

CCCIX SEDUTA

GIOVEDÌ 29 SETTEMBRE 1955

Presidenza del Vice Presidente BO

INDICE

Congedi Pag. 12685

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione	12685
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	12686
Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti	12686
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti	12685
Rimessione all'Assemblea	12686

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 » (1139) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione):

ARTIACO	12698
BARBARESCHI	12694
LAMBERTI	12703
MONNI	12701
RAVAGNAN	12687
TARTUFOLE, relatore	12705

Interrogazioni:

Annunzio	12712
--------------------	-------

La seduta è aperta alle ore 16,30.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Angelini Nicola per giorni 3, Benedetti per giorni 7.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di presentazione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge, di iniziativa dei senatori Taddei, Cerica, Ferretti e Menghi:

« Pagamento delle pensioni e degli altri trattamenti di quiescenza al personale coloniale militare e civile trasferitosi in Italia in seguito agli eventi bellici ed impiegato in servizio nelle Amministrazioni dello Stato » (1159).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

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

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge all'esame della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie): « Stato di previsione della spesa del Ministero degli

affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 » (1158), previo parere della 5^a Commissione.

Deferimento all'approvazione di Commissione permanente di disegno di legge già deferito ad altra Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 28 del Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito all'esame e all'approvazione dell'8^a Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione), previo parere della 5^a Commissione, il disegno di legge: « Modifiche al secondo comma dell'articolo 5 della legge 25 luglio 1952, n. 949, per la concessione di mutui e prestiti a consorzi, enti e società che si propongono di costruire ed esercire impianti ed opere per la produzione di energia da utilizzare nell'interesse dell'agricoltura » (1126), d'iniziativa dei senatori Carelli ed Elia, già deferito all'esame e all'approvazione della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), previo parere dell'8^a Commissione.

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che un quinto dei componenti della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha chiesto, ai sensi del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Istituzione, presso la Cassa di risparmio delle provincie lombarde, con sede in Milano, di una Sezione di credito per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità » (961), già deferito all'esame e all'approvazione di detta Commissione, sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

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

5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Vendita, a trattativa privata al Consorzio agrario provinciale di Perugia di parte dell'immobile appartenente al patrimonio dello Stato, denominato "ex panificio militare", sito in Foligno » (311);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 27 novembre 1954, n. 1254, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1954-55 » (953);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1955, n. 54, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1954-55 » (1026);

« Autorizzazione a permutare, con il comune di Fano, la caserma « Montevecchio » con due fabbricati occorrenti per la sistemazione di servizi militari » (1045);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 2 febbraio 1955, n. 99, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1954-55 » (1049);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1955, n. 302, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1954-55 » (1059);

« Proroga del pagamento degli assegni rinnovabili di guerra » (1154);

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

« Autorizzazione al Ministero del commercio con l'estero a predisporre una Mostra di prodotti italiani da effettuarsi a Città del Messico nel secondo semestre dell'anno 1956 o nel primo semestre dell'anno 1957 » (1113);

10^a Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Disposizioni varie per la previdenza e assistenza sociale attuate dall'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani « Giovanni Amendola » (896).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 » (1139)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

RAVAGNAN. Onorevoli colleghi, se è doveroso dare atto al relatore, onorevole Tartufoli, della diligenza e della cura che egli ha dimostrato nel tracciare un ampio quadro della situazione attuale della nostra Marina mercantile e in modo particolare di quel settore della pesca che rimane tuttora il più depresso ed il più trascurato sotto ogni aspetto, anche nell'attuale bilancio, occorre però subito rilevare i limiti che egli stesso si è posto quando ha affermato che, date le modalità che guidano tuttora la discussione dei bilanci nel nostro Parlamento, una volta — sono sue parole — che sono votati i bilanci finanziari, tutto resta immobile e pressochè irrigidito e ogni possibile richiesta di modifica, per quanto fondata, rimane vana; cioè i bilanci finiscono per essere votati integralmente come sono stati presentati.

Questo rilievo è giusto e ad esso si può anche aggiungere di più: cioè che la nostra attività legislativa è in ragione inversa dell'importanza delle leggi che vengono sottoposte al nostro esame. La maggiore elaborazione la subiscono le proposte di legge che hanno minore importanza; quelle invece che hanno importanza maggiore, come i bilanci, malgrado siano sottoposte a critiche fondate e serie anche da parte del settore della maggioranza, rimangono tuttavia inalterate, le proposte di modifica rimangono lettera morta e la discussione si risolve in una specie di accademia o di cerimonia rituale. La colpa di tutto questo è soprattutto vostra, onorevoli colleghi della maggioranza; se voi riconoscete che questo metodo è sbagliato, tocca soprattutto a voi di essere coerenti e modificarlo, convincendovi che la discussione sui bilanci, la critica alle impostazioni dei bilanci deve portare come conseguenza a delle proposte di emendamenti effettivi, altrimenti le vostre stesse lagnanze rimarranno senza effetto. (Commenti).

Detto questo, è da osservare, circa il bilancio che oggi è al nostro esame, che esso è sostanzialmente immutato rispetto al precedente. I 7 miliardi e mezzo che figurano in più non rappresentano in prevalenza se non le aumentate spese per stipendi al personale. Il fatto che sia rimasto immutato il bilancio nella sua sostanza, significa che è immutata la politica governativa rispetto al settore dell'attività marinara.

È certo da rilevare che, in cifra assoluta, è stato superato il tonnellaggio di ante guerra: la ricostruzione ha cioè portato il complesso del tonnellaggio marittimo ad una quantità superiore a quella del 1938. Se si considerano le navi superanti le 100 tonnellate di stazza lorda, si è giunti dai 3 milioni e un quarto di anteguerra agli oltre 4 milioni attuali. Però, quel che è da osservare, a mio avviso — e che non è stato fatto nella pur ampia e diligente relazione — è il modo come è avvenuta questa ricostruzione. È noto che ante-guerra la nostra marina mercantile era divisa, come lo è del resto attualmente, in due settori: quello che possiamo chiamare statale, costituito dalla Finmare, cioè dalle società di preminente interesse nazionale, e il settore dell'armamento libero, della cosiddetta marina libera. Il rapporto in

cui si trovavano i due settori anteguerra è oggi completamente capovolto: la flotta della Finmare rappresentava infatti il 45 per cento del tonnellaggio totale; oggi, invece, con 48 linee e 83 navi non si arriva al 15 per cento del tonnellaggio. Si domanda — ed è necessaria una risposta —: perchè questo completo capovolgimento di tale rapporto? Il motivo risiede evidentemente in una determinata direttiva politica. Dato che le società facenti parte della Finmare continuano ad essere denominate « Società di preminente interesse nazionale », come mai a questa denominazione non seguono i fatti, e cioè nella ricostruzione della marina nazionale non viene data la preferenza alle società di preminente interesse nazionale ossia al settore statale? Vuol dire che nella ricostruzione la politica governativa marinara attuata dal Ministero della marina mercantile ritiene di preminente interesse nazionale non già quel settore dell'I.R.I., che porta proprio questa denominazione e quindi dovrebbe ispirare una corrispondente politica, ma il settore privato. A questa osservazione che ritengo fondamentale il Governo e in modo particolare il Ministro della marina mercantile dovrebbero dare una risposta precisa all'opinione pubblica.

Un'altra domanda che è connessa al criterio fondamentale della ricostruzione e della ridistribuzione dei traffici soprattutto di quelli sovvenzionati: perchè sussiste ed è sistematica la tendenza ad incrementare i traffici facenti capo al Tirreno, mentre esiste una tendenza contraria per quanto riguarda i porti adriatici? Vi sarà un motivo per cui viene sistematicamente operata questa specie di discriminazione. Questo motivo non è conosciuto e sia l'opinione pubblica sia gli interessati diretti non riescono a scoprirlo. Ciò accade forse perchè i porti adriatici sono naturalmente orientati in direzione del Levante e dell'Estremo Oriente e il Governo non vuol saperne di ripristinarli integralmente ed anzi di incrementarli anche quando ciò è possibile ed utile, date le prospettive favorevoli che oggi si aprono?

È un fatto che dopo la guerra tutta la flotta mercantile superstite appartenente alla Finmare è passata ai porti tirrenici e liguri.

TARTUFOLI, *relatore*. Spero che avrà avuto modo di notare, leggendo la relazione, che que-

sti concetti sono anche i miei. Siamo quindi ancora una volta d'accordo.

RAVAGNAN. Siamo d'accordo, ripeto, che alla fine della guerra tutti i servizi sovvenzionati sono stati passati ai porti tirrenici, ma il fatto più notevole è che successivamente questo indirizzo è stato seguito man mano che è proceduta la ricostruzione. È per questo che gli esponenti dei porti adriatici, in particolare di Trieste, si sono più volte riuniti e all'unanimità hanno reclamato e reclamano un serio mutamento di tale indirizzo ed hanno conseguentemente votato degli ordini del giorno dei quali ricorderò quello di tutte le Camere di commercio dell'Adriatico del 16 aprile scorso, quello votato nella successiva riunione dei sindaci adriatici che ha avuto luogo a Venezia il 16 giugno e quello votato all'unanimità dal Consiglio comunale di Trieste recentemente, il 19 settembre. Tutti questi documenti penso debbano essere a conoscenza del Ministero competente e su di essi domando all'onorevole Ministro e all'onorevole relatore di pronunciarsi esplicitamente.

Ancora una volta vi è dunque da chiedersi: perchè, mentre sono state ripristinate tutte le linee celeri verso il Tirreno, non sono state ripristinate nè si pensa ancora a ripristinare tutte le linee adriatiche per il Levante? È forse nella politica del Governo che queste linee siano accaparrate sempre di più da altre e nuove marine estere, quali, ad esempio, la marina jugoslava, la greca, la turca, l'israeliana? Eppure quelle linee che nell'Adriatico sono già state ripristinate hanno tutte dato buoni risultati. È noto a tutti gli onorevoli colleghi che la legge del 7 dicembre 1936 fissava una convenzione tra lo Stato e le quattro Società di preminente interesse nazionale per l'esercizio dei servizi marittimi di linea. Questa legge assegna alla convenzione stessa una durata di venti anni e perciò essa scadrà entro il 31 dicembre 1956. Si potrà dire: « vi è ancora un anno di tempo », ma è certo che fin d'ora, dal momento che delle soluzioni in questa materia non possono essere improvvisate, gli ambienti interessati, i lavoratori e tutte le altre categorie interessate all'armamento ed alla navigazione, si preoccupano e si domandano se queste convenzioni verranno, e come verranno, rinnovate. Se lo domandano perchè fin d'ora si

assiste ad una polemica ispirata da grossi interessi armatoriali privati tendenti all'eliminazione della Finmare.

Per parte nostra deve essere ben chiaro fin d'ora non solo che la convenzione deve essere rinnovata, non solo che si dovranno riordinare i servizi in modo da eliminare le discriminazioni fra porti e porti, ma che, nel quadro generale dello sganciamento dell'I.R.I. dalla Confindustria e della riorganizzazione delle aziende I.R.I., compresa la Finmare, dovrà avvenire una sistemazione tale che le aziende della Finmare siano orientate ad esercitare realmente una funzione di pilota, di propulsore di tutta l'economia marittima nazionale. Risulta che i lavori relativi al rinnovo della convenzione sono stati affidati ad una Commissione nominata dal C.I.R.; questa, a quanto si afferma secondo le voci che corrono e che lo stesso relatore ha raccolto, avrebbe presentato una relazione contenente delle proposte concrete. Ma queste proposte non sono conosciute finora da nessuno, o per lo meno non sono conosciute da quelli che hanno il diritto di intervenire e dare il loro giudizio: noi, per esempio. Sarebbe bene, anche su questo punto, che il Ministro si pronunciasse e desse qualche notizia concreta al Parlamento ed all'opinione pubblica perchè sia l'uno che l'altra possano orientarsi e pronunciarsi.

A prova della situazione di disparità, di non equilibrio esistente nell'Adriatico rispetto al Tirreno non vi è che da rilevare la situazione come è data da cifre ufficiali e come è stata riferita dallo stesso sindaco di Venezia al convegno dei sindaci adriatici, di cui ho parlato testè. Se si considerano soltanto le tre più importanti società facenti capo alla Finmare e cioè l'Adriatica, il Lloyd Triestino e l'Italia, nel 1939 — cioè alla chiusura del periodo anteguerra — esistevano 23 linee con 72 navi e 489.274 tonnellate nell'Adriatico. Nel 1955 le 23 linee sono ridotte a 13, le 72 navi a 33 e le 489.274 tonnellate a 201.771. Eppure la ricostruzione ha superato il livello di anteguerra; mentre quindi esiste già una sproporzione, un capovolgimento di rapporti tra il complesso del tonnellaggio nazionale e il complesso del tonnellaggio Finmare, questa sproporzione è ancora più forte per quanto riguarda la distribuzione delle linee e dei ser-

vizi di preminente interesse nazionale tra l'Adriatico e il Tirreno. È necessario che venga data una spiegazione di questo fatto inspiegabile. Nel recente convegno di tutti i Sindaci dell'Adriatico, avvenuto il 18 giugno a Venezia chi mancava era proprio il Ministro della marina mercantile. Potrà essere una giustificazione il fatto che allora il Governo era dimissionario, ma il fatto si è che tutti i convenuti non hanno che ribadito le richieste fatte precedentemente, mentre a queste non è succeduta una risposta precisa, un impegno da parte del Ministro competente. Confido che ciò avverrà alla fine di questa discussione, quando l'onorevole Ministro prenderà la parola. Si tenga presente che, mentre questa situazione esiste da noi nei riguardi dei servizi che collegano l'Adriatico con l'Oriente e con l'Estremo Oriente, altri porti europei non rimangono inerti. La stampa specializzata ha comunicato che le linee tedesche che partono da Amburgo hanno deciso di inserire dal corrente mese di settembre Shanghai nel loro itinerario. Non occorre che qui ripeta, onorevole Ministro, ciò che specificamente domandano i porti adriatici e che domanda soprattutto il porto di Trieste. Le loro richieste devono essere sul suo tavolo ed ella non ha che a prenderne atto e a comunicare le necessarie spiegazioni e decisioni. D'altra parte motivo di più ad incitare il Governo a mutare politica in questa direzione è dato anche dal fatto che dal 1951 il servizio che i porti adriatici fanno ai traffici austriaci è diminuito di 400 mila tonnellate, mentre è aumentato quello dei porti germanici a servizio dell'Austria. L'attività del porto di Fiume, per quanto riguarda i traffici austriaci, è aumentata nello stesso periodo da 1.500 tonnellate a 83.000 tonnellate. Da fonte austriaca si apprende che gli ambienti economici dell'Austria si propongono di servirsi di Fiume fino a raggiungere le 500.000 tonnellate. Fonti jugoslave d'altra parte affermano essere nelle loro prospettive l'incremento ulteriore di transiti per l'Ungheria e per la Cecoslovacchia. Ora un'equa ripartizione di tonnellaggio e di linee per cui i porti adriatici abbiano a vedere almeno ripristinata la loro posizione di anteguerra ed anzi incrementata secondo le attuali favorevoli prospettive, è il solo modo di rendere un servizio utile all'economia di Trieste la cui

situazione è semplicemente paurosa. Non creda il Governo di poter rimediare a questa situazione semplicemente con aiuti assistenziali, semplicemente con l'erogazione di miliardi, direi, assistenziali. Il vero modo per venire incontro all'economia di Trieste, il solo modo di prestare a questa città il maggior aiuto possibile è quello inteso a far sì che essa riprenda, nelle mutate condizioni attuali, la sua funzione di porto internazionale in direzione del suo retroterra naturale, cioè in direzione di tutti gli Stati esteri (Austria, Jugoslavia, Ungheria, Cecoslovacchia, ecc.) che hanno avuto interesse nel passato, che hanno interesse e tuttora debbono essere interessati, a servirsene. D'altra parte questo obiettivo è stabilito nello stesso *memorandum* di Londra che è stato firmato dal Governo italiano. Si annunzia a questo proposito che è finalmente indetta la Conferenza internazionale la quale dovrebbe occuparsi di questa questione. È necessario che essa risponda ai suoi scopi, ed occorre che il Governo abbandoni le pregiudiziali sbagliate che finora lo hanno trattenuto dal convocarla e faccia sì che non con la retorica, ma con una visione reale delle esigenze dell'economia triestina si aiuti Trieste a risollevarsi e ad avviarsi verso una ripresa effettiva e duratura. Il Governo sa che queste esigenze sono manifestate unanimemente da tutti gli strati della popolazione di Trieste, a cominciare dai grandi industriali fino a tutte le altre categorie, comprese in prima linea le organizzazioni dei lavoratori.

