto più sono fondate, quanto più sono accuratamente elaborate nella relazione tanto più mettono in rilievo una contraddizione perchè alle critiche non seguono coerentemente delle proposte di modifica. Vi è dunque una anomalia che bisogna far cessare. Bisogna soprattutto che il sistema di discussione dei bilanci venga cambiato nel senso che in primo luogo si devono discutere i bilanci finanziari perchè è sulla base di essi che dovrebbe venire calcolata l'entrata e stabilita la distribuzione delle spese. E occorre, inoltre, che una buona volta il Parlamento esamini i bilanci consuntivi, cosa che mai è stata fatta finora, in modo che si possano ricavare elementi utili per conoscere come gli stanziamenti sono stati spesi e elementi altrettanto utili per impostare una proficua discussione.

Mi permetto, pertanto, di rivolgermi alla Presidenza del Senato affinchè essa si imponga presso il Governo perchè questo sistema abbia a cambiare e i bilanci finiscano di essere sottoposti solo ad una discussione accademica il cui massimo risultato è solo di far scaturire delle raccomandazioni che lasciano generalmente il tempo che trovano. Premesso questo io non ho che da associarmi alle osservazioni che sono state fatte da parecchie parti circa il carattere assolutamente ordinario del bilancio della Marina mercantile il quale non presenta alcuna novità sostanziale: 25 miliardi in tutto: sono cresciute di poco più di 4 miliardi le sovvenzioni per le società assuntrici di servizi marittimi, mentre circa 4 miliardi sono stati diminuiti per quanto riguarda i cantieri navali. A proposito dei cantieri navali, per brevità non ho che da associarmi alle osservazioni pertinenti fatte qui dal collega senatore Roveda e dal momento che la stampa ha annunciato che il Consiglio dei ministri avrebbe approvato un progetto presentato dal Ministro della marina mercantile concernente le nuove costruzioni, attendiamo di vedere questo progetto e speriamo di poterlo discutere ampiamente.

Io vorrei, a questo proposito, far osservare che ancora una volta nel bilancio della Marina mercantile non si fa alcuna distinzione sostanziale tra quelli che sono i due settori dell'armamento italiano: il settore privato ed il settore statale. La Finmare non trova alcuna trattazione particolare nei bilanci che di anno in anno ci vengono sottoposti. Il settore statale dovrebbe, come è detto nella sua stessa definizione, essere considerato nei fatti di preminente interesse nazionale, e, appunto perchè di preminente interesse nazionale, dovrebbe essere sottoposto ad una trattazione particolare ed anche ad un interessamento particolare. Il relatore ha accennato a questo fatto nel senso che la cura che dovrebbe avere la direzione dello Stato verso questo settore deve essere tale da non disturbare l'armamento privato.

Noi non diciamo che l'armamento privato debba essere danneggiato, ma riteniamo però che debba essere conferita una cura ed una attenzione particolare, e, vorrei dire, un privilegio particolare, al settore statale, e che quindi si debba provvedere con proposte concrete alla sua organizzazione, al suo funzionamento, al suo potenziamento. Di questo evidentemente non v'è traccia nel bilancio e non v'è traccia seria e sostanziale nella relazione con cui viene presentato il bilancio stesso. Per quanto concerne i servizi marittimi, non vi è dubbio — ed è una constatazione che salta agli occhi di tutti — che si verifica ancora e persiste uno squilibrio notevole fra la sistemazione abbastanza pronunciata che hanno avuto le linee di navigazione facenti capo ai porti del Tirreno in confronto delle linee che fanno capo ai porti dell'Adriatico. Questo fatto è stato rilevato anche dall'onorevole relatore. A questo proposito, per quanto concerne le linee che fanno capo all'Adriatico, il Ministro è certamente a conoscenza di quanto ancora occorra fare per riportare questo servizio al livello prebellico. Sarebbe necessario che il Ministro desse una assicurazione non solo nel senso di agire per questo scopo, ma soprattutto per assicurare che non ci saranno delle diminuzioni, come da qualche parte si teme.

Dovrebbe d'altra parte l'onorevole Ministro essere a conoscenza della attività che altri Paesi mediterranei svolgono nello sviluppo della loro marina mercantile, e che svolge soprattutto la Jugoslavia: è noto, e la stampa specializzata lo ha pubblicato, che la Jugoslavia ha in programma delle costruzioni navali per oltre 80 milioni di dinari e si propone anche di effettuare i traffici entro i nostri porti. Io chiedo all'onorevole Ministro di dare assicurazione, nella sua risposta, che verrà mantenuto l'esercizio delle linee 32 e 33 nell'Adriatico, perchè questo è richiesto da tutte le categorie interessate, e servirebbe a dare una stabilità di lavoro al porto di Trieste. La Società Adriatica che fa parte della Finmare, settore statale, ha solo parzialmente ricostruito i suoi servizi di anteguerra ed ha necessità assoluta, come hanno detto altri colleghi e come è accennato nella stessa relazione, di disporre almeno di un'altra nave del tipo « Esperia », da inserire nella rotta per l'Egitto. Inoltre il servizio Adriatico-Alessandria-Soria, è attualmente esercitato dal piroscafo « Campidoglio », che ha oltre 40 anni di età e che arriva appena alle 12 milia. Occorre un potenziamento di tale linea. Occorrono inoltre due motonavi del tipo « navigatori » da aggiungere alle due che sono attualmente in esercizio sulla linea celere commerciale Italia-India-Estremo Oriente. Inoltre dopo l'entrata in servizio della recentissima « Cristoforo Colombo » è necessario il trasferimento in Adriatico delle due motonavi « Vulcania » e « Saturnia » per la linea Adriatico-Grecia-Napoli-America. È questo il minimo, onorevole Ministro, che possa essere chiesto dalle marinerie adriatiche per una sistemazione meno difettosa dei servizi che fanno capo ai nostri porti adriatici, dopo che provvedimenti abbastanza sostanziali sono stati presi per quanto riguarda le linee di navigazione che fanno capo ai porti del Tirreno.

A proposito dei porti di Venezia e degli altri adriatici che agiscono in direzione dell'Oriente, il bilancio e la relazione non tengono alcun conto delle possibilità che la nuova situazione dei Paesi dell'Oriente, e soprattutto dell'Estremo Oriente, offrono a noi. Non se ne parla per nulla ed io vorrei sottoporre all'attenzione del Ministro e degli onorevoli colleghi ciò che scriveva il giornale economico tedesco della Germania occidentale « Der Volrswirth » del 14 luglio 1953: « È giunto il momento di rendere chiaro ai nostri amici di oltre Oceano che la particolare posizione geografica ed economica della Repubblica federale tedesca spinge a cercare scambi commerciali sulla base dei ragionamenti economici e senza risentimenti politici, ovunque si delinei la possibilità di collocamento redditizio, specie quando sviluppi del genere possano presentarsi come possibili nel quadro di una politica commerciale che è apertamente in evoluzione ». Una personalità di primo piano della Repubblica Popolare Cinese, il Presidente della Banca popolare cinese e della Commissione cinese per lo sviluppo del commercio internazionale, faceva questa dichiarazione l'11 luglio 1953: « Lo sviluppo del mercato interno cinese, la stabilizzazione della moneta, l'espansione dell'industria e dell'agricoltura, hanno condotto a delle capacità, mai

raggiunte in passato, di pagare le importazioni e di esportare merci necessarie agli altri Paesi. Il commercio cinese con gli Stati ad iniziativa privata, potrà raggiungere annualmente il miliardo e mezzo o i due miliardi di dollari U.S.A., ossia due o tre volte il più alto livello rispetto al 1946 ». Si tratta in lire italiane di mille-milleduecento miliardi di lire all'anno. Noi non avremmo altro che da seguire la linea che è indicata dal citato giornale tedesco il quale afferma che la Germania occidentale nei primi cinque mesi del 1953 ha quintuplicato le sue esportazioni in Cina rispetto al medesimo periodo del 1952. Noi che cosa facciamo?

Quest'anno, onorevole Ministro, si commemora il settimo centenario della nascita di Marco Polo. Da quanto si sa nel quadro delle celebrazioni del grande mercante e viaggiatore veneziano vi sarebbe l'iniziativa di una crociera attraverso i porti asiatici. Si dice che una nave, convenientemente attrezzata con nostri prodotti, farebbe capo a Formosa; si dice ed è stato annunciato da personalità responsabili, che si metterebbe anche in evidenza l'opera dei nostri missionari della propagazione della fede in Cina. Onorevole Ministro, non è questione di propaganda o di retorica, ma quando si commemora Marco Polo che fu grande in quanto fu un grande mercante, bisogna ricordare che la sua gloria consiste semplicemente nell'aver cercato di aprire, a mezzo di viaggi avventurosi e meravigliosi, le strade al commercio e agli affari tra l'Occidente e l'Oriente. Non propagò la fede, non andò a convertire i cinesi. Se vogliamo commemorare sul serio questo grande veneziano e grande italiano non abbiamo altro che seguire la sua stessa linea, cercando di allacciare in primo luogo fruttuosi rapporti commerciali con la nuova Cina, tanto più che questo corrisponde, oltre che ai nostri interessi, agli interessi fondamentali della distensione e della pace internazionale.

Onorevole Ministro, la stampa specializzata giorni fa ha invocato provvedimenti a favore del Centro internazionale radio-medico. Me ne faccio modestamente eco. Non so se lei sia a conoscenza, credo che lo sia, dell'attività che conduce questa benemerita istituzione. Si tratta di una attività di carattere sanitario e umanitario: cioè dell'assistenza ai naviganti o anche alle popolazioni di località isolate che potrebbero essere colpite da sinistri o da calamità. Tale Centro aveva chiesto per il suo funzionamento la somma di 17 milioni: il Tesoro pare abbia negato che nell'attuale situazione del bilancio si possa fronteggiare la suddetta somma con nuove entrate erariali. Ebbene, i responsabili di questo Centro dichiarano che, venendo meno la sovvenzione, questo dovrebbe cessare ogni attività.

Segnalo questo fatto a lei, onorevole Ministro, affinchè veda di provvedere.

Il relatore, accennando all'aumento delle matricole inscritte nei turni maritimi ha voluto proporre l'abolizione dei ruoli aperti. È vero che le iscrizioni sono aumentate notevolmente, ma quale ne è la causa? Certamente chiudendo i ruoli o riducendoli non si risolve nulla. D'altra parte questa difficoltà è compensata dal fatto che le chiamate avvengono tra periodi di lunghissimo intervallo di disoccupazione per gli interessati, il che costituisce una specie di doloroso compenso al sistema dei ruoli aperti. La chiusura dei ruoli e soprattutto la diminuzione del numero delle matricole non risolve per nulla la situazione e quindi è meglio non provvedere affatto in questo senso. Il solo modo giusto è quello di avviarsi ad eliminare la disoccupazione. Evidentemente anche coloro che si sono iscritti nei turni marittimi e che ritengono di aver qualità per poter navigare, se trovano occasioni per lavorare altrove potranno probabilmente indirizzarsi verso di esse. Tutto dipende quindi dalla possibilità di trovar lavoro. Vorrei soprattutto suggerire al Ministro di non prendere un provvedimento nel senso suggerito dal relatore, ma di ascoltare l'opinione delle organizzazioni dei lavoratori. A questo proposito, onorevole Ministro, ella sarà certamente a conoscenza di un fatto gravissimo sul quale si sono intrattenuti i giornali, e cioè i marittimi italiani, imbarcati su navi nazionali a destinazione negli Stati Uniti, devono firmare certi questionari per poter sbarcare a terra. Questo deriva dalla legge Mac Carran sull'emigrazione; però questo non ha nulla a che vedere con l'immigrazione negli Stati Uniti; si tratta di una vessazione, di una discriminazione senza reciprocità.

I marittimi italiani debbono elencare in questo questionario tutte le località nelle quali abbiano abitato, anche in Italia, per più di un anno dal 1939 ad oggi. Il lungo questionario dovrà non solo essere firmato ma vi dovrà essere apposta l'impronta del dito pollice della mano destra e vi si dovrà non solo manifestare l'appartenenza politica ma si dovrà dichiarare di non professare determinate idee politiche.

Le società armatoriali, le quali hanno dato comunicazione di questo agli interessati, affermano che ciò è avvenuto in base ad accordi con le competenti autorità italiane. Domando spiegazione all'onorevole Ministro poichè non risulta, e noi ne siamo ben lieti, che i marinai americani in Italia siano sottoposti al medesimo trattamento. Io penso che questa sia un'altra dimostrazione della nostra supina acquiescenza a quello che esigono, ingiustificatamente, i circoli responsabili degli Stati Uniti.

Onorevole Ministro, passo senz'altro ai problemi della pesca perchè per quanto riguarda altri problemi della marina mercantile mi rimetto a quanto ha detto così eloquentemente il collega Roveda.

Io le domando ancora una volta a che punto siamo con la questione della unificazione dei servizi della pesca. È stato creato il Ministero del turismo del quale non si sa da che parte fosse richiesta la istituzione, anzi bisogna dire che c'è un Ministro del turismo senza che vi sia un Ministero corrispondente, ma la unificazione dei servizi della pesca è stata ripetutamente richiesta come una necessità da tutte le parti, e vorrei perciò che il Ministro ci dicesse quali sono gli ostacoli che impediscono questa realizzazione così logica e che tra l'altro non importa alcuna spesa.

Il secondo problema è il problema dei mercati ittici. Si sa che esiste un progetto secondo il quale la gestione dei mercati ittici verrebbe affidata alle cooperative dei pescatori. È esatta, onorevole Ministro, questa notizia? E nel caso affermativo, quando sarà presentato al Parlamento questo disegno di legge?

Un altro problema di carattere fondamentale è l'aggiornamento delle leggi sulla pesca richiesto da tutte le categorie interessate; l'attuale ordinamento è invecchiato e superato; tra l'altro la legislazione vigente in materia di pesca non contempla come non poteva contemplare data la antichità di questa legislazione, nuove forme di pesca, sorte nel frattempo, come quella mediante fonti luminose. Il Ministro ci dovrebbe dire se e quali orientamenti concreti esistano in proposito.

E passo alla questione dell'importazione del pesce. Per quanto riguarda la sola importazione del baccalà, l'istituto centrale di statistica ha pubblicato che nel 1953 l'importazione di questo prodotto ha superato le 33 mila tonnellate, per un valore superiore ai 5 miliardi e mezzo. È da notare poi che questa importazione proviene da Paesi con i quali la nostra bilancia commerciale è fortemente passiva. L'Islanda per esempio che non ha che 150 mila abitanti, e verso la quale certamente un'esportazione italiana non potrà mai avere grandi proporzioni, esporta in Italia baccalà per un miliardo all'anno. Un giornale specializzato ha osservato, a questo proposito che mentre per il prezzo del pesce fresco il coefficiente di maggiorazione nel 1953, rispetto al 1938 è stato di 65,87, quello del baccalà ha invece raggiunto l'83,70. Ciò significa che questo prodotto, a causa dell'importazione, è venuto meno rispetto alle altre qualità ittiche alla funzione di alimento popolare che esso aveva in precedenza. È inutile ricordare che l'esistenza e l'intensificazione dell'importazione dei prodotti ittici è un danno generale per la nostra bilancia commerciale, un danno per l'attività peschereccia nazionale. E vengo, onorevole Ministro, alla questione del trattato sul quale si è intrattenuta ed ha presentato un ordine del giorno la senatrice Merlin che io approvo e condivido pienamente. Le domando, onorevole Ministro: quando questo problema potrà essere risolto, quando il Governo prevede che esso potrà essere risolto, quali passi fa per risolverlo?

Il relatore crede di poterlo risolvere domandando una intensificazione della vigilanza. Questa non è sufficiente e non risolve nulla. Fra l'altro, onorevole Vaccaro, sappia che la autorità militare marittima che dovrebbe essere incaricata di questa sorveglianza non è praticamente in grado di accompagnare tutte le flottiglie dei pescatori. Anzi, quel che è peggio, avviene questo; che l'autorità militare secondo le disponibilità e l'organizzazione dei mezzi navali, chiede ai pescatori di andare a

pescare in determinati giorni, ma i pescatori vanno a pescare tutte le volte che lo credono opportuno.

