LVIII SEDUTA

VENERDÌ 30 OTTOBRE 1953

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente **MERZAGORA**

INDI

del Vice Presidente **MOLÈ**

INDICE

Disegno di legge (Presentazione):

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile* . . . . . *Pag.* 2184
VACCARO 2184
BOLOGNESI 2184

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (146) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione):

LAURO 2157
LAMBERTI 2164
FLECCHIA 2166
ARTIACO 2173
RAVAGNAN 2175
BARBARESCHI 2179

La seduta è aperta alle ore 9,30.

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

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 » (146) (*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 1953 al 30 giugno 1954 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

LAURO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, avrei preferito di non parlare sul bilancio della Marina mercantile per evitare che, essendo io armatore, le mie parole potessero essere da qualcuno erroneamente interpretate come volontà di difendere interessi di categoria o, peggio ancora, situazioni personali. Viceversa ho ritenuto doveroso intervenire appunto per la mia lunga esperienza e per la specifica competenza che credo di avere dei problemi che

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

qui si trattano. Sono stato sempre strenuo fautore dell'ingresso dei tecnici in Parlamento, e ritengo che questi tecnici, quando l'interesse della Nazione lo richiede, abbiano il preciso obbligo di dire tutto intero il proprio pensiero, anche se le loro parole possano risultare incresciose a qualcuno.

E veniamo al bilancio: sento innanzi tutto doveroso mettere in evidenza lo sforzo possente fatto dall'armamento italiano per la sua ricostruzione. Ridotto dalla guerra a sole 340.000 tonnellate, peraltro in cattive condizioni per la forte usura di quel periodo, l'armamento nazionale fu chiamato a provvedere alle occorrenze di un dopoguerra che ci trovava bisognosi di tutto. Con spirito di intraprendenza, volontà, audacia e tecnica, gli armatori italiani si posero immediatamente all'opera, e, affrontando difficoltà di ogni specie, cominciarono la ricostruzione. Occorre dare atto agli Stati Uniti di America per l'aiuto da essi datoci con la cessione di tonnellaggio. È ben vero che questi aiuti non furono dati soltanto all'Italia ma a tutte le Nazioni marinare e anche a taluni Paesi che nel periodo prebellico avevano una flotta meno importante della nostra, ma ad ogni modo questi aiuti furono preziosi perchè servirono di avvio alla rinascente attività armatoriale italiana. Ma contemporaneamente all'acquisizione del naviglio americano vi fu tutto un rifiorire di iniziative. Furono recuperate e ripristinate navi affondate, rimodernato vecchio naviglio che veniva restituito dalla requisizione; furono acquistate navi di seconda mano dall'estero e, infine, furono passate commesse ai cantieri nazionali. Può ben dirsi che la marina mercantile italiana è stata all'avanguardia della ricostruzione del Paese; essa ha raggiunto e superato il tonnellaggio prebellico, annoverando navi modernissime per efficienza, velocità e portata. Questa grandiosa opera di ricostruzione è tanto più meritoria per l'armamento nazionale in quanto ad essa lo Stato ha concorso in modestissima parte e solo apparentemente.

Gli armatori infatti hanno solamente riscosso, con ritardo ed in moneta svalutata, la somma risultante da una forma di assicurazione obbligatoria, fatta direttamente con lo Stato e per la quale, a suo tempo, gli armatori pagarono forti premi in buone lire prebelliche. Inoltre, questi modesti pagamenti furono vincolati all'obbligo della ricostruzione, senza tenere presente che ciò che l'armatore incassava per una nave perduta non bastava più nemmeno per ricostruire la sola ciminiera di una nave di eguali caratteristiche!

Ciò nonostante, gli armatori hanno costruito navi da carico, hanno comprato navi all'estero, hanno allestito navi da passeggeri che oggi battono rotte di importanza internazionale con decoro e dignità. E tutto questo senza nulla chiedere allo Stato, ma solo con le proprie forze, impegnandosi e indebitandosi a fondo, fiduciosi soltanto nel proprio ardimento e nella propria capacità amministrativa.

Molto la Nazione ha beneficiato da queste attività armatoriali. Le benemerenze principali degli armatori possono così riassumersi:

a) si è dato lavoro ad una massa di marittimi sicuramente superiore a quella prebellica. Se nonostante ciò, oggi si parla ancora di disoccupazione marinara, bisogna tenere presente che i turni di collocamento sono stati inflazionati da tutti i disoccupati provenienti dalla Marina da guerra, i quali come è noto, hanno diritto al libretto di navigazione;

b) si sono assorbiti milioni e milioni di unità lavorative, passando lavoro per decine di miliardi ai cantieri, alle officine navali ed a tutte le industrie collaterali che traggono vita dalla costruzione e dalle riparazioni di navi;

c) l'armamento ha reso servizi notevoli al Paese eseguendo trasporti a noli moderati, quando la sproporzione fra tonnellaggio ed esigenze di trasporti per la costruzione avrebbe naturalmente consentito noli più elevati. L'armamento nazionale invece eseguì tali trasporti a noli nettamente inferiori a quelli di mercato, e questo sia nell'immediato dopoguerra che nel periodo ad esso successivo;

d) l'armamento nazionale, riconquistando a mano a mano tutti i settori di traffico prebellici, ha assicurato all'Italia una importazione notevole di valuta pregiata (dollari e sterline) concorrendo fortemente all'equilibrio della bilancia commerciale;

e) l'armamento ha pagato miliardi e miliardi di tasse; al riguardo occorre dire che il fisco è stato sempre particolarmente severo,

specialmente per le aziende private di individuali.

Questa rapida rassegna era necessaria perchè è bene che una volta per sempre il Paese sappia queste cose e si smetta di tentare di porre l'armamento italiano in una luce ben differente da quella reale. Premesso quanto sopra, vediamo quali sono i problemi che oggi maggiormente interessano la marina mercantile italiana e soprattutto il Paese.

Essi sono quelli della costruzione delle navi e dei rapporti e limiti fra la marina libera e marina cosiddetta di preminente interesse nazionale. Questi due problemi vengono in genere presentati artatamente insieme, ma per il bene dell'economia nazionale è necessario scinderli ed esaminarli a parte, senza riflessi dell'uno sull'altro, per evitare dannose confusioni, ed affinchè si possano trovare soluzioni più aderenti alle necessità ed all'economia del Paese, senza interferenze che, in definitiva, disturberebbero l'uno e l'altro problema.

La soluzione del problema dei cantieri d'Italia, secondo me, è semplicissima: occorre dare ai cantieri prodotti siderurgici al prezzo internazionale, così come li hanno tutti gli altri cantieri del mondo; occorre poi abolire l'imposta generale sulle entrate ed alcuni altri gravami che pesano sull'industria cantieristica per somme notevoli, mentre rappresentano per lo Stato soltanto un'entrata illusoria e non effettiva. Se infatti non si costruisce, niente lo Stato incassa, mentre favorendo la costruzione si creano altre attività di cui la Nazione viene senz'altro a beneficiare concretamente.

Fatto questo non vi è nessuna ragione perchè in Italia il prezzo di una nave debba essere di circa il 30 per cento più elevato di quello che costa in un qualsiasi cantiere estero. L'Italia ha una tradizione luminosa in materia di costruzione di navi; abbiamo ottimi ingegneri, ottime maestranze ed anche cantieri bene attrezzati.

Quando dico bene attrezzati, intendo riferirmi ai rimodernamenti degli impianti già realizzati in numerosi cantieri e non già ai grossi edifici costruiti per le amministrazioni, che invece appesantiscono fortemente, con le loro spese generali, il costo delle costruzioni in Italia. Quando con queste provvidenze i cantieri fossero messi sulla stessa base dei cantieri esteri, devono essere la diligenza e capacità tecnica dei dirigenti dei cantieri a cercarsi lavoro non soltanto in Italia ma anche all'estero. È noto che la potenzialità produttiva dei nostri cantieri è superiore alle occorrenze che può avere l'armamento nazionale; pertanto i dirigenti dei cantieri devono sentire il dovere di sapersi procacciare lavoro anche al di fuori delle commesse italiane.

A questo riguardo occorre però dire una parola chiara e precisa, e cioè: bisogna assolutamente evitare che si ripeta quanto avvenne nell'immediato dopoguerra, allorquando furono accettate commesse dall'estero assolutamente in perdita e che sono costate all'Italia circa 20 miliardi, somma sicuramente spesa male perchè è inutile tentare di dire che questo fu fatto per dare lavoro agli operai.

Infatti, anzichè sprecare inutilmente tanto denaro, si potevano costruire navi in proprio che si sarebbero poi vendute sicuramente a prezzi tanto elevati da dare un utile notevole ai cantieri. Così facendo, non soltanto si sarebbe dato lavoro agli operai dei cantieri, ma probabilmente si sarebbe assunta anche altra mano d'opera, perchè si era in una epoca in cui vi era una grande richiesta di tonnellaggio di ogni genere.

Se tutto questo si fosse fatto, e cioè se queste provvidenze, ripetutamente richieste e che, come vedete, sono di una semplicità estrema, fossero state prese al momento opportuno, oggi l'Italia si troverebbe ad avere 30, 40 navi in più, cioè dei mezzi strumentali che avrebbero assorbito molta mano d'opera e dato lavoro stabile a qualche migliaio di marittimi; queste navi avrebbero concorso ai traffici mondiali accaparrando all'Italia grosse entrate di valuta pregiata, ed avrebbero certamente concorso a formare le ossa di questa marina italiana che è ancora una marina mancante di quelle riserve che sono invece indispensabili per la continuità dell'armamento.

È noto infatti, e la nostra lunga esperienza ce lo conferma in modo preciso, che i periodi di euforia sono sempre seguìti da periodi di crisi più o meno lunghi come quello che attraversa oggi la marina mercantile, non soltanto italiana, ma di tutti i Paesi europei: la marina americana invece ha condizioni di favore in quanto ha noli preferenziali, maggiorati di

circa due dollari per tonnellata di quelli delle altre marine.

Ma le invocate provvidenze purtroppo non vennero, benchè ripetutamente sollecitate; solo a due anni di distanza venne fuori la legge Cappa, quando i noli erano già nella parabola discendente. Ed io non saprei dire in quali condizioni si verranno a trovare quegli armatori che impegnando tutte le loro riserve, facendo anche grossi debiti, hanno costruito sotto l'incentivo della legge Cappa.

Al riguardo è sintomatico il fatto, verificatosi anche in Italia, che a seguito della crisi che attraversa il mercato dei noli, alcuni armatori hanno rescisso i contratti di costruzione già firmati con i cantieri.

Ma questo ormai fa parte del passato, passato assai vicino a noi, ma pur sempre passato; e tutti sanno che quando la fortuna passa a portata di mano se non si fa niente per afferrarla, una volta passata non torna più.

Comunque, nonostante questa grave carenza di intervento statale, l'armamento italiano è stato presentissimo nel settore delle nuove costruzioni.

Si sono costruite in Italia parecchie navi di tipo commerciale, unità modernissime, specialmente nel settore dei trasporti liquidi, di grande portata, di buona velocità, perfettamente attrezzate, navi che sono ammirate quando approdano nei porti esteri.

Non vi è dubbio che in futuro, quando saranno adottate le provvidenze dette innanzi, quando i cantieri nazionali saranno finalmente sulla stessa base di prezzo dei cantieri esteri, si eviterà lo scandalo di vedere costruire navi italiane all'estero, come purtroppo si è verificato in qualche caso.

Quando si potranno avere in Italia le stesse condizioni, sicuramente gli armatori italiani daranno esempio di patriottismo costruendo in Italia tutte le navi che potranno loro occorrere, anche se i prezzi fossero lievemente superiori a quelli dei cantieri esteri.

Vi è un'altra cosa, però, da tenere presente: la marina italiana è formata da una quantità di piccoli e medi armatori i quali hanno difficoltà a procurarsi il credito ed il denaro occorrente per la costruzione delle navi. Quindi bisognerebbe fare qualche cosa per mettere a disposizione di questi armatori possibilità di crediti a lunga scadenza ed a tassi miti.

Voi sapete che in Italia il costo del denaro è elevatissimo rispetto a quello delle altre Nazioni europee.

Credo di non scoprire nessun segreto dichiarando che oggi il denaro in Italia, costa intorno al 10 per cento, mentre in altri Paesi europei esso costa dal 2 al 4 per cento. Questa enorme differenza, trattandosi di prestiti a lunga scadenza, incide fortemente e negativamente sul costo delle navi. Gli armatori italiani non si sentono secondi a nessun altro armatore per spirito di sacrificio, di volontà, di lavoro, di dedizione al Paese, ma quando si parte con un costo della nave del 25 o del 30 per cento superiore a quello delle navi costruite all'estero, non vi è spirito di sacrificio, capacità o tecnica, che possano compensare una così grossa differenza.

Non vi è dubbio che l'onorevole Ministro, con la sua abituale tecnica ed autorità, vorrà affrontare questi problemi che mi sembrano essenziali per lo sviluppo futuro della marina mercantile e per i riflessi notevoli che essi hanno sulla possibilità di acquisizione di lavoro da parte dei cantieri italiani.

Ho accennato dianzi che la marina italiana ha soltanto modeste riserve. A questo proposito occorre tenere presente l'opportunità di consentire, sia pure con le necessarie cautele, acquisti di naviglio di seconda mano all'estero.

All'armatore che si trova ancora in fase nascente, con modeste disponibilità finanziarie, non si può chiedere che si impegni in nuove costruzioni.

L'esperienza di molte fra le più importanti aziende armatoriali italiane ci insegna che vi è tutta una gradualità di sviluppo, per cui, prima di arrivare ad impegni per nuove costruzioni, l'armamento privato si inizia e si potenzia con navi di seconda mano, di caratteristiche sempre migliori; le nuove costruzioni rappresentano la mèta a cui tendono tanti armatori i quali, gestendo con acume e capacità naviglio acquistato di seconda mano, riescono ad accumulare, col tempo, i mezzi necessari per affrontare quella fase che direi di armamento maggiore rappresentata dalle nuove costruzioni.

Il secondo problema della nostra marina mercantile, cioè quello che riguarda le così dette società di preminente interesse nazionale, è più difficile a risolversi per i riflessi sociali e di prestigio che sono ad esse connessi.

Ma questo problema deve essere anch'esso affrontato con criteri realistici, tenendo presente che l'Italia non dispone di grandi capitali e quindi è doveroso impiegare il pubblico denaro nel miglior modo possibile.