E veniamo, onorevoli colleghi, alle questioni che concernono la pesca. Dicevo, nell'iniziare questo mio intervento, che le cifre del bilancio per se stesse denotano quale è la politica marinara del Governo. Ho cercato di mettere in rilievo che la ricostruzione è avvenuta in un modo che indica una certa politica, che indica il persistere di una politica secondo me errata nella distribuzione del naviglio e del tonnellaggio risultante dalla ricostruzione. Ma le cifre che riguardano la pesca indicano purtroppo una politica ancora più errata; indicano una trascuratezza completa verso questo settore. Non ci sono in tutto che 22.800.000 lire stanziare specificamente per la pesca, oltre a 3.050.000 lire in un capitolo straordinario per concorsi dello Stato in operazioni al credito peschereccio, il

che rappresenta una diminuzione della metà rispetto all'esercizio precedente.

È chiaro, dunque, che da queste cifre non solo non risulta alcuna politica nuova rispetto alla pesca, ma anzi un peggioramento. Queste cifre dimostrano un interessamento ancora minore del Governo e del Ministero della marina mercantile rispetto a questo particolare settore. Anzi tutto, onorevole Ministro, sarebbe interessante sapere — ed anche su questo mi associo al relatore — perchè non è ancora avvenuto ciò che dappertutto e da tanti anni è richiesto, ossia l'unificazione dei servizi della pesca, almeno di quella marittima, sotto una unica direzione generale alle dipendenze del Ministero della marina mercantile. Questa esigenza non costa nulla al Governo, e perchè allora non viene messa in atto, dal momento che da anni viene reclamata? Ogni volta che si discute il bilancio della Marina mercantile questa esigenza viene ribadita da tutti i settori. Inoltre essa è rinnovata da parte di tutte le marinerie peschereccio interessate. Anche a questo proposito sarebbe doverosa da parte dell'onorevole Ministro una risposta che prelude ad una effettiva riunione di tutti i servizi della pesca, compresi quelli che sono distaccati ancora presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, sotto la direzione generale della pesca presso il Ministero della marina mercantile.

E veniamo al trattato di pesca, ancora purtroppo di là da venire, con la Jugoslavia. L'onorevole Ministro potrà osservare che a questo sono interessati anche, e forse più, il Ministero degli affari esteri e quello del commercio con l'estero. Noi osserviamo però, e credo che su questo anche il relatore sarà di accordo, che in fin dei conti, la pesca dipende quasi totalmente dal Ministero della marina mercantile. Il suo predecessore, onorevole Ministro, si è completamente disinteressato delle vicende dell'accordo di pesca con la Jugoslavia: confidiamo che ella se ne interesserà a fondo. Mi si permetta qui di ricordare ancora una volta le tristi vicende di queste trattative. Esse furono iniziate con la Jugoslavia fin dalla fine dell'anno scorso e si affermò solennemente, anche a seguito della triste esperienza passata che non voglio in questo momento rievocare, che tali trattative miranti alla stipulazione di

un accordo di pesca sarebbero avvenute nel quadro generale delle trattative commerciali tra l'Italia e la Jugoslavia. Questo proposito era saggio, ma non è stato mantenuto. Si era in secondo luogo dichiarato, almeno da parte del Ministero della marina mercantile, che le trattative sarebbero avvenute con la partecipazione nella Commissione italiana di delegati degli interessati, e da parte del suo predecessore erano stati anche designati i cinque armatori delle maggiori marinerie peschereccie dell'Adriatico che sarebbero stati inclusi tra i membri della Commissione presieduta dall'onorevole Storoni. Si affermò, ripeto, in modo solenne e parentorio che non si sarebbe concluso l'accordo di pesca tra Italia e Jugoslavia senza che contemporaneamente fossero conclusi gli accordi commerciali. Invece gli industriali sono andati e venuti tra Italia e Jugoslavia, e alla fine, il 31 marzo scorso, si è annunciata la stipulazione di una serie di accordi commerciali italo-jugoslavi, mentre la pesca, povera cenerentola, è rimasta fuori.

TARTUFOLI, *relatore*. C'è un verbale che stabilisce determinate contro-partite.

RAVAGNAN. Non si è proceduto insomma sulla strada giusta talchè oggi l'accordo di pesca minaccia di essere concluso in condizioni assolutamente sfavorevoli per noi. È chiaro infatti, e non si rivela un segreto dicendolo qui, che noi desideriamo di andare a pescare nelle acque territoriali jugoslave come si faceva tradizionalmente. È chiaro che siamo noi quelli che domandiamo. Ora, chi ha il coltello per il manico è l'altra parte. Era possibile migliorare la situazione, e cioè ottenere delle condizioni più favorevoli ed evitare tutti i disastri che sono avvenuti nel passato, manovrando attraverso gli accordi commerciali. Noi diamo a voi condizioni più favorevoli per quanto riguarda lo scambio di prodotti industriali; voi date a noi altre condizioni più favorevoli per quanto riguarda la pesca. Oggi invece, stralciati gli accordi commerciali già conclusi, la pesca resta abbandonata a se stessa.

Ci sono oggi trattative in corso che non sappiamo su che basi si svolgano perchè di questo non si è mai parlato e finora non è stata data ufficialmente nessuna comunicazione. Non ci

sono tra i negozianti se non l'onorevole Enzo Storoni, il dottor Cusmai, alto funzionario del Ministero, e il professor Bini, ordinario di biologia; questi sono i soli esperti italiani che trattano con gli jugoslavi. Degli armatori della pesca, cioè degli esperti, degli interessati diretti, non se ne parla, anche se gli industriali hanno potuto fare il bello ed il cattivo tempo, hanno potuto regolare da sé stessi i loro interessi facendo parte di apposite delegazioni e commissioni. I pescatori sono invece considerati dei minorenni, sono messi alla porta, non conoscono nulla, fino a questo momento non sanno nulla.

Ma, onorevoli colleghi, è venuta fuori una novità, e chiedo all'onorevole Ministro di fornirci qui delle spiegazioni ufficiali. Dei giornali specializzati hanno comunicato che la Jugoslavia non solo farebbe difficoltà a che questo accordo per la pesca si concluda sulla base che noi auspichiamo — difficoltà non minori di quelle che sono state poste precedentemente — ma subordinerebbe addirittura la conclusione di un accordo di pesca ad una convenzione di pesca sulle acque internazionali, ossia sul mare libero; il che fa supporre, o per lo meno fa dubitare, che da parte jugoslava si insista non solo nel considerare mare territoriale jugoslavo quello che si estende dalla costa orientale fino a dieci miglia verso il mare libero, ma si voglia addirittura ulteriormente allargare questa fascia di mare territoriale.

TARTUFOLI, *relatore*. Non solo, ma intende partire dalle isole che sono nel mare Adriatico.

RAVAGNAN. L'onorevole Tartufoli nella sua relazione ha spiegato abbastanza diffusamente di che cosa si tratta. Ma, ripeto, stando a quanto è stato comunicato da certi organi di stampa che pare siano informati, adesso non si tratterebbe più di stipulare l'accordo di pesca, già in condizioni di inferiorità da parte nostra, ma si tratterebbe addirittura di portare la questione su un terreno che non dovrebbe e non deve essere in discussione, cioè quello della stipulazione di una specie di convenzione sul mare libero, che non può essere oggetto di trattati di sorta. Domando all'onorevole Ministro di darci in merito esaurienti

spiegazioni, poichè qui si tratta di una cosa allarmante, che io definirei una specie di *colpo* di scena, in quanto non si è mai discusso nè si può discutere circa la pesca nel mare libero, che non può e non deve essere oggetto di accordi nè di convenzioni. È grave constatare che, se queste informazioni sono esatte, i nostri delegati ed esperti si siano lasciati trascinare a discutere su un terreno sul quale penso non avevano e non abbiano nessun mandato per discutere.

È necessario quindi non solo che questi incauti negoziatori siano richiamati alla realtà del loro mandato, ma è necessario altresì sentire che cosa ne pensa il Governo. Insieme ad altri colleghi, io ho presentato, il 25 maggio scorso, una interpellanza al Ministro della Marina mercantile e agli altri suoi colleghi interessati in proposito per avere una spiegazione.

So che anche da altre parti è stata avanzata una analoga richiesta. Noi attendiamo ancora una risposta; non sarebbe comunque male che in questa occasione l'onorevole Ministro si compiacesse di dare delle spiegazioni esaurienti, chiarendo a che punto sono queste trattative e spiegando perchè la pesca adriatica è stata messa in condizioni di inferiorità così pericolosa. È necessario sapere quali sono esattamente le richieste dell'altra parte; quale è il punto di vista del Governo; perchè i diretti interessati non solo non sono stati ammessi a far parte della Commissione degli esperti, ma non vengono nemmeno tenuti al corrente dello stato delle trattative, come sarebbe giusto ed opportuno.

Un altro problema riguarda le importazioni del pesce dall'estero, di cui si è diffusamente occupato il senatore Tartufoli. Anche qui si potrà osservare che questa materia è di specifica competenza del Ministero del commercio con l'estero, ma noi ci rivolgiamo a lei, in questa occasione, perchè lei è il Ministro della marina mercantile ed è anche il Ministro della pesca, e quindi è tenuto a fare presente al suo collega del commercio con l'estero quali sono le esigenze dell'industria nazionale della pesca e a far sì che, nella politica generale del Governo siano tenute nel debito conto le esigenze del settore che ella deve tutelare.

Onorevoli colleghi, una idea della gravità di questo problema, si avrà dalle cifre ufficiali

che sono state pubblicate dallo stesso Ministero della marina mercantile e che il relatore, nella sua diligente relazione, ha raccolto circa il rapporto fra la produzione nazionale e l'importazione. Nel 1954 la produzione ittica nazionale è stata di tonnellate 185 mila circa, per un valore totale di circa 36 miliardi. Le importazioni nello stesso 1954 sono state di 105.616 tonnellate, per un valore di circa 24 miliardi. Cioè, in totale il valore dei prodotti ittici che nel 1954 sono affluiti sul mercato italiano, pari a 59 miliardi e 699 milioni, per il 40 per cento è stato costituito dalla importazione. Inoltre fra il 1953 e il 1954 si registra un aumento di importazioni di oltre 7 mila tonnellate, per il valore di un miliardo e 797 milioni.

L'onorevole Tartufoli nella sua relazione ha giustamente osservato che le importazioni ittiche sono attualmente sciolte da ogni vincolo: in questo settore esiste una liberalizzazione assoluta. Qualcuno potrà, ingenuamente forse, osservare che non ci sarebbe niente da obiettare di fronte alla eterna legge della domanda e dell'offerta, alla necessità della concorrenza ecc. È facile ricredersi però quando si rifletta intorno alle protezioni ed alle sovvenzioni di cui godono, da parte dei rispettivi Governi, gli esportatori stranieri, mentre in Italia le importazioni ittiche sono nella realtà, favorite da questa liberalizzazione completa, totale e a senso unico. Di ciò profitano pochi speculatori, che si avvantaggiano dell'isolamento della polverizzazione delle aziende pescherecce, della arretratezza ancora persistente nell'orientamento e nell'ordinamento dei nostri mercati, della primitività che ancora largamente esiste negli apprestamenti tecnici per la conservazione e il trasporto del prodotto.

Si afferma persino che questi importatori speculatori finiscono per sottrarsi al pagamento dell'I.G.E. e quindi essi stessi esercitano una concorrenza proibitiva ai loro connazionali, ai poveri pescatori. Non sarebbe male quindi se l'onorevole Ministro suggerisse al suo collega del Commercio estero di cercare di diminuire per queste voci il *deficit* della nostra bilancia commerciale. Il suo predecessore ha preso ripetutamente impegni in questo senso ma questi impegni sinora sono rimasti lettera morta. In questo settore, ripeto, la liberalizzazione è assoluta e si sviluppa a senso unico.

Non ignoreranno l'onorevole Ministro, come l'onorevole relatore, che si arriva al punto che del prodotto viene ributtato in mare perchè si trova sul mercato stesso di produzione la concorrenza del pesce fresco proveniente dall'estero. Questo dipende da una politica sbagliata, per cui una intera categoria viene sacrificata perchè la più povera e la più disagiata, mentre si indulge a che di questa situazione approfittino settori di grandi capitalisti e di grandi ed egoistici interessi.

Ella sa, onorevole Ministro, che gli addetti alla pesca, compresi coloro che esercitano attività sussidiarie, sono oltre 140 mila. Si può quindi dire che circa mezzo milione di italiani vivono di questa attività, mentre sono abbandonati e trascurati. Ne è prova lo stanziamento irrisorio che figura nel bilancio che oggi stiamo discutendo. Di centomila addetti alla piccola pesca, ella sa che solo un terzo percepisce gli assegni familiari. Sta di fatto che da momento che si è provveduto per i coltivatori diretti, e si sta provvedendo per gli artigiani, questa è la categoria di lavoratori che si trova attualmente nelle peggiori condizioni non solo come retribuzione, non solo come reddito, ma anche come trattamento assicurativo e previdenziale. D'altra parte è noto che i piccoli armatori, per il fatto di appartenere al settore della pesca detta industriale, sono addirittura oberati di contributi che sono tenuti a versare a titolo di previdenza sociale. Certo non saremo noi a chiedere che venga ristretto il campo già limitatissimo della previdenza sociale in questo settore, ma pretendiamo anzi reclamiamo che questo campo venga allargato anche alla piccola pesca. È certo però che occorrerà adottare un principio che del resto si è cominciato già ad adottare per quanto riguarda i coltivatori diretti nel senso che occorre una integrazione sostanziale dello Stato ai contributi delle parti, se si vuole che tale problema sia risolto come si deve. Succede oggi, e l'onorevole Turtufoli lo conferma, dato che i piccoli armatori sono forzatamente morosi, sono in arretrato con il pagamento dei contributi, succede che la Previdenza sociale procede nei loro confronti agli atti esecutivi e cioè al pignoramento delle barche in vista della loro messa all'asta, col risultato che non percepirà se non una piccola parte dei contributi che dovrebbe percepire,

mentre produrrà, anzi già produce il risultato della disoccupazione e della miseria di questi armatori e soprattutto dei loro equipaggi.