Onorevoli colleghi, la questione dei sequestri, delle vessazioni, delle confische che vengono quasi quotidianamente fatte dovrebbe sollevare le proteste, l'indignazione generale soprattutto delle nostre assemblee, perchè qui non si tratta soltanto dei danni che provengono da una categoria di lavoratori e cittadini italiani, ma dei danni che vengono alla nostra dignità nazionale. Il Governo assolutamente se ne disinteressa, anzi tutte le volte che avvengono di questi fatti il Governo si mette dalla parte degli jugoslavi che sostengono che i pescatori italiani vanno a pescare nelle acque territoriali jugoslave. Il Governo domanda ai nostri pescatori di dimostrare il contrario, ed affermando che non sarebbero provate le loro asserzioni, conclude che sono nel torto e quindi debbono rassegnarsi. Ma è giusto questo? Secondo i dati della Capitaneria del porto di Chioggia dal 1945 al 1952 — successivamente ne sono avvenuti altri di questi fatti — sono stati fermati 147 motopescherecci, sono state confiscate 110 reti per un valore di 16 milioni 500 mila lire, è stato sequestrato prodotto ittico per 264 quintali pari a 8 milioni di lire e le ammende ammontano a 7 milioni e mezzo. Le giornate perdute sono 196. In totale, solo per il compartimento marittimo di Chioggia dal periodo della liberazione al 1952 il danno ammonta a 68 milioni e mezzo. Non so se l'onorevole Ministro lo ricorda, ma uno degli interessati di nome Ballarin gli ha scritto una lettera nella quale racconta che il 27 febbraio scorso la sua barca fu fermata ad oltre 18 miglia dalla costa jugoslava — ben lungi dalle acque territoriali — è stato privato del pescato, dell'attrezzatura e delle reti ed è stato costretto a pagare una multa riportando un danno complessivo di 600 mila lire. Domando come potrà trovare il modo di ricostruire le sue attrezzature e di ritornare a dare lavoro a sè e al proprio equipaggio. A questo proposito ricordo che nell'ultimo bilancio che è stato qui discusso proprio un gruppo di colleghi della maggioranza presentò un ordine del giorno su questo argomento, ordine del giorno accettato dal Governo e dal relatore in cui si constatava che questa situazione dipende dalla politica generale dello Stato ed è giusto quindi che lo Stato risarcisca i danni subìti dai pescatori. Questo ordine del giorno fu, ripeto, approvato dal Senato ed accettato dal Governo, ma non si è fatto nulla. Perchè quell'ordine del giorno abbia attuazione occorre che vengano indennizzati, almeno parzialmente, i pescatori danneggiati in modo che possano il più rapidamente possibile riprendere il lavoro. È inutile notare che anche questa volta la pesca è la Cenerentola del bilancio. In tutto non si tratta che di 14.800.000 lire ad essa dedicati direttamente o indirettamente. Ed è inutile rilevare che si tratta di cifre trascurabili e addirittura irrisorie.

Circa le cosiddette riserve di pesca non starò qui a ripetere quello che ho già esposto diverse volte. È necessario che sia risolto una buona volta il problema della pesca nelle valli aperte della laguna veneta, valli aperte che sono nelle mani di determinati signori feudali i quali dicendosi titolari di diritti esclusivi di pesca proibiscono ai pescatori di andare a pescare in specchi di acqua che sono parte integrante della laguna e quindi cosa di tutti. Questi signori, valendosi dei loro pretesi diritti, hanno alle loro dipendenze addirittura delle guardie armate private le quali fermano i pretesi contravventori che quando non riescono a cavarsela, vengono denunciati dai carabinieri per furto e condannati come ladri. Se il pretore è in grado di accertare come stanno le cose e di avere uno sguardo benevolo verso questi pescatori, li assolve per insufficienza di prove.

Ora, onorevole Ministro, io le chiedo che una volta per sempre disponga per una inchiesta, direi, ad alto livello, e cioè condotta da lei personalmente o da persona di tale autorità, per cui i funzionari a lei sottoposti e soprattutto le capitanerie di porto mettessero a disposizione i documenti o i pretesi documenti di quei signori. E dirò una cosa sola constatata da me personalmente or è poco tempo: uno di questi cosiddetti concessionari, il quale anche lui ha la sua squadra di guardie armate, ha edificato nella zona della sua sedicente riserva una villa di caccia e di ritrovo dove invita ai suoi amici alla fine di settimana. Quando egli arriva sul luogo, la sua squadra armata gli presenta le armi mentre sul

pennone antistante alla villa viene innalzata la bandiera. Queste cose avvengono nella provincia di Venezia; non credo avvenissero nemmeno al tempo della Repubblica dei nobili.

È ora, onorevole Ministro, che lei intervenga, perchè la pazienza dei lavoratori e la loro miseria credo siano giunte all'estremo limite. A questo punto le domanderei se è vero che 200 milioni verrebbero erogati per l'incremento della produzione ittica, e cioè per mutui al tasso del 4,50 per cento per sette anni, come è stato annunciato dalla stampa specializzata. In tal caso dovrebbero essere convenientemente tenute in considerazione le cooperative di pescatori, e bisognerebbe anche provvedere affinchè le pratiche necessarie siano alleggerite al massimo possibile e sbrigate con sollecitudine.

Naturalmente, poichè questa somma sarebbe devoluta per aiutare la produzione, bisognerebbe prendere in considerazione anche la costruzione di impianti a terra con servizi di refrigerazione, l'acquisto di automezzi per il trasporto ed il collocamento nei mercati interni.

D'altra parte è stato annunciato che dovrebbero essere stanziati altri 800 milioni per la installazione nelle motobarche di motori a gasolio al posto di quelli a benzina; ne ha parlato anche il relatore. Vorrei sentire dal Ministro se questo proposito è confermato.

È necessario che al più presto possibile il Senato venga investito di questi importanti problemi. Debbo però far presente che, per quanto concerne i contributi previsti dalla legge 3 aprile 1953 relativamente alla provincia di Venezia, questi provvedimenti hanno avuto semplicemente questi risultati: un moto peschereccio di legno a Caorle, uno al consorzio marittimo di Venezia, un'altro ancora ad un gruppo di armatori di Chioggia. Alle Cooperative di pescatori di Chioggia, nulla.

È necessario d'altra parte che vengano definite al più presto le questioni della previdenza per la piccola pesca, e così pure la questione dell'assistenza completa in caso di malattia. Non è giusto che si cerchi di rimandare ancora tali questioni. Dal contesto della relazione parrebbe che la responsabilità di questo ritardo venisse fatta ricadere sui sindacati. Senza dubbio le organizzazioni sindacali hanno le loro opinioni ed in generale le opinioni dei lavoratori non collimano mai con le opinioni del Governo. Non è certamente l'ispirazione dei lavoratori che guida l'opera del Governo, il quale si trincera dietro le pretese resistenze del Ministro del tesoro. Io credo che le organizzazioni sindacali non vedano l'ora che questa questione sia risolta, ma occorre che il Ministro vada incontro con comprensione alle esigenze dei lavoratori.

Una questione che sottopongo all'attenzione del Ministro è questa, che la Previdenza sociale, direzione di Venezia, vorrebbe togliere gli assegni familiari per i giovani figli di pescatori dai 16 ai 18 anni perchè, dice, sono in età di lavoro. Essere in età di lavoro non significa in Italia essere al lavoro. Farli figurare come imbarcati quando non lo sono è non solo una ingiustizia, ma una irrisione. Finchè non sono imbarcati debbono essere considerati a carico del padre e quindi questi deve fruire degli assegni familiari.

La Capitaneria di porto di Chioggia, ha sospeso dal 28 marzo al 28 aprile la pesca con fonti luminose. Pare che la giustificazione, almeno ufficiosa, sia questa, che si teme, attraverso l'intensificazione di questo genere di pesca, che il prodotto sia così abbondante da sommergere i mercati. Si vuol diminuire così la produzione. Si diminuisca invece l'importazione di pesce estero, il che costituirebbe anche un alleggerimento alla nostra bilancia commerciale.

Onorevole Ministro, quanto ho avuto occasione di dire denota urgenza che si provveda con metodo nuovo alla politica delle costruzioni navali, ad una impostazione dell'organizzazione e dell'esercizio del settore statale dell'armamento completamente diversa dall'assurdo confusionismo attuale, alla considerazione della pesca nazionale adeguata alla sua importanza non solo per il numero degli addetti, ma anche per l'apporto all'economia nazionale. Dobbiamo constatare che siamo ben lungi da tali esigenze e che di fronte ad esse questo è assolutamente un bilancio irrisorio. Ecco pertanto la ragione del nostro voto contrario. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Avverto che, oltre a quelli già svolti, sono stati presentati altri ordini del giorno, che i proponenti hanno rinunciato ad illustrare. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, rilevato che i fondi stanziati per le Capitanerie di porto nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 sono palesemente insufficienti alle effettive esigenze di servizio, fa voti che nel prossimo bilancio gli stanziamenti sui vari capitoli delle Capitanerie di porto siano aumentati nella giusta misura, allo scopo di mettere le stesse in condizioni di poter far fronte a tutte le indispensabili spese atte ad assicurare l'efficiente organizzazione ed il regolare funzionamento degli importanti servizi loro affidati.

ROGADEO ».

« Il Senato, rinnovando il voto formulato nello scorso ottobre, invita il Governo a potenziare ulteriormente i collegamenti marittimi fra la Sardegna e il Continente, specialmente promuovendo l'istituzione della linea diretta quotidiana Portotorres-Genova, di importanza vitale per l'economia e per il traffico passeggeri dell'Isola e dell'Alta Italia, e integrando le opere indispensabili e urgenti per mettere in piena efficienza il porto di Olbia.

LAMBERTI, MONNI, LUSSU, AZARA, BARBARESCHI ».

« Il Senato, preso atto con soddisfazione della decisione della Commissione della Camera circa lo stanziamento di 1 miliardo e 300 milioni per permettere di condurre a termine la costruzione del grande bacino di carenaggio di Napoli, mentre si augura che si provveda rapidamente alla concessione della gestione del bacino stesso, chiede che tale gestione venga senz'altro affidata alla Navalmeccanica; invita il Ministro della marina mercantile a farsi interprete presso il Ministero dell'industria della necessità di sospendere ogni provvedimento di spostamento di operai dai cantieri navali proprio nel momento in cui si avvicina l'apertura del grande bacino che deve poter offrire nuove possibilità di lavoro alle industrie metalmeccaniche napoletane.

VALENZI ».

« Il Senato, tornando a prendere conoscenza che la città di Sciacca in Sicilia è il secondo centro peschereccio dell'isola, dopo Mazzara del Vallo, avendo una attrezzatura di natanti molto numerosa ma che non possono essere contenuti nello specchio d'acqua dell'attuale porto, divenuto estremamente insufficiente; constatato come la marineria di Sciacca attende da decenni la sistemazione del suo porto, nel quale oggi sono più di 80 motopescherecci oltre a numerosi motovelieri, barche e natanti di diverso tipo; constatato inoltre come ogni anno il lavoro di dragaggio del porto costi allo Stato diversi milioni, e ciò è dovuto al continuo insabbiamento del porto stesso per mancanza di protezioni alle traversie di ponente; ritenendo che la mancanza dei bracci del porto necessari alla chiusura di esso mette, per detto insabbiamento, delle volte una generosa classe di marinai nelle condizioni di non navigare, aggravandone la indigenza a causa della conseguente disoccupazione; ritenuto altresì che l'attuale profondità dei fondali del porto è di metri 4 mentre con la costruzione dei bracci suddetti, previsti dal piano regolatore esistente presso il Ministero dei lavori pubblici, essi verrebbero portati in alcuni punti a oltre otto metri; considerato che con fondali sufficienti può anche essere adibito a porto commerciale per lo sviluppo della terra e della zona che manca di porti adeguati, dando in questo modo maggior sviluppo ad una zona fortemente depressa, che si avvia con la valorizzazione dell'agricoltura, in seguito alla costruzione delle dighe sui fiumi Carboi e Verdura, ai due lati della città di Sciacca, a un notevole incremento economico; invita ancora una volta, come ha fatto durante la discussione del bilancio 1953-1954, il Ministro della marina mercantile perchè, sebbene non sia sua competenza, almeno provveda ad intervenire con tutta la sua specifica autorità presso il collega dei Lavori pubblici, perchè, una volta per sempre, siano stanziate le necessarie somme occorrenti onde il porto di Sciacca venga definitivamente si-

stemato per essere un vero porto peschereccio e commerciale normalizzando così una situazione resasi impossibile, e mettendo in condizione di sempre maggior sviluppo un centro importante come Sciacca e la sua zona dandogli modo di apportare notevoli incrementi alla economia nazionale oltrechè tranquillità di lavoro e di miglioramento economico e sociale ad una generosa e numerosissima marineria.

MOLINARI ».

« Il Senato, tornando a ribadire come la pesca sia una delle attività più importanti della marineria italiana fonte di benessere del nostro Paese e fonte di lavoro di milioni di suoi figli migliori, che sul mare e con il mare traggono le risorse del sostentamento delle loro famiglie; constatato, come ha fatto, durante la discussione del bilancio 1953-1954, come la pesca è fortemente trascurata, tanto da essere ritenuta la cenerentola della marineria, e che trovasi in condizioni di dovere essere notevolmente aiutata nei suoi vari problemi; presa conoscenza della recente conferenza marinara della Sicilia dove si è lanciato l'appello al potenziamento dell'industria della pesca e l'aiuto a centinaia di migliaia di lavoratori del mare; invita il Governo perchè siano potenziate al massimo le attività della pesca italiana, ed in particolare quella mediterranea, siano trovati i mezzi per una maggiore possibilità di consumi del prodotto, si venga in aiuto delle categorie marinare pescherecce, così come quelle conserviere, contribuendo alle prime con mezzi adeguati per le costruzioni e l'armamento, specie per i tipi particolarmente adatti alla pesca del meridione d'Italia, con contributi assicurativi e previdenziali che non siano fortemente onerosi come esiste attualmente, nonchè con aiuti assistenziali e previdenziali per la piccola pesca che ne è completamente priva, con l'incremento e gli aiuti alle cooperative pescherecce; per i secondi con la salvaguardia dei loro prodotti a mezzo di una politica di importazione del pesce conservato molto ridotta o quanto meno che dia certezza di garanzia della vendita del prodotto nazionale nonchè con sgravi fiscali.

MOLINARI ».

« Il Senato, constatato come è necessario venire incontro alla categoria marinara dei pescatori onde elevarne il tenore di vita ad un grado civile, il grado intellettuale, le condizioni sanitarie nonchè quelle economiche e sociali oltre l'assistenza e la previdenza ai vecchi lavoratori ed ai bambini con l'istituzione di colonie, orfanitrofi e case di riposo; presa conoscenza come la marineria della città di Sciacca (Sicilia) si dibatte nelle suddette difficoltà ed ha esigenza di avere rivolte le provvidenze in parola; invita il Governo a venire incontro nel miglior modo possibile perchè attraverso il Ministero della Marina mercantile, d'intesa con gli altri Ministeri interessati, sia resa possibile ai centri pescherecci più importanti d'Italia la risoluzione della istituzione di case per pescatori, ambulatori, scuole marinare, colonie e case di riposo per vecchi lavoratori nonchè l'assistenza a questi ultimi lavoratori del mare.

Per la marineria di Sciacca, sollecita il Ministero della marina mercantile a rendersi promotore della risoluzione dei suoi numerosi problemi.

MOLINARI ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VACCARO, *relatore*. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, è la seconda volta che, nel volgere di pochi mesi, ho avuto l'onore — ambitissimo per me — di presentare a nome della 7ª Commissione permanente del Senato la relazione sul bilancio della Marina mercantile ed, ora, di illustrarvela.

Debbo ringraziare il nostro illustre Presidente della Commissione, senatore Corbellini, e i colleghi tutti per la fiducia che hanno riposto in me, ma più ancora, per avermi dato la buona occasione di approfondire le mie conoscenze su di un problema nazionale, quello della Marina mercantile, che appassiona, che attrae — starei per dire — che entusiasma, perchè dalla risoluzione, o dal buon avvio di esso, grandi vantaggi economici e morali può ritrarne la Nazione!

Più sviluppiamo la nostra Marina mercantile, più diamo lavoro ad una massa enorme

di intelligenti maestranze cantieristiche, a valenti tecnici, a ufficiali navigatori, e contribuiamo, con gli scambi, a migliorare la nostra bilancia commerciale, costituendo quella riserva di valuta pregiata di cui tanto abbiamo bisogno.

Ma, con le nostre navi, che sono state e sono, le più belle del mondo, non solo per le loro linee eleganti e possenti, ma per la comodità che in esse vi trovano i passeggeri di tutte le classi, e specialmente i nostri emigranti, costituiamo un corpo dei più visibili e loquaci ambasciatori del nostro popolo, pacifico e laborioso, tenace e costruttore, il quale anche in questo campo vuole svilupparsi, vuole vivere, vuole affermarsi, dimostrando a tutto il mondo che, se un immane flagello lo ha sconquassato, e l'ha distrutto, oggi nella libertà che gode e difende, è risorto più e meglio di prima.

Onorevoli senatori, non spetta a me di rispondere ai colleghi che sono intervenuti nella discussione di questo bilancio. Con la sua ben nota competenza e capacità lo farà l'onorevole Ministro.

A me spetta soltanto di illustrare la mia relazione cosa che mi accingo a fare brevemente, ed a rispondere a quei colleghi che sulla mia relazione hanno fatto qualche appunto.