Come ho ricordato, molti armatori privati, senza nulla chiedere allo Stato, oggi esercitano con decoro e dignità linee passeggeri sulle grandi rotte internazionali.

Ora io penso che dove tutto questo si verifica bisogna incoraggiare l'audace iniziativa di questi armatori privati ed evitare lo sconcio che oggi si lamenta e cioè che a queste linee viene fatta concorrenza da parte di società statali e parastatali, concorrenza resa possibile non da maggiore efficienza di mezzi o da più elevate capacità tecniche, ma soltanto da quella più facile attività amministrativa, che deriva dalla possibilità di disinteressarsi del risultato economico dell'impresa in quanto lo Stato interviene a fine d'anno, non soltanto ad integrare le perdite di gestione, ma addirittura a compensare col 4 per cento il capitale impiegato!

Dal bilancio rileviamo che quest'anno lo stanziamento per sovvenzioni è salito a 10 miliardi e 800 mila lire; al tempo stesso il Tesoro ha negato l'iscrizione in bilancio di ulteriori 17.226.800.054, dovuti a titolo di integrazione a norma del decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081: ma siccome si tratta di impegni nascenti dalla legge in un modo o nell'altro lo Stato dovrà provvedere.

Se non vado errato nel quadriennio 1949-52 le somme spese a titolo di sovvenzioni ed integrazioni superano i 50 miliardi.

Ora voi sapete, onorevoli colleghi, quale ben più proficuo impiego potevano avere questi fondi; le nostre campagne in stato di abbandono finora, avrebbero potuto beneficiare di ben larghe provvidenze che a loro volta sarebbero state altamente fruttifere per il Paese.

Intendiamoci bene, io non chiedo l'abolizione del naviglio sovvenzionato.

Mi rendo conto che uno Stato moderno abbia esigenze di collegamento con gli altri Stati del mondo; esigenze di carattere politico ed anche di tacita riserva ai fini militari.

Mi rendo anche conto che intorno all'esistente organizzazione si sono creati dei grossi groviglì di interessi aumentati talvolta da esigenze sociali e di prestigio nazionale.

Così, ad esempio, si parlerebbe ora di ordinazioni di numerose navi ai cantieri nazionali; illudendosi così di risolvere il problema dei cantieri.

Questo significherebbe perpetuare un vorticoso giro vizioso di passività, che metterebbe a carico dello Stato ancora decine e decine di miliardi. Questo è assolutamente intollerabile, perchè non si devono costruire navi quando si sa in partenza che esse rappresentano e rappresenteranno sempre delle grosse passività.

Al riguardo devo ricordare una conversazione da me avuta con persona responsabile della marina sovvenzionata. Nella mia qualità di sindaco di Napoli chiedevo che i lavori di riparazioni del «Vulcania» o del «Saturnia» fossero eseguiti a Napoli. Mi fu risposto negativamente, e per darmi un contentino mi si annunziò che presso i cantieri di Castellammare si sarebbe costruita una nave gemella dell'«Esperia» per la linea dell'Egitto. Discutendosi delle possibilità del cantiere di Castellammare per un lavoro del genere e sui probabili ritardi nell'approntamento della nave, mi fu risposto testualmente che non aveva importanza l'epoca di consegna, perchè quanto più tardi sarebbe stata consegnata la nave, tanto meno la Finmare avrebbe perduto.

Bisogna smetterla definitivamente con questi sistemi; navi inutili non bisogna assolutamente costruirne e bisogna pensare soltanto a navi che possono battere la concorrenza nel traffico mondiale e che possano rappresentare degli utili mezzi di lavoro, atti a dare insieme unità lavorative ai cantieri; impiego duraturo ai marittimi; concrete possibilità di redditizio impiego ed apporto di valuta pregiata alla Nazione.

Necessiterà inevitabilmente rivedere tutta la situazione delle linee oggi esistenti e limitare le sovvenzioni soltanto a quei servizi che sicuramente sono indispensabili, aderenti alle esigenze nazionali e per i quali nessun armatore privato sia disposto a provvedere senza l'aiuto dello Stato.

Ammessa poi la necessità di una sovvenzione, occorre attribuire la concessione in regime di pubblica e libera gara allo scopo di ottenere il minimo possibile aggravio per le finanze dello Stato.

Come vedete, onorevoli colleghi, io non voglio affatto limitare l'attività di queste società; voi comprendete perfettamente che se esse riuscissero ad espandersi, applicando però criteri di economica gestione e di redditizio impiego per la Nazione, l'armamento italiano vedrebbe con gioia questa espansione.

Io credo che nessuno di voi, onorevoli colleghi, pensi che io, parlando qui, intenda difendere gli interessi dell'armamento privato: sarebbe questo un errore grossolano, perchè non è limitando l'attività di queste società che si può ottenere un miglioramento dei noli, perchè questo dipende da tanti altri fattori. Voi ben comprendete che l'attività di queste società, rispetto alla totalità del tonnellaggio mondiale è ben piccola cosa e non ha influsso apprezzabile sul mercato internazionale dei noli. Noi diciamo invece a queste società: la vostra vita non deve essere legata ad una legge che vi assicuri la integrazione di bilancio da parte dello Stato. Voi dovete esercire linee e dovete costruire navi anche da carico se volete, per trasporti solidi e liquidi, ma questa vostra attività, come tutte le altre attività marinare, deve rappresentare un utile impiego di capitale, un cespite chiaro e preciso per la Nazione, voi dovete contare esclusivamente sulle risorse della gestione ed escludere qualsiasi possibilità di integrazione da parte dello Stato.

In ordine alle società sovvenzionate minori, se dovessimo giudicare quanto è avvenuto recentemente in sede di rinnovo delle concessioni, in base alle reazioni notate nei circoli marittimi interessati ed in base a quanto è apparso sui giornali, il nostro giudizio dovrebbe essere assai severo.

Senza scendere in particolari, rileviamo che sono stati inoltrati promemoria al Ministero della marina mercantile nonchè formali ricorsi al Consiglio di Stato contro le assegnazioni delle concessioni.

I rilievi fatti sono molteplici e gravi, e su di essi indubbiamente dovranno decidere le autorità costituite. Comunque, a noi pare che, trattandosi di sovvenzioni che graveranno sullo Stato per ben venti anni, e per cifre ingenti, sia auspicabile che l'onorevole Ministro esamini la possibilità di sospendere qualsiasi provvedimento, in attesa che tutta la materia sia esaminata da apposita Commissione. Se occorreranno nuove norme di legge, si potrebbe frattanto provvedere, in linea provvisoria, con opportune disposizioni transitorie. Senza fare anticipazioni su quella che potrà essere la sistemazione futura di questi servizi, sembra comunque evidente la necessità di una discriminazione tra linee evidentemente passive che lo Stato deve mantenere per ragioni di collegamento con le isole e linee che indiscutibilmente sono attive per ragioni varie che non staremo ad elencare.

Sappiamo di linee sovvenzionate che sono affiancate da linee libere, le quali agiscono da anni senza aiuto da parte dello Stato, a prezzi di concorrenza e che evidentemente riescono a trarre un reddito commisurato al valore delle unità impiegate, le quali d'altra parte reggono egregiamente il confronto con le navi delle società sovvenzionate. Anche per le società minori, non si dovrà più oltre tollerare che una linea attiva ottenga una sovvenzione dallo Stato.

E concludo.

L'armamento italiano attraversa una crisi profonda che investe il mercato internazionale in tutti i settori. Sono dolente di dover dissentire da quanto ha detto l'onorevole Tambroni alla Camera dei deputati e cioè che il mercato dei noli per carichi solidi sarebbe entrato in una fase di assestamento, che le prospettive sarebbero discrete per l'immediato futuro e che dovrebbe determinarsi a più lunga scadenza un maggior equilibrio fra domanda ed offerta e che altresì il mercato dei noli delle navi cisterne avrebbe segnato un miglioramento, sicchè nonostante il notevole incremento della flotta mondiale di cisterne, le nuove petroliere troveranno impiego.

Vorrei augurarmi di sbagliare, ma la situazione, quale noi armatori la rileviamo tutti i giorni dai telegrammi e dai bollettini di nolo che ci pervengono dalle principali piazze del mondo, indicano proprio il contrario.

Bisogna aver presente che esiste una plusvalenza di tonnellaggio nel mondo, che, a voler essere ottimisti, occorre valutare in qualche

milione di tonnellate per i carichi solidi e cinque, sei milioni di tonnellate per i carichi liquidi. Pertanto, fin quando non saranno disarmate e demolite numerose navi, non ci si avvierà verso un miglioramento. È nota la resistenza degli armatori a mettere navi in disarmo e tanto più a demolire, specialmente in quei paesi dove la marina per essere più consolidata, dispone di forti riserve. La crisi quindi sarà lunga. È bene non illudere nè gli armatori nè i finanziatori degli armatori che verrebbero a vantare crediti di molto superiori al valore della nave data in garanzia! Occorre anche tener presenti gli impegni che gravano sull'armamento italiano. Le navi «Liberty» e le cisterne cedute dal Governo americano, sono ancora gravate da un residuo debito notevole, in quanto furono comprate con parte del prezzo da computarsi in venti anni: altre navi italiane comprate col noto fondo di sterline messe a disposizione, sono gravate da una quota di debito che in alcuni casi rappresenta il doppio o il triplo del valore che la nave ha oggi sul mercato. Infine, bisogna tener presente che vi sono dieci milioni di tonnellate in costruzione nei vari Paesi del mondo, quindi tonnellaggio che a mano a mano viene in mercato a peggiorare ancora più la situazione. Come ho accennato in principio, è sintomatico che in molti Paesi, ed anche in Italia, si è verificato il caso di armatori che hanno pagato forti penalità ai cantieri per rescindere i contratti di costruzione di nuovo tonnellaggio. Aggiungo che, secondo me, questi armatori sono stati i più saggi perchè hanno coraggiosamente tagliato netto in una situazione che può sembrare paradossale, ma che rappresenta fedelmente lo stato di cose in cui si trova l'armamento e cioè che una nave in corso di costruzione può valere, al momento della consegna, molto meno della somma spesa per approntarla e questo sia in Italia che all'estero. È infatti ben chiaro che il valore di una nave dipende molto dalle sue possibilità di impiego, e in un mercato depresso come quello attuale, si verifica appunto che, per mancanza di noli, una nave pronta viene a valere molto meno di una nave che si approntera, poniamo, fra due o tre anni. Questa è la realtà obiettiva ed è opportuno, ripeto, che sia conosciuta nella sua integrità.

Gli armatori in così grave contingenza chiedono nulla allo Stato perchè nel ciclo di impiego delle proprie navi l'armatore deve saper reggere anche nei momenti avversi come l'attuale. Necessita però che le autorità fiscali tengano presente la situazione senza preconcetti, ma con piena aderenza alla realtà delle cose. Ripeto ancora una volta, si tratta di una crisi veramente grave e che si prevede di lunga durata.

Onorevole Tambroni, siete stato malamente informato dai vostri consiglieri. L'Italia, tutta protesa sul mare per la sua posizione geografica, per la capacità amministrativa dei suoi armatori, per la qualità dei suoi marittimi e ufficiali, può aspirare a sviluppare notevolmente la sua attività armatoriale, purchè essa sia sorretta da comprensione e giustizia. La marina mercantile può costituire una delle attività più interessanti della vita economica nazionale. Paesi nordici come la Norvegia e la Svezia, hanno una industria armatoriale tanto sviluppata da poter contare una tonnellata e mezza di nave per ogni abitante, il che costituisce la base principe della propria economia. Nulla esclude che l'Italia in un prossimo futuro possa aspirare ad uno sviluppo sempre più notevole della sua marina con tutti i benefici effetti di prosperità che gli aumentati traffici comporterebbero.

Ed io concludo confidando nell'opera dell'onorevole Ministro. Durante la sua permanenza al Sottosegretariato del Ministero che oggi presiede, l'onorevole Tambroni ha dato prove indiscusse di capacità e di tecnica. La marina mercantile si aspetta da lui non aiuti, ma soltanto comprensione e giustizia; così l'armamento, affrontando ancora ogni necessario sacrificio, sopporterà la crisi e riprenderà la sua ascesa verso uno sviluppo sempre maggiore, che io penso possa raggiungere i 5 milioni di tonnellate di stazza lorda. Ed i benefici effetti di simile espansione si faranno indubbiamente sentire in tutti i settori economici del nostro Paese. (*Vivi applausi dalla destra. Molte congratulazioni*).

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

da lui presentato insieme con il senatore Monni.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la preminente importanza delle linee marittime che collegano le isole alle penisola, le quali dovrebbero assicurare a tutti i cittadini pari possibilità di movimento e di traffico nell'ambito della Patria comune; riconosciuto che alla luce di questa considerazione la soluzione integrale del problema del collegamento fra la Sardegna e il continente rappresenta un debito di giustizia verso un milione e mezzo di cittadini italianissimi; mentre dà atto al Governo del considerevole sforzo compiuto recentemente per il miglioramento del servizio Olbia-Civitavecchia e Civitavecchia-Cagliari-Napoli, lo invita a integrare tali servizi con l'istituzione di una linea celere e diretta, Porto Torres-Genova, concordemente richiesta dalle Camere di commercio sarde e dell'alta Italia, da varie pubbliche amministrazioni e dalla pubblica opinione.

« Richiama altresì l'attenzione del Governo sulla necessità di far funzionare al più presto la stazione marittima di Civitavecchia, il cui edificio è ultimato già da un anno ».

PRESIDENTE. Il senatore Lamberti ha facoltà di parlare.

LAMBERTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il mio intervento di questa mattina si limiterà all'illustrazione dell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di sottoporre all'attenzione del Ministro e dei colleghi del Senato, nonchè dei problemi che a questo ordine del giorno sono connessi.