Nè le cose vanno meglio per quanto riguarda il credito peschereccio. È chiaro che non sarà possibile modernizzare e motorizzare la flotta peschereccia attuale se si permetterà ai grossi armatori di farsi la parte del leone nei contributi, negli stanziamenti per le costruzioni navali. È chiaro che non possiamo essere contrari allo sviluppo ulteriore del tonneggaggio marittimo mercantile, tenuta presente però la necessità della stabilizzazione di quei rapporti come esistevano nell'anteguerra: ciò significa però che occorrono ben maggiori stanziamenti particolari per quanto riguarda la modernizzazione e la motorizzazione del naviglio peschereccio. È certo che i piccoli pescatori nella grande maggioranza non avranno mai la possibilità di motorizzarsi da se stessi nè possono praticamente ricorrere al credito ordinario perchè tutti sanno che quanto più uno è povero tanto più gli si richiedono garanzie tali per cui è impossibile che possa contrarre un mutuo.

La situazione attuale del complesso dell'industria peschereccia è dunque tale per cui i lavoratori che vi sono addetti sono all'ultimo livello delle categorie lavoratrici nel nostro Paese, sono all'ultimo livello per quanto riguarda i redditi e per quanto riguarda la Previdenza sociale. Del resto, ripeto, il bilancio riflette esattamente questa situazione quando si confronti lo stanziamento generale per la Marina mercantile e i pochi milioni che sono dedicati all'industria della pesca. Ciò dimostra la considerazione in cui questo settore è tenuto da parte della politica governativa.

Noi riteniamo che la situazione in cui versano i lavoratori della pesca è dovuta alla tuttora persistente disorganizzazione o non sufficiente loro organizzazione. Solo l'organizzazione e la lotta potranno permettere ai lavoratori della pesca di far fronte all'egoismo accaparratore dei grandi industriali che concludono i loro affari con le Potenze estere lasciando a terra, è il caso di dirlo, i poveri diseredati pescatori; solo l'organizzazione e la lotta permetteranno ai pescatori di fronteggiare con successo il monopolio dei grandi importatori che mandano alla rovina la pesca nazionale; solo l'organizzazione e la lotta unitaria, non

già il paternalismo, potranno portare i lavoratori della pesca, sul terreno della Previdenza sociale, almeno al livello delle altre categorie dei lavoratori. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

BARBARESCHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro. Sono lieto che il mio Gruppo mi abbia designato a parlare su questo bilancio perchè così mi offre l'occasione di una conversazione con un mio amico ed avversario che mi fu collega carissimo in un certo periodo della vita politica, nella quale, tra le altre cose, operammo anche per la Marina mercantile. Pur non essendo il nostro settore, contribuimmo con entusiasmo alla emanazione dei provvedimenti per il recupero di una parte dei piroscafi che erano stati affondati, alla loro riparazione, alla ultimazione di quelle poche modestissime navi che erano rimaste sui nostri cantieri e contribuimmo anche a quello che fu l'acquisto delle prime « Liberty », sulle quali il giudizio oggi può essere anche disparato circa la loro attività di esercizio, ma che nel momento in cui vennero acquistate portarono un contributo notevolissimo al trasporto delle materie prime di cui avevamo assoluto ed urgente bisogno. Portarono anche un notevole contributo di utilità economica se non allo Stato, certamente a quegli intraprendenti armatori che per primi ne usarono e che beneficiando di noli abbastanza alti e beneficiando del fatto che quella altezza di noli si mantenne anche per periodi abbastanza lunghi, acquisirono notevoli quantità di valuta che certamente, per coloro che ne fecero buon uso, contribuì a risanare situazioni difficili. Bisogna infatti ricordare in quali tristi situazioni si erano trovate tutte le aziende armatoriali del nostro Paese quando all'indomani della guerra non avevano che una percentuale irrisoria del loro patrimonio: meno del 10 per cento di quella che era la nostra flotta mercantile del passato. Quindi quelle navi contribuirono a risollevare parecchie fortune e contribuirono anche alla ricostruzione della nostra nuova Marina mercantile.

Questo bilancio avrebbe dovuto avere una accoglienza più interessata e dal nostro Paese e nello stesso Parlamento. Il nostro Paese ha quasi 8.000 chilometri di coste; dovrebbe es-

sere un Paese veramente marinaro, se gli esempi dei Paesi nordici avessero una qualche efficacia nel nostro Paese che fu sempre definito un grande molo gettato nel Mediterraneo. Se quindi l'interesse delle cose marinare fosse più intenso (e dovrebbe esserlo, perchè noi siamo convinti che l'attività marinara rappresenti per il nostro Paese una possibilità, anzi una grande possibilità di lavoro, e una possibilità di acquisire quelle valute estere delle quali il Ministro del commercio estero viene spesso a dire che ha estremo bisogno per coprire quelli che sono i disavanzi della nostra bilancia commerciale) questo bilancio avrebbe dovuto far sorgere un interesse particolare, perchè per la prima volta si presenta con una prospettiva, con una linea di politica marinara. Noi abbiamo assistito negli anni precedenti all'emanazione di provvedimenti che chiamavamo addirittura provvedimenti tampone. Presero i nomi dai vari Ministri che si succedettero al Ministero della marina mercantile, ma erano provvedimenti limitati nel tempo e nella quantità, provvedimenti che non davano alcun affidamento di continuità, provvedimenti quindi che lasciavano, a parte diremo il beneficio temporaneo della burrasca che dà un po' d'acqua al podere assetato, l'incertezza della linea che si sarebbe seguita domani nella nostra politica marinara, e che certamente non tranquillizzavano, non aprivano le possibilità ad una politica marinara di continuità. Questo bilancio finalmente — e ci si lasci dire finalmente a noi che abbiamo per molto tempo insistito perchè questo si facesse — si presenta con un linea della durata di dieci anni. Non è l'eternità, ma è un qualche cosa che offre la garanzia di poter intraprendere una certa strada.

Questa legge ha dato i suoi frutti. È onestà riconoscerlo e ci piace riconoscerlo, perchè, ripeto, noi crediamo di avere anche un piccolo merito per il fatto che abbiamo sempre continuato a spingere per questa strada gli uomini che si sono succeduti a capo del Ministero della marina mercantile: 700 mila tonnellate di stazza lorda e forse qualche cosa di più sono il frutto della nuova legge e rappresentano la garanzia di oltre due anni di lavoro per i nostri cantieri. Onorevole Tartufoli, ho letto la sua relazione, l'ho apprezzata, e dirò di

più, ho apprezzato nella sua relazione alcune cose. Prima di tutto lo spirito garibaldino con il quale lei ha affrontato il problema, e lo riconosce subito all'inizio della sua relazione, in contrasto invece con la preoccupazione con la quale lo affronto io, perchè tutte le volte che debbo parlare di una determinata cosa è un po' come la prima volta che io ho dovuto parlare in pubblico. È dunque il mio uno stato d'animo diverso dal suo; ma ho apprezzato anche la sua relazione specialmente perchè dedica una notevole parte al problema dei pescatori. Come siamo riusciti a tracciare una strada per le costruzioni navali attraverso l'insistenza, io spero che questa sua relazione, tanto abbondante per il problema dei pescatori, possa essere l'inizio del tracciato di una strada duratura anche per questo settore. Ma ad un certo momento dobbiamo dire che siamo soddisfatti solo a metà. Non ci si dica: accontentatevi, poi faremo il resto. È un metodo che ci porta troppo lontani, e noi avremmo bisogno di affrontare i nostri problemi con maggiore energia in modo che le soluzioni non fossero di troppo ritardate, perchè, chi potrà, per esempio, calcolare il danno che il nostro Paese ha subito causa l'eccessivo ritardo con il quale si è dato il via alle costruzioni navali? Per questo motivo metto in rilievo adesso le deficienze rimaste.

L'onorevole Tartufoli, nella sua relazione, ad un certo momento ci mette davanti ad una novità: abbiamo una bella incisione con due poppe dei nostri più grandi transatlantici. Era una cosa che, in verità, nelle nostre relazioni non eravamo abituati a vedere, ed anche questa novità ci fa piacere, perchè, per la costruzione di questa seconda unità, la famosa « Cristoforo Colombo », spendemmo energie e premure dato che i dirigenti della nostra politica marinara non credevano alla necessità di questa nave e per lungo tempo frenarono il nostro e l'altrui sforzo, affermando che le navi da 25 mila tonnellate erano giudicate inadatte ai nostri traffici e bisognava fare piuttosto navi da 10 mila tonnellate. Ma la verità è che poi non si facevano nè l'una nè le altre. Ci fa piacere questa incisione perchè ci pare sia un po' merito anche di questa parte il fatto di avere avuto questa realizzazione che non è solo soddisfacimento di una ambizione, ma

anche risultato economico utile per il nostro Paese. Il suo costo fu invero assai elevato, ma l'esercizio di questa nave, malgrado le condizioni onerose del credito marinaro, concesso ad un tasso, credo, dell'8,5 per cento, il che non incoraggia certo a beneficiarne, e l'ammortamento in un periodo di quindici anni, che è peso assai grave, ha dato un tale rendimento che è stato possibile far fronte agli impegni gravosi derivanti dalle condizioni delle quali vi ho parlato. Quindi è possibile sperare che in avvenire si possa continuare a costruire nuove navi anche di questo tipo.

Ho bisogno ora di ricalcare un po' una parte dell'intervento del collega Ravagnan, parte che del resto è anche compresa nella relazione del collega Tartufoli.

Noi abbiamo acquisito 700 mila tonnellate di ordini per i nostri cantieri: un bel quantitativo di navi, sia pure relativo, trattandosi in buona parte di navi di grossa portata. Ma ad un certo momento dobbiamo domandarci: chi ha beneficiato di queste ordinazioni? La risposta è semplice: in gran parte gli armatori privati, anche qualche straniero. Noi non ce ne rammarichiamo, perchè aspiriamo a poter dimostrare che è possibile costruire nel nostro Paese anche navi per l'estero. Ma non ne ha beneficiato quell'aggruppamento di società che va sotto il nome di « Fimmare », costituito dalle quattro società di preminente interesse nazionale, società verso le quali noi guardiamo, come italiani e come socialisti, con maggiore simpatia, perchè sono le società dello Stato, che noi potremmo quasi incominciare a chiamare le società nazionalizzate; ed è forse superfluo ripetere che noi guardiamo con simpatia anche alla futura nazionalizzazione dei mezzi di trasporto marittimi.

Le società di preminente interesse nazionale, quindi, non hanno dato ordinazioni, o ne hanno dato in misura irrisoria. Quale è la situazione di queste società, e soprattutto qual'è la loro situazione in rapporto al tonnellaggio totale del nostro Paese? Credo che ormai tutti sappiamo che il nostro Paese nel 1945, alla fine della guerra, era ridotto ad avere una quantità irrisoria di navi — adesso che quel periodo è superato possiamo dichiararlo con franchezza — tra le quali ce ne era qualcuna che poteva essere chiamata con questo nome, ma ce n'era-

no di quelle che mal si reggevano sul mare. Ciò nonostante le mettemmo tutte insieme per fare numero e quantità, in modo che la nostra situazione apparisse un po' meno grave di quanto realmente era. Ebbene, noi siamo passati in dieci anni dalle poche centinaia di migliaia di tonnellate di navi che avevamo, ad una cifra superiore a quella che avevamo all'inizio della guerra. La differenza in effetti non è molta, trattandosi di circa 200 mila tonnellate di stazza lorda in più che abbiamo oggi, ma noi nel 1954 abbiamo raggiunto e leggermente superato i quattro milioni di tonnellate di stazza lorda; ma come sono le condizioni delle società di preminente interesse nazionale le quali all'inizio della guerra avevano 205 piroscafi per un milione e 354 mila tonnellate di stazza lorda? Alla fine della guerra esse avevano 17 piroscafi per 121 mila 744 tonnellate, ed oggi sono ad 85 navi per 604 mila tonnellate di stazza lorda, essendo restate cioè a meno della metà dell'ante guerra, come numero e come tonnellaggio, mentre il resto del settore ha superato la situazione anteguerra. Per questo i servizi affidati a quelle società vanno come vanno.

Non entrerò in polemica col senatore Ravagnan per difendere il Tirreno nei confronti dell'Adriatico perchè mi sento troppo italiano per avvilire in tal guisa il problema. (Parlo di Tirreno e di Adriatico per non far nomi di città una delle quali è cara in sommo grado a tutti noi anziani che abbiamo partecipato alla guerra 1915-1918 che ha ridato i confini naturali al nostro Paese). È chiaro che quando le società di preminente interesse nazionale si trovano in questa situazione di tonnellaggio, e per di più sono fatte segno di tante attenzioni particolari specialmente degli armatori privati e di tutti coloro che operano attorno all'armamento privato, esse debbono cercare di assicurare un esercizio il più economico per raggiungere i maggiori risultati, perchè solo così potranno sperare in uno sviluppo maggiore. Bisogna però anche difendere queste società nei confronti degli innumerevoli avversari, far sì che esse possano dedicare le loro navi per esercizi redditizi, perchè se esse perdesero, aumenterebbero ancor più le loro difficoltà e la lotta contro le società di preminente

interesse nazionale troverebbe ancora più aderenti di quelli che fino a questo momento non abbia trovato. In ogni modo vorrei concludere questa parte pregando l'onorevole Ministro di esaminare il problema tenendo conto delle ragioni che ho esposto in modo che la Marina potesse dare al nostro Paese il maggiore apporto possibile. E vorrei anche pregare il signor Ministro di dedicare specialmente le sue cure a trovare quanto è necessario per la nostra Marina di linea perchè possa essere aumentato in modo adeguato alle nostre necessità. Non è un mistero per alcuno e, specialmente, per coloro che vivono vicino al mare, che una quantità notevole di società straniere ha trasferito nel nostro Paese le sue agenzie, attrezzandole in modo che possono rassomigliare a vere e proprie Direzioni. Non è un mistero per alcuno, che si cerca in tutti i modi di sostituirci nell'esercizio di linee che c'interessano in sommo grado e si cerca specialmente di sostituirci, e lo si capisce facilmente, in quelle linee che offrono una maggiore possibilità di reddito. Ora, il riconquistare determinate linee è come il riconquistare determinati mercati quando si son perduti. Ciò non è cosa facile; bisogna quindi operare in modo che queste sostituzioni siano ridotte ove non si possano completamente far cessare e siano ridotte ai minimi termini nel più breve tempo possibile.