Ringrazio gli onorevoli senatori Roveda, Crollalanza, Cerabona, Fiorentino e Ravagnan per le espressioni che hanno avuto per la mia relazione, è stato questo il miglior premio alla mia fatica.

Il senatore Barbareschi poi con molta cortesia — la sua abituale cortesia che lo rende caro a tutti noi — ha detto nel suo brillante discorso di ieri, che io quale relatore ho preso tutte le argomentazioni della opposizione, le ho fatte mie, inserendole nella relazione, ma... « ci ho falciato l'erba di sotto ». No, onorevole Barbareschi.

Come relatore, e come relatore di maggioranza e minoranza, avevo il dovere di farlo contrariamente avrei mancato al mandato affidatomi all'unanimità.

E ciò ho fatto con piacere e con piena coscienza, perchè anche io condivido, in tema di Marina mercantile le vostre opinioni, che sono poi le opinioni di tutti noi: valorizzarla al massimo, sviluppandola, risolvendo rapidamente tutti i problemi, per portarla ad uno dei primi posti nel mondo! Stia certo onorevole Barbareschi, che se fosse per me, non solo non avrei — come dice lei — « falciato l'erba di sotto », ma invece questo suo campicello ideale, che è poi il piano per le costruzioni navali, e la istituzione di nuove linee, l'avrei irrorato con diecine di miliardi, per dare — come dicevo — maggiore sviluppo e incremento alla nostra Marina mercantile e lavoro a tante migliaia di intelligenti maestranze e tecnici.

Sono d'accordo con lei onorevole Barbareschi nel dolermi di quanto è accaduto alla S.C.I. di Cornigliano con il crollo di uno dei grandissimi padiglioni costruiti con tanti sacrifici!

Tale crollo, che fortunatamente non ha arrecato gravi danni alle persone, ha sospeso d'un tratto una importante attività, dalla quale tanti benefici la industria cantieristica si attendeva!

Ho fiducia che il Governo saprà ricercare i responsabili e saprà reperire i nuovi mezzi perchè quell'importante complesso venga al più presto ripristinato.

E veniamo ai cantieri navali. Secondo le statistiche del Ministro della marina mercantile durante il 1953 sono state impostate nei nostri cantieri navali 38 navi a propulsione meccanica per un totale di 173.359 tonnellate di stazza lodra di cui 11 navi miste e da carico per 2.669 tonnellate, 21 cisterne per 159.590 tonnellate e 1 unità da pesca di 100 tonnellate. Sono state inoltre impostati 77 motovelieri motopescherecci per 1.692 tonnellate e 143 galleggianti per 2.256 tonnellate. In totale quindi 253 unità per 177.307 tonnellate di stazza lorda.

Nello stesso 1953 sono state varate 48 navi a propulsione meccanica per 265.811 tonnellate di stazza lorda di cui 22 miste e da carico per 55.070 tonnellate (14 per 18.950 tonnellate per conto estero), 23 cisterne per 210.950 tonnellate e 3 navi da pesca per 323 tonnellate. Sono stati inoltre varati 100 motopescherecci e motovelieri per 2.925 tonnellate, 1 veliero per 83 tonnellate e 90 altri galleggianti per 1.061 tonnellate.

In totale sono state varate 239 unità per 269.880 tonnellate di stazza lorda.

Al 1° gennaio 1954 erano rimaste sugli scali 16 navi miste e da carico per 24.789 tonnellate stazza lorda, 18 cisterne per 135.340 tonnellate

una nave da pesca per 22 tonnellate, 72 motopescherecci a motovelieri per 2.128 tonnellate, 3 velieri per 161 tonnellate e 74 altri galleggianti per 1.677 tonnellate. In totale 184 unità per 164.445 tonnellate stazza lorda.

Carico questo di lavoro assolutamente insufficiente, che si va per di più riducendo rapidamente dato il susseguirsi dei vari delle cisterne che costituiscono il grosso delle navi in corso di costruzione al 1° gennaio 1954.

Nè la commessa delle 13 navi per 18.647 tonnellate stazza lorda ammesse ai benefici della legge 2 aprile 1953, n. 212, che ha prorogato la legge 8 marzo 1949, n. 75 e destinata per lo più a medi e piccoli cantieri, potrà cambiare la situazione che è particolarmente grave.

Ho citato, nella relazione sul precedente esercizio, i motivi che determinano una notevole differenza di costo di costruzione fra cantieri nazionali e cantieri esteri, ho fatto la enunciazione dei provvedimenti adottati nel dopoguerra, per dare possibilità di impiego alle maestranze cantieristiche, rilevandosi che nessuno di essi ha avuto carattere definitivo.

Con vera soddisfazione ho appreso da un comunicato apparso in questi giorni su tutti i quotidiani, che il Ministro della marina mercantile onorevole Tambroni, per ovviare alla grave crisi che minaccia l'industria cantieristica italiana, ha proposto al Consiglio dei Ministri una legge che lascia molto bene sperare per la sua concretezza non solo nell'intento di ottenere la massima occupazione operaia, ma ha una organicità, con criteri nuovi nei confroniti dei precedenti provvedimenti legislativi, da fare sperare un buono avvio della marina mercantile. Infatti tale nuovo disegno di legge mette i nostri cantieri — e questo è quanto si reclamava da tempo — a costruire a costi internazionali, prevedendo una larga concessione di sgravi fiscali istaurando i tal modo per i cantieri navali un regime di extra territorialità; il rimborso dei dazi e di altri oneri doganali sulle materie prime, prodotti semilavorati e finiti, di produzione nazionale, impiegati nella costruzione delle navi e dei relativi macchinari, infine la concessione di un contributo integrativo atto ad ovviare ai fattori che contribuiscono ad accrescere il costo di costruzione dei cantieri navali italiani nei confronti di quelli esteri. Oltre a ciò, il provvedimento prevede la concessione della garanzia dello Stato sui mutui contratti dagli armatori italiani che non potranno superare il 50 per cento del prezzo della nuova nave o del nuovo apparato.

Nella mia relazione dello scorso anno sollecitavo tali provvedimenti, proposti da una speciale Commissione nominativa nel settembre 1952 dall'onorevole Cappa e di cui ne faceva anche parte l'allora Sottosegretario alla marina mercantile onorevole Tambroni.

Tale legge come ho detto, dando la possibilità ai cantieri di poter contare su un ciclo di lavoro a carattere continuativo, consentirà una economia di costi che renderà anche minore la necessità di intervento statale.

Il Parlamento, ne sono sicuro, l'approverà rapidamente e mi auguro perciò che il provvedimento arrivi a dare, in breve tempo, a tutti i lavoratori dei cantieri la tranquillità che attualmente non possono avere, minacciati, come sono, di licenziamento.

Nel breve periodo di tempo che è trascorso dalla discussione del precedente bilancio del Ministero della marina mercantile, la situazione dei servizi marittimi italiani non ha subìto notevoli variazioni. C'è solo da segnalare che l'armamento libero ha istituito alcune nuove linee e ha spostato alcune navi da rotte, che erano divenute meno redditizie, ad altre che offrono ora maggiori possibilità di traffico, e che, la Società italiana ha trasferito, per ora temporaneamente, il « Conte Biancamano » sulla linea del Centro America, sulla quale ebbe già ad essere impiegato fino al 1940. C'è inoltre da segnalare la impostazione nei cantieri triestini di due motonavi da carico da 5.300 tonnellate stazza lorda con le quali il Lloyd Triestino risolverà il problema dei suoi servizi commerciali con l'Africa occidentale e il Congo.

Con la entrata in servizio, ormai prossima, della turbonave. « Cristoforo Colombo » la Società italiana sistemerà in modo soddisfacente il servizio con il Nord America. In questo traffico il primo anno di esercizio della « Andrea Doria », ha riportato la marina italiana nella considerazione in cui era tenuta al tempo del « Rex » e del « Conte di Savoia ».

Completata ormai con le costruzioni realizzate con la legge 8 marzo 1949, n. 75 e successive integrazioni e modificazioni e con i programmi triestini, si prospetta la necessità di studiare la possibilità di migliorare ancor più il già soddisfacente assetto dei servizi sovvenzionati.

Vi sono infatti ancora da sistemare alcune linee da passeggeri e commerciali, quali ad esempio, quelle con il Sud Pacifico, con l'Africa Orientale e con il vicino Oriente. In particolare si desidera attirare l'attenzione sulla necessità di sistemare convenientemente i servizi della Società Adriatica che, fra l'altro, oggi esercita alcune linee con navi troppo vecchie, assolutamente inadeguate a combattere la forte concorrenza estera.

Altro problema che deve essere affrontato è quello del nuovo regime da dare alle società di preminente interesse nazionale alla scadenza delle attuali convenzioni. Il notevole ammontare che viene stanziato nell'esercizio 1954-55 per integrazione di bilancio alle dette Società, anche se giustificato, ci dice quanto il problema sia importante. È vero che la misura delle sovvenzioni è ancora quella del 1937 e che se queste fossero state rivalutate non ci sarebbe stato forse bisogno di integrazioni o quanto meno esse sarebbero state notevolmente ridotte, ma è anche vero che questo sistema dell'integrazione costituisce un elemento di incertezza negli oneri dello Stato, che sarà bene eliminare. Sappiamo che è intenzione del Ministero di ritornare al sistema delle sovvenzioni, calcolate linea per linea, e a noi non rimane che sollecitare la conclusione del relativo studio su queste direttive che ci sembrano le più adatte a risolvere in modo soddisfacente il problema. Ritengo infine di dover confermare quanto ebbi già a dire nella mia relazione al passato bilancio, circa la necessità di completare sollecitamente gli studi per una delimitazione dei compiti dell'armamento nazionalizzato e di quello libero. È anche questo un problema molto importante perchè la sua soluzione darà all'armamento libero la possibilità di procedere con tranquillità e sicurezza allo sviluppo delle proprie iniziative nel campo dei servizi regolari.

È augurabile che una discussione internazionale riapra le normali vie di traffico alla nostra marina mercantile come è in tutti i cuori, ponendo così termine sia alle limitazioni sia alle difficoltà che si determinano per l'approdo o la discarica in determinati porti, in modo da creare maggiori fonti d'impiego della marina mercantile. La necessità di superare le attuali difficoltà pongono in primo piano l'urgenza di un accurato esame dei problemi che impediscono il normale impiego del naviglio nazionale e ne arrestano il progressivo sviluppo.

Molti colleghi della 7ª Commissione permanente del Senato hanno chiesto di intrecciare intanto al più presto trattative con la vicina Albania e con la lontana Cina, stabilendo linee che potrebbero dare largo sfogo ai nostri prodotti e viceversa riceverne altri, che per noi sono di vitale interesse.

È importante considerare su tutto ciò dato che questi Stati avviano nei nostri porti le loro navi, mentre noi non possiamo fare altrettanto.

I servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale sono ormai definitivamente sistemati.

Le singole società stanno già prendendo le necessarie disposizioni per la commessa ai cantieri delle navi che si sono impegnate a costruire (la Società Partenopea le ha già ordinate ai cantieri di Castellammare di Stabia) di modo che fra qualche tempo gli abitanti delle isole ed i turisti potranno godere di mezzi veloci e confortevoli. Ne prendiamo atto con soddisfazione.

La nostra flotta peschereccia ha registrato durante il 1953 ulteriori progressi. Secondo statistiche non definitive della Direzione generale del demanio e della pesca del Ministero della marina mercantile al 1° gennaio scorso la consistenza del naviglio a motore adibito alla pesca era salita a 8067 unità per 93.801 tonnellate stazza lorda di cui 5392 motobarche per 20.325 tonnellate e 2675 motopescherecci per 73.476 tonnellate contro 7.711 unità per 83.805 tonnellate al 1° gennaio 1953 di cui 2.619 motopescherecci per 67.707 tonnellate e 5.092 motobarche per 16.098 tonnellate.

Intanto è entrato in fase di pratica attuazione il programma di sviluppo e rinnovamento della flotta da pesca previsto dalla legge 2

aprile 1953, n. 212 con la prima ammissione ai suoi benefici, di oltre 80.

Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministero della marina mercantile, ha poi, negli scorsi giorni, approvato l'atteso provvedimento per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio sulle motobarche addette alla pesca. Il provvedimento, per il quale sono stanziati 800 milioni ha soprattutto finalità di carattere sociale consentendo una notevole riduzione dei costi di esercizio ed un maggior numero di giornate lavorative, rendendo nello stesso tempo più sicuri ed efficienti i natanti.

Il provvedimento, che sarà attuato a mezzo della concessione di mutui al tasso del 4,50 per cento per una durata massima di sette anni, interessa circa 3000 unità e questa cifra dice quanto sia vasta la sua portata.

Con l'articolo 1 di questa legge, è prevista la composizione del Comitato tecnico consultivo. Sarebbe opportuno che in detto Comitato venisse previsto almeno un rappresentante qualificato dei lavoratori della piccola pesca che sono 100.000.

Altro provvedimento, approvato nei giorni scorsi dal Consiglio dei ministri, concerne lo stanziamento di altri 200 milioni per la concessione di sussidi per i fini previsti dall'articolo 1 della legge 8 gennaio 1952, n. 20.

Tale provvedimento che era atteso dal ceto interessato consentirà un ulteriore potenziamento della attività peschereccia.

Un problema molto importante per i pescatori addetti alla piccola pesca è quello della previdenza, per il quale per la verità è difficile trovare una soluzione, perchè in questo settore manca la base contributiva e quindi la capitalizzazione necessaria agli Istituti di previdenza per la corresponsione della pensione. Un progetto è stato però preparato in proposito dalle organizzazioni sindacali di categoria, ma il Ministero del lavoro le ha invitate a rielaborarlo specie per quanto riguarda il reperimento dei mezzi necessari. Occorre sollecitare il provvedimento.

Sono stati, intanto, ripristinati gli assegni familiari in favore dei soci di 360 cooperative nonchè le assicurazoni generali obbligatorie a favore dei pescatori riuniti in cooperativa. È un gran passo.

Per quanto riguarda l'assistenza malattie ai pescatori soci delle cooperative della piccola pesca l'I.N.A.M., a seguito dell'intervento del Ministero della marina mercantile e di quello del lavoro, ha fatto delle proposte che sono ora all'esame delle organizzazioni interessate perchè facciano conoscere il loro punto di vista in merito. Questi problemi della previdenza e dell'assistenza ai piccoli pescatori ci stanno molto a cuore e non possiamo non sollecitarne una rapida e favorevole soluzione.

Una iniziativa che merita di essere segnalata è quella presa dal Ministero della marina mercantile per fare effettuare annualmente presso gli stabilimenti « Ansaldo », « Om » e « Arona » corsi di perfezionamento nella condotta di motori marini più in uso nella pesca, ai giovani che hanno superato gli esami per meccanico navale di 2ª classe, e marinaio motorista. I corsi, che costituiranno un contributo notevole alla preparazione professionale dei giovani pescatori, avranno inizio in questo mese di aprile.

Un problema molto grave, e che nelle attuali condizioni politiche non potrà purtroppo trovare soluzione, è quello della pesca in Adriatico. Purtroppo i sequestri di nostri pescherecci da parte jugoslava invece di diminuire, con il passare del tempo, si vanno intensificando, tanto che diviene sempre più difficile ai nostri pescatori pescare in quelle acque. Ci appelliamo perciò al Governo perchè esamini la possibilità di intensificare quella azione di vigilanza da parte della nostra Marina militare. Ne comprendiamo tutta la delicatezza, ma essa sola può mettere un freno ai continui, intollerabili soprusi jugoslavi.

Altri problemi sui quali mi soffermai già nella mia relazione al bilancio 1953-54 e sui quali desidero nuovamente attirare l'attenzione del Governo sono quelli dei mercati ittici, delle importazioni di pesce con la speranza che essi ricevano sollecita e favorevole considerazione.

Dobbiamo assolutamente evitare che un paese come l'Italia con 8.000 chilometri di costa importi il pesce dall'estero.

Il 1953 con l'aumento della flotta ha offerto nuove possibilità di impiego ai marittimi, ma nello stesso tempo ha visto un notevole aumento degli inscritti agli Uffici di collocamento

che sono passati da 50.713 di cui 2.839 di stato maggiore e 47.874 di bassa forza a 70.412 di cui 3.621 di stato maggiore e 66.791 di bassa forza.

Tale aumento, che è da ricercarsi nella apertura indiscriminata delle matricole che nel 1953 ha fatto sentire il suo pieno peso, rende più difficile la soluzione del problema dell'avvicendamento, ma dati gli inconvenienti che il sistema stesso ha mostrato non possiamo non raccomandarne l'abolizione.