Durante la scorsa legislatura ebbi più volte occasione, intervenendo sul bilancio della Marina mercantile o illustrando qualche interrogazione, di lamentare lo stato di abbandono dei servizi marittimi che collegano la Sardega con il continente. Oggi i voti da me espressi sono stati in gran parte accolti e quelle aspirazioni sodisfatte: ho quindi il dovere di coscienza di esprimere in primo luogo un leale riconoscimento al Governo dello sforzo considerevole compiuto in questo settore. Durante l'ultimo anno, progressivamente cinque nuove navi, della stazza lorda di cinquemile duecento tonnellate ciascuna sono state immesse nei servizi marittimi che collegano le isole con il continente; Civitavecchia-Olbia, Civitavecchia-Cagliari-Napoli, e Napoli-Palermo. Sono navi moderne, signorili, sufficientemente rapide. Sotto questo punto di vista noi sardi dovremmo dichiararci soddisfatti. Tuttavia, queste navi, che pur non sono inferiori, sotto ogni riguardo, a quelle che già servivano al collegamento tra l'Isola e il continente nell'anteguerra, risultano oggi inadeguate ai bisogni per quel che concerne la capienza. Questo dipende da un elemento essenzialmente positivo che è venuto a mutare la condizione dell'anteguerra ad oggi: i traffici tra il continente e la Sardegna si sono notevolmente intensificati. Il numero dei viaggiatori che dalla Sardegna si recano nel continente, e viceversa, si è notevolmente incrementato in questi anni: perciò coloro che devono trasferirsi da questa sponda all'altra devono prenotare il posto 10, 15 e perfino 20 giorni prima. Ora, trattandosi di una linea di vitale collegamento, questo inconveniente è veramente gravissimo. Io mi rendo conto che ci sono dei servizi marittimi che comportano un più alto impegno finanziario e conseguenze di ordine economico più rilevante. Però i servizi marittimi interni, quelli che servono a collegare le isole con la penisola italiana, devono sotto un certo profilo avere la precedenza su ogni altro servizio, perchè rappresentano un impegno di giustizia nei confronti di quei nuclei di cittadini italiani, che trovandosi già messi da natura in condizione di maggiore difficoltà di traffico nell'àmbito della patria comune, hanno il diritto di contare sullo sforzo del Governo affinchè queste condizioni di fatto siano nei limiti del possibile superate. Ora tra queste linee interne marittime, quelle che collegano la Sardegna con il continente hanno un posto di assoluta preminenza: la Sicilia infatti ha la fortuna di essere collegata con ferrovia attraverso il suo breve stretto.

Questa premessa era opportuna per introdurre, onorevole Ministro, la parte più concreta e positiva dell'ordine del giorno del collega Monni e mio. Esiste oggi una carenza di posti per il traffico dei passeggeri tra la Sar-

degna e il continente. D'altra parte, anche se non ho potuto avere dei dati statistici precisi sui quali fondare le considerazioni che sto per fare, la mia esperienza di viaggiatore abituale su quella linea, e anche l'esperienza di molte altre persone che ho interpellato, mi insegna che dei viaggiatori sulla rotta Civitavecchia-Olbia certo più di una metà, forse i due terzi, sono diretti verso l'Italia settentrionale o provengono dall'Italia settentrionale, perchè molto stretti sono i vincoli di interessi che legano la Sardegna a Genova, a Torino, a Milano. E quello che si dice per i viaggiatori, si può ripetere a maggior ragione per il movimento delle merci. Questa è la situazione.

Ora la linea Civitavecchia-Olbia non è certamente la più idonea a soddisfare questa esigenza: non solo le motonavi addette a quel servizio hanno una disponibilità di posti di gran lunga inferiore al fabbisogno, ma i viaggiatori diretti verso l'alta Italia sono costretti a perdere, oltre la notte della traversata marittima, quasi intera la giornata seguente, arrivando a sera a Genova, a Torino, a Milano. Si tratta spesso di persone che non si muovono per ragioni puramente turistiche o voluttuarie, ma per trattare affari anche di carattere urgente, e che per un complesso di motivi facilmente intuibili (minore spesa, desiderio di evitare il rischio e così via) non possono o non intendono servirsi di quel più celere, ma comunque ancora oggi eccezionale mezzo, che è l'aereo. Per questo non solo i sardi, ma anche molti continentali interessati ad incrementare i traffici di passeggeri e di merci con la Sardegna, da tempo vanno sostenendo la necessità di stabilire un nuovo e diretto collegamento tra la Sardegna e il continente, attraverso i porti di Torres e di Genova. Io parlo sulla autorità di tecnici che hanno studiato questo problema. Ricordo all'onorevole Ministro, il quale del resto sicuramente non ignora quello che sto per dire, che anche in un convegno tenuto lo scorso anno a Genova dalle Camere di commercio della Sardegna e dell'alta Italia, questo problema fu dibattuto e si arrivò ad una conclusione positiva, cioè al varo di un ordine del giorno, nel quale si chiedeva al Governo e alla Società interessata l'istituzione di questo servizio. A questo ordine del giorno delle Camere di Commercio riunite in convegno, fecero seguito analoghi ordini del giorno e delle singole Camere di commercio e di pubbliche amministrazioni. Ho qui sott'occhio, per esempio, un ordine del giorno, che credo sia tra i più recenti — sebbene risalga allo scorso aprile —, dell'amministrazione provinciale di Sassari.

Il problema è stato altresì largamente dibattuto sulla stampa che si è fatta eco di questa esigenza, di questa aspirazione della pubblica opinione.

In verità la linea Porto Torres-Genova non supera le 214 miglia, cioè risulta nel complesso più breve della linea Cagliari-Civitavecchia che è di 321 miglia. Beninteso, quando si invoca l'istituzione di questo servizio, non si intende chiedere che venga trasformato in quotidiano e trisettimanale, poniamo, l'attuale servizio che collega Porto Torres con Genova lungo la costa orientale della Corsica, attraverso le Bocche di Bonifacio e toccando Bastia e Livorno, per raggiungere finalmente Genova dopo un giorno e mezzo o due giorni. S'impone l'istituzione di un servizio diretto lungo la Costa occidentale della Corsica, seguendo una linea che passi di fronte ad Aiaccio, la quale, secondo i tecnici, anche con navi di non eccezionalissima efficienza, potrebbe essere percorsa in una dozzina di ore: in realtà non di più impiega il piroscafo che collega Cagliari con Civitavecchia, sebbene la rotta sia più lunga. Naturalmente l'stituzione di un servizio di questo genere, oltre che alleggerire il traffico sulla principale rotta Civitavecchia-Olbia, offrirebbe ai viaggiatori non solo della Sardegna settentrionale, ma di tutta l'Isola, la possibilità di arrivare a Genova, Torino, Milano in un lasso di tempo ragionevole: partendo alle otto di sera, essi potrebbero essere alle otto del mattino a Genova e qualche ora più tardi a Torino. Inoltre certe merci pregiate e facilmente deperibili, quali le aragoste o i carciofi, potrebbero essere rapidamete trasportate sui mercati di Genova, di Torino o di Milano, dove sono richieste, mentre oggi sono trasportate in aereo, con quale aggravio dei prezzi è facile figurarsi. Per tutte queste ragioni sembra che il voto unanimemente espresso dalle due sponde interessate dai relativi retroterra meriti attento studio e accoglimento. Vorrei aggiungere una

considerazione forse troppo ovvia, ma di cui tuttavia non è male far cenno. Io capisco che un servizio di questo genere, prima di essere attuato in pieno, possa essere avviato in fase sperimentale. Tuttavia questa esperienza non potrà essere iniziata, in ipotesi, con l'istituzione di una linea settimanale: sono cose che non servono a niente. È come il tentativo ormai classico delle cittadine di provincia, che vogliono istituire il primo servizio di autobus o di tram, e credono di risolvere il problema cominciando con un autobus che passa ogni ora: espediente del tutto inutile, perchè la gente non starà lì ad aspettare, ma preferirà servirsi del tassì, o affidarsi ai propri piedi. Perciò l'inizio, in fase sperimentale, di un servizio di questo genere dovrebbe farsi con una ragionevole frequenza: secondo me, un servizio trisettimanale può cominciare a dire qualche cosa circa la possibilità di far convergere su questa linea una parte del traffico che si svolge sull'unica linea oggi esistente, la Civitavecchia-Olbia.

Finalmente nell'ultima parte dell'ordine del giorno ci siamo permessi di richiamare l'attenzione del Ministro su piccoli problemi di contorno che riguardano sempre i collegamenti tra la Sardegna ed il continente.

Dice infatti l'ultima parte dell'ordine del giorno: « il Senato richiama altresì l'attenzione del Governo sulla necessità di far funzionare al più presto la stazione marittima di Civitavecchia il cui edificio è ultimato già da un anno ».

Le dirò, onorevole Ministro, che non so a chi precisamente vada indirizzata questa richiesta: il Ministero dei lavori pubblici, che un anno fa ha ultimato l'edificio, alle molte pressioni che da allora sono state fatte per ottenere che la stazione marittima funzioni, oppone una risposta genericamente negativa: dice che quel che resta da fare (suppongo che si tratti dell'arredamento) non è di sua competenza; immagino dunque che rientrerà nelle competenze del Ministero della Marina mercantile, ma questo positivamente non è stato mai affermato. Comunque questo problema, per quanto marginale, ha tuttavia una certa importanza perchè oggi i viaggiatori diretti dal Continente alla Sardegna, che devono ancora perfezionare il loro biglietto, sono costretti a scendere in città, non profittando compiutamente del servizio ferroviario che li porterebbe fino alla banchina, per andare di corsa alla agenzia dove un unico sportello serve tutti. Soprattutto nella cattiva stagione dover poi percorrere a piedi, magari coi bagagli a mano (perchè non sempre si trovano i portabagagli) tutto il tratto di strada dal centro della città fino al porto, quando si sarebbe potuto comodamente arrivarvi con il treno, è una cosa infinitamente scomoda.

Del resto l'edificio è finito. Io mi faccio eco dell'uomo della strada, che parla così: è una cattiva azione che si sia fatto questo edificio che è bello a vedersi e che invece rimane chiuso da oltre un anno.

Supponendo che la competenza della soluzione di questo problema sia del Ministero della Marina mercantile, mi rivolgo a lei, onorevole Ministro. Se per avventura così non fosse e invece il problema interessasse, non so, il Ministero dei trasporti, la pregherei di farsi interprete presso il suo collega di questa unanime esigenza dei Sardi.

E concludo positivamente come ho iniziato. Si sono fatti passi notevoli verso la soluzione del problema del collegamento della Sardegna con la Penisola. Si facciano, onorevole Ministro, gli ultimi passi che sono necessari per una soluzione integrale di questo problema che per noi è vitale. (*Applausi dal centro. Molte congratulazioni*).

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

FLECCHIA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Il bilancio che stiamo discutendo, ultimo della serie 1953-1954, non è diverso da quelli degli anni precedenti: l'impostazione, le voci, i capitoli anche se alcuna spesa varia nell'entità. Poco conto delle proposte, dei suggerimenti, delle critiche fattevi, ai bilanci precedenti. È un documento di contabilità giuntoci in ritardo compilato dal precedente Governo. Auguriamoci almeno che delle osservazioni fatte in questa sede il Governo voglia tenerne conto, nella compilazione dei bilanci dei prossimi esercizi. Ma si osserverà che, in questo bilancio sono previsti maggiori stanziamenti per oltre 9 mi-

liardi: è vero, ma essi sono destinati in parte ad impegni precedenti; comunque, gli aumenti di bilancio sono sempre insufficienti alle esigenze della Marina mercantile, nei confronti della mancata integrazione della flotta e della qualità dell'armamento. Nel mio intervento mi atterrò, particolarmente, alla inefficienza della flotta, alla crisi ed ai costi di produzione dei nostri cantieri in confronto dei cantieri esteri. Il settore della Marina mercantile è quello che più degli altri settori ha sofferto per le distruzioni della guerra: la nostra flotta nel 1940 disponeva di 3.310.548 tonnellate che, a fine guerra si erano ridotte a circa 350.000 t. s. l. in navi logore, bisognose di rinnovo e di costosissime riparazioni, (navi passeggeri e miste n. 163 per 1.083.420 tonnellate; da carico n. 510 per 1.708.670 tonnellate; navi cisterna n. 91 per 446,49 tonnellate).

Una tragica situazione per la marina con gravi riflessi su tutta l'economia del nostro Paese per cui il Governo avrebbe dovuto subito affrontare validamente il problema della ricostruzione della flotta in qualità e quantità; invece si è ceduto il campo alla « libera » iniziativa. La speculazione comprese che il momento, anche se non duraturo, era propizio e si mise all'opera. Così nel nostro Paese non si pose mai mano ad una vera e propria ricostruzione di una efficiente flotta, ci si limitò a recuperi ed a incoraggiare i funesti acquisti all'estero favorendo così gli armatori nel racimolare una flotta d'occasione che servì agli armatori a lucrare nel momento favorevole. Non si può dire che il Governo pensasse veramente alla ricostruzione di una flotta moderna atta alle esigenze dell'economia nazionale. Il Governo prestò orecchio ai consigli, mai disinteressati, degli armatori e con provvedimenti di varia natura, agevolò e finanziò gli acquisti all'estero e principalmente in America, di 144 navi per 1.050.744 tonnellate comprensive di otto tipi, di cui 106 « Liberty » ed altre 66 nel 1950, pagate con sterline, di cui 22 navi superiori ai 30 anni di età e 6 superiori ai 40 anni di età. « Ringiovanimento » della nostra gloriosa marina!

Visto che anche il nostro relatore ha teso un elogio alle « Liberty » lasciatemi dire: queste navi sono state a volte benedette, maledette, invocate e deprecate. In realtà per noi sono state la « patacca » più clamorosa affibbiata alla nostra economia nazionale. Per l'America è stato un lucroso affare. Le « Liberty » sono state prodotte in un Paese, notoriamente incompetente nel settore marittimo, ed in particolare nelle costruzioni navali. Un tipo di navi realizzate per esigenze di guerra, con prospettiva di essere affondate, durante i loro primi viaggi. Sono navi che presentano tali difetti da renderne sconsigliabile la gestione: difettose nella costruzione, malsicure nella navigazione, scarsa velocità, economicamente sconvenienti, ed in modo assoluto su importanti linee di traffico, quali quelle di interesse della nostra economia. Non nego che, nel primo periodo del dopo guerra, per trasporti di ogni genere, le « Liberty » abbiano reso servizio, ma rilevo che il Governo avrebbe dovuto tenere conto, come i servigi di quelle navi fossero del tutto contingenti. Non è neanche stato il caso di pensare ad eventuali miglioramenti sia dell'apparato motore che dello scafo. Da resoconto di prova, risulta che le « Liberty » apparato a vapore, con metà carico, sviluppano una velocità oraria di 11 miglia a costo giornaliero di lire 266.000; con apparato Diesel una velocità oraria di 13,4 miglia e, a carico completo, una velocità oraria di 12,4 miglia, a spesa giornaliera di lire 242.000. La differenza di costo è di sole lire 24.000 giornaliere, ogni presupposto viene perciò a mancare. La trasformazione vera e propria, comporterebbe una spesa di lire 460.000.000: motori elettrogeni ausiliari lire 230.000.000, modifica quadri macchine cabine e servizi lire 160.000.000, occorrente montaggio motori lire 70.000.000. Non si possono spendere tali cifre per un effimero miglioramento di alcuni decimi di miglia nella velocità, quando noi stessi costruiamo per armatori navi da carico e di linea che sviluppano una velocità oraria superiore alle 18 miglia. L'armamento privato si oppone ad una seria impostazione di ricostruzione della nostra flotta mercantile, in quanto tale ricostruzione verrebbe a declassare le « Liberty » e le altre carrette, escludendole da un qualsiasi ulteriore impiego. Ecco che la crisi della marina conduce alla crisi cantieristica. Le mancate costruzioni hanno messo i cantieri a scali vuoti. Le maestranze sul lastrico, costrette a

porsi su un terreno di lotta contro il così detto « dimensionamento » e le smobilitazioni dei cantieri. La « manna » celeste sembrava dovesse venire dalle commesse, ai nostri cantieri, delle marine straniere. Sono venute commesse: turche, egiziane, greche ed argentine. I nostri cantieri costruiscono navi moderne e rapide: sono le navi che altre marine usano, ora in concorrenza alla nostra flotta.