Io ritengo, per l'amicizia che mi lega all'onorevole Ministro della marina mercantile, che egli si dedicherà a questo compito con passione ed entusiasmo anche se non è proprio un marinaio, in modo da poter effettivamente lasciare una traccia in questo Ministero tanto interessante per il nostro Paese, ed in modo speciale, perchè la nostra Marina, anche quella di linea, possa riconquistare tutto il lavoro che aveva prima e direi anzi aumentarlo almeno in proporzione di quanto si è verificato nel complesso del commercio marittimo, perchè se noi guardiamo alle cifre complessive nazionali e internazionali del movimento marittimo, possiamo constatare che tutto il movimento sul mare è aumentato di notevole quantità sia nei trasporti delle merci, sia nei trasporti dei passeggeri. Ma vi sono altri settori che dipendono dalla Marina mercantile. Sul settore dei pescatori ha parlato il collega Ravagnan e ri-

tengo quindi superfluo riparlare. Ma vi sono altri due settori per i quali bisogna dire qualcosa: uno è il settore dei lavoratori del porto.

Onorevole Ministro, quest'anno ho assistito con profondo dolore ad uno sciopero avvenuto nel porto di Genova e durato quattro mesi. Vi ho assistito con profondo dolore per parecchie ragioni: prima di tutto perchè come uomo che ha una infarinatura, anche se superficiale, dei problemi marittimi, io so quali profonde ripercussioni abbia sul nostro lavoro marittimo il fatto di uno sciopero e soprattutto di uno sciopero prolungato per tanto tempo. Cerchiamo tutti la pace, speriamo di avere amici in tutto il mondo, ma per i rapporti economici fino a questo momento ciascuno bada a se stesso e qualche volta si usano armi leali e qualche volta anche armi sleali. È un fatto che le merci seguono la linea più economica e quindi vengono normalmente indirizzate non per simpatia ma perchè quella determinata strada è economicamente più utile, più rapida, più comoda. Però, quando c'è il pericolo che una nave possa sostare anche un solo giorno di più in un determinato porto, e specie quando non si sa con precisione se si tratta di un giorno o di una settimana di maggior sosta, è indubbio che ordini raggiungano quella nave perchè invece di far scalo in un certo porto devii e vada a far scalo presso un altro. E le necessità sono poi tali e tante che qualche volta, magari in perdita temporanea, si può cercare di attrarre un nuovo cliente occasionale e quindi perdere un certo traffico che aveva preso consuetudine di lavoro in un certo posto.

Ma c'è di più: ho assistito con profondo dolore allo sciopero perchè ho avuto la sensazione, anzi più che sensazione la certezza, che da parte dei datori di lavoro si tendesse a sopprimere il principio che i lavoratori del porto di Genova hanno acquisito cinquant'anni or sono attraverso lotte veramente morali che portarono al riconoscimento della bontà delle ragioni da esse sostenute dal Parlamento di allora, Parlamento che — consentitemelo — in fatto di novità sindacali e politiche era diverso dall'odierno e quindi assai più restio, più difficile alla comprensione delle ragioni della classe lavoratrice. Ma vicino alle ragioni economiche della classe lavoratrice c'erano delle ragioni profondamente morali per una situa-

zione che faceva vergogna ad un Paese civile e quindi le ragioni dei lavoratori trovarono buona accoglienza con la costituzione del Consorzio autonomo del porto e con l'accoglimento delle richieste dei lavoratori per la formazione dei turni in tutti i settori del porto di Genova. So che il Codice della marina mercantile fa distinzione fra le compagnie addette al lavoro commerciale del porto e le compagnie addette, per esempio, al ramo industriale. So anche che Genova aveva acquistato la privativa di applicare anche nel ramo industriale il turno di avvicendamento tra tutti i lavoratori e che in quasi tutti gli altri porti questo turno non esiste. Però, onorevole Ministro, guardi che il fatto della istituzione di questi turni è un principio morale e tecnico che giova alla classe lavoratrice, ma che giova anche alla classe dirigente. Il lavoro nei porti è un lavoro saltuario, non ha la sicurezza di una continuità colui che va a lavorare nel porto. Se poi si aggiunge a questo rischio della saltuarietà che deriva dal fatto di avere o no un lavoro da eseguire, il riconoscimento dell'arbitrio della chiamata libera del singolo, noi otterremo il risultato che sarà assai difficile che siano rispettati, come tutti credo vorremmo, i contratti di lavoro, perchè la chiamata a persona fa intravedere subito l'accordo diretto indipendente da quelle che sono le norme dei contratti di lavoro. Ed aggiungeremo anche questo altro risultato che è assai più dannoso per il complesso del lavoro: i lavoratori più capaci, più tecnicamente preparati, siccome in generale sono anche coloro che hanno una maggiore dignità e quindi più difficilmente si adattano a servire, abbandoneranno le nostre calate e conseguentemente le capacità tecniche della nostra massa lavoratrice disponibile per i lavori del porto diminuiranno. Quindi vorrei che l'azione che si svolgerà per i lavoratori dei porti fosse intonata (non per lei di cui non dubito, ma da quegli organismi che dipendono da lei), fosse intonata al riconoscimento dei diritti che la classe lavoratrice ha acquisito. Se ci sono stati degli errori e degli eccessi, perchè io posso ammettere che nel periodo 1946-47, quando si tirava su dal fondo una nave che era necessario riparare rapidamente e si sapeva quale era il ricco guadagno che quella nave riparata avrebbe potuto pro-

durre, non si badava ai compensi ed ai metodi di lavoro che potevano essere attuati. Ebbene, se qualcosa di questo genere in eccesso fu attuato e riconosciuto in determinati momenti e in altri momenti non poteva essere mantenuto, era questione di parlar chiaro, di intenderci bene, di mettere in opera tutta quella capacità di persuasione che abbiamo, in modo che al nostro porto fosse risparmiato un disagio così grave.

Quel che dico per i portuali lo dico anche per i marittimi. Veda, onorevole Ministro, in questo momento i marittimi, anche se si trovano con la loro organizzazione in condizioni di disagio perchè il Segretario responsabile si è dimesso ed hanno un dirigente provvisorio, sono in questo momento in agitazione per diverse questioni che con facilità possono essere risolte, ma specialmente per una che lei dovrebbe esaminare in modo particolare. È una legge imperfetta, è una legge per la quale tra l'altro il Governo non ha dato, come non ha dato del resto per altre categorie che hanno la Casse speciali, quel 25 per cento di contributo dello Stato che viceversa è dato per tutti i lavoratori iscritti alla Previdenza sociale. Quindi la misura delle pensioni è assai modesta ed ai lavoratori del mare è negata quella tredicesima mensilità di pensione che è stabilita per tutte le altre categorie di lavoratori. Ma c'è un'altra condizione che è forse la peggiore di tutte. Il collega Tartufoli nella sua relazione ci ha indicato quale era il quantitativo delle navi, del tonnellaggio disponibile alla fine della guerra; ci ha parlato poi delle ricostruzioni. Noi sappiamo che per le ricostruzioni e per le nuove costruzioni si tratta in generale di navi che per le loro caratteristiche o per il genere di lavoro a cui sono adibite assorbono una quantità limitata di marittimi. Basterebbe l'esempio delle petroliere per sapere quanti marittimi sono a bordo anche su una nave di capacità di 20.000 o 30.000 tonnellate. Ora, nella legge delle pensioni dei marittimi vi è questo inciso: il marittimo per avere diritto alla pensione deve aver lavorato almeno un anno negli ultimi dieci anni del suo periodo di lavoro. Onorevole Ministro, come è possibile a questi marittimi poter lavorare come tali, quando i mezzi coi quali dovrebbero lavorare non esistono? Ma insomma

è una modificazione urgente che bisogna fare, perchè ci sono i vecchi marittimi che hanno diritto alla pensione e non possono averla perchè mancano di questo anno di ultimo lavoro compiuto, malgrado che abbiano speso tutta la loro esistenza sul mare e nei porti.

Concludo quindi facendo assegnamento proprio su lei, onorevole Ministro. Lei mi fu vicino nel periodo più difficile della vita sindacale italiana, se anche facile per un verso, perchè avevano una organizzazione sola, fortunatamente per noi e per la classe lavoratrice italiana, con la quale dovevamo trattare. Ma era un momento assai difficile: cosa potevamo dare, non avendo niente, a coloro che aspiravano almeno ad avere il necessario per mangiare regolarmente, sia pure una sola volta al giorno? Non abbiamo dato che quel poco che avevamo, però i lavoratori avevano il conforto di sentirsi vicina l'autorità costituita del loro Paese e sopportarono tutti i sacrifici necessari con disciplina e con buona volontà, perfino con entusiasmo, purchè il Paese potesse rifarsi le ossa. Dimostrazione questa che la classe lavoratrice italiana, oltre che seriamente lavoratrice ed economa, è anche profondamente buona e quando riceve il conforto di una buona parola, sopporta anche sacrifici qualche volta insopportabili. Lei sa fare tutto ciò, spero che lo farà in questo suo Ministero e che un altro anno potremo darle atto di avere compiuto opera veramente buona per la classe lavoratrice del mare ed anche per la nostra Marina che desideriamo vedere navigare gloriosamente su tutti i mari del mondo. *(Vivissimi applausi dalla sinistra e dal centro. Moltissime congratulazioni).*

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

ARTIACO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, abitualmente, nel bilancio della Marina mercantile intervengo in difesa di quella categoria di pescatori che praticano la piccola pesca. Anche questa volta sono costretto a farlo, perchè non solo non ho notato in questo periodo di tempo nessun miglioramento della categoria nè alcun provvedimento atto a sollevare le sorti di questa po-

vera gente, ma anzi posso dire di avere constatato un continuo peggioramento della situazione.

Nella relazione così ampia ed approfondita dell'onorevole Tartufoli, molto si parla della pesca e dei pescatori che hanno possibilità e mezzi meccanici, motopescherecci, che hanno o meno avuto la ricostruzione dei loro mezzi per poter di nuovo tornare a quella vita di lavoro che la guerra aveva loro completamente impedito, con la distruzione dei mezzi stessi, ma si sorvola sulla questione che interessa la pesca artigiana.

TARTUFOLI, relatore. Mi dispiace, ma non ha letto completamente la relazione.

ARTIACO. Ho detto che non si approfondisce sufficientemente la parte che interessa questa piccola pesca, e che si trascura di considerare le ragioni per cui questa povera gente si trova in precarie condizioni. Noi vediamo continuamente che le leggi del mare, che pure esistono e sarebbero sufficienti a difendere la pesca artigiana, non vengono applicate e rispettate, e ciò per una ragione molto semplice: perchè i mezzi a disposizione delle Capitanerie di porto sono — come ha giustamente rilevato lo stesso relatore — insufficienti. Come può una Capitaneria di porto, con mezzi così inadeguati, effettuare quella sorveglianza che dovrebbe, per mettere questi piccoli pescatori nella condizione di tirare avanti la vita alla meno peggio?

A questo proposito ho insistito diverse volte, e se con tanta tenacia tratto questo problema è perchè effettivamente nella mia Regione è numerosa la povera gente che si dedica a questo tipo di pesca e la loro miseria è così grave che merita la considerazione dell'onorevole Ministro.

Noi tutti abbiamo modo di osservare come è venuto continuamente ad aggravarsi il fenomeno della pesca di frodo, per cui si verifica un continuo bombardamento nei mari della nostra costa. Anzi, al riguardo, vorrei citarvi un episodio che è capitato proprio a me negli scorsi giorni di vacanza. Mentre mi recavo alla pesca, dinanzi a me, in meno di un'ora, più di dieci bombe furono gettate a mare, tanto che io, sceso a terra, scandaliz-

zato di questo fatto, mi sono recato subito dalle guardie di Finanza a protestare per questo completo abbandono di sorveglianza delle coste. Ma poi ho dovuto effettivamente considerare che queste poco o nulla possono fare, in quanto non hanno mezzi sufficienti per poter perseguire queste persone che tolgono il pane alla povera gente.

Abbiamo modo anche di assistere ad altre continue infrazioni alle leggi della pesca, per esempio, quella delle pesche a strascico che vengono fatte fin sotto la costa distruggendo il novellame, e togliendo così una possibilità di vita a tanta altra povera gente che vive della pesca artigiana. Inoltre, spesso si verificano, appunto per la modernizzazione dei mezzi della pesca, delle interferenze di interessi tra alcuni tipi di pescatori ed altri. Intendo accennare alla lotta che si verifica tra i ciancioli e le lampare, per cui, con opportuni provvedimenti legislativi, bisognerebbe limitare le acque dei ciancioli ad una certa distanza dalla costa, in modo che le lampare, che hanno una potenza minore di illuminazione, possano avere per lo meno uno specchio d'acqua tale da poter anch'esse esercitare con tranquillità la loro pesca. Noi abbiamo osservato questo specialmente nella marina di Napoli, dove alcuni pescatori, quelli di Santa Lucia, per esempio, si sono organizzati e difendono il proprio mare tenacemente, non permettendo assolutamente l'avvicinarsi di altre barche, con potenza luminosa maggiore, ricorrendo anche alle autorità. Spesso in mare si sono verificati dei seri incidenti per questa rivalità.

È necessario pertanto che il Ministro prenda dei provvedimenti e stabilisca delle regole fisse, in modo che nulla si lasci all'arbitrio e alla facoltà delle singole Capitanerie di porto per poter stabilire dove e quando questi mezzi marittimi luminosi possono agire.

Ma un'altra cosa si è verificata a danno dei piccoli pescatori e soprattutto delle motobariche. Il Governo, per venire incontro alle necessità di questa gente di mare, ha fatto sì che essi avessero del carburante ad un prezzo ridotto a circa la metà. Ora, che cosa è avvenuto in pratica?

Ora, è avvenuto che molti i quali col mare niente hanno a che fare hanno acquistato una

barca a motore ed hanno ottenuto la benzina per poi rivenderla di contrabbando. Ciò ha provocato l'intensificarsi della sorveglianza sulla costa la quale però, per la limitatezza dei mezzi e per la vastità del nostro litorale non sempre è efficace. Il contrabbando quindi fiorisce.

Ora si è dato il caso che la finanza locale abbia avuto recentemente una idea geniale: per stroncare il contrabbando della benzina ha richiesto cioè al mercato ittico i fogli d'asta dei pescatori per individuare i nomi di quelli che in detti fogli non apparivano, mentre erano invece segnati come padroni di barca. Dopo di che ha elevato contravvenzioni contro di costoro per cifre che arrivano fino ai 5 milioni, presumendo che per alcuni anni vi sia stata una vendita del pesce per proprio conto, senza il tramite del mercato, in contravvenzione quindi tanto all'I.G.E. quanto alla imposta di consumo. Onorevole Ministro, con questo sistema in realtà si sono invece colpiti parecchi innocenti, pescatori reali. Nei mercati ittici infatti, ordinariamente l'affluenza del pescato viene improvvisamente, e spesso i fogli d'asta vengono intestati a nomi di paglia, cosicchè non vi appare il vero padrone della barca, cioè il pescatore che ha portato il suo prodotto al mercato e che, nonostante ciò viene colpito da una multa gravissima. Attualmente è in corso una causa in difesa di questi presunti contravventori.