Altro problema è quello dell'eliminazione di alcune sperequazioni riscontrate nel trattamento di pensione dei marittimi a seguito della entrata in vigore della legge 25 luglio 1952 n. 915, e noi raccomandiamo all'onorevole Ministro di volerne accelerare lo studio e la soluzione.

Il movimento dei porti italiani, compresi quelli giuliani è ancora aumentato nel 1953 e per quanto riguarda le merci imbarcate ha raggiunto la cospicua cifra di 54.067.000, mai raggiunta prima.

Ma mentre il traffico merci nel complesso ha segnato un aumento di quasi il 14 per cento, quello passeggeri ha registrato un lievissimo regresso di poco più dell'1 per cento.

Notevole invece è stato l'incremento del traffico passeggeri e merci con l'estero.

Anche il traffico di cabotaggio ha realizzato nel 1953 un progresso.

Segnalo all'attenzione dell'onorevole Ministro quanto è stato chiesto da molti autorevoli membri della Commissione e cioè che molti porti pescherecci, specialmente dell'Adriatico (Molfetta, San Benedetto del Tronto, ecc.) vengano rapidamente bonificati dai danni di guerra e forniti di adeguate attrezzature.

Essi raccomandano alla sua attenzione onorevole Ministro di considerare la opportunità di preoccuparsi per la costruzione di altri piccoli porti di fortuna e pescherecci sulla costa tirrenica e jonica per rendere più agevole e sicura la navigazione delle piccole imbarcazioni da pesca.

Vi sono posti che con poca spesa si potrebbero adattare a sicuri porticciuoli. È vero che queste costruzioni non sono di competenza del suo Ministero ma ella onorevole ministro potrà investirne, illustrandone la opportunità, ed anche la necessità, il Ministero de lavori pubblici, al quale è devoluta la costruzione dei porti.

Ed infine — mi scusino i colleghi se approfitto di questa occasione per parlarne — ma come calabrese sento il dovere di farlo: raccomando l'ampliamento del porto di Reggio Calabria.

Molto è stato fatto dal suo Ministero e molto è stato promesso, ma è necessario ed urgente operare sollecitando la spesa. È quello del porto di Reggio Calabria, un problema di interesse nazionale e non dubitiamo che sarà risolto in maniera definitiva dalla tenace volontà costruttiva dell'onorevole Tambroni.

La Calabria gliene sarà grata.

Ed ho finito. Ma prima di lasciare la parola, onorevoli colleghi, desidero inviare da qui con grato animo, a tutte le maestranze, ai tecnici, a tutto il personale navigante, a tutti i valorosi funzionari ed impiegati del Ministero della marina mercantile, non chè all'onorevole Ministro Tambroni che con tanto amore e competenza ne regge il timone, all'onorevole Saragat e al senatore Cappa che furono i primi a dare l'avvio alla nostra nuova marina mercantile, il nostro fervido, grato saluto, e desidero pure esprimere l'augurio sentito, che mercè la collaborazione di tutti, la nostra marina mercantile possa sempre più ascendere, e la nostra bandiera antica e nuova, possa garrire gloriosa su tutti i mari, portando a tutti i popoli del mondo la parola cristiana di amore e di pace che anima il popolo italiano (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

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

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli senatori, come ha avuto occasione di rilevare il senatore Barbareschi, io ebbi l'onore di discutere il bilancio del mio Dicastero il 30 ottobre 1953. Non sono ancora sei mesi; si tratta di cinque mesi e 19 giorni, per cui ho motivo di ritenere che le esigenze del Senato saranno proporzionali al poco tempo che è decorso dal 30 ottobre ad oggi. Ho ascoltato, come era mio dovere, gli argomenti

che sono stati acutamente, anche se con opinioni talvolta completamente opposte, discussi in quest'Aula. E risponderò, cercando di essere breve e sostanziale, alle critiche che sono state mosse, ai suggerimenti che sono stati dati e soprattutto ai rilievi che in gran parte anche colui il quale in questo momento ha l'onore di parlarvi, condivide.

Non per fargli un complimento, ma debbo dare atto al senatore Vaccaro, che per la seconda volta in Senato fa la relazione sul bilancio della Marina mercantile, non solo di una sua passione marinara, non certo interessata anche se ha parlato poco fa di Reggio Calabria, ma soprattutto di una competenza sui problemi marittimi che, per essere parte integrante di quella che io chiamai innanzi al Senato la terza economia nazionale, l'economia marittima, debbono fermare sempre meglio e sempre più l'attenzione non solo degli organi di Governo, ma degli organi legislativi: la Camera ed il Senato.

Oltre quanto io dissi nell'ottobre scorso in materia di porti italiani — ed anche nella odierna seduta mi si è chiesta l'istituzione di un nuovo porto; ne parlerò più tardi — poco ho da aggiungere, perchè, dopo che la ricostruzione dei porti fu un fatto compiuto, il loro funzionamento e la loro attrezzatura vorrei dire che sono altrettanto un fatto compiuto.

Ai fini dell'incremento del traffico passeggeri è necessario rilevare le favorevoli ripercussioni che hanno dato ai porti stessi le correnti del turismo. Ed è per questo precipuo fine di incrementare le correnti del turismo, che si è dato sollecito corso ad un disegno di legge relativo alla spesa per l'arredamento delle nuove stazioni marittime di Palermo, Civitavecchia e Brindisi, che la Commissione legislativa del Senato ha già approvato. È stato previsto, d'accordo col Ministro del tesoro, lo stanziamento dei fondi necessari per la gestione delle stazioni marittime di Palermo e di Civitavecchia.

Ulteriore incremento è stato dato anche allo sviluppo, dal punto di vista tecnico e funzionale, dei vari servizi portuali come il pilotaggio, l'ormeggio, il rimorchio, i battellieri ed i portabagagli. Sono infine in via di conclusione i lavori dell'apposita Commissione istituita per il riordinamento e le eventuali modifiche delle vigenti norme per le tasse ed i diritti dei marittimi, e si procederà quanto prima all'emanazione di un testo unico sull'argomento.

Anticipando una mia risposta al senatore Di Crollalanza, che nel suo intervento di ieri mi faceva particolarmente presenti le esigenze del porto di Bari relative alla costruzione di una darsena per i petroli, sono lieto di poter comunicare al Senato che il mio Ministero ha preparato, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, un disegno di legge per la creazione, nei maggiori porti petroliferi del territorio nazionale, di darsene per lo scarico dei petroli stessi. Il disegno di legge prevede una cospicua onerosità, e poichè il bilancio dello Stato, non consente l'accoglimento di tutte le esigenze ed iniziative che il Governo in questo campo doveva pur prendere si è studiato un sistema misto che ha già sollevato le reazioni dei circoli interessati; delle grandi ditte importatrici di petrolio e delle aziende proprietarie di raffinerie. Ho avuto già occasione di dire agli interessati che ad un certo momento gli oneri vanno equamente ripartiti, specie se le opere che lo Stato deve affrontare per risolvere problemi essenziali, vanno a beneficio dell'iniziativa privata.

Nel 1953 il traffico commerciale dei porti italiani (ciò lo dico all'onorevole Roveda perchè è un motivo di compiacimento, e nelle sue parole ho trovato molto pessimismo, anche se nella intimità della sua coscienza non ne debba essere convinto) ha superato i 54 milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate. È un primato. Non dico che raggiunta questa cifra ci si debba fermare, ma prendiamo atto del primato raggiunto, tanto più che non si può obiettare che si tratta solo di un traffico di olii minerali, perchè il 40 per cento di questi 54 milioni di tonnellate è dovuto soprattutto a merci solide. Di tale aumento nel traffico delle merci solide, hanno beneficiato, come ha rilevato il senatore Vaccaro, i lavoratori portuali ed io sono in grado di dare al Senato alcune cifre. Al 31 dicembre 1952 i lavoratori iscritti nei ruoli permanenti erano 14.037; al 31 dicembre 1953 erano 13.680. Dico la ragione di questa diminuzione. Noi abbiamo operato dei provvidi sfollamenti in talune compagnie portuali che

avevano determinata in se stesse una espansione non giustificata dai traffici dei porti che servivano. Lo Stato è intervenuto per favorire la possibilità dello sfollamento attraverso dei fondi di natura particolare, attraverso la garanzia dei finanziamenti necessari ad operare le liquidazioni. Sul piano del lavoro occasionale si sono impiegate 6.200 unità lavorative in media per ciascun mese del 1953 e per un totale complessivo annuale di 693.088 giornate lavorative. La situazione numerica delle compagnie portuali è oggetto di costante attenzione da parte del Ministero e della Direzione generale del lavoro marittimo e portuale. È stata disposta ad esempio la riapertura di ruoli in alcune compagnie, Savona, Porto Ferraio, Ischia, e sono in via di espletamento anche concorsi, a chiusura dei quali saranno iscritti circa 116 nuovi elementi. Per il 1953 il Ministero ha autorizzato il pagamento di una gratifica speciale a Natale per l'importo di 57 giornate; nel 1952 la gratifica era stata di 44 giornate. I lavoratori portuali hanno avuto così un sensibile miglioramento che si è tradotto in parecchie migliaia di lire. Si è disposto infine, con decorrenza dal 1° marzo 1954, che l'indennità di lire 300 giornaliere a carico del Fondo mutua assistenza malattie lavoratori portuali corrisposto in misura unitaria ai lavoratori ricoverati in sanatori, sia continuata a corrispondersi anche ai lavoratori ricoverati in ospedali e case di cura per malattie neuropsichiatriche.

Alcuni brevi cenni sulla politica dei trasporti, nel campo della quale il Ministero ha avuto presente un compito, quello di assicurare le premesse indispensabili per una libera esplicazione delle attività connesse all'insegna della bandiera nazionale. A tal fine la necessità di assicurare al più presto un favorevole trattamento all'armamento e al naviglio italiano negli scali esteri, ha spinto il Ministero a promuovere, per quanto è possibile la conclusione di appositi strumenti bilaterali, limitati alle materie marittime e soprattutto di rapida attuazione.

Abbiamo ritenuto pertanto utile promuovere alcuni scambi di note relative sia al pagamento della tassa di ancoraggio e al trattamento delle navi in genere, sia alla reciproca esenzione dai pagamenti delle imposte sul reddito per le attività svolte dall'armamento nazionale nei porti dell'altra parte contraente.

Quanto sopra è stato attuato ed è in corso di negoziazione nei riguardi di vari stati fra i quali il Giappone, Israele, l'Egitto, il Brasile, la Turchia, la Spagna, la Libia ed altri. Il Ministero è stato anche presente, attraverso suoi diretti rappresentanti, nelle delegazioni italiane costituite per la conclusione o il rinnovo di accordi commerciali. Tra tali rinnovi e conclusioni di nuovi accordi, rivestono particolare importanza economica e politica quelli riguardanti l'Unione delle repubbliche sovietiche cui faceva cenno ieri ella, senatore Roveda, la Bulgaria, Israele, mentre sono imminenti le conclusioni di trattative o l'apertura di trattative con i paesi del centro e del sud America e con la Germania.

Oltre che a creare e favorire le premesse generali cui ho fatto cenno per una espansione dei liberi traffici, una più specifica azione è stata svolta e si svolge per indirizzare e tutelare l'attività marittima nazionale. Questo aspetto non ha e non può rivestire, naturalmente, il carattere di un vero e proprio intervento dell'amministrazione. Ciò in considerazione della particolare natura dell'attività marittima internazionale, che tende a sfuggire alle dirette ingerenze dei vari paesi e soprattutto tende a sfuggire a quelle che possono essere determinate leggi di interessi. Vi è una sola legge indiscriminata e indiscriminabile anche se talvolta controllabile, quella della domanda o dell'offerta di tonnellaggio, la quale è la sola che determini, a mio avviso le note fluttuazioni sul mercato dei noli. Ciò nondimeno il Ministero varie volte ha potuto efficacemente intervenire anche in particolari situazioni, sia a tutela di interessi dell'armamento nazionale in Italia e all'estero, sia per svolgere presso l'armamento le opportune pressioni, ove necessario, per il mantenimento degli impegni assunti all'estero e qualche volta non rispettati. E ciò per il buon nome della bandiera nazionale, poichè i Paesi che mantengono con noi determinate relazioni hanno diritto ad un trattamento di reciprocità.

Si è fatto cenno alla gente di mare. Nel breve periodo che è intercorso dall'ottobre scorso sono stati presi e preparati diversi provvedimenti. Due disegni di legge sono stati pre-

disposti per dare applicazione alla convenzione internazionale che fissa a 15 anni l'età minima dei fanciulli per essere imbarcati, e quello concernente il diploma di capacità professionale per i cuochi di bordo.

In materia di immatricolazione è stato apportato un riordinamento. A proposito dell'immatricolazione debbo ricordare al Senato che la riapertura delle iscrizioni ha creato naturalmente un previsto aumento di iscritti; al 1° gennaio i marittimi in possesso di regolare libretto di navigazione erano 70.412 di cui 3.261 di Stato maggiore e gli altri di bassa forza, contro 50.713 iscritti al 1° gennaio del 1952. Questo aumento era previsto e non può destare alcuna meraviglia, ma riporta peraltro sempre in primo piano quel problema dell'avvicendamento a cui si è fatto cenno, per il quale sarebbe necessario che le organizzazioni sindacali trovassero una via di soluzione.

In materia assistenziale ricorderò che il 31 dicembre dello scorso anno avrebbe dovuto cessare il sussidio per i marittimi disoccupati in attesa di imbarco; essendosi peraltro constatata ancora una rimanenza sul fondo apposito, si è stabilito di continuare l'erogazione del sussidio fino ad esaurimento del sussidio disponibile.

Nel campo disciplinare debbo constatare, con evidente soddisfazione, che il fenomeno delle diserzioni è in costante diminuzione, tanto che nell'intiero anno 1953 si sono registrate solo 162 diserzioni.

Per quanto riguarda la preparazione professionale dei marittimi ricordo che, d'intesa col Ministero delle poste e delle comunicazioni si è provveduto, in relazione ai progressi tecnici e alle nuove esigenze del servizio, ad aggiornare i programmi di esami per il conseguimento del certificato internazionale di prima e seconda classe. Il decreto ministeriale *ad hoc* è in corso di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Sempre in materia di preparazione professionale nuovi provvedimenti oltre quelli che comunicai al Senato in ottobre, si sono resi necessari per la graduale applicazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice di navigazione. Per quanto concerne il collocamento della gente di mare, poichè anche questo problema è stato sollevato in Aula, allo scopo di eliminare le sperequazioni determinatesi nei turni particolari della società Tirrenia di Napoli e di Civitavecchia, è stata attuata la fusione dei turni esistenti nei due centri, facendo un unico turno con sede a Napoli. Per assicurare le stesse possibilità di imbarco ai marittimi iscritti nei turni particolari della società Italia per i centri di Genova, Napoli e Trieste, è stata disposta la unificazione dei turni in un turno unico nazionale presso l'ufficio di collocamento di Genova. La formazione di tale turno è in corso di attuazione.

Per ciò che riguarda infine la previdenza marinara nella mia esposizione del bilancio 1953-54, informai il Senato che si stavano studiando misure adatte per sanare alcune sperequazioni che si erano riscontrate nella legge 25 luglio 1953. Desidero informare che sta per essere emesso appunto un disegno di legge nel quale troveranno posto numerose disposizioni di cui alcune intese ad eliminare le dette sperequazioni ed altre aventi lo scopo di completare la legge integrandola per ciò che occorre ad assicurare alla previdenza dei marittimi una posizione, sul piano normativo di livello, non inferiore a quella raggiunta dalla generalità degli assicuratori per lavoro prestato a termine.

E verrò ora a parlarvi della flotta e del contributo che la flotta mercantile ha dato alla nostra bilancia dei pagamenti.

Al primo gennaio la nostra flotta ha raggiunto — e questa cifra ha sollevato opposte reazioni — la consistenza di 3.722.471 tonnellate di stazza lorda. Cifra che rappresenta un nuovo primato. Senatore Roveda, prendiamo atto anche di questa cifra e mi permetta di dirle che la nostra flotta era ridotta nel 1945 a poco meno di 300 mila tonnellate. Ed è per me motivo di evidente soddisfazione che al mio fianco sia in questo momento il vice presidente del Consiglio onorevole Saragat. Si è detto più volte che la sua legge è stata una legge tampone. Discutendo alla Camera il bilancio della Marina mercantile, lo scorso anno io dissi che la legge tampone di Saragat aveva ricostruito la Marina mercantile italiana. Legge di emergenza quanto vogliate, ma legge che ci ha consentito, onorevole Fiorentino, devo dirlo anche a lei, di raggiungere, in questo 9

aprile 1954, i 3.722.471 tonnellate di stazza lorda. (*Approvazioni dalla destra*).

Quando ripensiamo che non avevamo altro che scafi affondati, oggi questa cifra rappresenta una mèta...