I Paesi committenti stipularono coi nostri cantieri i contratti chiusi, vale a dire fissando al momento della stipulazione prezzi senza variazione qualunque fosse stato l'andamento del mercato. I prezzi delle materie prime e quelli della mano d'opera salirono, e così i costi di produzione. A conti fatti, la costruzione di 54 navi per 197.700 tonnellate da parte dei cantieri non ha lasciato loro benefici economici; all'economia nazionale costarono 31.850 milioni di lire.

Abbiamo pagato il potenziamento di quelle marine che stanno in concorrenza anche con le nostre linee controllate dallo Stato: la marina turca ed egiziana sulle linee adriatiche e del Medio Oriente, quella argentina con il Sud America. I beni strumentali efficenti di queste marine sono stati prodotti dalla nostra industria cantieristica nazionale.

Si mena ugualmente vanto che la flotta mercantile abbia raggiunto la consistenza prebellica. È bene tenere presente che il tonnellaggio non è il solo elemento indicativo della efficenza di una flotta ed è altresì da tenere conto dell'età media delle navi, della loro velocità e della economicità del loro esercizio. D'altro canto, facendo astrazione da questi elementi che sono determinanti, non può considerarsi un successo il fatto che, per un Paese marinaro, si sia a mala pena raggiunto il tonnellaggio globale di 14 anni fa.

La consistenza della nostra flotta (naviglio superiore alle 100 tonnellate) era nel gennaio 1952 di 3.021.275. L'onorevole Corbellini nella relazione al bilancio 1952-53 dice: « su 2.917.323 t. s. l. al 31 luglio 1951, 925.496 tonnellate superavano l'età di 25 anni (31,8 per cento); di esse 808.779 tonnellate erano vecchie di oltre 30 anni (comprese navi da carico per 590.933 tonnellate) ». Inoltre su 64 navi acquistate all'estero nel 1950, a pagamento sterline, 22 erano di età superiore ai 30 anni e 6 ai 40 anni di età. Le stesse nostre belle unità tipo « Conte Grande », « Conte Biancamano », ecc. sono vecchie gloriose bandiere della nostra Marina mercantile che hanno superato i 25 anni e sono destinate ad andarsene a riposo quanto prima.

Il nostro relatore con dati aggiornati e bene elaborati traccia un quadro più roseo, piuttosto ottimistico della nostra flotta. Al 30 giugno 1953, la flotta mercantile (compreso il naviglio velico, moto velico e inferiore alle 100 tonnellate), era composto di 2234 unità per 3.518.581 t. s. l., di cui 91.000 tonnellate di nuove costruzioni. Nel 1939 noi possedevamo naviglio per 3.424.804 t. s. l. corrispondente al 4,99 per cento del tonnellaggio mondiale, nel 1952, per 3.389.215 t. s. l. pari al 3,64 per cento del tonnellaggio mondiale, conservando ancora tra le marine il sesto posto mentre il tonnellaggio mondiale era passato da 68 a 90 milioni circa di t. s. l. L'età del naviglio a propulsione meccanica stazza lorda superiore alle 100 tonnellate era: sotto i 5 anni, unità 82 per 336.682 tonnellate; da 5 a 9 anni 399 per 1.130.280 tonnellate; dai 10 ai 14 anni, 76 per 715.174 tonnellate; da 15 a 19 anni, 18 per 49.452 tonnellate; da 20 a 24 anni, 58 per 283.400 tonnellate; oltre ai 25 anni, 468 per 1.028.737 tonnellate. Al 1° gennaio 1953 avevamo 1.101 navi per 3.289.215 t. s. l.

Di 444 navi per 1.339.329 tonnellate il 24 per cento era superiore ai 20 anni di età; bisogna tenere presente le caratteristiche negative delle « Liberty » e similari che sono comprese nel gruppo dei nove anni di età ammontanti a ben 1.050.744 t. s. l.

A proposito delle « Liberty », il relatore dice: « Questi tipi sono assai più efficienti, di migliori caratteristiche, più veloci dei « tramps » e delle petroliere medie possedute dai nostri armatori nell'ante guerra che erano tutti vecchi e lenti ». Scherziamo! Un Paese marinaro che ha tenuto e detiene il primato nelle costruzioni navali, a ricostruire la sua flotta mercantile vorrebbe riandare all'anteguerra o addirittura al diciannovesimo secolo. Tenuto conto che certi tipi di navi, da noi ancora in uso, vanno rinnovati a 25 anni o 30 anni al massimo e delle « Liberty » che sono considerate « residui di guerra », circa i due terzi della nostra flotta hanno bisogno di

rinnovo. Dal dopo guerra, il naviglio di nuova costruzione risulterebbe di 450.000 tonnellate, però sono comprese unità di grande qualità quali: l'« Andrea Doria » di 30.000 tonnellate, il « Giulio Cesare », l'« Augustus » di 28.000 tonnellate, l'« Oceania », l'« Australia », il « Neptunia » di 13.000 tonnellate ed altre navi passeggeri di grandi linee, le quali non computano con navi da carico e petroliere.

Siamo un Paese importatore di un grande quantitativo di merci e di materie prime, anche per questo l'inferiorità della nostra flotta ha ripercussioni sulla bilancia dei noli la quale, sebbene migliorata nel 1952, al saldo ci ha richiesto 43,9 milioni di dollari. Sui 225 milioni di dollari a pagarsi, per noli, il 60 per cento riguardava i trasporti d'importazione di carbone ed olii minerali. Nel 1938, sotto la bandiera della nostra marina, veniva nei nostri porti imbarcato e sbarcato il 66 per cento delle merci; nel 1952, la percentuale è ridotta al 52 per cento, cioè al 14 per cento in meno.

Anche la bilancia dei noli, sfavorevole, ci indica come l'interesse della vita economica del Paese abbia bisogno di una flotta mercantile di qualità, capace di carico e di sviluppare le più alte velocità. Ancora nel 1951, su 949 unità della nostra flotta solo 106 erano in grado di sviluppare la velocità oraria di 12 miglia. Velocità di una flotta sorpassata la quale non può competere, ora, con nessuna delle marine straniere. Se vogliamo competere, dobbiamo creare una flotta rispondente alle esigenze della nostra economia, costruendo e ricostruendo.

La vita di una buona nave mercantile è valutata dai 25 ai 30 anni; con un naviglio di oltre tre milioni di tonnellate, dovremmo, per alcuni anni, mettere nei nostri cantieri in ricostruzione all'incirca 150.000 tonnellate. In questi ultimi anni invece, sono state demolite e ricostruite solo 57.151 tonnellate, l'eccedenza delle costruzioni è stata di 40.516 tonnellate. Un vero culto per la « vecchiaia » delle navi. Per gestire economicamente e con successo il traffico di linea, ci occorrono in primo luogo navi rispondenti a precisi requisiti. In Inghilterra, ad esempio, l'industria cantieristica funziona in dipendenza di una politica marinara impostata secondo criteri di interesse collettivo.

Dopo la fine della guerra, Inghilterra, Norvegia, Belgio e Olanda, che avevano avuto distruzioni inferiori alle nostre, in questo settore, costruirono e rapidamente. Considerarono giustamente che il settore del traffico marittimo era fondamentale alla ripresa economica del Paese. Quei governi non si cullarono nell'illusione di affidarsi solo all'iniziativa privata, poichè un problema importante non può mai essere affrontato con espedienti o soluzioni dilettantistiche. Con provvedimenti essi passarono, quasi, alla nazionalizzazione del settore dell'industria marittima. Certo le cose sono state fatte tempestivamente ed il risultato è stato di impedire la speculazione e non creare una flotta occasionale atta solo a sfruttare un momento propizio. In Italia il controllo statale sulla marina mercantile è stato antesignano. La creazione del complesso armatoriale delle società di navigazione del gruppo Finmare ancora dopo la guerra avrebbe potuto dare al Governo la possibilità di affrontare il problema dell'inquadramento dei traffici marittimi nell'economia nazionale senza ricorrere preventivamente agli espedienti amministrativi, burocratici ed organizzativi, ai quali hanno dovuto, preventivamente, ricorrere la Francia e l'Inghilterra.

Il Governo italiano non ha provveduto adeguatamente al potenziamento del settore armatoriale: pensando poi a liquidare tali strutture, si favorirono gli armatori privati con l'assegnazione del primo lotto di « Liberty » giunto in Italia. Gli armatori privati riuscirono ad accaparrarsi tali navi nei momenti in cui esse rispondevano a concetti di lucro, e dopo, in conseguenza della mutata situazione, rendendosi conto che l'esercizio era meno proficuo, si provvide all'assegnazione delle « Liberty » alle compagnie della Finmare. È stata questa una esperienza negativa.

Costi di produzione dei nostri cantieri, rispetto ai cantieri esteri. La perizia, in genere, delle nostre maestranze e dei nostri tecnici, specialmente in questo ramo, è nota e fuori discussione, sia per qualità che per quantità di rendimento delle nostre maestranze. Secondo l'onorevole Corbellini (relazione bilancio 1952-53) calcolati in dollari americani, gli oneri di mano d'opera erano i seguenti: per la Svezia, 0,650; per il Belgio, 0,589;

per la Danimarca, 0,506; per la Francia, 0,502; per l'Inghilterra, 0,541; per l'Italia, 0,494; per l'Olanda, 0,493 e per la Germania 0,454.

I costi per le costruzioni navali in Inghilterra erano nel 1948-49 il 70 per cento di quelli italiani. Poi il cambio della sterlina ne diminuì il rapporto a favore dell'Inghilterra. L'onorevole Cappa, allora Ministro, affermava che nel 1948 la differenza dei costi comparati tra quelli italiani e quelli inglesi era dal 32-33 per cento, nel 1952 del 40 per cento. A questo proposito ci sono tante altre considerazioni complessive e di varie fonti.

Un confronto dei costi di produzione dei nostri cantieri, per una nave tipo « Sidarma » ad esempio, costruita con materiale italiano, è uguale a 1; costruita con materiale estero sarà uguale a 0,71.

Al prezzo della nave inglese 0,60, il prezzo della nave costruita in Italia con materiale estero, risulta di 0,85. L'esempio rivela chiaramente come il più alto costo dei nostri cantieri sia dovuto ai più diversi fattori e non al costo della mano d'opera.

Evidentemente la differenza dei costi esiste e particolarmente nei confronti dei cantieri inglesi e scandinavi. I principali motivi di essa sono determinati da: *a*) il maggior costo dei materiali ferrosi; *b*) la maggiore incidenza sulla produzione del limitato carico di lavoro dei cantieri italiani. Inoltre le spese generali dei cantieri italiani confrontate con quelle dei cantieri inglesi e svedesi, indicano che, mentre in Italia si aggirano sul 200 per cento dell'incidenza di mano d'opera diretta, in Inghilterra arrivano al massimo al 160 per cento, scendendo a medie inferiori al 100 per cento. Il fenomeno in primo luogo è dovuto al precedente rilievo: deficienza del carico di lavoro. Una più efficiente organizzazione aziendale, la coordinazione nelle fasi di costruzione, la collaborazione tra i vari reparti, possono creare quella armonia produttiva che determini la riduzione dei costi ai limiti minimi.

Nella nostra industria cantieristica, obiettivamente non si possono ritenere attendibili circostanze che anche da organismi responsabili vengono avanzate per dare spiegazioni sui motivi che determinano da noi costi più alti in confronto ai cantieri esteri. Va anche ricordato come le differenze di costi vengano alterate ed aggravate dalla politica dei cambi, dalle « rapine » esercitate da valute forti (sterlina nel 1949) e dalla politica che viene praticata in Inghilterra, per esempio, inducendo i cantieri a fare prezzi e condizioni diverse a seconda della destinazione delle navi.

I cantieri esteri, inglesi, scandinavi, costruiscono in serie: verricelli, molinelli, argani, pompe, elettrogeni, ecc. ottenendo a basso costo ottimi prodotti e benefici attendibili. In Italia pochissime sono le ditte che possono produrre in serie; in Inghilterra, invece, particolarmente per le navi da carico, la produzione avviene in serie e ciò influisce appunto sulla determinazione dei costi di produzione e dei prezzi di vendita.

I cantieri inglesi si approvvigionano di acciai e materiali speciali di qualità presso le acciaierie del Paese, a condizioni di prezzo politico: lamiere di grandi dimensioni, profilati adatti alla composizione delle strutture degli scafi mediante saldatura, ciò che comporta una minore spesa nella costruzione degli scafi. I prodotti siderurgici vengono ceduti ai cantieri navali a lire 54 il chilogrammo, contro le 110, 115 dei prezzi italiani. Basta questo dato per spiegare, in misura rilevante, le ragioni della superiorità dei nostri costi.

Nel nostro Paese, siderurgici e « Finsider » si comportano diversamente e il nostro Governo acconsente scientemente. Perchè non intervenire per porre limite all'appetito dei nostri magnati della siderurgia?