Ora tutti questi problemi potrebbero risolversi una buona volta in modo molto semplice, ed anche con vantaggio dei pescatori. Se invece di dare la benzina, volta a volta a prezzo ridotto, questa fosse venduta a prezzo normale, salvo a versare la differenza a fine anno, si avrebbero due grandi vantaggi: anzitutto il contrabbando sarebbe stroncato, perchè la benzina non potrebbe essere rivenduta ed in secondo luogo il pescatore godrebbe dell'intero vantaggio della differenza di prezzo. Infatti anche quando, stretto da necessità il pescatore rivende la benzina attualmente non percepisce l'intero guadagno, che in gran parte è assorbito dall'incettatore. Invece il pescatore che ritirasse la benzina a prezzo normale avrebbe per intero la differenza del prezzo, e dovrebbe benedire il Governo e la legge che gli viene in aiuto. E con ciò si risolverebbe

anche l'angoscioso problema del triste inverno nel quale il pescatore non può andare a mare, perchè egli avrebbe accumulato con questa piccola economia una somma che gli permetterebbe di svernare abbastanza comodamente. Sono piccole previdenze per questa povera gente, piccole cose che risolverebbero comunque dei problemi gravissimi per alcune famiglie. Vi è ancora un'altra cosa che vorrei far notare e cioè una differenza, una sperequazione fortissima tra le Casse mutue dei marittimi.

Vi sono diverse Casse mutue dei marittimi; a differenza della Cassa I.N.A.M. unica per i lavoratori di tutta l'Italia. I marittimi hanno tre Casse mutue: una che funziona a Napoli ed altre due nell'alta Italia. I contributi per queste Casse mutue sono diversissimi. Quindi o si unificano queste Casse, istituendo un contributo unico, o per lo meno si ricorra ad un sistema di conguagli che possa equilibrare la spesa per tutti quanti, perchè non è giusto che alcuni siano trattati in una maniera ed altri in un'altra. Vorrei fare un'altra piccola osservazione per quanto si riferisce al demanio marittimo. Stiamo purtroppo osservando come, a poco a poco, viene tolta al popolo ogni possibilità di stare tranquillo in un pezzo di spiaggia per farsi liberamente un bagno. Si sono fatte concessioni a industriali, altre per militari, e purtroppo tutta quella gente che non ha la possibilità di fittare una cabina non può prendere economicamente un bagno. Purtroppo bisogna considerare le condizioni umili di questa povera gente e permettere che per lo meno fra tante concessioni e tanto spreco di denaro e lusso che si fa da persone che hanno vaste possibilità economiche non venga impedito ad una classe più bisognosa di potersi fare qualche bagno. Nelle nostre spiagge le parti più belle sono state assegnate in molti casi ad organismi militari e molte volte non è possibile neanche impiantare degli stabilimenti per estendere lo sviluppo economico di quelle contrade. Di fronte a questi piccoli problemi noi non possiamo però non compiacerci enormemente per quello che rappresenta il quadro generale del bilancio della nostra Marina mercantile. Il fatto di aver visto finalmente l'incremento della nostra marina fino al punto da superare la quantità di naviglio

che esisteva prima della guerra, il rammodernarsi graduale delle nostre navi, che fa effettivamente sperare che l'Italia riprenda quel posto che le compete nel mondo come potenza marittima, unitamente alla maggiore capacità produttiva dei nostri cantieri navali in continuo incremento anche per i provvedimenti del ministro Tambroni, ci rende sinceramente orgogliosi e ci lascia sperare che in questo campo possa effettivamente vedersi, anche per quello che rappresenta il rinnovo di tutto il naviglio mercantile, l'Italia al primo posto. È un cammino lungo, difficile che dobbiamo percorrere.

La stessa forma dell'Italia distesa nel mare ci invita alla conquista di questo mare; dal mare viene la ricchezza, dal mare viene quella ricchezza che effettivamente alcune categorie di lavoratori che vivono del mare tanto tristemente e miseramente, potrebbero anch'esse avere. Le leggi che vi sono non si possono far rispettare per mancanza di mezzi idonei dovuta alla deficienza dei fondi stanziati e per tale deficienza ho chiesto di parlare e prego l'onorevole Ministro di considerarne l'urgenza del reperimento nei limiti del possibile. (*Applausi dal centro*).

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

MONNI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dirò molto brevemente dei problemi che riguardano la Sardegna. Qui si suol dire che quando un parlamentare prospetta le necessità di una regione o di una zona si è occupato di problemi locali e la cronaca è molto breve; non se ne tiene quasi conto. Vorrei che questo non avvenisse, non per quello che debbo dire io, ma in linea generale. Quando taluno di noi prospetta i bisogni della sua terra, della zona che meglio conosce, tratta di un problema nazionale, tratta di interessi nazionali. Quando ora brevemente accennerò alle comunicazioni marittime tra la Sardegna e la costa tirrenica non intendo tanto lamentare una situazione che interessa l'Isola, ma intendo prospettare un problema che interessa tutta la nazione. Quindi non lamentazioni o geremiadi come quelle che in generale si attribuiscono a noi parlamen-

tari sardi, ma indicazioni e richieste perchè questo problema delle comunicazioni tra l'isola e il continente sia finalmente e adeguatamente risolto.

Onorevole Ministro, ella sa che perdurano le difficoltà ed i disagi di tali comunicazioni marittime. Noi siamo molto lontani, più lontani, direi, dal pensiero che non con la distanza. Vorrei che questo non avvenisse. Le navi che da poco tempo si sono costruite, la « Lazio », la « Sardegna », la « Calabria », la « Campania », la « Sicilia », che fanno servizio tra Civitavecchia ed Olbia, tra Civitavecchia e Cagliari, tra Napoli e Palermo, sono certo delle belle navi, ma non hanno risolto il problema, non sono ancora sufficienti a soddisfare le richieste e le esigenze. Sono navi in un certo qual modo lussuose, dove i viaggiatori trovano delle comodità. Ma troppi sono i viaggiatori da e per la Sardegna che non riescono a trovar posto. Proprio noi parlamentari, quotidianamente, siamo pregati da tanti viaggiatori di intervenire affinché questo posto l'abbiano. Ciò non soltanto nei periodi di punta, ma anche nella stagione avanzata, in autunno e d'inverno. È noto all'onorevole Ministro che durante l'estate, in periodi di ferie, in periodi anche di un certo movimento turistico niente affatto favorito da questa situazione, si verifica che per concessione speciale qualche volta alla settimana si aggiunge alla nave di servizio anche un'altra nave, ma questa è una concessione speciale, eccezionale, che dimostra appunto che i servizi non sono sufficienti. Il fatto stesso che per eccezione viaggino due navi anzichè una in determinati periodi sta a dimostrare che la soluzione non è stata raggiunta e che le esigenze non sono state soddisfatte. Ora lascio immaginare agli onorevoli colleghi che cosa significa viaggiare male quando il mare non è tranquillo. Il Tirreno di solito non è tranquillo, qualche volta per brevi periodi è calmo, ma più spesso è mosso ed agitato. Un viaggiatore che possa distendersi nella cabina in un letto può anche sopportare le otto ore di navigazione che ora sono necessarie, durante la notte, ma chi non ha avuto il letto non sta davvero molto bene ad attendere l'alba soffrendo il mal di mare. Chi viaggia come noi sardi sulla motonave tra Olbia e Civitavecchia vede il disagio che de-

vono sopportare molti viaggiatori. È mai possibile che i sardi, italiani come tutti gli altri, debbano ancora sopportare queste sofferenze? Accenno anche ai turisti che verrebbero volentieri in Sardegna se i servizi per la Sardegna fossero veramente assicurati. Molti turisti non ritornano più proprio per questa ragione, perchè non trovano posto nella nave, o perchè sono costretti a viaggiare passando la notte su una poltrona o una sedia, quando la trovano. Si è detto che studi sono stati avviati per risolvere definitivamente il problema, ma studi si son fatti da molto tempo. Uno studio particolare fu fatto dal senatore Corbellini prima ancora di essere Ministro, anzi proprio nel periodo di poco posteriore alla sua laurea, studio concernente proprio le comunicazioni colla Sardegna. Io gli sono grato di questa attenzione. Successivamente vi sono stati colloqui e scambi di vedute prima che esistesse la Regione. Ora che la Regione sarda è costituita in ente autonomo i colloqui si sono incrementati, ma è necessario che ad un certo punto gli studi arrivino ad una conclusione.

Di recente è stato annunciato che il problema delle navi traghetto per l'Isola era da considerarsi risolto, ed i sardi godettero di apprendere una notizia così importante perchè è noto che il trasporto delle merci da e per la Sardegna soffre ancora di difficoltà veramente gravi che pongono l'Isola e gli operatori dell'Isola in una situazione di inferiorità gravissima rispetto a tutti gli altri italiani. Basta accennare che un quintale di merce da spedire dalla Sardegna viene a costare il doppio o spesso più del doppio di quello che non costi da qualunque parte della Sicilia. Il trasporto di una automobile utilitaria che venga imbarcata a Civitavecchia per Olbia o viceversa, viene a costare circa 25.000 lire nonostante la tariffa sia stata di recente un tantino ribassata. Con 25.000 lire di benzina si possono percorrere 3.000 chilometri, girare mezza Italia. Ora chi è che ha interesse ad andare in Sardegna? Si allontanano anche quelle modeste correnti turistiche che avrebbero interesse a visitare l'Isola. Ma il peggio non è questo. Lo Stato spende in Sardegna attualmente soprattutto attraverso la Cassa per il Mezzogiorno delle somme rag-

guardevoli per migliorare la situazione economica dell'Isola: bonifiche, miglioramenti, industrie, miniere, ecc. Col sistema attuale dei trasporti, con le attuali tariffe dei trasporti è perfettamente inutile che lo Stato spenda perchè il beneficio viene perduto, perchè se i prodotti dell'Isola, di qualunque natura, non riescono ad arrivare ai mercati in quelle determinate condizioni, entro quel determinato tempo e con spesa non grave, le iniziative non si prenderanno o se si prenderanno risulteranno passive. Ecco perchè dicevo: non è questione di problema locale, è questione di problema nazionale; è interesse nazionale avvicinare economicamente l'Isola al Continente.

Non mi dilungo, onorevole Ministro. Penso basti averle rammentato il problema. Ho la speranza e la fiducia che i colloqui, gli studi, le conversazioni e le proposte vengano portati finalmente a conclusione. Attendo che ella mi dia una risposta consolante. (*Applausi dal centro*).

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

Deve ancora essere svolto l'ordine del giorno presentato dai senatori Lamberti e Monni. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, Segretaria:

« Il Senato, mentre si compiace che siano in corso studi e consultazioni per la definitiva soluzione del problema del collegamento della Sardegna col Continente, auspica una sollecita conclusione di tali studi ed il rapido passaggio alla fase della realizzazione, tenendo presenti i seguenti criteri:

1) che, a prescindere dagli aspetti economici, il problema del collegamento tra i cittadini italiani delle due sponde del Tirreno impegna il Parlamento e il Governo con assoluta precedenza su ogni altro problema di collegamento marittimo;

2) che l'indispensabile premessa per lo sviluppo economico della Sardegna è la possibilità di reciproco accesso delle materie prime e delle merci sui mercati isolani e continentali a parità di condizioni con quelle delle altre regioni d'Italia;

3) che si deve ricercare una soluzione basata su dati statistici aggiornati, che tengano conto del crescente sviluppo dei traffici ».

PRESIDENTE. Il senatore Lamberti ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

LAMBERTI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, io sono grato al collega e coregionale Monni, il quale, intervenendo nella discussione generale e richiamando l'attenzione del Senato sul problema dei collegamenti marittimi tra il Continente e la Sardegna a cui questo ordine del giorno si riferisce, mi dispensa sostanzialmente dall'illustrarne il significato e la portata. Facendo, in massima, riferimento a quello che egli con tanta proprietà e competenza ha detto poc'anzi, mi limito a richiamare l'attenzione dei colleghi su un vecchio impegno preso dal Governo in quest'Aula, che è implicitamente richiamato nel primo punto di questo ordine del giorno.

È stato detto più volte, signori senatori, che nel valutare l'importanza dei traffici marittimi non si deve tener conto soltanto dell'interesse economico (che è pur giusto che si tenga in considerazione), ma anche dei doveri, che su noi tutti incombono, di solidarietà civica e di equità verso tutti i cittadini della Repubblica. Sotto questo profilo il problema del collegamento tra la Sardegna e il continente italiano è il primo tra quanti se ne possono porre circa i traffici marittimi. Si capisce che giuridicamente, patriotticamente, sono altrettanto importanti i collegamenti tra il continente italiano e le altre sue Isole, ma hanno una portata quantitativamente minore. Non parlo della Sicilia, la quale è quasi direttamente legata al continente attraverso il suo breve stretto e per la quale i servizi marittimi veri e propri, quale quello Napoli-Palermo, hanno una funzione puramente sussidiaria. Intendo riferirmi alle altre minori Isole italiane per le quali è evidente che la Repubblica deve assumere un impegno altrettanto importante e moralmente valido come quello per le comunicazioni con la Sardegna. Ma rispetto a queste Isole minori, certo la Sardegna, per la sua estensione territoriale, per la massa dei suoi abitanti, si pone in una posizione di particolare preminenza. Questo è stato più volte riconosciuto e debbo

dire che tale riconoscimento non è stato soltanto verbale, ma ha avuto un qualche riflesso nella realtà dei fatti. Nel dopo-guerra abbiamo assistito ad una successione di sforzi considerevoli intesi a risolvere nella miglior maniera il problema del collegamento marittimo tra la Sardegna e il continente. Da prima sono state sostituite le vecchie navicelle che facevano il servizio Olbia-Civitavecchia, ripescate più o meno malconcie dal fondo dei mari dove la guerra le aveva sprofondate e riattate alla bell'e meglio; sono state sostituite con motonavi assai belle e dignitose anche se non abbastanza capaci per il traffico dei viaggiatori che si è di molto accresciuto dal 1938 ad oggi. In seguito, quando ci si è resi conto di questa insufficiente capienza delle nuove e dignitose unità, si è provveduto a metterne altre in cantiere, sia per potenziare la linea Civitavecchia-Olbia, sia per sviluppare i traffici diretti tra Civitavecchia e Cagliari, sia per istituire un servizio diretto trisettimanale tra Porto-Torres e Genova. Tutte cose assai belle. E si è fatto di più: in questi ultimi tempi si è posto mano, come ricordava il collega Monni, allo studio di un'altra soluzione non so se sostitutiva o integrativa di quelle in atto, si è posto mano allo studio della possibilità di istituire nella rotta Civitavecchia-Olbia un servizio di navitraghetto. Bene, sono lieto di riconoscere che questa priorità di importanza del collegamento marittimo tra la Sardegna e il continente abbia suscitato tutta una serie di provvedimenti pratici. Noi auspichiamo in questo ordine del giorno che gli studi siano rapidamente condotti a termine e che si passi quanto prima alla fase della realizzazione. Non credo sia assolutamente necessario soffermarsi sul secondo punto dell'ordine del giorno, perchè su questo ha parlato poc'anzi il collega Monni, proprio mettendo in evidenza come questo problema dei traffici, che è problema di apertura di mercati e di facilitazione di scambi, è alla base di ogni sforzo che si voglia fare per la resurrezione economica della Sardegna.