ROVEDA. Velocità ed età, signor Ministro.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Io sono di questo avviso: che gli uomini perfetti hanno ancora da nascere e le iniziative perfette non esistono. Ripeto che questa cifra è un primato anche se l'Italia non può tendere al primato della sua flotta mercantile. E vorrei anche aggiungere che di questo primato raggiunto sono, come sempre, gli stranieri a darcene atto.

L'onorevole Vaccaro nella sua relazione, occupandosi partitamente della composizione della flotta, ha osservato che oltre al miglioramento quantitativo si è avuto anche un leggero miglioramento qualitativo. Ma non è di questo che io desidero parlare a voi, onorevoli senatori, soprattutto perchè sono convinto della necessità — dico necessità — di migliorare senza soste dannose la qualità del nostro naviglio. E qui, senatore Fiorentino, siamo in aperto anche se cordiale dissenso; comunque riprenderemo l'argomento più tardi. È a questo miglioramento qualitativo della flotta mercantile italiana che il Governo ha indirizzato la sua attenzione e che, chi ha l'onore di parlarvi, ha dedicato i cinque mesi che sono trascorsi dal 30 ottobre del 1953 a questo giorno dell'aprile 1954.

Ma, prima di passare a dare notizie piuttosto dettagliate sul disegno di legge che il Consiglio dei ministri ha approvato, desidero mettere in evidenza, come avevo dichiarato, il contributo della flotta mercantile italiana alla nostra bilancia dei pagamenti. Come è noto, lo onere passivo della nostra bilancia dei noli, che fu valutato nell'ordine di circa 200 milioni di dollari, cioè 129 miliardi circa di lire italiane nel lontano 1947, si era ridotto a 54 milioni nel 1950 per risalire, in seguito all'aumento registrato dal mercato dei noli ed alle maggiori esigenze di importazione verificatesi durante l'anno 1951, a 54 milioni di dollari, ridotti poi a 44 milioni nel 1952. Nel corso del 1952, secondo dati che sono ancora provvisori, per la verità, e quindi suscettibili di rettifiche — comunque sono dati della Banca d'Italia — e per la prima volta nel dopo guerra abbiamo ottenuto un saldo attivo di 15 milioni di dollari, ossia di oltre 10 miliardi di lire italiane. Questo risultato deve porsi in relazione con il saldo passivo di 150 milioni di lire che si ottenne nel 1938, con un livello di noli all'incirca pari in valore effettivo al livello dei noli dello scorso anno, cioè del 1953. Se si moltiplica per il modulo di 60 volte il saldo passivo del 1938, si vede che nel corso del 1953 la bilancia dei noli italiani ha segnato un miglioramento di circa 20 miliardi sull'ultimo anno pre-bellico di vita economica normale. Questo miglioramento corrisponde al maggior tonnellaggio in esercizio e al più economico suo impiego nei traffici internazionali nel corso dell'anno 1953 rispetto al 1938, e sta a dimostrare quanto peso la Marina mercantile ha nell'economia della Nazione. Esso fa inoltre giustizia sommaria di tutte le facili critiche rivolte al Governo per la politica adottata nella ricostruzione del naviglio, critiche alle quali ho già parzialmente risposto e alle quali mi riservo in seguito di dare risposta ulteriore.

Negli ultimi cinque mesi — giacchè ho fatto un cenno relativo ai noli — il mercato internazionale ha continuato la sua altalena. È una altalena di leggere variazioni in più o in meno. Per quanto riguarda i carichi secchi un leggero aumento si è verificato in ottobre. Il mercato in novembre ha manifestato segni di debolezza fino a gennaio quando una fase di ripresa ha fatto guadagnare alle rate tutto il terreno perduto ed anche di più. In questi ultimi giorni il mercato ha dato segni di leggere irregolarità e mentre in alcuni settori si mantiene sostenuto in altri è piuttosto debole specie nel settore orientale dove alcune cause tra cui la mancanza di carichi di ritorno contribuiscono a creare una situazione notevolmente pesante.

Il futuro è naturalmente, come direbbe un ricercatore di immagini classiche, un campo minato nel quale è pericoloso addentrarsi. Ma se constatiamo che l'attuale ripresa si è verificata nonostante lo scarso appoggio dei traffici cerealicoli possiamo anche azzardare la previsione — credo che anche il senatore Fiorentino sia d'accordo con me in questo — che

il mercato non è avviato per ora ad una fase di acuta depressione, tenuto anche conto che i caricatori almeno in alcuni settori si dimostrano disposti a noleggiare fino a ottobre a rate di poco inferiori a quelle attuali. Le prospettive potrebbero migliorare se con l'esaurimento delle scorte accumulate nei Paesi importatori durante la guerra in Corea venissero ripresi traffici di cereali dall'Australia, dagli Stati Uniti, dalla costa orientale del Canadà, che fino ad ora sono stati quasi completamente assenti. Naturalmente ci sono i fattori negativi di cui dobbiamo tenere conto, ma nel prossimo futuro le rate dei noli dovrebbero continuare a mantenersi a livelli non minori di quelli attuali, pur senza essere ottimi. E pur senza essere ottimi sono riusciti a mantenere in esercizio la quasi totalità della flotta mondiale come è dimostrato dalle basse percentuali dei disarmi delle navi superiori a 500 tonnellate che vanno dall'8 per cento del naviglio greco, al 2 per cento della flotta norvegese, al 5,33 per cento della flotta italiana, nonchè dal basso numero di navi demolite nel 1953 che si è tenuto ben al di sotto di quote normali in periodo di grave crisi. Analogo andamento del mercato dei carichi secchi è stato registrato in quello dei carichi liquidi. Anche in questo settore dal leggero miglioramento di ottobre si è passati ad una flessione a dicembre, a un nuovo miglioramento a febbraio e a marzo. Attualmente il mercato sta registrando una riduzione di domanda di tonnellaggio che tende a far diminuire le rate dei noli. È evidente che qui cominciano a giuocare i cosiddetti fattori stagionali che non mancheranno di far sentire la propria influenza sul mercato. Vi sono molte previsioni, ma non le racconterò al Senato. Desidero però dire che se le previsioni fatte in autorevoli ambienti sono esatte, è da ritenere che le navi che saranno colpite dalla situazione che ho avuto l'onore di esporre saranno soprattutto, e vorrei aggiungere, solo quelle vecchie e non quelle di recente costruzione.

Ebbi occasione di dire qui, nell'ottobre, che, secondo autorevoli previsioni, nei prossimi tre anni molti vecchi navigli sarebbero dovuti finire al demolitore. Ella, onorevole Fiorentino, mi pare abbia fatto cenno nel suo intervento anche ad un premio di demolizione. Ora, io mi permetto di dirle che il Governo un premio di demolizione non lo potrà dare mai: c'è il mercato che produce, ed il mercato che deve demolire. E, poichè ci avviciniamo, io penso, ad una situazione di normalità, lo Stato non può diventare l'interventista di tutte le occorrenze, soprattutto quando lo Stato lascia la maggior libertà alle imprese private e cerca, come dimostrerò, nei limiti delle sue possibilità, di intervenire anche a favore delle imprese private, sì da dare alle stesse la possibilità di superare un periodo di congiuntura il quale non è di certo dei più fortunati.

Un breve accenno ai servizi marittimi. La rete dei servizi marittimi italiani ha raggiunto in questo ultimo periodo un grado di soddisfacente efficienza; e deve essere motivo di compiacimento il fatto che, accanto alle società del tanto discusso gruppo Finmare, e tuttavia di preminente interesse nazionale, anche l'armamento libero vada sempre più migliorando e completando le sue regolari comunicazioni.

Per quanto riguarda i servizi delle compagnie di preminente interesse nazionale, vi sono però delle lacune che bisogna colmare: soprattutto vi è il grave aspetto delle navi più vecchie, di cui si è parlato. Ci sono navi che hanno quaranta, quarantacinque anni e che, sottoposte ad un'ulteriore usura, possono rappresentare rischi considerevoli. Giustamente il senatore Vaccaro ha richiamato l'attenzione sulla necessità di sistemare alcune linee da passeggeri a commerciali, ed in particolare i servizi della Società Adriatica, ancor oggi esercitati con navi troppo vecchie ed inadeguate a combattere la concorrenza estera, sempre più minacciosa. Il Ministero è a conoscenza della situazione e perciò ha prospettato a quello del Tesoro l'opportunità di provvedere all'attuazione immediata di un limitato piano di costruzioni per le società di preminente interesse nazionale, onde le stesse possano essere dotate, nei limiti delle possibilità finanziarie, di una flotta più rispondente, per tonnellaggio per modernità ed efficienza, alle esigenze sempre più impellenti almeno di quei servizi che sono stati ripristinati, esigenze che non possono certamente essere sovvenute con i mezzi oggi a disposizione.

Un altro problema di cui il Ministero si preoccupa è quello della riforma dell'ordina-

mento dei servizi affidati alle Società della Finmare; i relativi studi stanno per essere portati a compimento. Come ebbi già occasione di dire nell'ottobre scorso, i criteri sui quali tale studio sono impostati sono i seguenti. Primo: qualificare e selezionare i servizi di linea mediterranei e transoceanici; secondo: corrispondere alle società sovvenzioni calcolate per linea, abolendo il sistema delle integrazioni di bilancio. E qui mi ha veramente sorpreso, onorevole Fiorentino, il fatto che ella oggi abbia ripetuto questo tema, quando fin dall'ottobre io assicurai il Senato che era mio intendimento e intendimento del Governo di eliminare il sistema delle integrazioni di bilancio. Quindi non è esatto, come ella ha detto, che è comodo far dei bilanci con qualsiasi mezzo quando chi li fa sa che lo Stato pagherà. Non è esatto in quanto d'ora in avanti non sarà più possibile, poichè le convenzioni stanno per scadere. Dichiaro al Senato che è intendimento del Governo — e all'uopo è stata nominata una Commissione di studio in sede qualificata — addivenire anticipatamente al regolamento e alla firma delle nuove convenzioni sì da non attendere la scadenza contrattuale. Corrisponderemo con questo nuovo criterio alle Società convenzionate delle sovvenzioni calcolate esclusivamente per linee, rafforzeremo i controlli tecnici ed amministrativi dei Ministeri della marina mercantile e del tesoro sulle società stesse ai fini di una più scrupolosa osservanza degli obblighi contrattuali, e, se possibile, di un migliore rendimento economico della gestione.

Dal punto di vista finanziario se sarà possibile con opportune operazioni in corso di studio eliminare o ridurre in limiti di ragionevolezza, senza impetuosità, vorrei dire senza irrazionalità, gli attuali oneri per interessi passivi determinati in gran parte dalla ritardata riscossione dei crediti, dall'altra da deficienze di capitali a disposizione, oneri che incidono nella rilevante misura del 35 per cento del *deficit* totale di gestione, e se peraltro verso sarà possibile dare una adeguata soluzione al problema del ridimensionamento della rete dei traffici attraverso la sostituzione del naviglio vetusto con navi dotate di qualità nautiche e soprattutto della maggiore velocità richiesta dal ritmo dei trasporti di merci verso i Paesi d'oltre mare, noi tutto questo faremo. In tal modo il movimento passeggeri determinato dal flusso emigratorio e dalla clientela turistica e di classe, potrà essere incrementato e gli oneri derivanti all'erario dalle convenzioni potranno essere ridotti al di sotto del livello attuale con innegabile vantaggio del bilancio.

Prima di passare ad altro argomento desidero dire una parola sui rapporti tra armamento libero e armamento sovvenzionato. Il campo dei servizi di linea, da più parti, anche dalla stampa, si sollecita che venga definito. Ora il Senato sappia che il problema è oggetto di mia particolare attenzione e a tal riguardo ho promosso opportuni ed utili contatti tra il gruppo Finmare e la Confitarma. Desidero anche confermare che in questa occasione vi sono state delle possibilità di intesa molto maggiori di quelle che potevano prevedersi, per cui scetticismi e previsioni da una parte e dall'altra debbono lasciare il posto ad un concorde sforzo di buona volontà perchè — io ripeto quel che ebbi l'onore di dire alla Camera dei deputati — sono due funzioni completamente diverse, quella affidata al privato armamento e quella affidata all'armamento sovvenzionato. Vi è sì una legge dell'economia, ma vi è anche un prestigio dosato e responsabile che molti non vogliono sentire nemmeno accennare. Vorrei davvero che molte prevenzioni, e mi si consenta di aggiungere, molti luoghi comuni venissero messi in archivio: per chi ha volontà di lavorare ci sono molte possibilità, e quando sul cammino dell'imprenditore vi sono delle difficoltà, si superano molto meglio in collaborazione, piuttosto che in una divisione di critica esasperata.

E il Governo, nel disegno di legge che avrò l'onore di presentare al Parlamento ha tenuto conto proprio di questo aspetto fondamentale per creare su di un piano di collaborazione una sostanziale premessa a quel miglioramento qualitativo della marina mercantile italiana che deve essere un altro primato verso il quale tutti dobbiamo tendere. (*Approvazioni*).

Da ultimo ritengo che nei traffici di linea vi siano ancora degli orizzonti da esplorare, soprattutto per chi non deve dosare il rischio alle possibilità del proprio bilancio. Vedete, da questa parte (*rivolto alla sinistra*) siete decisamente per l'armamento sovvenzionato e di

Stato e, per tendenza, vorrei dire contro l'armamento libero. (*Interruzione del senatore Roveda*). Abbia pazienza, senatore Roveda. Quando io ebbi occasione di annunciare il disegno di legge sulle nuove costruzioni, proprio dalla vostra stampa partì l'accusa che la legge fosse fatta per Lauro e per Costa. Da questa parte, e ve ne do atto (*rivolto alla destra*), leggendo proprio la prosa dell'armatore Lauro si affermò che la legge era fatta per l'armamento sovvenzionato. La verità sta nel mezzo anche questa volta: lo Stato che deve essere l'equilibratore ...

NEGRO. La differenza sta nel fatto che qui si guarda all'interesse nazionale, mentre di là si guardano gli interessi privati.

FIORENTINO. Di là si mangiano i miliardi dello Stato, spremuti ai contribuenti. (*Commenti*).

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. ... vede meglio dei contrastanti interessi. Io debbo aggiungere, per concludere su questo argomento che, onorevole Fiorentino (lei ha detto di rappresentare l'armamento privato), l'armamento privato può essere soddisfatto. Ho avuto contatto con gli organismi di categoria che rappresentano i vostri interessi. Non credo infatti che la Confederazione generale degli armatori rappresenti meglio gli interessi dell'armamento sovvenzionato.

FIORENTINO. Molti armatori non sono d'accordo con la Confitarma.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ci sono però dei settori che hanno dimostrato il loro consenso. (*Cenni di assenso del senatore Fiorentino*). Ad ogni modo, poichè alle parole conviene sempre lasciare il passo ai cosiddetti fatti, vedremo più tardi, nel prossimo decennio se i fatti smentiranno me o lei...

FIORENTINO. Sarà troppo tardi.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Che smentiscano me, onorevole Fiorentino, non ha nessuna importanza, ma che si risolvano in danno dell'avvenire e dello sviluppo della flotta mercantile italiana, ciò avrebbe molta importanza. Per cui dico: lo scetticismo lasciamolo operare quando la legge sarà entrata in funzione. Ad essa intanto diamo se non un viatico di fiducia, di cui non ha bisogno, almeno questa aspettativa; che al di sopra degli interessi e delle situazioni personali, debba rappresentare per tutti uno sforzo veramente notevole che il Governo ha fatto in favore della marina nazionale.

Ed è per ciò che l'armamento di preminente interesse nazionale, deve esercitare un compito oneroso con l'espletamento di servizi che vanno assolutamente mantenuti; mi dica il Senato che cosa sarebbe della nostra bandiera, della nostra influenza sul piano del tonnellaggio mondiale il giorno in cui, seguendo certi determinati criteri, dovessimo abbandonare le rotte del Nord America. Una politica marinara non va fatta con il decimetro e soprattutto non va esaurita nella stessa giornata, nello stesso mese o nello stesso anno; bisogna guardare al futuro, con una proiezione nel futuro anche se questa proiezione è un atto di previsione e di buona volontà.

Noi abbiamo conseguito un grande successo con l'« Andrea Doria »: non è solo successo delle costruzioni navali e dei nostri cantieri, ma anche di valuta pregiata. E la « Cristoforo Colombo », che nel prossimo giugno inizierà il suo servizio di linea è già accolta negli Stati Uniti d'America da una grande attesa di curiosità e di interesse.

Il che significa che quando l'armamento sovvenzionato rischia talune situazioni relative a costi di gestione, il prudente rischio serve a strumentare l'ossatura di una flotta che, come ho avuto l'onore di dire al Senato e alla Camera, deve essere una flotta di qualità.