La produzione dell'acciaio greggio dal 1948 al 1952 è aumentata del 69 per cento. Quella dei prodotti finiti, come i tubi senza saldatura, i laminati caldi, rispettivamente del 140 per cento e del 53 per cento, per gli altri prodotti del 122 per cento. Il fatturato, sempre dal 1948 al 1952, da 72 è passato a 130 miliardi di lire con un aumento dell'80 per cento. Per contro il numero degli operai è diminuito del 19 per cento. Sono dati che risultano dalla relazione 1952 dell'I.R.I. e non si venga a dire che tali aumenti di produzione siano stati determinati da innovazioni di carattere tecnico, ecc., sono dovuti all'aumento incessante del rendimento del lavoro per aumento dello sforzo imposto

al lavoratere, in un regime di fabbrica di tipo carcerario e di supersfruttamento che giova ai magnati il profitto, mentre ai lavoratori si accrescono i malanni, gli infortuni. Nel periodo del dopoguerra lo Stato, con un susseguirsi di disposizioni di legge, ha erogato per la marina mercantile decine e decine di miliardi con risultati tutt'altro che edificanti. Se tali somme, in luogo di andare per via speculativa all'armamento privato, fossero state utilizzate per la realizzazione di un vero programma organico di ricostruzione, affidato ai nostri cantieri, i risultati sarebbero diversi: l'industria cantieristica avrebbe avuto sollievo, la nostra marina una flotta mercantile di qualità e capace di competere colle marine estere le più efficienti.

Il merito che ha avuto la stessa legge Saragat, è stato quello di mettere in evidenza la necessità e l'urgenza di affrontare il problema della ricostruzione della flotta. Partita da una premessa implicita è giunta a premessa sproporzionata che ne fece fallire lo scopo: i ritardi d'esecuzione, la situazione instabile, gli interessi mutevoli ridussero a misura irrisoria l'efficacia della legge stessa.

Non si riuscì al potenziamento della flotta, non si riuscì a fornire lavoro ai cantieri per una gestione economica d'esercizio.

L'Assonave comprende 15 cantieri associati capaci di produrre navi per 300.000 tonnellate e provvedere alle riparazioni ordinarie.

Oltre questi, esistono altri 32 cantieri di capacità limitata. Però, una parte di questi piccoli cantieri, gode reputazione nella costruzione di natanti speciali, riparazioni, ecc.

Il personale dei nostri cantieri, i 32 piccoli compresi, ascende unitamente agli addetti alla costruzione apparati motore, a 50.000 unità. Altre 35 mila sono occupate in aziende addette a lavorazione ausiliaria (apparecchi di arredamento e mobiliamento); inoltre ci sono gli addetti alla fabbricazione di lamiere, profilati, tubi, ecc.

Nei nostri cantieri il carico di lavoro corrisponde alle condizioni di crisi dell'industria.

Impegnandosi dal 30 al 35 per cento del potenziale, un cantiere, per dare una produzione normale a costi economici, deve avere assicurato almeno un carico di lavoro pari al 65 per cento, un carico che gli permetta l'utilizzazione massima delle attrezzature e degli impianti. Certo è che nelle condizioni attuali dei nostri cantieri non si può avere che una produzione ad alti costi.

Nelle attuali condizioni è evidente che, per poter contare di puntare sui mercati esteri, occorre puntare in primo luogo su quello interno.

Pur tuttavia, è da notare che per alcuni mercati potremmo sempre costruire determinati tipi di navi. Ricorderò il caso di costruzioni effettuate nei cantieri di Pietra Ligure (due navi di 2.200 tonn.) e successivamente vendute all'U.R.S.S.

Il prezzo di dette navi pur essendo superiore ai prezzi concorrenti sul mercato interno nazionale, l'U.R.S.S. è stata disposta ad acquistare a pagamento compensazione in grano.

Sono sorte difficoltà per differenza di prezzo tra il grano russo e quello americano (2 per cento differenza); l'ostacolo venne superato, accollando la differenza al Ministero del commercio estero. Questo avvenne però quando il costruttore si era dichiarato disposto a ridurre, pur di concludere il contratto, l'introito.

In proposito, mi viene di ricordare come alla 7ª Commissione un collega lamentasse che i Cantieri riuniti di Monfalcone non potessero accettare e dare corso a commesse sovietiche, a causa della mancata cessione, in compensazione pagamenti, da parte sovietica, di materiali necessari alle costruzioni stesse.

Esisteva tra l'Italia e l'U.R.S.S. l'accordo commerciale 11 dicembre 1948, firmato a Mosca dall'onorevole La Malfa, il quale non ha mai avuto, da parte dell'Italia, pratica applicazione, anche dopo la ratifica 24 novembre 1949 da parte di questo ramo del Parlamento.

Detto accordo contemplava anche i materiali occorrenti alla nostra industria per la costruzione, nei nostri cantieri, di naviglio per conto dell'U.R.S.S.: motonavi da carico e passeggeri, navi da pesca, motonavi frigorifere e rimorchiatori marini.

Se in Italia si fosse data pratica applicazione a tale accordo, non avremmo ora da rammaricare i danni e le ripercussioni derivate alle industrie ed alla nostra stessa economia.

È recente la notizia, e ce ne compiacciamo, che il 27 scorso è stato firmato, tra l'Italia e l'U.R.S.S., un protocollo sugli scambi commerciali tra i due Paesi. Possiamo dire: « meglio tardi che mai », auspicando però che l'accordo non abbia a subire la sorte del precedente.

Lettere aggiuntive al protocollo stabiliscono, per quanto riguarda la nostra industria cantieristica, impegni di consegna di materiali per l'esecuzione delle commesse sovietiche.

Salutiamo l'accordo per i benefici economici che arrecherà ai due Paesi ma, sopra tutto, quale atto di distensione che voglia porre fine alle discriminazioni tra le Nazioni, che sia apportatore di nuove fonti di lavoro, di amicizia e di pace, con tutti i popoli della terra. Poichè lo Stato non può rimanere estraneo all'opera di ricostruzione della flotta mercantile è necessaria — non parlandosi, per il momento, di nazionalizzazione — una legge organica che preveda un piano di nuove costruzioni navali ad ampio respiro, col concorso dello Stato. Un piano che tenga in debito conto la potenzialità dei nostri cantieri e che li metta in condizione di produrre, a costi internazionali, navi alle esigenze del traffico del nostro Paese e di potere concorrere anche sul mercato internazionale. Il Governo deve, senza indugiare oltre, entrare in questo ordine di idee: non si tratta di escogitare ancora una volta una « legge tampone » la quale, come le precedenti, non risolverebbe nulla. Iniziative concrete, senza attendere — come desiderebbero taluni armatori, per continuare a ricevere i contributi dello Stato — che i noli aumentino! Anche se le doglianze e riserve di imprese di armamento sono sulla crisi dei noli, non possiamo dimenticare che i noli erano altissimi nel triennio 1946-48, e, pur subendo flessioni, dettero anche in seguito utili rilevanti. Trattasi di adattamenti ciclici che non devono eccessivamente preoccupare. Il problema è ancora quello di potenziare e modernizzare la nostra flotta mercantile: navi passeggeri, navi da carico, navi cisterne comode, veloci e capaci di competere, per ogni servizio, con le marinerie straniere. Bisogna provvedere d'urgenza, rassicurare dirigenti e maestranze dei nostri cantieri navali, giustamente preoccupati per il continuo svuotarsi degli scali.

Onorevole Sottosegretario, ho qui una lettera dalla Commissione interna dei cantieri navali di Pietra Ligure, che dovrebbe esservi nota perchè inviata già al vostro Ministero. Ne rileggerò un brano: « La nostra Direzione era impegnata in un deciso sforzo finanziario per ottenere una rimodernizzazione di tutti gli impianti, trasformando completamente l'attrezzatura del complesso che è oggi all'altezza dei più moderni cantieri italiani. Ciò naturalmente ha provocato ritardi sui pagamenti dei magri salari (22 mila mensili), in quanto come su detto la Direzione era impegnata in una spesa di grande entità. Da circa quattro mesi si è iniziata la lavorazione per una nave di 11 mila tonnellate stazza lorda per la compagnia Scincariello, ma nel giro di sei mesi molti reparti termineranno il loro lavoro essendo la nave in un punto di lavorazione già avanzata. Se non verrà dato altro concreto lavoro al cantiere, piomberà nuovamente sui lavoratori e sulle loro famiglie la tristezza della miseria ».

Occorre aggredire, ma sul serio e non solo a parole, lo stato di miseria che pesa sulle grandi masse, ponendo mano a lavori adeguati e atti a creare nuove fonti di lavoro, impedire che in Italia in luogo di creare nuove fabbriche si chiudano quelle esistenti. Che periodicamente stabilimenti di importanza nazionale si chiudano, « dimensionino » e licenzino, come attualmente alla Pignone, alla Terni, alla Magona, all'Ilva. Mentre si denunciano: alla Montecatini profitti di 26 miliardi, all'Edison di 19 miliardi, alla Pirelli di oltre 8 miliardi e alla Fiat di 15 miliardi e mezzo, e così via.

Capitali italiani si investono all'estero: nell'Argentina, Brasile, Portogallo, Messico, Australia, Spagna, Congo e persino negli Stati Uniti, mentre si licenziano in Italia migliaia e migliaia di operai e si chiudono fabbriche, in conseguenza delle restrizioni atlantiche, dei veti americani, in conseguenza degli impegni del Piano Schuman che vincolano la siderurgia e la meccanica agli interessi dello straniero, benchè siderurgia e meccanica siano in gran parte attraverso gli enti finanziari I.R.I. e F.I.M., sotto il controllo dello Stato. Il piano Schuman ha sacrificato la nostra industria siderurgica ai piani economici tedeschi e francesi, dietro i quali stanno i monopoli

americani. In questo momento più che mai si impone un radicale cambiamento degli orientamenti della politica governativa. Occorrono misure atte ad impedire che le strutture monopolistiche abbiano a continuare la loro azione soffocatrice dell'economia nazionale, che l'I.R.I. e il F.I.M., vengano trasformate veramente, ed abbiano a funzionare quale leva di progresso e di rinascita dell'economia del Paese. Occorre « sganciarsi » dai « patti », dalle cosiddette « comunità » e dai « pool » che asservono il nostro Paese agli interessi dello straniero. Il popolo italiano ha inteso al 7 giugno tutto questo. Il 7 giugno non si cancella. Nel concludere, onorevoli colleghi, sento di dovere esprimere ai lavoratori della Pignone, della Magona, della Terni, dell'I.L.V.A. e delle altre fabbriche, riconoscenza per la lotta che hanno condotto e conducono in difesa del lavoro e delle industrie. La solidarietà nostra a tutti i lavoratori italiani, i quali vigilando sulle sorti delle nostre industrie, fanno rivivere lo spirito ed i sentimenti del periodo della gloriosa lotta di liberazione nazionale, quando anche allora si batterono in difesa delle industrie, contro la bramosia distruttiva delle orde nazi-repubblichine. (*Applausi dalla sinistra*).

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerando l'inderogabile e urgente necessità di salvare il patrimonio ittico nazionale, seriamente minacciato dalla pesca di frodo e altri sistemi giudicati al medesimo dannosi, considerando che lo stato attuale delle cose danneggia enormemente una delle classi più misere della nostra società, cioè quella dei piccoli pescatori, invoca dal Governo disposizioni agli organi competenti dirette ad assicurare la più rigida osservanza delle leggi protettive esistenti, contemporaneamente fornendoli dei mezzi nautici indispensabili ad una efficace sorveglianza; e compreso della grave ingiustiza sociale di tenere una classe di umili lavoratori al di fuori di ogni assistenza, invoca l'inquadramento dei piccoli pescatori nella Previdenza sociale, mediante adatte trattenute a carico delle cooperative e di tutte quelle organizzazioni, come quelle dei mercati ittici, che sfruttano il lavoro dei piccoli pescatori, emanando le opportune norme legislative concordate fra i Ministeri competenti ».

PRESIDENTE. Il senatore Artiaco ha facoltà di parlare.

ARTIACO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, tratterò brevemente un solo argomento: la pesca. Non quella organizzata da grandi imprese oceaniche, fornite di tutte le possibilità, i cui dipendenti sono assistiti completamente, ma unicamente della piccola pesca affidata alle umili aziende prettamente familiari. Vengo da un paese di mare, e amo il mare. Ho una passione per la pesca, che io stesso esercito come dilettante. Questo mi ha dato modo di conoscere intimamente la vita dei pescatori umili e silenti, come il loro mare, che vivono fra stenti inauditi, non paragonabili a quelli di nessuna altra classe sociale. Essi non gridano come fanno altri, e per questo io porto dinanzi al Senato lo spasimo dei loro volti abbronzati dal sole, le sofferenze della miseria in cui vivono le loro famiglie, presso le quali tante volte ho prestato la mia opera di medico. È necessario che il Governo ponga attenzione a questa umile classe.

Ringrazio l'onorevole relatore delle cifre riportate nella sua relazione, perchè da quei dati appare che il reddito complessivo dei pescatori si aggira sulle 320 mila lire annue, calcolate sull'importo globale di 32 miliardi di lire ricavati dai prodotti della pesca. Ma invito il Senato a riflettere che in questi 32 miliardi sono compresi i gravami del dazio, le trattenute, che non sono piccola cosa. Non solo, ma questi 32 miliardi, che secondo il nostro relatore andrebbero divisi su 130 mila circa pescatori, comprendono anche l'importo interessante la grande pesca e la pesca oceanica, condotta da aziende più notevoli. Quindi, agli umili e piccoli pescatori restano, delle 320 mila lire di cui parla il relatore, solo le lische. Essi effettivamente conducono una vita grama, che ho avuto, come ho già detto, occasione di conoscere intimamente.