L'ultimo punto parla chiaramente da sè e si ispira all'esperienza degli sforzi fatti fin qui. Quando si sono impostate le nuove unità — cosa della quale ho dato poc'anzi lode al Governo — si è partiti da rilevazioni statistiche piuttosto invecchiate, che si riferivano

essenzialmente all'anteguerra, sicchè queste unità, una volta immesse in servizio, sono risultate insufficienti come capienza rispetto agli accresciuti bisogni dei traffici che si sono così largamente moltiplicati. È molto ovvio, e forse inutile, che si raccomandi che in questa nuova fase dello sviluppo dei traffici si tenga conto del crescente e consolante sviluppo delle comunicazioni marittime tra la Sardegna e il continente, crescente sviluppo che, mentre è sintomo certo di avviamento alla ripresa economica di una zona tipicamente depressa come è la Sardegna, è al tempo stesso l'espressione del rinsaldarsi quotidiano di quei vincoli di fraterna solidarietà tra gli italiani di questa e di quella sponda del Tirreno, che si sentono figli di una stessa Patria. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati altri tre ordini del giorno, i cui presentatori hanno rinunciato a svolgerli. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, Segretaria:

« Il Senato, in vista del rinnovo delle convenzioni con le società di navigazione di preminente interesse nazionale, in conformità dei voti espressi sia nel Convegno di Venezia, sia in quello recente di Bari, invita il Governo a tener conto delle tradizionali esigenze dei porti adriatici, sacrificati in questo dopo guerra di fronte a quelli del Tirreno, assicurando una adeguata ricostruzione di navi alle flotte della Società adriatica Lloyd Triestino, ripristinando le vecchie linee di navigazione che avevano i loro punti di partenza o di arrivo e che facevano scalo in tali porti e la graduale immatricolazione delle navi ricostruite o da ricostruire presso i vari compartimenti secondo la situazione esistente nell'anteguerra.

CROLLALANZA »;

« Il Senato, considerata la necessità di incrementare al massimo, da un lato, il traffico marittimo e, dall'altro, l'esercizio della pesca, la quale ha un'importanza fondamentale per l'economia nazionale, oltre che per l'alimentazione della popolazione; invita il Governo, anzitutto, a far toccare non soltanto i maggiori porti alle linee di navigazione, in specie del pe-

riolo nazionale e del Mediterraneo e, inoltre, a ripristinare il credito peschereccio, che verrebbe a risollevare le sorti dei benemeriti lavoratori del mare, che sono sparsi lungo tutto il vastissimo litorale della Patria.

BARBARO »;

« Il Senato, considerata la necessità di provvedimenti atti a determinare lo sviluppo industriale e ad incrementare il traffico del porto di Civitavecchia, sottolinea l'urgenza di:

favorire la costruzione di una zona industriale in Civitavecchia con facilitazioni di carattere doganale per la trasformazione di materie prime e l'eventuale lavorazione per conto di esportazione;

sistemare la darsena romana, ove sono ancora sommersi natanti ed opere costituite da macerie, per l'ormeggio e stazionamento di motopescherecci, cui fra breve non si avrebbe modo di assegnare altro posto per gli ormeggi;

sollecitare l'Ufficio centrale escavazioni per l'acceleramento dei lavori di scavo di fondali antistanti la banchina Traianea, ivi compreso l'ormeggio n. 10;

invita il Governo a predisporre:

a) l'attuazione rapida del provvedimento per l'elevazione alla prima classe dell'Ufficio dogana di Civitavecchia già annunciato dal Ministro delle finanze;

b) la ricostituzione dell'Azienda statale autonoma dei mezzi meccanici in vista di una riduzione delle tariffe di sollevamento meccanico, attualmente doppie di quelle di Ancona, La Spezia e Savona, e come presupposto per la soluzione del problema relativo alla costituzione del Consorzio autonomo del porto;

c) il completamento degli impianti ferroviari portuali con speciale riguardo alle banchine n. 9 e 10;

d) il prolungamento dell'antimurale e la costruzione di una darsena per petroli già allo studio della Direzione generale dei lavori portuali e del Ministero dei lavori pubblici.

ANGELILLI ».

PRESIDENTE. Ha ora facoltà di parlare l'onorevole relatore.

TARTUFOLI, *relatore*. Onorevole Presidente, io sono abituato a parlare anche ad Aula vuota, come qualche volta mi è capitato di trovarla gremita, però se facessero suonare i campanelli per avvisare i colleghi che si è alla conclusione della discussione, andrebbe forse meglio non per me che mi arrangio come che sia, ma per il rispetto alla materia e particolarmente a quel settore della pesca e dei pescatori che si è voluto, con questa relazione diffusa sull'argomento, onorare della nostra attenzione.

PRESIDENTE. Onorevole Tartufoli, l'Assemblea è sufficientemente numerosa, anche se l'Aula non si può dire affollata.

TARTUFOLI, *relatore*. Io rammento un episodio dei miei tempi giovanili, quando collaboravo o dirigevo giornali dell'Azione Cattolica. Molte volte capitava che scrivevo a me stesso con dei pseudonimi per poi replicare polemizzando utilmente. Ho richiamato questo episodio per dire che, data la misura e la natura degli interventi, per poter ampiamente ribadire determinati punti di vista ed esprimere particolari concetti, io dovrei arrivare a polemizzare con me stesso.

Comunque cercherò di arrangiarmi alla meglio, dato che mi è stato affidato il compito di replicare immediatamente agli interventi dei cortesi colleghi, che hanno voluto portare la loro attenzione sui problemi di questo bilancio e, in particolare, della pesca e dei pescatori, il che la mia relazione invocava.

Del resto, signor Presidente, tante volte si prende lo spunto anche dal nulla per cominciare ad introdursi su un problema sul quale praticamente preparazione non c'è stata, perchè i tempi emersi lo hanno impedito.

Debbo ancora una volta constatare che, cosa strana, io che sono l'interruttore qualche volta non certo gradito dei colleghi dell'estrema sinistra, trovo da quella parte sempre, nei miei interventi, sia come relatore di bilanci (io fui per il commercio con l'estero ed anche per la agricoltura), sia quando parlo sui vari argomenti, una cordialità di cui sono particolar-

mente grato, perchè significa che approfondire i problemi con obiettività, non aver paura di dire nero al nero e bianco al bianco, essere un po' spregiudicati, almeno nella forma, porta alla fin fine ad illustrare i problemi dopo averli approfonditi con serietà ed obiettività.

Ringrazio il senatore Ravagnan, profondo conoscitore dei problemi della pesca di cui si occupa da decenni, per gli accenni che ha avuto; accenni a moltissimi punti della mia relazione, concordando con essi. Sono grato anche all'incomparabile avversario che è il senatore Barbareschi sempre garbato anche nelle sue critiche, come sono grato agli amici della mia parte, senatore Artiaco che ha parlato sui particolari aspetti della zona di Napoli e di Salerno, e senatori Monni e Lamberti, che hanno ricordato i problemi dei traffici con la Sardegna, con quella passione alla loro isola italianissima che sempre stimola e avvince.

Ora io credo che il mio compito sia quello di ribadire alcuni punti della mia relazione proprio per non aver trovato dei dissensi in tutti questi vari interventi. Farò quindi una sintesi di ciò che ho scritto e di ciò di cui più si è parlato.

Anzitutto, in materia di servizi di linea, debbo dire di concordare con il senatore Crollanza e con quanto ha accennato il senatore Ravagnan; non altrettanto quindi posso dire per la tesi del senatore Barbareschi. Indubbiamente, nel riconsiderare le convenzioni dei servizi di linea, bisognerà rivedere l'equilibrio oggi venuto a mancare, fra complesso del loro svilupparsi nel Tirreno e quanto si è verificato per contro nell'Adriatico. È evidente che la sproporzione non nasce da un dispetto che si vuol fare all'Adriatico, ma è conseguenza della guerra, del sipario di ferro, di tanti fenomeni di natura politica e commerciale, per i quali i traffici hanno sofferto o sono cessati. Ora speriamo che essi possano riprendere man mano e gradualmente e rapidamente aumentare. Credo comunque che qualche correttivo potrà essere apportato, tanto più che la materia sta per essere riconsiderata: siamo ormai al 1956 ed al 31 dicembre di quell'anno le convenzioni esistenti scadranno. Bisognerà rivedere tutti i rapporti tra Stato e società esercenti i servizi di linea, e sarà una buona occasione per rivedere anche la misura degli interventi, la loro

natura più appropriata, le dislocazioni, la zona di azione e di sviluppo.

Analogamente a quanto si è affermato per le concessioni telefoniche, per le quali il Parlamento ha dichiarato di voler portare il proprio contributo nell'esame dei rapporti fra Stato e servizi, che interessano tanta parte dell'economia del Paese e per lunghi anni, così dovrà essere fatto anche in questa materia, anche per scaricare la responsabilità del Ministro competente e dare ad esso ogni contributo di direttiva e di consiglio appropriato. Il Parlamento senza preconcetti — mi pare che qui infatti non se ne siano manifestati — e senza partiti presi, desidera collaborare alla soluzione idonea di questi problemi così positivamente inseriti nella vita nazionale. Perchè quando si parla di traffici marittimi, di trasporto di merci e di viaggiatori, in una Nazione come l'Italia che giustamente il collega Barbareschi indicava nei suoi 7.000 chilometri di coste sul mare, è evidente che non si può non dare un giusto rilievo e un'importanza particolare a questi problemi. Quindi, onorevole Ministro, per quel che riguarda i problemi dei servizi marittimi su cui si sono soffermati i colleghi intervenuti, sono d'accordo con la opportunità di riconsiderare la condizione di equilibrio tra i vari mari, coi rispettivi porti e servizi.

Infatti, non è che il servizio determini il traffico, (siamo sempre al problema di chi sia nato prima: l'uovo o la gallina) ma indubbiamente mancando il traffico è inutile che creiamo i servizi; ma certamente, avere sufficienza di servizi, significa dare spinta man mano alla sufficienza di traffico. La cosa è collegata. Questo non significa tornare a posizioni già superate, perchè il voler portare ad esempio il volume dei traffici in alcuni porti a quello del tempo di un'Austria imperiale, è assurdo. Evidentemente quando l'Impero austriaco era in alto il porto di Trieste era il più fiorente. Oggi che l'Impero austriaco non c'è e che vi sono nazioni che fra l'altro hanno perduto il contatto con noi o scarsamente lo mantengono...

RAVAGNAN. Ma vi sono i suoi eredi.

TARTUFOLI, *relatore*. Ma questi eredi non la pensano come la pensava Francesco Giuseppe, anche se certe impostazioni di governo

possono rendere simili le figure di oggi a quelle di ieri. Quindi, caro Ravagnan, bisogna richiamarsi al senso della realtà, e non dobbiamo crearci delle illusioni. Possiamo affermare che lo spostamento è stato troppo drastico, che si è avuta una insufficienza di interventi, auspicando che rivedendosi la materia si faccia per i porti dell'Adriatico, di questo mare amarisimo per tutte le vicende della nostra storia recente e passata, quanto è possibile.

La continuità della politica marinara sottolineata nell'intervento del senatore Barbareschi, è un atto di omaggio al Ministro precedente, mio concittadino fra l'altro! Un autentico Piceno! Egli ha saputo dimostrare, traendone le conseguenze legislative del caso, che non si fa una politica marinara creando delle leggi che valgono relativamente al miliardo o ai miliardi stanziati nel bilancio di oggi o di ieri, ma guardando almeno a fasi poliennali, e la sua legge guarda in un decennio e determina automatici finanziamenti. La sicurezza di lavoro nei cantieri ne è una prova. Si è data tanta tranquillità a benemerite e numerose maestranze che avevano sofferto di momenti di ansia, ripetuti e prolungati, negli ultimi tempi quando, inariditesi le prime commesse, sembrava che tutto dovesse cessare. Gli sforzi del Governo per quanto riguarda la politica marinara ci hanno dato modo inoltre di provocare quel successo che è rappresentato dalle cifre che si possono riscontrare nella prima parte della mia relazione e che ci hanno permesso di metterci sul piano della competizione mondiale con colossi della siderurgia e della tecnica navale. Significa effettivamente l'esaltazione della capacità di lavoro dei nostri cantieri, della capacità tecnica e specializzata delle nostre maestranze.

Ed ecco perchè, facendo operare un po' la mia fantasia (c'è un film « Pane, amore e fantasia », e io che all'amore non posso pensar più, mi arrangio con la fantasia) ho messo l'incisione di due navi che — senza pensare a D'Annunzio — con la loro prora rappresentano quel tanto di necessario e sufficiente per farci sentire l'orgoglio della nostra gente e del nostro lavoro. Quindi benvenuta la legge. E puoi pensare, Ravagnan, come mi associ a te nel tuo auspicio e nella tua aspettazione; puoi intendere come sia d'accordo nello sperare che

si debba poter rivolgere al ministro Cassiani lo stesso elogio che rivolgiamo a Tambroni, anche per quel che riguarda la marina da pesca!

Bisogna perciò costruire nel tempo e per il tempo. Tu hai parlato di piccola pesca, amico Artiaco, hai parlato di quei poveri marinai che lottano ogni giorno disperatamente in ogni disagio e che per trovare il pesce debbono ricorrere a mine subacquee o a lampare insidiose, usando, se occorre, tutti i mezzi cioè di una pirateria della pesca, con l'evidente danno delle speci che si cancellano e dei fondali che vengono straziati. Pensando a tutta questa realtà di piccola gente quale è la soluzione? Dobbiamo farli morire di fame? No, dobbiamo forzarli alla cooperazione peschereccia, alla caratura di pesca, in modo che i battelli vadano motorizzandosi e gli scafi passino dal tonnellaggio di adesso a quello del motopeschereccio di trenta, quaranta tonnellate, con motori Diesel di 100-200 cavalli, concentrando su di essi lo sforzo di più unità di lavoro e di capitali. Il pesce bisogna andare a cercarlo dove è rimasto. A forza di grattare i fondali e le foci dei fiumi e torrentelli del nostro Paese, con reti a sbrascie e a rabbi ecc. lungo il mare costiero non rimane più nemmeno il fondo coi suoi pascoli e la sua vita. Quindi la esigenza di una politica marinara verso i pescatori e la pesca.

Onorevole Cassiani, parlerò anche della Jugoslavia. Il dover mendicare ad una Nazione soltanto, non voglio dire nemica ma insomma non entusiasta dell'amicizia che ci siamo scambiati di recente, la possibilità di far vivere i nostri pescatori poichè i suoi fondali offrono delle possibilità che i nostri non hanno più, dà una spiacevole impressione; ma penso che essa possa essere evitata o attenuata quando potessimo dotare i nostri battelli da pesca, anche semplici pescherecci di 30-40-50 tonnellate, di idonei mezzi di ricerca per individuare i branchi che si muovono, per individuare attraverso scandagli di profondità dove sono fondali migliori in altre zone ed altri mari. E che questo sia!

Sono pienamente d'accordo sul fatto che bisogna finirla con questa buffonata (mi dispiace ma la parola è appropriatissima) di tener distinti i servizi tecnici da servizi funzionali della

pesca; bisogna riunirli perchè l'una cosa è integrazione dell'altra. Questo l'abbiamo tante volte detto e siamo tutti d'accordo: personale ce n'è, non si tratta che di trasferirlo ad altro Ministero e non c'è nemmeno la preoccupazione di esigenza di nuovi fondi perchè si tratta solamente di organizzare meglio le cose e superare quella che può essere l'ambizione di una qualche tradizione ministeriale che andrebbe a cessare da una parte per ricostituirsi dall'altra. Si dice infatti: « ma questo servizio l'ho avuto sempre io e lo voglio avere io ». Mi sembrano i ragazzini che stanno a litigare giuocando sul tuo e sul mio. L'interesse del Paese esige l'unificazione, il Parlamento l'ha proclamata solennemente un'infinità di volte, bisogna dunque che ci si decida. Allora potranno affrontarsi più decisamente i problemi di fondo, perchè non basta dare denari se non esiste la fantasia per utilizzarli utilmente; naturalmente parlo della fantasia di chi è preparato ad essere fantasioso e costruttivo in questo campo. Invoco quindi fervidamente che tutto ciò si faccia perchè attraverso questa politica peschereccia a lunga distanza potremo davvero realizzare quello che hanno realizzato altre marine che mandano lontano i loro battelli da pesca a scafo di legno, perchè i nostri cantieri più modesti non hanno attrezzatura per fare scafi di ferro. Comunque abbiamo testimoniato anche in questo campo di saper fare. Prima della guerra avevamo sei società oltre la « Genepesca » ed avevamo dimostrato che i pesci che non abbiamo nei nostri mari e magari e perfino anche le balene, potevamo andarcene a cercare per nostro conto. Oggi è restata soltanto la « Genepesca » che ha cinque motonavi, con le quali ha esercitato con successo la pesca atlantica, la pesca nei mari lontani, e che ha portato tanto beneficio all'economia nazionale. È assurdo che una nazione come la nostra dove il consumo *pro capite* è, relativamente a tutti i paesi del mondo, uno dei minori...

MERLIN ANGELINA. Bisogna insegnare a mangiare il pesce.

TARTUFOLI, *relatore*. ...debba avere un consumo di prodotto ittico di 36 miliardi prodotti da noi, e di 24 miliardi importati dal-

l'estero. È un assurdo economico. Abbiamo un settore che ha margine di produzione ed ha assurdo economico. Abbiamo un settore che ha margine di produzione ed ha sicurezza di consumo, nel quale quindi non si pone la domanda che in altri settori si fa: produrre sì, ma poi si vende? Abbiamo possibilità di produrre da noi stessi 1 60 miliardi di prodotti ittici che ci occorrono, mentre ora ne importiamo una buona parte. Sono quindi nettamente contrario alla politica doganale che in questo campo viene esercitata con tariffe e sistemi determinati. Quello che dico qui l'ho detto in Commissione doganale, di cui faccio parte, Commissione che ha carattere però consultivo. Mentre sono per la liberalizzazione anche integrale quando sia per tutti e da tutti esercitata; poichè questo oggi non avviene nella stessa misura da parte di tutti, sono perplesso che si possa continuare nello stesso senso e a lungo. Bisogna che i settori più appenati, dove c'è margine per noi siano aiutati. I nostri pescatori soffrono di queste importazioni, ovviamente e tanto più per i tempi delle importazioni del tutto a discrezione altrui. Capita che in coincidenza con festività che comportano determinate impostazioni alimentari e con periodi come, ad esempio, la quaresima, i prezzi del pescato, data la richiesta del consumo tenderebbero ad essere più difesi anche alla produzione, ma si verifica allora che nei momenti di punta del consumo si concentrano le maggiori importazioni con le conseguenze economiche del caso, dato che la tecnica del freddo moderna molto serve a rendere difficile al consumatore comune di distinguere fra pesce fresco e pesce conservato. E senza parlare del salto dei prezzi tra ciò che riscuote il pescatore e quello che pagano i consumatori in un grande o piccolo centro arretrato dal mare. Una sogliola che effettivamente sia fresca, viene pagata tre volte più di quella che sarà stata pagata sul mercato, ad esempio, di San Benedetto del Tronto. (*Interruzione del senatore Cadorna*). Bisogna vedere però anche a Cervia cosa realizza il pescatore su quel mercato ed il prezzo che paga lei colà, onorevole amico Cadorna! Ed è per questo che parlerò dei mercati ittici in modo particolare.

Quindi, problema dell'ammodernamento della nostra marina da pesca, incominciando dalla

più piccola, tenendo presente l'individualismo eccessivo del pescatore. In molti casi non si tratta nemmeno di un artigianato nel senso normale, perchè nella piccola pesca arriviamo alla frantumazione di qualsiasi nucleo, all'isolamento, all'individuo. Sembra strano, ma il marinaio preferisce andare solo con la sua barchetta, nonostante il rischio, e correre da un capo all'altro del suo peschereccio, lavorando in condizioni addirittura penose, piuttosto che mettere su una barca più grossa, magari con motore, che consenta una pesca maggiore, unendo le sue risorse e i suoi sforzi a quelli d'altri. È una popolazione da educare, è un sistema da creare. Mi ricordo dei primissimi tempi a San Benedetto del Tronto (dove ho vissuto e dove mi son preso a scapaccioni coi marinaretti che oggi ritrovo marinai anziani e magari anche armatori di pescherecci, perchè anche loro si sono evoluti) quello che avvenne quando si trattò di organizzare collettivamente la pesca o di spostare l'orientamento delle loro attività tradizionali. Ricordo un vecchio sacerdote, Don Sciocchetti, nome conosciuto da tutti coloro che si sono occupati di pesca, che tentò allora la motorizzazione. Poveretto, fece fallimento lui e tutti coloro che ebbero fede nelle sue iniziative generose, perchè la sua idea ebbe feroci contrasti. Bisogna anche dire che i motori non erano della potenza odierna ed i costi erano elevati, ma l'idea del sacerdote trovò una resistenza passiva e attiva nella maggioranza dei pescatori. E ci vollero decenni di attesa per spuntarla finalmente ed oggi a San Benedetto del Tronto abbiamo 150 pescherecci motorizzati sulla media da 40-50 tonnellate, con motori Diesel da 100-120 cavalli; abbiamo cioè un armamento peschereccio degno di essere apprezzato, lodato e di essere portato ad esempio, sì che può essere additato alla vostra ammirazione. Anche perchè il marinaio di queste zone, è un marinaio di capacità indiscusse e riconosciute, tanto è vero che se ce n'è qualcuno per avventura libero, viene ricercato da altre marinerie anche straniere tanta è la sua capacità, la sua tenacia e il coraggio di fronte al rischio.

Toccato anche questo problema, passiamo alla questione dei mercati ittici. Onorevole Ministro, qui l'Unione delle Camere di commercio ha fatto un lavoro molto prezioso e pregiato. Non siamo nel campo delle organizzazio-

ni sindacali, non vi sono partiti o fazioni, vi è soltanto la tecnica, la capacità dell'indagine, la conoscenza dei problemi sotto il profilo statistico ed economico. Questi organismi hanno studiato e lavorato sul serio, ed è per questo che ho voluto riportare nella mia relazione le conclusioni a cui è pervenuto l'incaricato delle Camere di commercio sul problema dei mercati ittici per dare la possibilità di riflettervi. Onorevole Ministro, il vostro predecessore aveva giustamente e lodevolmente creato una Commissione, questa Commissione ha fatto molti studi ed ha presentato delle relazioni, però siamo al punto di prima. Ed invece bisogna finirla una buona volta. Se vi sono da rivedere delle leggi intese a disciplinare questo settore, che siano rivedute, se c'è da riorganizzare, riorganizziamo, se c'è da educare gli uomini, educiamoli; ma se non affrontiamo radicalmente il problema del sistema dei mercati ittici, sia là dove si produce e si raccoglie, sia là dove si vende e si smercia, e non si affrontano i problemi dei mezzi intermedi, come trasporto, i frigoriferi, la conservazione ecc., non potremo fare una politica peschereccia a lungo e largo raggio. Ma ci sono due problemi in materia di pesca che io voglio particolarmente sottolineare. Uno sembra piccolino, e mi dolgo non sia stato rilevato dai colleghi nonostante che la mia relazione l'abbia affrontato decisamente. Intendo alludere per l'ennesima volta, perchè ne sto parlando dal 1948 in questa Aula, al problema dell'indegno trattamento che è stato usato a quei pescatori che consegnarono il proprio strumento di lavoro allo Stato perchè se ne servisse come arma di guerra, e se lo sono visto indennizzare nel 1952 con i valori monetari del 1943. Il ministro Cassiani, ed io l'ho chiamato in causa come teste della questione nella stessa relazione, sa perfettamente che quando si è discusso al Senato il testo della legge sui danni di guerra, adii a lui quale Sottosegretario ai danni di guerra e con lui era presente l'avvocato Fracapane che, capo del suo ufficio legislativo, aveva studiato sotto il profilo tecnico la legge stessa. Domandai allora se fra le categorie previste all'articolo 2 avessero inteso includere anche il settore dei pescherecci requisiti e distrutti. Mi fu risposto no, ed io fui tranquillo, perchè non esistevano dunque esclusioni per questo settore. Insomma

la situazione è questa. Ho dato, ad esempio, all'amico Cornaggia il mio peschereccio in affitto, egli lo usa e un bel giorno glielo buttano a fondo, nel 1943. C'è una legge del 1955 la quale stabilisce che in tal caso l'indennizzo deve essere determinato sulla base dei valori al momento del sinistro. Tutto sarebbe andato benone se nel 1945 avessimo pagato, ma invece abbiamo pagato nel 1950, nel 1951 e nel 1952. Che razza di danaro abbiamo dato? Un peschereccio del valore di un milione e mezzo nel 1943, è costato alla ricostruzione anche 15 milioni! Si deve porre un rimedio? È evidente se non si vuole compiere una grave ingiustizia. Si era pensato di provvedere con la legge sui danni di guerra, e cioè si era detto: facciamo il conteggio sulla base dei danni di guerra, stabiliamo il contributo di ricostruzione con le sue formule, deduciamo l'indennizzo di perdita già corrisposto, e versiamo ad integrazione i tre, quattro, cinque milioni di integrazione del caso. Sembrava che tutto fosse una buona volta regolato. Ma il Sottosegretario Cassiani, in una crisi ministeriale, viene... promosso e diventa giustamente Ministro. Lo sostituisce un sardo e si sa che i sardi sono tenaci nelle loro convinzioni; ma non siamo riusciti più a metterci d'accordo perchè egli nega quel che sembrava fosse vero prima. Che si deve fare? La guerra ad un Ministero? (*ilarità*). Non è possibile. Abbiamo allora cercato un'altra soluzione, caldeggiata particolarmente dall'amico Mott, che da buon montanaro deciso anche lui, ha trovato la forma e ha detto al Tesoro: se non possiamo risolvere il problema attraverso i danni di guerra, dato che l'onere delle assicurazioni dei nuovi natanti è sensibile e gravoso (fatte nell'interesse dell'I.M.I., che ha concesso il prestito a questi pescatori) facciamo pagare allo Stato l'onere dell'assicurazione, che si aggira appunto dalle 500 alle 800 mila lire in ragione d'anno e a seconda del tonnellaggio. Sembrava che tutto andasse bene tanto che ho ricevuto una lettera ufficiosa che mi sono affrettato a comunicare ai pescatori. Dopo un mese niente più vero, perchè la Corte dei conti « pianta grane » e non vuole accettare la formula. Adesso si sta studiando — e credo che la Corte dei conti non c'entri — di fare in modo che l'I.M.I., che nei suoi poteri discrezionali di Istituto credi-

tizio può prestare denaro anche all'1 per cento, se vuole, riduca il tasso previsto dalle leggi di intervento dalla attuale misura che è, mi pare, del 4,50 per cento, all'1 per cento, per fare giustizia nei confronti di questi pescatori. E in tal senso attendiamo che si concluda al più presto. Volete altrimenti che vi presentiamo un apposito disegno di legge? Lo faremo nella speranza che in tal caso troveremo il sussidio di tutto il Parlamento, concorde nel rendere giustizia a questo settore che non è stato trattato convenientemente.

CARELLI. Basterebbe lo sconto diretto con la Banca d'Italia.

TARTUFOLI, *relatore*. Su questo punto allora il ministro Cassiani, che fu tanto sensibile da Sottosegretario ai danni di guerra a comprendere queste cose, non può aver disimparato una volta promosso Ministro, anzi deve saperne più di prima, e quindi deve darci il modo di risolvere con il suo aiuto, con il suo intervento, con il suo appoggio, questo particolare problema. Io sarò paziente ancora per qualche mese poi mi metterò a fare quello che ho fatto altre volte, e cioè a seccare dalla mattina alla sera, beninteso con tutti i modi degni e doverosi nei confronti di uomini in una sfera di azione superiore alla nostra. Mi pare così di essermi sufficientemente spiegato anche a questo riguardo.

Voglio tornare, a questo punto, a riprendere il tema dei servizi di linea e della posizione in essi delle società di preminente interesse nazionale.

È stata particolarmente interessante, per l'ennesima volta, la disquisizione solita circa l'intervento statale; il 45 per cento del rapporto anteguerra che aveva la Finmare nei confronti dell'armamento privato, rispetto al 15 per cento che ha oggi. D'accordo, c'è uno stridente contrasto, c'è una attenuazione di quello che sembrerebbe dalla parte vostra, legittimo auspicare quanto meno per mantenere le posizioni che c'erano prima e non vederle peggiorate. Ma vediamo di essere obiettivi. Noi ci siamo trovati in una situazione tale che non si poteva attendere che il nostro bilancio statale divenisse quello che è oggi per affrontare certi problemi, perchè ai tempi in cui era Mi-

nistro delle finanze l'onorevole Scoccimarro, rammento che la provincia di Milano — io ero membro della Camera di commercio e le Camere di commercio applicano il loro contributo sull'imponibile di ricchezza mobile B e C/2 — aveva in quel momento i volumi di accertamento appena ad 8 miliardi; e sapete quanti erano stati nel 1952? Erano stati 3.400.000.000, il che significa che i signori produttori, sia pure in un periodo di crisi, erano riusciti ad involarsi nei confronti del fisco. Allora tutto era in relazione; ed il bilancio dello Stato era quello che era. Mi pare che noi avevamo un bilancio annuale di entrate non superiore ai 450 miliardi, per cui certe cose allora non si potevano fare. Il ragionamento allora da considerare è questo: che noi abbiamo dovuto accettare ad esempio, l'offerta delle navi « Liberty », navi pronte e non da mettere in cantiere, poichè dovevamo mangiare tutti i giorni; e voi sapete quale è stata la tragedia del C.L.N. Alta Italia (ne ho fatto parte anch'io). Ci si è trovati a Genova, Torino, Milano con appena 6 ore di scorta di farina presso i mugnai, mentre la folla si accingeva a scendere in piazza a dimostrare perchè il pane sarebbe mancato. Bisognava allora ricorrere a tutti i mezzi per trasportare il grano che ci era necessario e che eravamo riusciti a stento a procurarci. Per inciso, sapete cosa è stato risposto alla prima missione La Malfa andato a Mosca per trattare i rapporti con la Russia, ad una petizione che era stata formulata sulla questione dei prigionieri? È stato risposto che nel 1945-46 erano morti di fame in Russia milioni di russi, e che di essi, come ovvio, avranno fatto parte i nostri prigionieri. Problema aspro nell'impostazione, ma comunque espressione viva di una tragica realtà. Allora il nostro grano bisognava che venisse, come è venuto, dall'America, dall'Argentina, e ne occorreva dell'altro. Chi aveva i mezzi per realizzare prontamente il naviglio necessario ad effettuare questo trasporto? L'industria privata è intervenuta, ha accaparrato quelle « Liberty », ha fatto anche dei buoni affari: meglio così se no saremmo morti di fame. Qualche centinaia di migliaia di italiani, se non proprio milioni, sarebbero certamente morti per mancanza di alimenti. Tante cose che oggi si vedono sotto un profilo debbono

essere riportate a quei momenti, se vogliamo essere obiettivi.

In Italia esiste dunque una economia non statizzata, non collettivizzata, e finchè esiste bisogna desiderare che si moltiplichino anche la iniziativa privata; perchè le iniziative private danno lavoro, fanno circolare risparmio e aumentano il benessere. Preferite che i soldi italiani vadano all'estero? Che restino dunque nel nostro Paese, anche se vanno a finire nelle navi e se danno dei buoni profitti agli armatori.

E veniamo al problema della pesca adriatica. Signor Ministro, molto di ciò che è stato detto è esatto. Io tratto questo argomento ormai da tempo, e mi trovai a fianco del compianto Bastianetto quando fu sottoposto al fuoco di fila di tutti gli attacchi. Voglio rivendicare alla memoria di questo valoroso combattente (che generosamente offrì la sua vita per i mutilati, quando venne a parlare qui in Senato per essi — in condizioni di salute peggiorate — ciò che provocò la sua morte perchè il sangue fluì nei polmoni dove si trovavano ancora delle pallottole insidiose) il primo trattato di pesca con la Jugoslavia che è dovuto alla sua intelligenza e alla sua abilità di negoziatore. L'errore fu da parte del Tesoro che si irrigidì sulla negativa, ed anche da parte degli armatori che si rifiutarono di pagare un modesto contributo al pedaggio concordato. Fra questi armatori non c'erano i pescatori di Chioggia, onorevole Merlin, ma anche gente con fior di quattrini che avrebbero ben potuto sborsare le loro quote.

Abbiamo lasciato cadere questo trattato e ci troviamo ora se non con nulla in mano, certo con ben poco. Tutti furono concordi sulla necessità che il trattato di pesca dovesse essere negoziato contemporaneamente agli accordi commerciali, perchè evidentemente se io voglio la roba tua è necessario che la paghi. Se soldi non se ne vogliono dare è necessario una contropartita di natura diversa. Ma noi siamo stati gli ingenui che siamo sempre: quando si è fatto l'accordo commerciale con la Jugoslavia si è previsto che la concessione a) la concessione b) e le concessione c) negli accordi commerciali, sarebbero stati la contropartita anticipata all'accordo di pesca che avrebbe dovuto essere stato stipulato entro tre mesi. Sono passati ben più di tre mesi e non si è fatto nulla! Ma abbiamo sofferto tanto tempo e

possiamo continuare ancora un po'; ma è necessario che la contropartita sia riconosciuta valida e che non si vada oltre i limiti ragionevoli di ritardo.

Ci sono lettere dei Presidenti delle due Commissioni che si sono dati lealmente atto di questa impostazione. Vediamo allora di farci valere in una situazione come questa! Vogliamo subire che si rinneghi il risultato di una libera contrattazione assunta in lealtà reciproca? Questo è il problema che io pongo, perchè ella onorevole ministro Cassiani, lo prenda a cuore anche se è di competenza del Ministero del commercio con l'estero o di quello degli esteri. Lei è il papà di questa gente, e da buon papà strilli, come strillo io in questo momento. (*ilarità*). Si faccia sentire dai suoi colleghi su questo problema penoso, logorante e tragico, perchè per esso fu sparso anche sangue di pescatori. E non voglio entrare in polemiche particolari per non immiserire il problema.

I membri delle organizzazioni pescherecce e delle categorie interessate sono stati interpellati. Io in ogni modo ho preso la mia vendetta, perchè ho detto ai miei amici di San Benedetto, democristiani e comunisti; preparatevi il vostro appunto che io provvederò a stampare nella mia relazione, perchè resti come mio documento da affidare alla sensibilità del Governo e alla conoscenza che dovessi portare sul problema.

Onorevole Ministro, proprio per questa esigenza di dover risolvere problemi che interferiscono col suo Ministero e con altri Ministeri, le formulo una precisa richiesta (che per altro ho stampato nella mia relazione, perchè sia documento di richiesta ufficiale, e credo che l'Assemblea sarà concorde con me) di costituire se occorre anche una commissione interministeriale alla quale partecipino tutti i Ministeri che devono risolvere problemi comuni a questo settore: vi sono infatti problemi previdenziali che investono il Ministero del lavoro; così come problemi che riguardano il lavoro; vi sono problemi che riguardano l'unificazione e quindi il Ministero dell'agricoltura; problemi che riguardano questioni fiscali e quindi il Ministero delle finanze; problemi di commercio con l'estero che riguardano il Ministero degli esteri e così via.

È necessario che dei funzionari idonei, qualificati, si mettano al lavoro per studiare questi problemi. Non si vada avanti col solito sistema delle lettere, perchè quando si sarà scritta una lettera si riceverà una risposta dopo mesi e sempre interlocutoria; e così passerebbero gli anni. Ci si lamenterà, si protesterà ancora senza ottenere niente di buono, mentre ogni questione urge ed assilla.

Ed occorre vagliare invece soluzioni; occorre risolvere situazioni penose; si impone mettersi in condizioni di poter fare conclusivamente e al più presto possibile quella inquadatura organica di disposizioni e di leggi con provvedimenti organici di valore e funzionalità poliennale, conseguendo anche nel settore peschereccio benefici e progresso permanenti.

Concludendo: un ringraziamento sentito vada ai vari colleghi intervenuti nella discussione del bilancio; a coloro che man mano più numerosi mi hanno ascoltato con atteggiamento ripetuto di consenso e di adesione; e un pensiero augurale alle prore robuste e coraggiose che della nostra marina debbano risaltare, sempre più numerose, per le vie del mondo a portare il segno della nostra civiltà ed il nostro credo umano e cristiano in mezzo alle popolazioni di ogni gente. (*Vivissimi generali applausi. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta, nella quale replicherà l'onorevole Ministro.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per sapere quando finalmente sarà firmato il decreto per il contributo accordato al comune di Cerro Maggiore (Milano) per le scuole della frazione di Riozzo. (La frazione di Riozzo è più popolata dello stesso Comune capoluogo, e non ha scuola. I piccini debbono recarsi alle scuole di Melegnano, percor-

rendo più di due chilometri di strada pericolosissima, sorpassando anche un passaggio a livello) (1501).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per conoscere se e quando sarà definita la pratica di pensione di Malagutti Artemio, padre del caduto Lindo, classe 1914, disperso in Russia. La pratica è stata trasmessa al Ministero in data 20 dicembre 1953 dal comune di Borgoforte, col n. 1674 di protocollo (1502).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per conoscere se e quando sarà definita la pratica di pensione di guerra di Battisti Giovanni fu Luigi, per la morte del figlio Dino, classe 1915, avvenuta a Cefalonia. La domanda è stata inoltrata dal comune di Villa Poma, fin dal 28 dicembre 1946 (1503).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per conoscere se e quando sarà definita la pratica di pensione di guerra di Venuti Pietro, fu Sabato, residente a Stella Cilento (Salerno) posizione numero 1350851 (1504).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere se risponde a verità che nelle zone minerarie della provincia di Grosseto le Ferrovie dello Stato non mettono a disposizione il quantitativo dei carri a sponde alte, che viene richiesto dalle società e ditte interessate, tanto che, di fronte a una richiesta giornaliera di oltre duecento carri, ne verrebbero forniti un numero del tutto inadeguato. Questa carenza, oltre che sottrarre traffico all'azienda ferroviaria (che ne ha tanto bisogno) minaccia di far sospendere o rallentare la estrazione del minerale, col pericolo di licenziamento per una parte delle maestranze. Si ritiene necessario, perciò, un pronto intervento che faccia cessare il grave inconveniente (1505).

MASSINI.

Al Ministro dell'interno, per conoscere in quali circostanze e per quali obiettive ragioni è stato sciolto il Consiglio di Amministrazione dell'ospedale di Bologna, provvedimento che ha provocato il giudizio severamente negativo della pubblica opinione cittadina, di Enti e di uomini in condizioni di valutare l'opera dell'amministrazione disciolta (1506).

MANCINELLI.

Al Ministro degli affari esteri, circa le sue valutazioni e i suoi propositi in materia di combattenti italiani dispersi in Russia dopo i contatti di Ginevra tra il Ministro Molotov e il nostro delegato eccellenza Magistrati, che hanno trovato purtroppo nelle successive drastiche affermazioni del Ministro Kruscev, tratte dalla Pravda e riportate dalla stampa italiana (vedi ad esempio il Tempo del 13 settembre) desolanti sviluppi negativi.

Tali sviluppi, peraltro, vanno necessariamente acclarati, specie perchè se si parla di « soldati dispersi che sono tutti sepolti in terra russa » si dovrebbe per lo meno avere il diritto di conoscere dove le salme furono tumulate, e quindi quali sono i cimiteri che accolsero le spoglie delle nostre perdute creature.

La umanità che guida e suggerisce ogni popolo civile, e il sentimento della cristiana pietà che è la ricchezza spirituale del nostro, debbono imporre chiaramente che non cessi ogni tentativo in atto, e non manchi nel nostro Governo la fiera difesa di elementari principi che anche di recente hanno costituito l'imperativo categorico e pregiudiziale di nazioni che, sia pure con maggiore ampiezza, soffrirono del nostro stesso tormento (1507).

TARTUFOLI.

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, venerdì 30 settembre, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio

finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (1136) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (1139) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Disposizioni in materia di investimenti di capitali esteri in Italia (1006).

2. CARON ed altri. — Istituzione di una Commissione italiana per la energia nucleare e conglobamento in essa del Comitato nazionale per le ricerche nucleari (464).

3. Assetto della gestione cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato (51).

4. Acquisti all'estero per conto dello Stato di materie prime, prodotti alimentari ed altri prodotti essenziali (52).

5. Tutela delle denominazioni di origine o provenienza dei vini (166).

6. Composizione degli organi direttivi centrali e periferici dell'Opera nazionale maternità e infanzia (322).

7. Corresponsione di una indennità di carica agli amministratori comunali e provinciali e rimborso di spese agli amministratori provinciali (100).

8. Norme per la ricerca e la coltivazione dei giacimenti minerari di vapori e gas utilizzabili per la produzione di energia elettrica (375).

9. Soppressione e messa in liquidazione di enti di diritto pubblico e di altri enti sotto qualsiasi forma costituiti, soggetti a vigilanza dello Stato e comunque interessanti la finanza statale (319).

10. Disposizioni sulla produzione ed il commercio delle sostanze medicinali e dei presidi medico-chirurgici (324).

11. Determinazione delle misure dei contributi per la integrazione dei guadagni agli operai dell'industria, nonchè per gli assegni familiari e per le assicurazioni sociali obbligatorie (895).

12. ANGELILLI ed altri. — Rivalutazione delle pensioni di guerra dirette (377).

13. ROVEDA ed altri. — Riorganizzazione delle aziende siderurgiche e meccaniche dell'I.R.I., del F.I.M. e del Demanio (238-Urgenza).

14. Deputato MORO. — Proroga fino al 75° anno dei limiti di età per i professori universitari perseguitati per motivi politici e decorrenza dal 75° anno del quinquennio della posizione di fuori ruolo per i professori universitari perseguitati per ragioni razziali o politiche (142) (*Approvato dalla VI Commissione permanente della Camera dei deputati*).

15. CAPORALI e DE BOSIO. — Costituzione di un Ministero della sanità pubblica (67).

16. TERRACINI ed altri. — Pubblicazione integrale delle liste cosiddette dell'O.V.R.A. (810-Urgenza).

17. SALARI. — Modifica dell'articolo 582 del Codice penale, concernente la lesione personale (606).

18. SALARI. — Modifiche all'articolo 151 del Codice civile, sulle cause di separazione personale (607).

19. SALARI. — Modifiche all'articolo 559 e seguenti del Codice penale, concernenti delitti contro il matrimonio (608).

20. STURZO. — Modifica agli articoli 2 e 3 della legge 11 marzo 1953, n. 87, riguardo

le nomine elettive a giudici della Corte costituzionale (82).

21. LONGONI. — Estensione delle garanzie per mutui (32).

22. GALLETTO ed altri. — Divieto dei concorsi di bellezza (661).

23. Deputato ALESSANDRINI. — Norme sulla classifica delle strade statali (1043) (*Approvato dalla VII Commissione permanente della Camera dei deputati*).

24. MORO. — Concessione di pensione straordinaria alla vedova dell'ingegnere navale Attilio Bisio (561).

25. GIARDINA. — Concessione di una pensione straordinaria allo scultore Carlo Fontana (861).

26. Deputati VIVIANI Luciana ed altri. — Concessione di una pensione straordinaria al signor Formisano Raffaele fu Pasquale (802) (*Approvato dalla IV Commissione permanente della Camera dei deputati*).

27. LEPORE. — Norme integrative dell'articolo 13 della legge 5 giugno 1951, numero 376 (126).

Deputati GASPARI ed altri. — Norme integrative dell'articolo 13 della legge 5 giugno 1951, n. 376 (707) (*Approvato dalla I Commissione permanente della Camera dei deputati*).

IV. 2° Elenco di petizioni (Doc. LXXXV).

La seduta è tolta alle ore 19,45.

Dott. MARIO ISGRÒ

Direttore dell'Ufficio Resoconti.