Mi permetta, onorevole Fiorentino, di ripetere che noi tendiamo ai cinque milioni di tonnellate; potremo poi osservare con una pausa di attesa che cosa accadrà delle altre flotte. Ma i cinque milioni di tonnellate debbono essere (anche e soprattutto, nell'interesse dell'armamento libero) di buona qualità.

Desidero dire a lei, onorevole Ravagnan, che ha parlato, come del resto altri colleghi dell'esiguità degli stanziamenti in bilancio, che nel bilancio della Marina mercantile non vi sono mai stati stanziamenti per leggi spe-

ciali. Ed è per questo che ricordo che quando si è trattato di applicare la legge 2 aprile 1953, n. 212, la quale ha prorogato la validità della legge Saragat, si è disposta l'utilizzazione di sei miliardi e 600 milioni che erano rimasti disponibili per mancata attuazione del programma di costruzione destinato alla pesca delle balene; e lo stanziamento era inerente alla legge. Per le riparazioni sono pervenute circa 1.100 domande di cui un centinaio relative al naviglio peschereccio. Finora ne sono state accolte 604 con un impegno complessivo di 880 milioni. Per la installazione di nuovi apparati motori e apparecchi ausiliari, sono state accolte 27 richieste per navi da traffico, 51 navi da pesca con un impegno totale dello Stato di 165 milioni.

Per quanto riguarda il miliardo destinato a favorire lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio da pesca, non darò ragguagli di dettaglio perchè evidentemente questi non servono, data anche l'ora tarda cui è giunta, la discussione del mio bilancio.

La nuova legge sulle costruzioni navali, mi si è chiesto, quando la presenterete al Parlamento? Molto presto: il disegno di legge è già elaborato ed è alla firma del Capo dello Stato. Mi si dirà, come mi si è detto, che la elaborazione di questo disegno di legge è stata molto lunga; ma io sono certo che il lungo periodo di elaborazione è andato a tutto favore della operatività della legge. È inutile che ricordi qui le ragioni che hanno resa necessaria questa legge organica. Noi tutti sappiamo il perchè dei maggiori costi dei nostri cantieri nei confronti dei cantieri esteri. Il disegno di legge mira ad eliminare tali maggiori costi. Noi conosciamo le difficoltà di finanziamento dei nostri armatori ed anche a questo cerca di ovviare il disegno di legge. Ho voluto distinguere nettamente, come dissi al Senato, i benefici che debbono essere destinati alle costruzioni navali, cioè ai cantieri, dai benefici che debbono essere destinati all'armamento, cioè ai committenti di commesse. Innanzi tutto, il disegno di legge prevede una larghissima e vorrei dire totale concessione di sgravi fiscali e cioè: esenzione di dazio doganale all'importazione ed esenzione da qualsiasi altro contributo all'importazione; restituzione dell'imposta generale sulla entrata, ove sia stata pagata; esenzione per merci importate dall'estero, esenzione dell'imposta di registro e dell'imposta fissa per i contratti; rimborso per i dazi doganali e degli altri oneri doganali per le materie prime prodotte, semilavorate e finite di produzione nazionale.

Il che significa, onorevoli senatori, praticamente questo: noi abbiamo creato, ed il Parlamento creerà approvando il disegno di legge dei cantieri italiani, delle zone extra-territoriali. Consideriamo i cantieri come se fossero in territorio estero. Per cui non esito ad affermare da questo banco di responsabilità che anche se ogni possibilità di previsione in questo campo è stata largamente superata, anche se le opinioni dei tecnici molte volte sono contrastanti, onorevole Roveda, basterebbe questa larga serie di misure che noi abbiamo adottato a consentire ai cantieri italiani di costruire a prezzo internazionale o quasi. Il quasi riguarda la impossibilità di controllo della misura di spese generali gravanti in specie sulla gestione dei cantieri I.R.I. Il contributo che lo Stato verrà a dare in base a questa legge, per le navi da carico sarà del 22 per cento, comprensivo naturalmente anche delle agevolazioni fiscali. Vi è stato qualche tecnico, giustamente preoccupato delle possibilità di produzione dei cantieri, il quale aveva sostenuto che si dovesse arrivare al 24 per cento. Ma la legge non è stata fatta a caso, nè è stata elaborata solo negli uffici del Ministero della marina mercantile: attorno al tavolo ove per mesi si è discusso sedevano i migliori tecnici, i migliori economisti che si sono appassionati a questo problema. Noi ci siamo posti la mèta finalistica di dare ai cantieri italiani la possibilità di costruire a prezzi internazionali, e perchè questa possibilità potesse essere attuata attraverso le misure necessarie e gli accorgimenti più idonei abbiamo dato alla legge un lungo periodo di durata; dieci anni. Ciò consente ai tecnici dei cantieri italiani la possibilità di costruire oggi, anche se per avventura dovessero in parte rimettere, per tener conto che nel lungo periodo di applicazione della legge, suscettibile di proroga, soccorrerà la congiuntura favorevole e compensatrice. Riflessione questa di generosa riserva.

Poi ci siamo domandati: ma basta tutto questo? Perchè se i cantieri possono costruire

è necessario che ci siano i committenti. E qui c'era non solo il problema degli armatori liberi, ma anche quello dell'armamento sovvenzionato. È esatto che l'onere gravante sul gruppo F.I.N.-Mare è un onere rilevante, però è anche esatto che non è possibile per la F.I.N.-Mare, come ho detto prima, continuare la gestione con navi non solo vecchie e quindi antieconomiche, ma pericolose. Il disegno di legge prevede delle agevolazioni che io non esito a definire notevoli. Innanzitutto lo Stato garantisce un volume di stanziamenti, sia che essi siano reperiti all'estero sia che essi siano reperiti all'interno. Il senatore Fiorentino mi ha chiesto che la garanzia dello Stato sia data anche direttamente agli imprenditori od armatori i quali, per ipotesi, dovessero operare direttamente un prestito. Il disegno di legge questo non lo prevede, e del resto è questione di dettaglio che potrà esaminarsi. Noi abbiamo esteso la possibilità di reperire finanziamenti non solo all'I.M.I., ma anche al altri Istituti di diritto pubblico che possono essere abilitati ad esercitare il credito navale.

Quale è la durata di tali finanziamenti? Quindici anni: è un lungo periodo. Quale è il limite del volume di garanzia dello Stato? Sessanta miliardi, che possono anche diventare cento. Lo Stato garantisce per circa cento miliardi i finanziamenti. In che misura? Abbiamo modificato la legge n. 75 e siamo passati dal 40 al 50 per cento; ma non basta: abbiamo anche voluto dare un contributo sugli interessi. Questo non c'era mai stato; bisogna rifarsi alla legislazione pre-bellica e ad una occasionalità di quella legislazione per trovarlo. Lo Stato, dunque, darà la garanzia sino al cinquanta per cento e non per tre anni, come dice « Il Roma » e come ella senatore Fiorentino ha ripetuto, bensì per cinque anni e un contributo dell'1,50 per cento sugli interessi. Esso può essere scontato per il 75 per cento con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto col tesoro, alla condizione che l'importo scontato delle cinque annualità sia versato al cantiere. Naturalmente possono beneficiare di questo concorso di interessi da parte dello Stato quegli armatori che costruiranno nei primi tre anni di operatività della legge. È evidente la ragione di questa norma. Noi abbiamo voluto sovvenire le commesse nel periodo in cui la contingenza è più aspra e difficile. Ora dirmi come ella, onorevole Fiorentino, ha fatto che la legge non è operante è dire qualche cosa che non ha consistenza. Ella ha parlato di tassi di interesse. Ebbene a questo proposito debbo dirle che quanto ella ha dichiarato non è esatto. Lo aveva scritto a me in precedenza il comandante Lauro. Egli afferma che, mentre in Italia il costo del denaro è dell'8 per cento, all'estero è del 2 per cento. Non è esatto. Il costo del denaro all'estero è quello che le dirò io in questo momento: i crediti in banca in Germania hanno il tasso uniforme dell'8 per cento. Comprendo anche la Germania, perchè il senatore Fiorentino parlando di costruzioni nei cantieri tedeschi, ha detto che vi è possibilità di reperire finanziamenti a lungo termine; in Francia il tasso è del 6,25 per cento più la commissione di scoperto dell'1,20 per cento e si arriva circa all'8 per cento. Il costo dello sconto di effetti vari in Italia è tra il 5,55 e il 6,55 per cento secondo l'ammontare del credito; nella Germania occidentale è del 3,35 per cento, in Francia va dal 5,25 per cento al 6,25 per cento secondo la scadenza. In Italia il costo delle anticipazioni sui titoli di Stato è del 4,75 per cento. Il costo complessivo del credito a medio e lungo termine sarebbe dell'8 per cento, in Francia e del 9 per cento in Italia. Potrei continuare per passare a raffrontare il costo del denaro in Italia ed in Inghilterra. Per quanto riguarda la Svizzera ella sa che il mercato svizzero è un mercato che ha proprie caratteristiche. Anche sul piano dell'applicazione di questa legge è possibile reperirvi capitali poichè uno degli scopi che la legge si propone è quello di reperire finanziamenti all'estero. È probabile che ci siano capitali svizzeri disposti ad impegnarsi in Italia per le costruzioni navali previste dalla legge. Tanto più che essa legge si estende alle commesse che vengono dall'estero; per la prima volta una legge organica di costruzioni navali ha tenuto conto di questo fatto elementare, che l'armamento italiano anche quando potesse fare il maggior sforzo, per i primi anni non potrà dare commesse che superino i 40 o 50 milioni di tonnellate. È evidente che, essendo il carico produttivo integrale dei cantieri italiani di circa 300 mila tonnellate annue, c'è una differenza

che non si colma con la buona volontà; ed è per tale essenza sociale e produttivistica che, alle commesse estere, si applicano gli stessi benefici concessi all'armamento nazionale.

A me pare di poter dire che, tutto considerato, questa legge, che è veramente un testo unico come si chiedeva, è finalmente una legge organica; rappresenta qualcosa di sostanziale che deve essere valutato con estrema serietà, senza affermare e stampare che in Italia a capire i problemi marittimi sono in pochi, forse due o tre persone. Il che oltre non essere vero è ridicolo. In Italia ad appassionarsi ai problemi del mare siamo sempre in più ed è da augurarsi che la qualità e la quantità dei competenti e degli appassionati migliorino, sì che questa economia marittima sia la ragione dei più e non l'interesse di pochi.

Mi avvierò rapidamente alla conclusione, rispondendo agli onorevoli senatori i quali hanno voluto benevolmente intervenire nel presente dibattito.

I senatori Barbareschi e Roveda si sono lungamente intrattenuti sulla situazione dei cantieri navali. Credo di aver risposto anticipando non le disposizioni, ma le modalità e la struttura del mio disegno di legge. Voi avete osservato che questa legge arriva in ritardo. Vi rispondo che non era possibile, nelle condizioni del giugno 1953, poter varare una legge come questa; vi era una situazione internazionale, un mercato internazionale che noi avevamo bisogno di osservare; vi era una curva dei costi di produzione e di costruzione dei cantieri nel mondo che noi dovevamo ravvicinare. Onorevole Fiorentino, mi consenta di dirle, con preghiera di riferirlo al comandante Lauro, che non è il caso di prendere a mo' di esempio i cantieri del Giappone. Voi non potrete mai andare a costruire nel Giappone. Vedete, se io volessi fare della polemica — e mi dispiace di non poterla fare, anche con estrema garbatezza, data l'ora tarda — vi potrei dire: prendete a raffronto altri cantieri, quelli francesi, quelli olandesi, quelli inglesi, quelli tedeschi, se volete, ma non quelli giapponesi. Quando voi mi affermate che avete chiesto dei preventivi ai cantieri italiani e che questi preventivi, nei confronti di quelli giapponesi, vi hanno dato il risultato di un miliardo di differenza, dovrei leggervi una lettera che scrive il Presidente della Finmeccanica, ove si racconta la gaia storia di queste notizie da voi richieste.

Gli avete chiesto, a puro titolo di cronaca, cosa costasse una costruzione, e al di fuori del disegno di legge. Naturalmente a titolo approssimativo sono state fornite le cifre che lei, onorevole Fiorentino, ha indicate nel suo intervento. Ma giustamente la Finmeccanica fa osservare a me che si tratta di una risposta approssimativa, perchè e stato chiesto un tipo di nave, ma non si è contrattato per una nave, per un tonnellaggio, per specifiche modalità tecniche.

Ella vedrà, se avrà la fortuna e la volontà di commettere o di far commettere che i preventivi che faranno i cantieri italiani, non solo quelli dell'I.R.I., ma anche quelli dell'industria privata, saranno tali che consentiranno di costruire a prezzi internazionali. Il giorno in cui potrà venire in quest'Aula a dirmi: ho chiesto un preventivo ai cantieri Ansaldo o Piaggio o Navalmeccanica, e mi sono state richieste queste cifre superiori del 5-10 per cento ai prezzi internazionali, allora riconoscerò che ha ragione; ma fin quando non verrà sul piano concreto dei fatti ho diritto di affermare che siamo nel campo della polemica inutile.

Senatore Roveda; ella ha fatto una critica di questa legge, però da un altro aspetto, e vi ha contrapposto il suo progetto. Lei ha criticato le leggi tampone, ma anche la sua è una legge tampone, perchè prevede circa 400.000 tonnellate per un anno e ciò non serve a nulla. Invece il disegno di legge presentato dal Governo non ha limiti di finanziamento. Vi sono stanziati 5 miliardi a titolo di anticipazione per il primo anno, ma l'impegno finanziario di questa legge è senza limiti, perchè se in Italia per commesse interne od estere avremo ogni anno 300.000 tonnellate da costruire, nel bilancio del mio Ministero saranno stanziati i 10-15 miliardi necessari. Non ho voluto uno stanziamento per 10 anni, ma uno stanziamento che consentisse ai cantieri di costruire secondo le commesse. Lo Stato è quindi impegnato per i contributi in rapporto alla quantità e peso delle costruzioni.

Vorrei che anche da uomini dell'opposizione, intorno a questa legge si creassero consensi e premesse, parlando bene dell'Italia e dei cantieri italiani, onde reperire commesse all'estero; anche dalla Russia, onorevole Roveda, ben vengano. E se la Russia vorrà darci in cambio le sue merci, ce le faccia pagare ai prezzi internazionali.

Al senatore Barbareschi, cui ho sempre dato atto di obiettività di indagine e di giudizio, debbo dire che ieri egli ha pronunciato una frase che mi è spiaciuta. « Ella onorevole Ministro, quando assiste ai vari, non pensa che ogni nave che scende in mare è una falla che si apre e una carenza di lavoro che si crea? ». Da quando sono Ministro ho assistito ad un varo solo, proprio per questo motivo, proprio perchè ho fatta questa considerazione. Ed è perciò che ho studiato le possibilità per lottare, poichè non è stato facile far capire a tutti una legge marinara a vasto raggio come questa.

Se talvolta, facessimo una indagine concreta delle rispettive posizioni, ci potremmo trovare d'accordo sul piano delle necessità per la produzione e la occupazione delle maestranze del nostro Paese. Ecco pertanto, senatore Barbareschi, che vorrei confermato ciò che ella promise nell'ottobre scorso; il suo voto a questo bilancio finanziario! Temo peraltro che ella non possa, per ragioni diverse, mantenere la sua promessa.

L'onorevole Crollalanza ha parlato più che altro del problema dell'Adriatico che io sento come problema nazionale. Peraltro le lamentele che ella ha portate non possono essere accolte perchè proprio quel regio decreto 7 dicembre 1936, che il senatore Forentino ha chiamato infausto, istituendo la Finmare, ha fissato la sede a Venezia della società « Adriatica » di navigazione, mentre Bari diveniva porto iniziale o terminale o scalo obbligatorio di solo quattro linee. Lei ha parlato dell'Albania e debbo ricordarle come oggi in Albania non vi sia per noi possibilità di esercitare linee di navigazione.

In ogni modo, onorevole Crollalanza, il problema del traffico adriatico mi è noto; il problema dei porti adriatici è un problema serio; l'Adriatico è il mare che ha subìto le maggiori conseguenze della guerra. In sede di revisione delle linee, e soprattutto in sede di valutazione delle necessità di nuove linee, il problema dell'Adriatico sarà considerato.

Ella mi ha parlato del problema della disoccupazione marittima. Le ho già risposto; per tabelle di armamento, consideri l'aspetto esclusivamente sindacale. Ha chiesto il completamento del bacino di carenaggio di Taranto; la questione è all'esame di apposita Commissione. Infine ha parlato della Vasca navale. È fatto notevole ma la soluzione di esso riguarda soprattutto il bilancio dello Stato. Si dovrà pertanto vedere in altra sede di risolvere anche questo problema. Mi ha chiesto di intervenire presso il Ministero dei lavori pubblici per completare il porto di Bari. Ho visitato più volte il porto di Bari, e le posso assicurare che nei limiti delle mie possibilità gli interessi del porto saranno tutelati dal mio Ministero presso quello competente dei lavori pubblici. Comme ella ben sa.