Il nostro relatore dice che questa gente si adatterà con mestieri a terra. No, onorevoli senatori, questa gente quando è tornata dal mare, dove ha rischiato talvolta la vita, non ha la possibilità di ricorrere ad un altro mestiere, deve riparare i suoi mezzi di sussistenza, cioè le sue reti, le sue lenze, le sue barchette. E quindi la sua giornata è completamente occupata. Perciò vive in una condizione di miseria veramente sbalorditiva ed è meraviglioso vedere come questa povera gente riesce a sbarcare il lunario a furia di sacrifici inauditi. Ora potreste domandarmi: che cosa c'entra il Governo e il Senato in tutto questo? Questi lavoratori così miseri, che vivono sul mare a volte una lunga vita perchè l'aria marina priva di polvere consente una vita lunghissima — ho visto pescatori novantenni continuare ancora il loro mestiere imparato da bambini — questa gente è lasciata fuori da ogni previdenza sociale. Qui è il punto in cui entra l'azione del Governo. Ma vi è anche un'altra ragione che mi ha indotto a parlare in questa occasione nella quale sto svolgendo anche l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare. Ricordo che quando andavo da ragazzo a pescare mai tornavo a casa a mani vuote. Poi attraverso gli anni la pesca fortunata è diventata una assoluta rarità. Perchè si è impoverito il nostro ricchissimo mare? Il nostro mare è ricco di predoni, ricco di gente che non fa che danneggiare l'industria della pesca con tutti i mezzi proibiti e le Capitanerie e le guardie di finanza non hanno possibilità di raggiungere i pescatori di frodo e quelli che adoperano attrezzi dannosi nonostante che siano severamente proibiti. Di fronte ad una situazione simile, che alla miseria costante di questi poveri aggiunge un aggravarsi delle condizioni stesse, è necessario che il Governo provveda. Quando dalla relazione rilevo che appena 8 milioni nell'apposito capitolo sono stati destinati per dare la caccia ai pescatori di frodo e a coloro che rovinano l'industria della pesca, invoco dal Governo che questa politica sia modificata e che si cerchi di perseguire con tutti i mezzi questi predoni del mare, questa gente che sottrae agli onesti lavoratori il loro pane giornaliero, pane che si guadagna prevalentemente di notte. È necessario che le Capitanerie siano dotate di mezzi adatti, di piccolo e veloce naviglio per poter mettere le mani su questi predoni e impedire quello che rappresenta effettivamente un danno nazionale, perchè la pesca tra le altre cose è una industria nazionale niente affatto trascurabile. Ora, di fronte ad una situazione simile, di fronte alla mancata difesa della categoria, io porto qui lo spasimo di questa gente, invocando leggi protettive che servano a dare quell'assistenza che tutte le altre classi lavoratrici hanno.

In conclusione, chi è il datore di lavoro di questa povera gente? Noi notiamo lo sforzo che fanno alcune cooperative per cercare di radunare questi poveri pescatori, per dar loro quell'assistenza sociale che altre classi lavoratrici hanno, e vediamo che questa gente viene sfruttata alle volte dal mercato al quale portano la loro merce. Ricorrendo a piccole trattenute sui mercati e sugli incassi delle cooperative, si potrebbero rinvenire quei fondi che possono mettere anche questa umile categoria nelle condizioni in cui altri onesti lavoratori si trovano.

È urgente che si ricorra ai provvedimenti che ho invocato, perchè, ripeto, la loro situazione si va sempre più aggravando e le loro condizioni di vita si fanno sempre più precarie. Prego l'onorevole Ministro di tenere nella debita considerazione questa situazione. L'onorevole Presidente conosce certamente la vita dei pescatori, egli ha forse la mia stessa passione e quindi sono sicuro che sa come sia necessario risolvere quel problema per dare al nostro Paese un volto di giustizia cristiana. È necessario che concorriamo tutti alla formazione di leggi che diano a chi soffre la possibilità di poter lavorare e di procurarsi i mezzi necessari per vivere.

Voi vedete il pescatore che viene accompagnato nel suo lavoro dal piccolo figlioletto. Quante volte si vedono dei quadretti graziosi che ritraggono questa scena! Si vede questo piccolino di 6 o 7 anni appena che, avendo agganciando un pesce che forse è più grosso di lui, cerca di tirarlo a bordo compiendo degli sforzi che ne rendono addirittura goffa la figura. È quel piccolo individuo che continua il mestiere che si tramanda di padre in figlio in questa categoria di persone; un piccolo discepolo che per imparare il mestiere

del padre ha bisogno di anni perchè — credete pure a me che me ne intendo — la pesca non è una cosa insignificante, è addirittura, a mio modo di vedere, una scienza. Non è tanto facile, come sembra, catturare un pesce, ed il mestiere si impara solo attraverso anni di pratica, attraverso lunghe riflessioni cui i nostri pescatori sono inclini, perchè di fronte alla immensità del mare la mente lavora e la meditazione è a portata di mano.

Orbene, veniamo incontro a questa povera gente, giudichiamo col cuore la loro situazione, cerchiamo di sollevarli dalla miseria: così avremo compiuto veramente un atto di giustizia. (*Applausi dal centro*).

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

Si dia lettura degli ordini del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Ministro della marina mercantile ad appoggiare validamente presso il Ministero del lavoro le richieste dei lavoratori della pesca e in particolare dei lavoratori della piccola pesca inteso al miglioramento della loro situazione mutualistica e previdenziale ».

« Il Senato invita il Ministro della marina mercantile ad intervenire affinchè la Casa del pescatore di Chioggia, costruita con i contributi della categoria, venga completata nelle sue attrezzature e, con l'esclusione di qualsiasi altro uso, venga adibita al suo unico scopo: il ricovero dei vecchi pescatori inabili e senza risorse ».

PRESIDENTE. Il senatore Ravagnan ha facoltà di parlare.

RAVAGNAN. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, anche io mi limiterò ad intrattenere brevemente il Senato su un settore particolare di competenza del Ministero della marina mercantile e cioè sul settore della pesca. Data anche la ristrettezza del tempo e riservandomi di sviluppare più ampiamente le mie considerazioni circa i problemi urgenti e gravi che interessano questo settore in altra occasione più opportuna, mi limiterò a quelli che mi sembrano essere più importanti e più essenziali. Anzitutto vi è il problema non ancora risolto, e non ne sappiamo il perchè, dell'unificazione nel Ministero della marina mercantile di tutti i servizi inerenti alla pesca. Noi non ci rendiamo conto perchè questo problema sia ancora aperto, non sappiamo quali ostacoli si presentino. Dal momento che tutti sono d'accordo, dal momento che tutti ne riconoscono la necessità non si comprende come alla distanza di parecchi anni questo problema così semplice, così logico direi, non possa essere finalmente risolto. Nessuno comprende perchè certi servizi debbano essere lasciati ancora alla competenza del Ministero dell'agricoltura. Nessun italiano pensa mai e credo nemmeno il Ministro dell'agricoltura pensi in nessuna ora della sua giornata di doversi occupare oltre che dei problemi gravissimi dell'agricoltura anche dei problemi della pesca che sono di particolare importanza e che non possono essere risolti se non affidandoli alla competenza di un Ministero specifico quale è il Ministero della marina mercantile.

Desidererei che il Ministro desse assicurazioni finalmente a questo proposito e che mettesse in rilievo gli ostacoli ove eventualmente ci fossero, ed il modo come poterli rimuovere.

Ancora una volta, onorevole Ministro, bisogna constatare che, nel bilancio sottoposto al nostro esame, alla pesca è attribuita una importanza direi irrisoria non certo in relazione con quella che è la sua importanza nazionale. Non si può assolutamente disconoscere che il settore della pesca è esageratamente trascurato. Non si accenna alla pesca se non in due punti del bilancio. Sono stati assegnati 8 milioni e come osserva il relatore sono diretti specialmente alla vigilanza della pesca. Nella relazione si dice che servono per dare la caccia ai pescatori di frodo. Ma non so quali siano questi pescatori di frodo che ci possono essere in mare dal momento che il Ministero della marina mercantile, data la competenza che attualmente ha, non credo debba occuparsi della pesca in acqua dolce.

Altri 4 milioni sono assegnati per concorso su operazione di credito. So benissimo, e lo

dice anche il relatore, che nelle altre impostazioni del bilancio vi sono assegnazioni in parte riguardanti la pesca. Ma non la riguardano in modo specifico e in ogni caso è chiaro che l'importanza data al settore della pesca è ancora troppo insufficiente.

Io dovrei fare una proposta al relatore e al Ministro perchè nella relazione ci sono delle osservazioni e anche delle, sia pure, benevoli critiche al bilancio. Ci sono osservazioni, per esempio, circa scarse assegnazioni per determinati scopi ed allora perchè a queste osservazioni non dovrebbero succedere delle proposte concrete? Se si osserva che per una determinata impostazione vi è una assegnazione di fondi irrisoria, perchè non si deve proporre un aumento, sia pure nel complesso generale delle cifre che costituiscono il totale delle assegnazioni che il Ministero del tesoro ha fatto al Ministero della marina mercantile?

A questo proposito vorrei fare una proposta. Molte capitanerie di porto e particolarmente quella di Chioggia, hanno fatto richiesta al Ministero della marina mercantile perchè venga costruito un battello di salvataggio, esigenza evidentemente urgente ed improrogabile per poter in caso di infortuni salvare delle vite umane. Non so quanto verrebbe a costare un battello di salvataggio, ma perchè questi 8 milioni od altra somma integrativa da ricavarsi da qualche altra voce del bilancio, non potrebbero servire a qualcosa di più utile?

Non parlerò, onorevole Ministro, del trattato jugoslavo. Ella sa che discutendosi giorni or sono il bilancio del Ministero degli esteri, il Ministro e Presidente del Consiglio ha fatto proprio l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare e mediante il quale il Governo si impegna al momento opportuno di fare i passi necessari perchè venga modificato il trattato già scaduto o ne venga stipulato uno nuovo più conforme agli interessi della nostra pesca nazionale. Il Ministro lo ha accettato integralmente e quindi anche nel punto in cui si dice che la elaborazione di questo trattato deve avvenire attraverso la collaborazione delle categorie interessate. È logico che domandi a lei, onorevole Ministro, credo non ce ne sia nemmeno bisogno, che questa collaborazione basata sugli interessi diretti ed esclusivi delle categorie interessate sia fatta propria dal Ministero della marina mercantile. Penso che il Ministero della marina mercantile su questo argomento non deve avere nessun'altra preoccupazione tranne quella degli interessi della pesca nazionale, lasciando al Ministero degli esteri tutti gli altri problemi.

A questo proposito non posso fare a meno di osservare che l'onorevole relatore avrebbe potuto risparmiare degli accenni velati ma abbastanza trasparenti che rappresentano una insinuazione verso i nostri pescatori adriatici. Ad un certo punto della sua relazione il relatore afferma, o lascia credere, o insinua, che in fin dei conti potrebbero essere anche giustificate le rappresaglie jugoslave verso i nostri pescatori. Concetto che si poteva risparmiare perchè non può che costituire un alibi ...

VACCARO, *relatore*. Assolutamente no, non ha compreso bene ...

RAVAGNAN. C'è un punto della sua relazione in cui si dice che forse, probabilmente i nostri pescatori qualche volta non sono a posto. Questo punto avrebbe potuto evitarlo perchè può costituire un alibi alle piraterie e alle prepotenze jugoslave a danno dei nostri pescatori.

Onorevole Ministro, passo ad un altro argomento, quello dell'importazione di pesce dall'estero. Si capisce che tale questione riguarda specificamente il Ministero del commercio con l'estero, ma ella non può disinteressarsi di ciò che il suo collega del commercio estero delibera in questo settore e che riguarda la pesca nel suo complesso ed il commercio interno dei prodotti ittici. Io credo che lei debba intervenire tutte le volte che si deliberi in questo settore e credo anche che lei debba intervenire perchè sia modificata la situazione in tale campo. Nel 1949 sono stati importati dall'estero 949.000 quintali di pesce, per un valore di 17 miliardi; nel 1952 ne sono stati importati 1.217.000 quintali e cioè il 30 per cento in più per un valore di 30 miliardi e cioè per un valore superiore dell'80 per cento. Del pesce estero importato in Italia quello fresco e congelato rappresenta un valore di 3 miliardi e mezzo nel 1951, di 5.117.000.000

nel 1952. Se, come afferma il relatore e come è esatto, 120.000 famiglie almeno sono addette alla pesca o dovrebbero esservi addette, è chiaro che tutte queste persone e lo stesso commercio nazionale sono messi in crisi da questa situazione. E ciò non solo per coloro che sono addetti direttamente all'industria della pesca ma anche per coloro che sono addetti all'industria conserviera per cui, ripeto, ne viene a soffrire il mercato nazionale ed il consumo interno. Arriva in Italia persino pesce di contrabbando jugoslavo — credo che lei lo sappia, onorevole Ministro — attraverso Trieste: vi è una specie di servizio regolare di pesce che viene portato nel Territorio Libero di Trieste e di qui viene importato nei nostri porti, per esempio, nel porto di Ancona per arrivare di là non solo ai mercati di consumo, ma anche ai mercati di produzione, come a Chioggia, facendo così concorrenza diretta sul posto ai nostri pescatori i quali qualche volta son costretti a buttare a mare il pesce da essi pescato perchè non sanno come esitarlo e ciò anche per la mancanza di una adeguata organizzazione e di un mercato ittico veramente consistente e moderno.

E passo ai mercati ittici. È noto che esiste una Commissione consultiva della pesca, che era presieduta da lei, onorevole Ministro, quando era ancora Sottosegretario. È inutile sottolineare il fatto che la sua notevole permanenza al Ministero della marina mercantile lo ha reso certamente il più adatto a reggere il Ministero stesso. Questa Commissione sta studiando una riforma della situazione dei mercati ittici, e cioè la riforma della legge 12 agosto 1938 che disciplina fino a questo momento i mercati ittici all'ingrosso. A questo proposito dovrebbe deliberare, onorevole Ministro, che a far parte di questa Commissione siano chiamati anche i rappresentanti di una delle organizzazioni sindacali dei pescatori, che è aderente alla C.G.I.L. Lei sa quale è l'opinione che prevale tra gli interessati e cioè che la gestione dei mercati ittici dovrebbe essere riservata agli stessi pescatori: infatti dove i mercati vanno meglio è là ove sono gestiti dalle cooperative dei pescatori. È verso questa linea che a mio parere dovrebbero indirizzarsi i lavori della Commissione e quindi anche le proposte di riforma dell'attuale situazione dei mercati ittici.

Vengo ora a parlare rapidamente della questione delle valli da pesca: mi riferisco alle valli da pesca della Laguna Veneta propriamente detta e del loro regime giuridico. La laguna di Venezia appartiene al demanio marittimo e quindi appartengono al demanio anche le valli da pesca. Io chiedo al Ministro, se non è in grado di rispondere immediatamente, di fare in modo che sia definita questa questione di principio. So che questa è una questione molto complessa, anche se a mio modo di vedere sia diventata complessa e controversa semplicemente perchè c'è una parte che la vuol rendere complessa e controversa. Molti uffici ministeriali non agiscono come se fossero i tutori degli interessi dello Stato. Il regime giuridico delle valli da pesca è che le valli appartengono al Demanio e i cosiddetti vallicoltori non sono altro che dei concessionari, mentre vorrebbero farsi passare per proprietari. Essi esercitano questa loro pretesa al punto di servirsi di guardie giurate armate che giungono a sparare sopra i pescatori che qualificano pescatori di frodo. Questo vale in modo particolare per le valli aperte. Io perciò domanderei che si abbia ad affrontare in pieno questa questione, che si risolva il problema della attribuzione della proprietà delle valli sia chiuse che aperte. In questo ultimo caso il problema è più grave ed io segnalo ancora una volta da questi banchi una situazione assolutamente anormale. Ci sono dei concessionari i quali arrivano ad elevare in queste valli dei casini da caccia in cui vanno a divertirsi ed impediscono ai pescatori lagunari di andarvi a svolgere la loro attività. Quando le guardie giurate trovano questi pescatori, li denunciano ai carabinieri per furto e si arriva in Pretura. Se il pretore prende in considerazione le obiezioni dei pescatori, allora la sentenza può essere di assoluzione per insufficienza di prove, ma se il Pretore ritiene che le denuncie dei carabinieri facciano testo, ne segue la condanna per furto. Poichè questi pescatori hanno bisogno di lavorare, ritorneranno in queste valli e se saranno sorpresi di nuovo, finiranno per essere considerati dei pregiudicati.

Questa situazione deve essere assolutamente chiarita attraverso una indagine che parta direttamente da lei, onorevole Ministro. Io domando che questo avvenga senza riguardo a

nessuno, si trattasse anche del barone Treves o del conte Marzotto, perchè si tratta degli interessi dello Stato e della collettività.

Le domando se lei è disposto (credo che lo sia e penso che lo sarà), a far luce in questa materia in modo che sia aperta la strada ad una sistemazione giusta nell'interesse dei lavoratori e delle popolazioni che vivono di questo lavoro.

Per quanto concerne il problema delle costruzioni navali, siamo sotto l'impero della cosiddetta legge Saragat prorogata al 30 giugno 1956, modificata dalla legge 2 aprile 1953, n. 212. Ci sono 8 miliardi e 300 milioni di stanziamento.

Qui, onorevole Ministro, per inciso vorrei dirle che non è certamente il caso di dilungarsi o di soffermarsi sul fatto che in questa legge del 2 aprile è stata fatta insinuare la faccenda disgraziata, per dir poco, della nave-fattoria e di tutte le sue appendici. Non sappiamo cosa ne sia avvenuto, è però probabile che la trasformazione in nave-cisterna sarà avvenuta. Ma a suo tempo bisognerà pur sapere qualche cosa di più: noi abbiamo denunziato questo fatto scandaloso, per cui è avvenuta una impostazione lussuosa di una nave baleniera e dopo, a un certo momento, accortisi gli interessati che il grasso di balena era calato di prezzo, l'impresa è stata abbandonata ed i finanziamenti dello Stato sono andati a finire male. Si è ricorso alla trasformazione in nave petroliera, ma certamente delle perdite vi sono state, e bisognerà sapere chi pagherà o chi ha pagato queste perdite.

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

(*Segue* RAVAGNAN). La legge riserva un miliardo per la rinnovazione e lo sviluppo del naviglio peschereccio comprese le attrezzature. Sappiamo anche che, in virtù di questa legge, il naviglio peschereccio di nuova costruzione è ammesso al godimento di benefici fiscali. E sta bene. Sappiamo che gli armatori della pesca sono stati invitati a presentare proposte concrete: pare che in massima parte essi si siano orientati nello stabilire un minimo di potenza installata sui motopescherecci che si aggirerebbe sui 100-110 cavalli vapore. Il Ministro nell'altro ramo del Parlamento ha annunziato che finanziamenti sensibili sarebbero stati dati per le costruzioni di naviglio da pesca. E sta bene. Ma osservo, ed anche il collega che mi ha preceduto ne ha fatto cenno, che si dimentica che non ci sono soltanto grossi e medi armatori, ma anche piccoli armatori, e sono la maggioranza, i natanti dei quali non superano certamente la potenza dei 40 o 80 cavalli vapore. Si estendono anche ad che ad essi queste provvidenze, queste facilitazioni e queste possibilità di finanziamento?

Per quanto mi concerne e per quanto io so questo non avviene. Chioggia come si sa è il maggior centro peschereccio dell'Adriatico: è dichiarata zona depressa e si trova in crisi per la mancanza di un trattato di pesca con la Jugoslavia (quando c'era, era ancora peggio). Vi è una crisi per l'importazione enorme ed esagerata di pesce estero. I suoi cantieri sono tutti inoperosi, e sono un paio di decine. Solo qualcuno lavora parzialmente per piccole riparazioni, ma centinaia di lavoratori specializzati sono completamente disoccupati o dispersi. Pregherei l'onorevole Ministro di darmi spiegazioni a questo proposito, se egli cioè intende chiamare a godere dei benefici che la legge consente per le costruzioni di naviglio peschereccio, anche il piccolo naviglio. Lei sa, onorevole Ministro, che quando era Sottosegretario una Commissione di pescatori di Chioggia è venuta a presentarle perfino un piano di costruzione di 30 motopescherecci con tutti i dettagli. Io la pregherei di prendere in considerazione questa proposta e di darmi in proposito assicurazioni.

Passo al problema della previdenza. Anche qui è chiaro che questa materia è di diretta competenza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, e ne abbiamo parlato ieri. Ma è chiaro che per quanto riguarda il settore della previdenza dei pescatori, un interessamento attivo e fattivo deve venire da parte del Ministero della marina mercantile, cioè dal Ministero che dovrebbe essere anche il Ministero della pesca. Credo che in primo luogo, come è stato detto in maniera molto convincente da vari oratori di questi banchi, bisognerebbe anzitutto risolvere un problema di fondo, cioè bisogna sganciarsi dal principio che vige tuttora in materia di previdenza

sociale: che il sistema previdenziale e mutualistico debba essere in rapporto assoluto con i contributi. Oggi questo principio non può più reggere; non si può evidentemente andare nell'eccesso opposto, ma quando ci sono dei lavoratori che guadagnano poco e saltuariamente non è giusto che abbiano un trattamento diverso dagli altri. Bisogna considerare questo problema non solo ed esclusivamente dal punto di vista economico, ma dal punto di vista sociale, perchè questo vuole la Costituzione della Repubblica. Per esempio, per quanto riguarda i lavoratori della pesca e particolarmente i lavoratori della piccola pesca, l'onorevole Ministro sa che sono esclusi dalla assistenza ospedaliera i familiari dei lavoratori della piccola pesca. Gli artigiani della pesca, che si possono considerare alla stessa stregua dei coltivatori diretti, non godono del trattamento previdenziale contro la tubercolosi nè la pensione, nè godono gli assegni familiari, se non si riuniscono in cooperative, le quali servono solo per fingere che questi lavoratori siano alle dipendenze di una cooperativa mentre invece lavorano individualmente e solo a questa condizione sono ammessi al godimento degli assegni familiari. Certo questo problema deve essere studiato e si deve risolvere in maniera adeguata in modo che si arrivi a stabilire un trattamento non troppo disparato tra lavoratori e lavoratori. Ci sono quasi tutti i vecchi pescatori che non hanno nessuna assistenza e nessuna pensione.

Occorre, quindi, che nella elaborazione della riforma della previdenza sociale, il Ministero della marina mercantile sostenga e difenda i pescatori.

Questi sono i problemi che mi sono permesso di trattare succintamente in occasione della discussione di questo bilancio. A conclusione di tutto ciò debbo solo osservare ancora una volta che, per quanto riguarda il settore della pesca, il bilancio attuale non si discosta da quelli precedenti: la trascuratezza per quanto riguarda il settore della pesca è ancora ufficialmente profonda e deve essere eliminata. È quindi analogo, onorevole Ministro, il giudizio che deve essere dato sul suo bilancio. (*Approvazioni dalla sinistra*).

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

BARBARESCHI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, questa mattina, all'inizio della nostra seduta il senatore Lauro che per primo prendeva la parola sul bilancio della Marina mercantile, mentre incitava il Ministro a promuovere l'incremento della nostra marina — e ci trovava in questo tutti concordi — dichiarava che la Marina mercantile italiana si è ricostruita attraverso lo sforzo e i sacrifici degli armatori, senza alcun concorso da parte dello Stato.

È problema vecchio. Avemmo già occasione di trattarne in precedenti discussioni, proprio sul bilancio della Marina mercantile, e quindi tutti sanno o dovrebbero sapere gli sforzi che lo Stato ha fatto proprio per l'armamento italiano. Non c'è, io ritengo, categoria alcuna, anche tra i datori di lavoro, che abbia potuto beneficiare del concorso dello Stato nella misura in cui ne ha beneficiato la categoria degli armatori, e per concorso diretto e per concorso indiretto.

Io accennerò brevemente ad un primo provvedimento preso proprio nel 1945, quando la nostra marina mercantile era ancora aggregata alla marina militare, per il risollevamento delle navi affondate e per il concorso per la ricostruzione di quelle navi. Credo non sia esagerato affermare che, e per la misura e per il modo con cui quel concorso veniva dato, lo Stato ha ridato agli armatori le navi che ha potuto risollevare. Ma ricordiamo ancora le « Liberty » avute dagli americani, però attraverso il Governo italiano, e destinate in percentuale agli armatori, specialmente tenendo conto di quello che era stato il danno che l'armamento italiano aveva avuto dalla guerra. Basterà altresì ricordare la garanzia dello Stato per la misura del valore del dollaro, garantito con continuità fino ad esaurimento del pagamento, per poter dichiarare che essendo quelle navi assegnate insieme a viaggi assicurati con noli garantiti in misura notevole, hanno rappresentato certamente un notevole contributo alla ricostruzione della Marina mercantile. E allora non veniamo a vantarci di avere ricostruito con sacrificio quella marina che incominciata a formarsi a quel modo ha potuto riprendersi contro quelle che erano le loro previsioni. Infatti gli armatori di quel momento, non concepivano che potesse esserci un certo periodo di noli elevati,

tanto vero che la prima assegnazione delle « Liberty » fu cosa assai faticosa, in quanto si pensava che potesse essere un esercizio passivo anche se accompagnato da notevoli condizioni favorevoli. Invece attraverso l'esercicizio di queste navi date, come ho detto, col concorso e il sacrificio dello Stato, si è reso possibile rifare grandi fortune che qualcuno può avere giustamente speso per incrementare anche la propria proprietà navale ma che qualcuno, sappiamo anche questo, le ha anche largamente sciupate imparando le strade dai casinò da giuoco quando tutta l'Italia languiva e soffriva. (*Consensi dalla sinistra*).

Ma vi dirò di più, vi dirò che lo Stato, che è poi il proprietario delle Società di preminente interesse nazionale, ha sacrificato queste Società proprio per andare incontro agli armatori e per far sì che si ridestasse nel nostro Paese quell'iniziativa che doveva servire e che è servita a ricostruire tanta parte del nostro Paese.

Ma noi siamo qui ad esaminare il bilancio della marina mercantile in un momento non facile. I noli che si erano tenuti elevati, fortemente redditizi, (tanto che sulle piazzette di Genova si racconta di armatori che hanno potuto ammortizzare in uno o due anni di esercizio le navi comperate: e certamente qualche nave petroliera è stata affittata per cinque anni con la garanzia assoluta di tutte le assicurazioni necessarie ad un prezzo che era superiore alla spesa di acquisto) i noli, ripeto, che si erano mantenuti in queste condizioni sino al primo semestre 1952, oggi sono effettivamente diminuiti e non dirò che l'esercizio delle navi sia passivo, dirò che certamente questo fatto produce un certo turbamento, specie dopo essere stati abituati per tanti anni a così lauti guadagni. E contemporaneamente questo bilancio lo si discute in un momento assai delicato anche per i cantieri. Notizie che abbiamo tutti quanti, le stesse relazioni al bilancio, sia quelle della Camera, forse un po' meno quelle al Senato, dànno delle indicazioni precise a questo proposito. Le navi che sono in cantiere possono garantire ancora lavoro per tre o quattro mesi, dopo dei quali effettivamente è difficile sapere che cosa si potrebbe costruire. Ma al Ministero della marina mercantile ha operato per parecchio tempo una speciale Commissione per un provvedimento, direi, più di continuità che per un provvedimento tampone, e noi speriamo che il Ministro nella sua risposta ci dirà se possiamo seriamente sperare che questo provvedimento venga emanato e ci dirà come si pensa di provvedere alla nostra Marina e ai nostri cantieri.

Signori senatori, l'Italia è un Paese assai lungo, tutto proteso in mare; con 8.000 chilometri di coste. Si dice qualche volta che ha una larga tradizione marinara. È vero solo relativamente: ci furono nel nostro Paese delle Repubbliche che segnarono veramente una tradizione sul mare. Non le citerò tutte quante, ma certo che da Amalfi a Genova, da Venezia a Pisa furono Repubbliche che segnarono in determinati momenti una tradizione sul mare. Ma da questo al dire che noi siamo un Paese che fa seriamente una politica marinara ci passa parecchio. Quando andiamo a scorrere qualche statistica, di quelle che si possono scorrere anche con una certa rapidità, per vedere come è distribuito il tonnellaggio nel mondo, ci accorgiamo subito che noi non siamo ai primi posti, anche se proprio l'anno scorso siamo riusciti ad andare al sesto posto, scalzando leggermente l'Olanda. Ma mentre noi abbiamo 3 milioni e 289 mila tonnellate di stazza lorda, la Norvegia che è assai più piccola ne ha 5 milioni e 900 mila la Svezia ne ha 2 milioni e 300 mila, l'Olanda 3 milioni e 164 mila; ed allora i nostri 3 milioni e mezzo diventano troppo piccola cosa, in proporzione alle nostre condizioni geografiche ed alla popolazione. È possibile fare più e meglio in questo campo? Io dico che non solo è possibile, ma che bisogna farlo. La nostra emigrazione diventa sempre più difficile: è nel nostro Paese specialmente che dobbiamo cercare e creare le nostre condizioni di lavoro. Appartengo a quella schiera di persone che pensa che la nostra marina mercantile può essere incrementata, che noi, figli di Colombo, dobbiamo non andare alla ricerca delle nuove terre che credo oggi sarebbe difficile trovare, ma alla ricerca delle possibilità di lavoro che certamente ci sono nel nostro Paese.

La nostra marina, che ha poco più di tre milioni di stazza lorda, ha una assai pesante anzianità. Il Presidente della 7ª Commissione,

onorevole Corbellini, in questa materia ha scritto una relazione che veramente resterà — io credo — anche nella storia del Senato oltre che della marina mercantile. Io la ho qui, ma noi l'abbiamo già letta tutti al momento opportuno, e la conserverò perchè credo possa servire di guida ancora per parecchio tempo. La nostra marina mercantile è assai vecchia: noi abbiamo soltanto un 10 per cento di navi con cinque anni di anzianità, poichè è un po' una tradizione anche questa che i nostri armatori — oserei dire — non hanno costruito quasi mai ma hanno sempre comperato vecchie navi: abbiamo quasi sempre navigato con navi le quali non erano altro che residuati degli inglesi. Chi, come me, è vecchio, ricorda quei tempi. Noi dunque abbiamo il 10 per cento di navi con cinque anni di anzianità, il 39 per cento con anzianità dai cinque ai nove anni, il 10 percento dai dieci ai quattordici anni, l'1 per cento dai quindici ai diciannove anni, il 9 per cento dai venti ai ventiquattro anni e finalmente il 31 per cento di navi superiori ai venticinque anni di anzianità. In queste condizioni è assai difficile andare alla conquista di nuove possibilità ed io penso che questo debba essere proprio il momento più favorevole per togliere dalla nostra marina mercantile quelle che sono le navi più vecchie e meno adatte, le quali nell'immediato dopo guerra hanno assolto ad una loro funzione ma che oggi, in regime di normalità, è assai difficile possano metterci in condizioni di gareggiare con le marine degli altri Paesi.

Ed allora oggi più che mai è necessario che il provvedimento per dare lavoro ai nostri cantieri venga emanato. Si dice che i nostri cantieri hanno un costo troppo elevato. Cerchiamone le ragioni, vediamo di eliminarne qualcuna. Una diminuzione nel prezzo delle lamiere c'è già stata, si spera che possa essercene un'altra, sollecitiamola. Si facciano esami precisi sulle condizioni tecniche dei nostri cantieri, perchè io potrei qui ricordare che solo recentemente si è cominciato ad attrezzare un po' più modernamente i nostri cantieri onde metterli in condizioni, non dirò proprio di parità, ma di quasi parità rispetto ai cantieri esteri. Poi quando si fanno confronti con i cantieri inglesi bisognerebbe vedere se nel costo non gioca la diversa organizzazione dei contributi previdenziali che in Inghilterra sono applicati in modo diverso dal nostro. Quando noi calcoliamo il costo della mano d'opera comprendiamo inevitabilmente i contributi previdenziali. In Inghilterra, dove pure la previdenza non è inferiore alla nostra, gli oneri contributivi sono accollati alla generalità dei contribuenti e quindi il costo della mano d'opera può apparire inferiore.

Ma ci sono anche delle ragioni tecniche. Io da parecchio tempo, da quasi otto anni mi sto dando da fare perchè nel nostro Paese si ricostituisca un treno di laminazione che era già quasi fatto prima della guerra. Questo treno fu asportato dai tedeschi nel 1944, almeno per la parte mobile, e per quante ricerche siano state fatte, solo una parte è stata reperita e riportata nel nostro Paese. Occorre arrivare al completamento di questo treno. Signor Ministro, non occorre essere profondamente tecnici in materia per comprendere che se una nave potesse essere costruita con una unica lamiera, tutti lo preferirebbero e molto più rapido sarebbe il compito della costruzione. Ora all'estero c'è possibilità di far lamiere dell'altezza di tre metri e cinquanta, cosa che non possiamo fare in Italia, mentre quel treno già così largamente avviato attende ancora di essere completato. Dirò di più, non essendo completato, mette in pericolo l'esistenza di un importante stabilimento il quale compie altri lavori, per l'Italia e per l'estero, lavori di fucinatura, che però non sono in condizioni di poter garantire la continuità dell'accensione di quei forni che sono necessari per quei grandi mezzi, specialmente gli alberi manovella, gli alberi motori, ecc. Così noi dobbiamo costruire le navi con lamiere di due metri, due metri e quaranta, eccezionalmente due metri e ottanta, ma è un limite massimo e per quantitativi assai ridotti. Occorre allora che anche questo provvedimento venga compreso fra quelli necessari per consentire di poter lavorare anche in concorrenza con l'estero perchè, signor Ministro, non è ambizione o vana gloria (sarebbe sciocco) ma in Italia si costruiscono navi che stanno alla pari e, oso dire, forse superiori alle navi costruite all'estero. (*Applausi generali*).

E questo non vale solo per le navi passeggeri. Non per orgoglio fu costruita l'« Andrea

Doria », alla quale seguirà la « Colombo ». Se le informazioni che ho non sono errate, l'« Andrea Doria », nave di trentamila tonnellate, ha un esercizio utile, anche se nel nostro Paese si fa una politica economica non certo confacente allo sviluppo dell'armamento navale. Il costo del denaro è elevatissimo per la nostra industria al cui sviluppo nuoce anche la volontà di ammortamenti eccessivamente rapidi. Se non ho dati errati si pretende di ammortizzare in quindici anni una nave come l'« Andrea Doria », mentre tutti sappiamo che essa resisterà assai di più e assai meglio di navi estere che nel nostro Paese vengono ad essere registrate dopo venticinque anni di appartenenza all'armamento effettivo. Un tale ammortamento incide certamente sul risultato dell'esercizio.

Onorevoli colleghi, cosa possiamo fare per tutto questo? È stato accennato questa mattina anche alle società di preminente interesse nazionale: sono stati indicati costi eccessivi, ecc. Non assumerò la difesa di ufficio di quelle aziende perchè la Finmare nella considerazione nostra sta sullo stesso piano su cui sta l'I.R.I. È un organismo che difendiamo per principio, è un organismo dello Stato che deve essere tutelato e che non deve essere abbandonato perchè può rappresentare il fulcro di una futura nazionalizzazione. Ma come funziona la Finmare? Funziona come funziona l'I.R.I.

Onorevole Ministro, nel suo dicastero ci si occupa di navi ed anche di marittimi. Non negherò — non mi piace la parte dell'oppositore sistematico — che per i marittimi furono fatti provvedimenti di notevole interesse, però questo mio sistema di discutere non deve farvi neppure negare che vi sono ancora parecchie cose che nel campo normativo e nel campo previdenziale i marittimi attendono che siano sistemate perchè ancora non lo sono. Sulle navi mercantili, sulle petroliere, che sono lunghe anche duecento metri, quaranta persone tra le quali undici ufficiali, sono troppo poche perchè sulla coperta di duecento metri, non riescono a rimanere che otto o nove persone compreso il mozzo. Il personale delle « Liberty » è insufficiente al bisogno; la mancanza degli allievi tra gli ufficiali e tra i radiotelegrafisti è un danno notevole, perfino pericoloso, perchè ci sono anche navi che navigano con un solo radiotelegrafista senza neanche un allievo vicino. Vi sono desideri e aspirazioni che bisogna cercare di assolvere onde rendere la massa lavoratrice più soddisfatta. I vostri sono i lavoratori più sacrificati; i marittimi che abbandonano le loro famiglie per dei mesi e qualche volta perfino per degli anni sulle petroliere, si privano della soddisfazione migliore che è data all'uomo, quella della compagnia della propria famiglia. Gli altri che dipendono dal vostro Ministero, i pescatori di cui vi hanno accennato qui i colleghi che hanno descritto i loro sacrifici, le loro pene, la loro miseria e il loro avvenire oscuro, sono una categoria che può essere con facilità aiutata. È facile costituire molte cooperative in seno a questa massa lavoratrice che fa il proprio lavoro con un capitale irrisorio ed è facile avviare attraverso queste cooperative un lavoro più redditizio anche con una maggiore vigilanza sul modo di pescare nel nostro Paese. Ma si eviti la vergogna che un Paese con ottomila chilometri di coste debba importare tutti gli anni trenta miliardi di pesce dall'estero.

Nella categoria dei marittimi sono compresi poi anche i lavoratori del porto, lavoratori rudi, che non si improvvisano. Non si fa il facchino del porto, a bordo o sugli scali, con la stessa capacità, con la stessa esperienza con cui si può fare il facchino da qualsiasi altra parte.

Io rammento — e sorrido perchè capitavano scene veramente comiche — che nel lontano 1902 o 1903 nel porto di Genova ci fu uno sciopero che durò quaranta giorni, preoccupando tutti. Erano gli inizi della nostra organizzazione, e si sperava che, portando certi contadini robustissimi dalle campagne alle calate, si potessero sostituire a quei giovani e magari ai vecchi scaricatori che erano in sciopero. Orbene, colleghi, i tuffi in mare furono innumerevoli, forse ancor più del numero stesso dei crumiri che in quei giorni vennero al nostro porto. Bisogna essere abituati a saper lavorare in quelle sentine, in quelle stive, su quei scalandroni. È una massa che vive una vita assai pericolosa e disagiata, ma se lavora sempre ha una certa possibilità di guadagno. È una massa però che va conservata, curata, assistita, e, onorevole Ministro, mi auguro che lei

ai lavoratori del porto, per la pace del nostro Paese, non prepari quello che l'anno scorso o due anni fa fu fatto ai lavoratori del porto di Genova, dove, nell'àmbito stesso del porto, su quelle calate costruite dal consorzio del porto, è stata data per lo scarico del carbone della S.C.I. di Cornigliano la privativa alla stessa azienda. Sono cose che non giovano all'armonia del nostro lavoro, anche se poi si trova una Sezione del Consiglio di Stato che dà ragione al Ministro. Sono gli atti politici, non i giuridici, quelli che più servono a mantenere l'armonia in mezzo alle classi lavoratrici, specialmente quando di queste fanno parte proprio quei lavoratori del ramo carboni del porto di Genova, oggi specialmente percossi, perchè il metano, i combustibili liquidi, l'uso maggiore di energia elettrica idrica, sono tutti elementi che incidono sulla minore quantità di carbone che arriva al nostro Paese per cui le giornate lavorative di quella gente diventano un numero irrisorio, tanto più, signor Ministro, quando credo di essere in grado di poterle dimostrare che le condizioni di tariffa che i lavoratori erano disposti ad accettare non erano molto diverse da quelle che la stessa azienda oggi paga. In ogni modo, anche se tra il costo dell'esercizio diretto ed il costo dell'esercizio fatto dai lavoratori dei porti, ci fosse stata anche la differenza di qualche decina di lire a tonnellata non era certamente quel costo che influiva nel determinare un aumento che avesse un valore sensibile sul costo del prodotto.

Signor Ministro, ho cercato, anche disordinatamente, di correre il più rapidamente possibile alla conclusione.

Concluderò con un'invocazione che rivolgo a lei con la speranza che vorrà accoglierla. Nel 1947, con un gesto che io non giudicherò ma che non ritengo utile per il nostro Paese, fu infranta quella che era l'armonia democratica tanto necessaria, secondo me, per ridare una possibilità di vita civile, democratica nel nostro Paese. Nelle masse che da lei dipendono ci sono tutti gli uomini del lavoro, dagli ingegneri progettisti, dai comandanti delle navi, ai mozzi, ai facchini dei porti. Sappia avvicinarsi a queste masse lavoratrici, sappia far riconoscere ad esse quegli umani diritti che il lavoro faticoso e pericoloso che essi compiono dà loro diritto di avere. Li senta anche nei problemi più delicati dell'armamento, perchè la figura del datore di lavoro, la figura del finanziatore del lavoro, direi che ha una importanza relativa messa a confronto dei tecnici e di tutti quelli che sono gli uomini che producono e che attraverso il lavoro fanno la ricchezza del nostro Paese; li senta anche su tutti i problemi dell'armamento, li ammetta in tutte le commissioni che lei nomina. E a questo proposito mi permetta di segnalarle che ci sono degli organismi che studiano il nostro Paese, che dedicano i loro sforzi alla scienza, per lo sviluppo scientifico che è elemento sicuro per lo sviluppo delle nostre industrie e della nostra produttività. Lei ha vicini degli organismi di studio: l'Accademia di marina mercantile, l'Associazione italiana di tecnica navale, l'Associazione internazionale del diritto marittimo. Sono nomi che ho dovuto cercare, siccome non sono un marittimo, per vedere di procurarmi il materiale di cui avevo bisogno per questa mia succinta esposizione. Sono organismi che languono, che non hanno nemmeno i mezzi per poter pubblicare le relazioni frutto del loro studio. Essi sono posti nella condizione di non poter fare convegni perchè non hanno mezzi sufficienti per potersi riunire.

Signor Ministro, anche in questo campo dia prova di energia nuova, dia prova di saggezza. Noi socialisti non approveremo questo bilancio. Può darsi che approveremo, se si metterà su quella strada, il bilancio dell'anno venturo. (*Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Senatore Angelilli, ella ha presentato un ordine del giorno: vorrei domandarle se accetta di illustrarlo in sede di svolgimento degli ordini del giorno, anzichè in sede di discussione generale, in modo da poter chiudere la discussione generale stessa.

ANGELILLI. Accetto.

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

Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Presentazione di disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome e per conto del Presidente del Consiglio e Ministro del bilancio, il seguente disegno di legge:

« Provvidenze per le zone colpite dalle recenti alluvioni in Calabria » (156).

Chiedo che per tale disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza.

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

Il Senato dovrà pronunciarsi sulla richiesta della procedura di urgenza.

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

(*È approvata*).

VACCARO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VACCARO. Signor Presidente, chiedo che per l'esame di questo disegno di legge venga nominata dall'onorevole Presidente una Commissione speciale.

BOLOGNESI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOLOGNESI. Onorevole Presidente, volevo ricordare che, quando avvenne l'alluvione nel Polesine, l'allora Presidente del Senato nominò una Commissione speciale. Presidente di tale Commissione era l'attuale Ministro dei lavori pubblici, onorevole Merlin. Ritengo che la Commissione, di cui si propone oggi la costituzione, dovrebbe avere le stesse caratteristiche della precedente.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la proposta del senatore Vaccaro di costituire una Commissione speciale per l'esame del disegno di legge recante provvidenze per le zone colpite dalle recenti alluvioni in Calabria. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Oggi seduta pubblica alle ore 16,30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta alle ore 13.

Dott. Mario Isgrò
Direttore dell'Ufficio Resoconti