L'onorevole Barbareschi, ha richiesto un miglioramento dei servizi tra Genova e la Sardegna. Ho rilevato che tale richiesta trova ospitalità in un ordine del giorno; lo accetto come raccomandazione, non perchè non voglia assumere impegni diretti, ma perchè non posso assumerli. Il problema delle comunicazioni con la Sardegna è un problema che dovremo affrontare prossimamente allorchè metteremo a punto e risolveremo il problema delle linee dell'armamento sovvenzionato.

Il senatore Artiaco ha invocato provvidenze per la piccola pesca; dico a lei ed al senatore Ravagnan, che vi è un disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri e che io presenterò prossimamente al Parlamento, il quale prevede lo stanziamento di 200 milioni. Altro disegno di legge, pure approvato dal Consiglio dei ministri, prevede lo stanziamento di 800 milioni per la sostituzione dei motori a benzina.

Si tratta quindi di un altro miliardo: ecco perchè non bisogna osservare solo il bilancio, onorevole Asaro. Ella che è esperto non ha saputo leggere questo bilancio. Il senatore Petti ha parlato prevalentemente del registro navale italiano ed ha letto una circolare dell'ammiraglio Baroni, il presidente. Non la conosco. Non è esatto che il R.I.N.A. sia soggetto strettamente alla tutela della Marina

mercantile. Ad ogni modo ho ascoltato, ho preso atto e vedrò se ci sarà materia per intervenire. L'onorevole Asaro ha fatto un intervento che ha avuto i complimento del senatore Cerabona. È stato un intervento massiccio il suo. Mi sono domandato — ella voglia scusare questo mio rilievo — se per avventura avesse una enciclopedia da biblioteca piuttosto che una enciclopedia tascabile, perchè ha parlato di tutto con una certa competenza vedendo i problemi attraverso una lente che era sia pure debolmente, affumicata.

Ora, veda, onorevole Asaro: per quei 15 miliardi messi in bilancio, lei ha detto che non vi è il dettaglio. Non vi può essere perchè si tratta delle somme necessarie a garantire la vita delle società minori sovvenzionate, le cui convenzioni sono andate in vigore il primo gennaio di questo anno. Si tratta di quelle società sovvenzionate che fanno i servizi con le isole come la « Partenopea », alla quale credo si riferiva il senatore Fiorentino quando diceva di non gradire certe gare a busta chiusa e con cifra minima.

Ella ha parlato tra l'altro — perchè in definitiva è materia comune anche agli altri interventi — dei mercati ittici. L'ho pregata di precisare, quando ha accennato ad un collega che non è più senatore, i dati sui mercati ittici. Ella ha fatto una denunzia grave in quest'aula, ella ha detto che con i proventi dei mercati ittici si compiono anche operazioni illecite. Come Ministro della marina mercantile, la invito a precisare quanto di illecito lei ha riscontrato. Ella onorevole Asaro, ha detto che i Comuni con i proventi dei mercati fanno le opere più disparate; ha parlato di campi di giuoco, e di storni di somme non legittime.

Comunque quanto ci sia di vero e di accertato lo documenti; se non lo può fare oggi, lo faccia in seguito e mandi a me perchè io penso che qualsiasi denuncia fatta in questa Aula debba essere documentata. (*Approvazioni dalla destra*). Se poi il Governo non provvede, ove la denuncia sia riscontrata vera, vi è una carenza di responsabilità del Governo. Anche dai banchi dell'opposizione vi deve essere in questo senso una collaborazione. Dal generico passare allo specifico.

Se i mercati ittici dei centri che lei indubbiamente avrà osservato, hanno presentato degli aspetti gravi, meritevoli di censura e quindi di accertamento ella è autorizzata, ripeto, l'autorizzo pubblicamente, a farmi pervenire i dati e stia pur certo che provvederò.

Il problema della pesca è certo un problema che mi ha sempre appassionato. Io avevo qui preparato per la pesca italiana, che nel decorso bilancio trovò nella mia esposizione al Senato il primo posto, alcune notizie; desidero solo dire che qualcosa si è fatto, poichè in questo settore, che era veramente in gran parte sottratto al pubblico interesse e all'attenzione di certi determinati settori della vita governativa, oggi si è riusciti a penetrare.

Il problema dei mercati ittici, onorevole Ravagnan, è un problema che deve essere portato un giorno alla ribalta della discussione parlamentare. Ella sa che io forse ho le stesse intenzioni che lei ha dimostrato di avere. È stato già preparato un disegno di legge, ma c'è — desidero ripeterlo — una difesa strenua da parte dei Comuni, di tutti i Comuni nessuno escluso, i quali vogliono conservare il possesso dei mercati ittici. Sono perfettamente d'accordo con tutti coloro i quali dicono che bisogna rendere più agevole e quindi più economico il passaggio dei prodotti ittici dal produttore al consumatore. In ogni modo cercherò di affrettare, nei limiti delle mie possibilità, non nei limiti del concerto con altri Dicasteri la presentazione di questo disegno al Parlamento.

Mi si è detto anche in questa sede che la previdenza marinara deve essere estesa ai pescatori. Lo so perfettamente, ma anche qui la materia dipende essenzialmente da altro Dicastero ed occorre trovare le fonti. Per i pescatori che fanno parte di Cooperative della pesca, la previdenza è corrisposta. Ad ogni modo il Ministero non ha mancato di preoccuparsi di questa situazione, ed anche di recente io ho interessato il Ministero del lavoro e la Cassa nazionale per la previdenza sociale allo scopo non solo di risolvere il problema cui poc'anzi ho accennato, ma anche di arrivare ad una riduzione di quella aliquota contributiva nei riguardi del naviglio da pesca minore, problema che è stato prospettato anche in questa discussione.

Potrei rispondere fin da ora agli onorevoli senatori che hanno presentato degli ordini del giorno. Comincerò dal senatore Cerabona —

che mi pare in questo momento non sia presente in Aula — il quale mi ha detto: bilancio povero, però vediamo se si può trovare un posto per il porto di Maratea. Evidentemente non dipende da me, perchè il porto non riguarda la marina mercantile. Io potrò dire al senatore Cerabona assente, secondo il suo desiderio, che metterò allo studio questo problema e lo trasmetterò al Ministro dei lavori pubblici perchè porti a compimento lo studio che io vado ad iniziare.

Onorevole Ravagnan, da ultimo ella mi ha parlato del centro radio-medico: sono d'accordo che i 17 milioni necessari bisogna trovarli, e credo che li troveremo. Mi ha parlato poi di Marco Polo e del 7° centenario della sua nascita. Comunque io non so nulla di questa crociera che ella ha portato alla ribalta della discussione, nè so se si intenda glorificare i missionari cattolici in Cina. Sono missionari che hanno portato la civiltà occidentale, italiana e cristiana in Cina. Ci sono anche Santi che sono morti per portare la civiltà. Non so se Marco Polo c'entri con la missione. Se una nostra nave andando nell'estremo oriente — non so affatto che toccherà Formosa — si ricordasse oltre che di Marco Polo, anche delle missioni, direi molto bene... Ma di che nave si tratta?

RAVAGNAN. Non lo si sa. Si dice.

TAMBRONI, *Ministro per la marina mercantile.* Non mi pare comunque che sia un fatto il quale meriti in questo momento di essere particolarmente considerato. Ella mi ha domandato quando ci decideremo a unificare i servizi della pesca. Potrei dirle che il Governo ha presentato una legge delega che riguarda un po' tutto perchè la volontà governativa di risolvere questi problemi è stata posta da molto tempo ma giustamente si è detto che occorre riordinare molti settori della pubblica amministrazione e che il Governo faccia ciò in modo armonico e unitario. Se il Parlamento crederà di approvare quella legge il problema si avvierà alla soluzione. Diversamente non so se mi sarà possibile conciliare le esigenze della unificazione dei servizi con le esigenze del Ministero dell'agricoltura che intende mantenere presso di sè vari servizi. Per il problema delle valli da pesca per il quale ebbi già motivo di dirle il mio parziale consenso, ho pregato il mio collaboratore ed amico Terranova di andare in loco. Quindi verrà, voi lo aspetterete, le autorità marittime lo accompagneranno e si renderà conto di quanto ella ha denunciato in Assemblea. Per il trattato vorrei dire solo poche cose. Credo che chiunque fosse al Governo si troverebbe dinanzi alle stesse difficoltà che non solo io ma il Ministro degli esteri ha dinanzi a sè. Proprio domattina ho convocato a Roma una riunione di tutti gli armatori interessati alla pesca in Adriatico perchè ci potrebbe essere al di fuori dell'attuale situazione dei rapporti politici con la Jugoslavia la possibilità di riprendere le trattative, ma abbiamo bisogno di sapere che cosa l'armamento adriatico è disposto a fare, in che misura è disposto a contribuire, pur dichiarando al Senato che sono contrario al rinnovo di un eventuale trattato di pesca pagando un altro canone come quello che è stato pagato per un anno. Potremmo con un accordo commerciale di compensazione vedere di risolvere il problema: ma in gran parte dipende dalla buona volontà che dimostrano di avere gli interessati della pesca adriatica. Nessuno più di me e di coloro che lavorano con me è addolorato delle spoliazioni, delle vessazioni, come ella ha detto, delle catture avvenute in questi ultimi tempi. Ma credo che tutti converranno nel riconoscere che anche se pattugliassimo il nostro naviglio da pesca, il pattugliamento non servirebbe. Non è che il Governo sia dalla parte degli jugoslavi. Non si deve lanciare questa offesa al Governo, accusa che io respingo perchè noi con la Jugoslavia di Tito non abbiamo mai avuto nulla in comune quanto a ideologie politiche. Il Governo difende i pescatori italiani, ma poichè costoro talvolta sappiamo, in base a rapporti ufficiali, che si sono fatti cogliere nei limiti delle acque territoriali, non si pretenda che il Governo lo ignori. Non c'è bisogno che mi si rappresentino le condizioni e le necessità dei pescatori dell'Adriatico perchè credo di conoscerle e quando è stato possibile fare, è stato fatto. Oggi mi si chiede di accettare un ordine del giorno — la senatrice Merlin se ne è fatta propugnatrice — col quale il Governo dovrebbe risarcire i danni per le catture. Potrei dire innanzi tutto che ci sono delle compagnie di assicurazione che assicu-

rano anche il rischio della cattura; c'è infatti chi ha avuto un risarcimento per la cattura del proprio mezzo da pesca. Il Governo, in determinati casi di necessità, ha fatto qualcosa sul piano umano e della solidarietà umana, ma non potete chiedere che il Governo oggi garantisca il risarcimento delle eventuali catture, perchè — lo dico senza reticenze — in questo modo incrementeremmo da parte di taluni che non hanno molta volontà di lavorare, e che sono per fortuna, pochissimi, la buona intenzione di farsi catturare.

Sono, onorevoli senatori, giunto così alla conclusione del mio intervento.

Per quanto attiene agli ordini del giorno che sono stati presentati, sono d'accordo con il parere che esprimerà la Commissione, che è stato concordato. Sulla sostanza degli ordini del giorno, credo ci sia un consenso che vorrei dire unanime, e la raccomandazione che gli onorevoli senatori hanno rivolto al Governo, non è una raccomandazione che il Governo getterà nel cestino: sono problemi che andranno studiati e, nei limiti delle vere possibilità, andranno risolti.

Riguardo agli emendamenti presentati ai capitoli 36, 38, 64, 74, dagli onorevoli Asaro, Negro, Lussu, non li posso accettare, evidentemente, e invito a respingerli. Il senatore Molinari ha presentato all'ultima ora tre ordini del giorno che vorrei dire cospicui perchè sono lunghissimi. In gran parte a titolo di raccomandazione li posso accettare, e credo che altrettanto potrà fare la Commissione.

C'è poi un ordine del giorno del senatore Valenzi, il quale parla della costruzione del bacino di Napoli e chiede che tale gestione venga affidata alla Naval-Meccanica. Tale ordine del giorno non lo posso accettare nemmeno a titolo di raccomandazione, e ne dico le ragioni: ella sa, onorevole Fiorentino, che cosa è a Napoli il problema della gestione del bacino...

PALERMO. Lo sappiamo anche noi!

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ella è stato eccessivamente frettoloso onorevole Palermo. Io mi rivolgo da questa parte (*indica la destra*) per dire che ho promesso ai napoletani di recarmi personalmente a Napoli poichè desidero presiedere una riunione non solo degli Enti economici, ma delle persone responsabili, in quanto il problema della gestione del bacino è un problema che riguarda l'economia del porto di Napoli ed il suo sviluppo; è quindi un problema napoletano. Non desidero risolverlo io, con un provvedimento di imperio: desidero che in luogo siano esaminate e discusse tutte le possibilità di soluzione del problema.

Certo, vorrei dire da questo banco, che, poichè il bacino sarà pronto per i primi del 1955, voglio fin da questo momento augurarmi che i napoletani si mettano d'accordo sulla gestione del bacino stesso, onde non accada che il bacino sia pronto e la gestione sia mancante.

Onorevoli senatori, io vi ringrazio dell'attenzione veramente molto lunga che voi mi avete prestata, ma soprattutto della benevolenza con la quale avete ascoltato le mie parole. Dissi già a voi nell'ottobre scorso che, nel discutere il mio bilancio, io non ero solo il rappresentante di un settore dell'Amministrazione dello Stato: ero anche l'uomo il quale credeva nei problemi che aveva l'onore di difendere dinanzi al Parlamento. Ed ogni qualvolta a me capiterà — e sia per poco o per molto, non ha nessuna importanza — di trovare maggior consenso, maggiore comprensione, questo sarà per me sempre un giorno di meditata soddisfazione.

Se i consensi cresceranno, le fortune della Marina mercantile italiana saranno sempre meglio e sempre più intimamente legate alle fortune della Patria. (*Vivissimi applausi dal centro. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno, sui quali l'onorevole Ministro ha già espresso l'avviso del Governo. Invito la Commissione ad esprimere su di essi il proprio parere e gli onorevoli presentatori a dichiarare se li mantengono.

Il primo ordine del giorno è del senatore Crollalanza.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

CROLLALANZA. Dopo le dichiarazioni del Ministro, che ha riconosciuto la necessità di

potenziare la flotta dell'« Adriatica » come sollecitato dallo stesso relatore, non ho motivo di insistere per la votazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno della onorevole Merlin Angelina, che non è presente.

RAVAGNAN. Lo faccio mio.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

RAVAGNAN. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno del senatore Artiaco.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta pure come raccomandazione.

ARTIACO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Artiaco.

VACCARO, *relatore*. La Commissione accetta anche quest'ordine del giorno come raccomandazione.

ARTIACO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno del senatore Petti.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

PETTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Petti.

VACCARO, *relatore*. Accettiamo come raccomandazione anche quest'ordine del giorno.

PETTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Cerabona.

VACCARO, *relatore*. Ha già detto il Ministro che il problema sarà posto allo studio. La Commissione accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

CERABONA. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Rogadeo.

VACCARO, *relatore*. La Commissione accetta anche quest'ordine del giorno come raccomandazione.

ROGADEO. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Lamberti, Monni, Lussu, Azara e Barbareschi.

VACCARO, *relatore*. La sistemazione delle linee di navigazione fra la Sardegna e il Continente è già in corso. La Commissione accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

LAMBERTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Seguono altri quattro ordini del giorno, sui quali il Governo non ha ancora espresso il proprio avviso. Invito pertanto l'onorevole Ministro e l'onorevole relatore ad esprimere su di essi l'opinione del Governo e della Commissione.

Il primo dei predetti ordini del giorno è quello del senatore Valenzi, il quale però non è presente.

PALERMO. Faccio mio questo ordine del giorno.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Non posso accettare l'ordine del giorno Valenzi nemmeno come raccomandazione; le ragioni le ho dette nella mia replica. Non è che io sia contrario o favorevole alla tesi, ma desidero che il problema non sia pregiudicato.

VACCARO, *relatore*. La Commissione aderisce all'opinione del Governo.

PRESIDENTE. Senatore Palermo, insiste nell'ordine del giorno?

PALERMO. Chiedo che sia messo ai voti.

PRESIDENTE. Se ne dia allora lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, preso atto con soddisfazione della decisione della Commissione della Camera circa lo stanziamento di 1 miliardo e 300 milioni per permettere di condurre a termine la costruzione del grande bacino di carenaggio di Napoli, mentre si augura che si provveda rapidamente alla concessione della gestione del bacino stesso, chiede che tale gestione venga senz'altro affidata alla Navalmeccanica; invita il Ministro della marina mercantile a farsi interprete presso il Ministero dell'industria della necessità di sospendere ogni provvedimento di spostamento di operai dai cantieri navali proprio nel momento in cui si avvicina l'apertura del grande bacino che deve poter offrire nuove possibilità di lavoro alle industrie metalmeccaniche napoletane ».

PRESIDENTE. Metto ai voti questo ordine del giorno, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Seguono i tre ordini del giorno del senatore Molinari.

VACCARO, *relatore*. La Commissione si rimette all'avviso del Governo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo li accetta come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Molinari, mantiene i suoi ordini del giorno?

MOLINARI. Va bene come raccomandazione; prego però il Ministro di non buttare questa raccomandazione nel cestino dato che ha detto che questo Governo non getterà nel cestino le raccomandazioni e mi auguro che così sia. Non vi insisto. Il Ministro nella sua esposizione ha detto che tutti i Comuni d'Italia, e tutti i Sindaci, nessuno escluso, per quanto riguarda i mercati ittici, oppongono delle difficoltà a fare le concessioni. Debbo ricordare che il comune di Sciacca fin dal 1945 ha ceduto alla cooperativa dei pescatori di Sciacca il mercato ittico. È forse l'unico comune d'Italia. Spero che il Governo venga incontro alla malleveria di quel Comune, risolvendone i problemi del porto che è vitale per quella marineria. Mi auguro che una sollecita azione sia una buona volta un fatto obbligatissimo di questo Governo al quale ho dato la mia piena fiducia.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno sono così esauriti.

Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(*Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione dall'1 al 35*).

I senatori Asaro, Negro ed altri hanno proposto modifiche ai capitoli 36, 38, 64 e 74. Si dia lettura di detti capitoli.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Capitolo 36. — Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi (*Spesa obbligatoria*) *per memoria*.

Capitolo 38. — Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marinai esteri indigenti (legge 24 maggio 1877, n. 3919, e Accordo internazionale 8 giugno 1880). Spese varie per soccorsi eventualmente prestati a navi pericolanti (articoli 69 e 101 del Codice della navigazione). Spese per assistenza e rimpatrio di marinai nazionali ed esteri abbandonati ed indigenti sbarcati all'estero da navi nazionali (articoli 89, 197 e 363 del Codice della navigazione) (*Spesa obbligatoria*) . . . . . Lire 50.000

Capitolo 64. — Sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale . . . . . L. 14.770.600.000

Capitolo 74. — Acquisto e riparazione straordinaria di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto e uffici dipendenti L. 60.000.000 ».

PRESIDENTE. Si dia ora lettura delle proposte di modificazione.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Al capitolo 36: inscrivere lo stanziamento di lire 40.000.000;

al capitolo 38: aumentare lo stanziamento da lire 50.000 a lire 20.050.000;

al capitolo 64: ridurre lo stanziamento da lire 14.770.600.000 a lire 14.620.600.000;

al capitolo 74: amentare lo stanziamento da lire 60.000.000 a lire 150.000.000 ».

PRESIDENTE. Qual'è l'avviso della Commissione?

CORBELLINI. Forse un mio chiarimento può semplificare la questione. Il capitolo 36 concerne una spesa obbligatoria: estrazione di galleggianti sommersi. La spesa relativa a questo capitolo deve venire obbligatoriamente soddisfatta senza bisogno di copertura ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Dobbiamo augurarci che nessun natante subisca un naufragio e che affondi; allora non sarà necessario spendere su questo capitolo: ma se ciò avviene, malauguratamente, allora occorre intervenire per il recupero. Insisto dunque sul fatto che non è necessario indicare uno stanziamento su di una spesa che dovrà venire soddisfatta in ogni caso e che, appunto per questo viene indicata in bilancio come spesa obbligatoria. Lo stesso va detto per la spesa stanziata nel capitolo 38 che riguarda il mantenimento di equipaggi salvati da naufragi di navi nazionali e per il mantenimento di marinai esteri indigenti. È anche questa una spesa obbligatoria come è indicato in bilancio; essa può superare nel consuntivo il valore previsto, senza bisogno di opportune variazioni nello stanziamento preventivo di bilancio.

Per contrapposto, il proponente dell'emendamento chiede che sia diminuito lo stanziamento su di un capitolo (che è quello delle sovvenzioni) il quale è stato aumentato rispetto all'esercizio precedente appunto perchè, essendo relativo alla normale amministrazione, deve contenere le relative spese entro i limiti dello stanziamento che sono relative a sovvenzioni di nuove linee. Trattasi, in definitiva, di ridurre una spesa che non può superare il limite di bilancio se non dopo apposite variazioni di cui richieste per legge, e ciò, a vantaggio di altri due capitoli che invece si riferiscono a spese obbligatorie e che quindi non ne hanno bisogno non essendo vincolate dal bilancio preventivo in esame, ma giudicabili soltanto in sede consuntiva.

Ecco perchè, come Presidente della Commissione, esprimo parere contrario all'emendamento proprio nel suo complesso.

PRESIDENTE. I tre emendamenti sono collegati fra loro.

CORBELLINI. Esatto. I primi due capitoli dell'emendamento prevedono somme che si possono aumentare senza variazioni di bilancio perchè, ripeto, si riferiscono a spese obbligatorie; l'ultimo invece si vuole ridurre a compenso degli aumenti proposti ai primi due. Ciò richiederebbe una riduzione delle sovvenzioni ai servizi di linea; sovvenzioni che, se divenissero insufficienti, si potrebbero poi aumentare soltanto dopo l'approvazione di apposita nota di variazione o disegno di legge che reperisse anche la corrispondente copertura.

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Ho sentito l'osservazione del Presidente della 7ª Commissione e mi pare che essa sia fondata. In sostanza, a che cosa mirano gli emendamenti del senatore Asaro? A ridurre una certa somma da un capitolo per trovare la copertura per concedere un aumento su di un altro capitolo. Senonchè, non c'è bisogno di tutte queste operazioni perchè, trattandosi di spese obbligatorie, lo stanziamento in bilancio è puramente indicativo. Penso, pertanto, che il senatore Asaro potrebbe ritirarli.

PRESIDENTE. Senatore Asaro, mantiene i suoi emendamenti?

ASARO. Mi vedo costretto ad insistere anche perchè l'onorevole Ministro non si è nem-

meno degnato di dire perchè non può accettare gli emendamenti da me proposti.

VACCARO, *relatore*. Ma l'ha già detto.

ASARO. L'onorevole Ministro ha rilevato genericamente non poter accettare emendamenti perchè non intende apportare variazioni a tutto l'ammontare del bilancio ed evitare che, di conseguenza, sia costretto a chiedere variazioni al bilancio del Tesoro. Io faccio rilevare che le quattro variazioni che propongo non comportano alcuna alterazione nel complessivo ammontare del bilancio.

PRESIDENTE. Non sarebbero nemmeno necessari.

ASARO. Signor Presidente, ho potuto constatare che proprio delle istanze, fatte per richieste di sussidi in questi sciagurati casi, sono state respinte con questa comunicazione: « Non c'è un soldo di stanziamento nel bilancio ». Adesso mi si viene a dire che non c'è bisogno di stanziamenti in quanto, se capiteranno delle esigenze, si potrà affrontare la relativa spesa tranquillamente perchè è obbligatoria.

PRESIDENTE. Allora, senatore Asaro, mantiene i suoi emendamenti?

ASARO. Li mantengo anche perchè ho rilevato che tutti gli interventi fatti dagli onorevoli colleghi hanno posto in evidenza la necessità che questi stanziamenti, ai quali io propongo variazioni, hanno bisogno di essere elevati nell'entità. Desidero vedere come voteranno ora questi colleghi sulle mie proposte.

PRESIDENTE. Poichè gli emendamenti ai capitoli 36, 38, 64 e 74 presentati dai senatori Asaro ed altri sono stati concepiti come una unica proposta di modificazione, li metto ai voti congiuntamente. Chi approva questi emendamenti, non accettati nè dalla Commissione nè dal Governo, è pregato di alzarsi.

(*Non sono approvati*).

Procediamo allora nell'esame dei capitoli.

(*Senza ulteriore discussione, sono approvati i capitoli dal 36 al 78, ultimo del bilancio, i riassunti per titoli e per categorie e gli allegati*).

Passiamo all'esame degli articoli.

Si dia lettura dell'articolo 1.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 2. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1954-1955 la spesa straordinaria di lire 60.000.000 per provvedere all'acquisto e alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.

PRESIDENTE. Su questo articolo, in correlazione con la modificazione proposta al capitolo 74, era stato presentato un emendamento da parte dei senatori Asaro, Negro ed altri, tendente a sostituire alla cifra: « 60 milioni » l'altra: « 150 milioni ».

Tale emendamento è, però, decaduto in seguito alla reiezione del corrispondente emendamento presentato sul capitolo 74.

Metto pertanto ai voti l'articolo 2 nel testo di cui è stata data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia ora lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali ragioni impediscono di ovviare ad un grave inconveniente nella regione più depressa del Mezzogiorno, la Basilicata, per mancanza di un breve allacciamento telefonico-telegrafico tra i comuni di Sant'Arcangelo Missanello (Potenza) per cui è molto più rapido affidarsi ad un corriere a piedi anzichè al servizio delle telecomunicazioni (268).

MASTROSIMONE.

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se non reputi opportuno, ai fini di una maggiore tutela della salute pubblica, modificare l'articolo 20 del regolamento sulla vigilanza igienica del latte, impartendo precise norme ai costruttori di recipienti di latte (bidoni), nelle città ove non esistono centrali apposite per la distribuzione, onde la chiusura di detti recipienti sia possibile senza cercini di gomma e relative scanalature che non permettono una sufficiente sterilizzazione del coperchio e possono aprire il varco a pericolosi fenomeni di contagio (269).

SPALLICCI.

Al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non si creda intervenire d'urgenza per risolvere la tristissima condizione dei lavoratori di Salandra (Matera) condannati ad una disoccupazione avvilente per la assoluta mancanza di qualsiasi lavoro per le necessità di quella popolazione, che ha avuto tante inattuate promesse (acquedotti, fognature, rotabile San Mauro Forte-Salandra).

Rimedio utile e urgente, per quanto di minima importanza, sarebbe, come è stato da molto tempo richiesto, la istituzione di un cantiere di rimboschimento, che l'interrogante sollecita, per venire incontro ai numerosi disoccupati che soffrono la fame (270).

CERABONA.

Al Ministro dell'interno, per conoscere quali misure intende adottare contro il questore di Napoli, che calpestando i diritti sanciti dalla Costituzione continua a rifiutare abusivamente ai Partiti e alle organizzazioni democratiche dei lavoratori l'autorizzazione a tenere pubblici comizi e manifestazioni nell'ambito della città di Napoli (271-*Urgenza*).

VALENZI, PALERMO, SPEZZANO, CIANCA, CERABONA.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno stabilire che alla stazione di Pozzuoli si fissi una fermata dei treni rapidi e diretti da Roma a Napoli Mergellina e viceversa, considerando che Pozzuoli, mentre conta circa cinquantamila abitanti è un centro turistico, archeologico, balneare e termo minerale oltre che industriale di prim'ordine ed è capolinea del regolare servizio della Span per le isole di Procida ed Ischia, centri turistici di crescente importanza. La fermata richiesta, mentre non danneggerebbe la regolarità del servizio dei rapidi e diretti data la vicinanza delle stazioni di Napoli Mergellina e Pozzuoli, (come non la danneggiano le fermate della stessa Napoli Mergellina per quei treni che proseguono per Piazza Garibaldi ed oltre) ridurrebbe notevolmente la durata del percorso per le isole, data la ridotta distanza via mare facendosi capolinea a Pozzuoli, incrementando così il turismo di tutta una zona e favorendo lo sviluppo delle industrie termo minerali della terra ferma e dell'isola d'Ischia così rinomate da permettere il rapido sviluppo di una capacità ricettiva in continua ascesa (272).

ARTIACO.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dell'industria e commercio, per conoscere se e quali provvedimenti sono allo studio e intende prendere al fine di evitare che si ripeta la crisi di distribuzione dell'olio combustibile, che nello scorso inverno ha creato una situazione preoccupante nelle regioni del Nord, dove il riscaldamento domestico e di

immobili pubblici — ospedali compresi — è largamente affidato al regolare rifornimento di questo combustibile (406).

PIOLA.

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dell'interno, per conoscere se non si creda adottare urgenti provvedimenti per evitare la minaccia immanente delle paurose frane, nel comune di S. Arcangelo (Potenza), specie nei rioni Mauro e Palazzo, e provvedere a sistemare d'urgenza le condizioni del fiume Agri che con le piene ha recentemente devastato gli ubertosi terreni irrigui di quel paese, cagionando rilevanti danni economici.

Si desidera conoscere, altresì, se, in attesa dei provvedimenti richiesti, non si vogliano soccorrere con efficienti mezzi tutti i colpiti dalle sciagure indicate (407).

CERABONA.

Al Ministro della difesa, per sapere: *a*) se è a conoscenza delle condizioni di estremo disagio economico in cui si trova un gruppo di operai friulani dipendenti dal deposito del V Reggimento Genio pionieri, attualmente di stanza a Vicenza, e che precedentemente prestavano la loro opera a Udine, loro residenza abituale e familiare; *b*) quali misure si intende adottare per alleviare tali disagiate condizioni (408).

PELLEGRINI.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere, in riferimento alla precedente mia interrogazione, se di fronte alla scarsa frequentazione dell'elettrotreno E.T.R. 300 Milano-Napoli, verificatasi l'anno scorso non solamente sul tratto Napoli-Roma e dovuta alla discontinuità giornaliera del servizio, ora che questo sta per ripristinarsi giornalmente pel solo tratto Milano-Roma, non ritenga opportuno di dotarlo di un terzo complesso di scorta, che consenta il ripristino giornaliero sull'intero percorso per cui fu istituito originariamente (409).

RICCIO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare per il torrente Malina in provincia di Udine le cui acque, in occasione delle frequenti precipitazioni eccezionali con elevate ed impetuose portate, invadono i terreni latistanti, causando gravi danni alle colture agricole.

Analogamente dicasi per il torrente Torre, che nel suo corso inferiore minaccia l'allagamento di abitati.

L'adozione di adeguati provvedimenti è urgente ed indilazionabile per evitare che i danni più gravi (si ricordi l'alluvione dell'autunno scorso) abbiano a ripetersi e, Dio non voglia, più gravi (410).

PELIZZO.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere: 1) quali provvedimenti ha adottato in seguito alla denuncia del grave errore commesso dall'I.N.P.S. dovuto alla non corretta applicazione della legge 4 aprile 1952, n. 218, nel valutare centinaia di migliaia di pensioni della Previdenza sociale; 2) se non crede urgente disporre perchè i pensionati danneggiati, che assommano a circa un milione, siano risarciti del danno subìto e riscuotano al più presto quanto è di loro spettanza (411).

FIORE.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale: il 22 febbraio 1952 il Senato della Repubblica votò un ordine del giorno con cui si invitava il Governo a presentare, entro tre mesi, un disegno di legge per estendere l'assistenza medico-farmaceutica ai pensionati della Previdenza sociale. Nell'ottobre 1953, in sede di discussione del bilancio del Lavoro, il Senato votò all'unanimità altro ordine del giorno invitando il Governo a presentare, al più presto, il provvedimento citato.

I pensionati statali godono dal 1° dicembre 1953 di detta assistenza ed il Governo si è impegnato ad estenderla entro il 30 giugno p. v., ai pensionati degli Enti locali.

L'interrogante chiede alla S. V. onorevole quando intende presentare al Parlamento il progetto di legge che riconosce ai pensionati

più poveri, i pensionati della Previdenza sociale, il diritto all'assistenza medico-farmaceutica (412).

FIORE.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere le ragioni che ritardano il versamento all'Unione Italiana Ciechi delle somme già approvate e stanziate in bilancio, mentre si era regolarmente e tempestivamente provveduto dall'Ufficio competente a presentare i documenti per la liquidazione di dette somme, occorrenti per soddisfare l'aspettativa ansiosa di migliaia e migliaia di poveri infelici (413).

VOCCOLI.

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali ragioni esistono per cui maestri elementari (provincia di Novara) collocati a riposo nel 1950, dopo 40 anni di servizio, devono attendere ancora di poter riscuotere la pensione definitiva (414).

TIBALDI.

Per la festività di Pasqua.

PRESIDENTE. L'augurio credo che sia comune ed universale e noi lo scambiamo con un senso di fraternità che in quest'Aula spero sarà sempre mantenuto, e di solito è mantenuto, al di fuori di ogni differenza di Partito, al di sopra di ogni concezione della vita e di ogni visione futura. Naturalmente il nostro augurio, che da quest'Aula si diffonde per il Paese, sia augurio di pace e di serenità, sia l'augurio che non pesino più — come un incubo — le minacce di un avvenire incerto sulla grande famiglia umana. (*Vivissimi prolungati applausi da tutti i settori*).

Il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è tolta alle ore 22,10.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti