LIX SEDUTA

VENERDÌ 30 OTTOBRE 1953

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

INDI

del Presidente MERZAGORA

INDICE

Commissione speciale:

Nomina dei componenti . . . . . *Pag.* 2186

Disegni e proposte di legge:

Presentazione 2185

Deferimento all'esame di Commissione permanente 2185

« 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*) (Seguito della discussione e approvazione):

ANGELILLI 2187, 2215
TARTUFOLI 2188, 2215, 2216, 2217
CARELLI 2189, 2217
ZAGAMI 2191, 2217, 2218
VACCARO, *relatore* . 2192, 2214, 2215, 2216, 2217
TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile* 2201, 2215, 2216, 2217, 2218
LAMBERTI 2214
ARTIACO 2214
RAVAGNAN 2215
CESCHI 2216
MOLINARI 2217

Giunta delle elezioni:

Presentazione di relazione su elezione contestata 2186

Interpellanza:

Annunzio 2219

Interrogazioni:

Annunzio . . . . . *Pag.* 2219

Relazione:

Presentazione 2186

Sulla chiusura dei lavori:

PRESIDENTE 2218
PICCHIOTTI 2218

La seduta è aperta alle ore 16,30.

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

Presentazione di proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che i senatori Jannuzzi, Ferrari, Crollalanza, Bruna, Barbaro, Nacucchi e Tripepi hanno presentato la seguente proposta di legge:

« Ammasso dell'olio di oliva per l'annata 1953-54 con anticipazione garantita » (155), per la quale essi chiedono che sia adottata la procedura di urgenza.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

Questa proposta di legge sarà stampata, distribuita e assegnata alla Commissione competente.

Il Senato dovrà pronunciarsi sulla richiesta della procedura d'urgenza.

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

(*È approvata*).

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

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito all'esame della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), la proposta di legge:

« Modifiche alla legge 6 febbraio 1949, n. 29, "Norme per la elezione del Senato della Repubblica" » (125), d'iniziativa del senatore Sturzo.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Guglielmone ha presentato, a nome della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo), la relazione sul disegno di legge:

« Disposizioni sull'assicurazione dei crediti all'esportazione, soggetti a rischi speciali, e sul finanziamento dei crediti a medio termine derivanti da esportazioni relative a forniture speciali » (70).

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

Nomina dei componenti di Commissione speciale.

PRESIDENTE. Comunico che, in conformità del mandato conferitomi nella seduta del 26 ottobre, ho chiamato a far parte della Commissione per l'esame del disegno di legge: « Concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra » (136), i senatori Angrisani, Artiaco, Bardellini, Braschi, Condorelli, Crollalanza, De Luca Angelo, Elia, Fortunati, Giacometti, Giardina, Giustarini, Lepore, Longoni, Moro, Palermo, Pesenti, Petti, Savarino, Schiavi, Tartufoli e Tirabassi.

Presentazione di relazione su elezione contestata.

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Grieco, a nome della Giunta delle elezioni, ha presentato la relazione sulla elezione contestata del dottor Fulvio De Bacci, nella regione della Toscana.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 ».

Chiusa la discussione generale, restano da svolgere alcuni ordini del giorno.

Il primo è quello presentato dal senatore Angelilli. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, visto lo stato di depressione economica in cui versa attualmente il porto di Civitavecchia, con danni che si ripercuotono su tutta la vastissima zona del suo retroterra che comprende Roma e molte Regioni dell'Italia centrale, nonchè sull'intera Sardegna, visto che tale crisi è in relazione alla carenza di provvedimenti che assicurino al porto di Civitavecchia le opere e la funzionalità di cui fruiscono da decenni tutti gli altri grandi porti italiani; visti i voti espressi dalle categorie economiche nei vari convegni promossi dalla Camera di commercio, industria e agricoltura di Roma, e specialmente quelli dei recenti convegni tenuti in Roma e in Cagliari: invita il Governo: *a*) a provvedere per la esecuzione delle opere tuttora occorrenti per dare

intera attuazione al piano regolatore approvato nel 1950; *b*) a provvedere perchè il porto sia incluso in quelli di scalo normale delle linee di navigazione, nonchè alla intensificazione delle linee tra Civitavecchia e la Sardegna, dato il crescente traffico viaggiatori e merci da e per l'Isola, conseguente allo sviluppo in corso delle attività produttive e mercantili della Sardegna; *c*) a che si dia corso alla costituzione di un ente amministrativo autonomo che possa provvedere a tutte le necessità del porto di Civitavecchia, nell'interesse della navigazione, dell'economia e del lavoro delle Regioni interessate ».

PRESIDENTE. Il senatore Angelilli ha facoltà di parlare.

ANGELILLI. Illustre signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi preme sottolineare il grave stato di depressione in cui si trova il porto di Civitavecchia, stato di depressione che incide considerevolmente non soltanto nello sviluppo dell'economia sarda e nazionale, ma anche delle altre regioni dell'Italia centrale. Una particolare preghiera rivolgo alla cortesia dell'onorevole Ministro: un interessamento sollecito perchè si dia esecuzione al piano regolatore già approvato nel 1950. Il porto di Civitavecchia deve essere veramente il porto di Roma, perchè Roma e il Lazio sono centri di larghissimo consumo. Ma, a causa della mancata funzionalità del porto di Civitavecchia, questi centri sono costretti a rifornirsi sui mercati di Napoli e Genova, con ripercussioni sfavorevoli sul costo dei generi, date le maggiori spese di trasporto. L'ordine del giorno sollecita provvidenze in favore del porto di Civitavecchia, secondo le aspettative delle categorie interessate e della classe lavoratrice che, attraverso il funzionamento del porto di Civitavecchia, potranno vedere assorbita una considerevole mano d'opera. È necessario anche che questo porto sia compreso tra i normali porti di scalo delle linee di navigazione e che siano incrementate le linee di comunicazione tra la Sardegna e Civitavecchia per un sempre maggiore sviluppo del traffico viaggiatori e merci. Per ottenere questo scopo, è indispensabile la costituzione di un ente autonomo che provveda alle necessità e alle esigenze di Civitavecchia e delle popolazioni del Lazio che aspettano provvidenze in tal senso. Confido, pertanto, che l'ordine del giorno possa avere il consenso del Senato e del Ministro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Si dia ora lettura dell'ordine del giorno presentato dai senatori Tartufoli e Ponti e dell'ordine del giorno del senatore Tartufoli.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, riconoscendo come le attività peschereccie nell'Adriatico siano gravemente compromesse dai mancati accordi per la pesca col Governo jugoslavo; constatato come, con una frequenza sempre più penosa e con procedimenti sempre più vessatori, pescherecci italiani, che sono parte delle numerose flottiglie che popolano i nostri porti, vengano fermati e sottoposti a spogliazioni di attrezzature e confisca di pesca, e a pagamento di gravi multe e pedaggi illegittimi, anche quando l'esercizio della pesca sia avvenuto fuori dei limiti internazionali delle acque territoriali jugoslave; riconosciuto che non è giusto che la categoria dei pescatori debba pagare di propria tasca lo scotto di una situazione di tensione e di difficoltà che investe l'intera Nazione; invita il Ministero della marina mercantile ad intervenire con propri sussidi al ripristino delle attrezzature e alla riparazione dei danni che sono la conseguenza dell'azione subìta senza difesa e senza alcuna tutela.

TARTUFOLI, PONTI »;

« Il Senato della Repubblica, valutando sul piano delle legittimità le più obiettive le aspirazioni sul piano creditizio, previdenziale e assistenziale nonchè tecnico, espresse concordemente dalle categorie marinare della pesca e che ebbero nell'ultimo Congresso di Ancona formulazioni unanimi ed esaurienti; confida che il Ministero della marina mercantile vorrà promuovere incontri e studi interministeriali per la soluzione graduale delle invocate provvidenze, avviando quella legislazione specifica che doverosamente deve dare alla gente che vive delle attività della pesca una possibilità di elevazione sociale corrispondente ai diritti che la stessa Costituzione sanziona ».

TARTUFOLI ».

PRESIDENTE. Il senatore Tartufoli ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

TARTUFOLI. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, io sarò brevissimo, l'ora incalza verso il termine di questa sessione laboriosa, ed io so che sono le ultime ore quelle che più si sentono premere sulla stanchezza e sul desiderio di finirla. Sarò rapidissimo perchè so che quanto è contenuto in questi ordini del giorno trova eco e comprensione assoluta nell'attuale Ministro della marina mercantile il quale ha vissuto questi problemi, li ha sentiti come li sentiamo noi a contatto della gente marinara della pesca del nostro Adriatico. I due ordini del giorno in sostanza indicano determinati problemi ed il secondo, che è più generale e che illustrerò per primo, tende a sottolineare quelle che sono state le istanze concordi che sono state espresse da tutte le organizzazioni della Marina da pesca nel VI Congresso nazionale della pesca tenutosi ad Ancona nei giorni 25 e 26 luglio. Quindi non mi dilungherò ad accennare i problemi di fondo, esaminati in detto Congresso concordemente a prescindere da ogni tendenza di natura sindacale e politica, in quanto, ripeto, il signor Ministro è edotto del contenuto di quella manifestazione di pensiero e di quella espressione di attesa formulata nel congresso stesso. Mi permetto sottolineare la esigenza che il signor Ministro voglia compiacersi di mettere in azione attraverso i suoi uffici ed attraverso il suo intervento personale quella convergenza di esami e di studio, prima, e di azione, dopo, dei vari Ministeri che interferiscono sui problemi toccati nel Congresso e che vanno da quello della previdenza a quello del credito a quello della impostazione tecnica della attività da pesca, sia nelle nostre acque più vicine, sia nello stesso Mediterraneo. Sono esigenze fondamentali per una categoria che il nostro relatore ha saputo ben sottolineare nelle due o tre pagine dedicate al problema e quando si parla di 200.000 unità credo che non si sia lontani dal vero perchè sono numerosi i nuclei famigliari marinari da pesca nella nostra Italia ed essi alimentano costantemente coi loro sacrifici, colla loro sofferenza di vita disagiata, l'espressione, diciamo così, economica del Paese, attraverso un contributo costante che potrebbe essere potenziato nell'interesse della Nazione. Ma questa gente marinara va tutelata perchè specie nel campo della piccola pesca manca ogni aiuto, ogni azione previdenziale ed assistenziale. Per quanto riguarda quindi i problemi generali, mi affido alla competenza ed alla sensibilità del nostro Ministro perchè egli voglia avviarli a soluzione con l'opportuna gradualità. Soprattutto si abbia riguardo all'assistenza sanitaria e previdenziale, tanto più che in questi giorni ne abbiamo sottolineato la necessità per gli artigiani, per i coltivatori diretti ed altre categorie. A maggior ragione deve essere chiesta per la gente del mare che vive in continuo rischio.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, mi limiterò a brevissime considerazioni. Colgo l'occasione per ricordare qui l'opera svolta dal compianto collega Bastianetto, che aprì il primo spiraglio degli accordi di pesca con la Jugoslavia. Io non credo che il nostro Governo abbia fatto bene a far cadere quegli accordi, che anche su un piano politico avrebbero operato utilmente. Comunque, quel che è stato è stato! Ma la situazione si aggrava ogni giorno di più. Io domando se è giusto che una categoria di cittadini debba pagare in proprio quel che può essere il riflesso di una situazione generale che investe l'intera Nazione. Questo è il fatto, se i nostri rapporti con la Jugoslavia non fossero nello stato attuale per le note circostanze, ben altrimenti potrebbe svolgersi l'azione dei nostri pescatori.

Io chiedo quindi al signor Ministro che, attraverso i fondi di cui dispone, in sede di rimodernamento delle attrezzature o di rinnovo di esse si tenga conto in linea di priorità delle esigenze dei pescatori dell'Adriatico, le cui attrezzature sono state rapinate dagli jugoslavi. Infatti voi sapete che quando un peschereccio viene fermato dalla marina jugoslava, anche al di fuori del limite delle acque territoriali, viene portato nei porti jugoslavi, spogliato di tutta l'attrezzatura e del pescato, mentre l'equipaggio è sottoposto a processo e costretto a firmare verbali redatti in jugoslavo, di cui essi non sanno valutare l'importanza.

Quindi invoco l'intervento da parte del Ministero della marina mercantile, affinchè si provveda decisamente, non essendo giusto che

questa categoria paghi lo scotto per quella che è una situazione di natura generale.

Queste le mie postulazioni, che spero possano avere il consenso del Senato attraverso una specifica votazione che mi permetterò di chiedere soprattutto sul primo degli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Carelli. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, pur riconoscendo la necessità di agevolare, nel settore della pesca, la graduale sostituzione delle barche removeliche con motobarche, ritiene opportuno intensificare l'opera di assistenza generale a favore della numerosa categoria di piccoli pescatori ed invita il Governo: *a*) a prendere i necessari provvedimenti per evitare che nel periodo marzo-giugno le motobarche operino entro tre miglia dalla costa; *b*) ad agevolare il lavoro dei piccoli pescatori con la concessione di adeguati aiuti finanziari attraverso il credito; *c*) a facilitare la costituzione di cooperative di piccoli pescatori ».

PRESIDENTE. Il senatore Carelli ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

CARELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, indubbiamente il bilancio che discutiamo meriterebbe una maggiore disponibilità di tempo, non solo per l'importanza economica che esso ha nel nostro Paese e per la competenza dell'onorevole Ministro, ma anche per la bella relazione del senatore Vaccaro. Purtroppo, il tempo non ci favorisce. Dobbiamo dare atto, innanzi tutto, ed è doveroso, all'onorevole Ministro, per la opera svolta a favore del potenziamento del bilancio la cui disponibilità è salita da 13 ad oltre 23 miliardi. Dando atto di questo sforzo, formuliamo l'augurio che questo bilancio, nell'esercizio futuro, possa essere ulteriormente potenziato. Non possiamo dimenticare che gli ottomila chilometri di costa, di cui parlava questa mattina l'onorevole Barbareschi con tanta competenza, rappresentano per noi un invito e un dovere. Non è soltanto l'agricoltura che forma l'ossatura della nostra economia, non è soltanto l'industria, ma è anche l'attività sul mare, perchè sul mare l'Italia potrà trovare i suoi collegamenti internazionali, che daranno al nostro Paese quel posto nel mondo che esso merita per la sua volontà e per il suo desiderio di pace e di lavoro.

Prendo un dato della bella relazione dell'onorevole Vaccaro, dato che interessa tutti e che dimostra, ancora una volta, come la nostra attività sul mare costituisca una branca importantissima di attività che favorisce ed alimenta un settore economico della nostra Nazione. La pesca va trasformandosi gradualmente, ma troppo lentamente; infatti, abbiamo ancor oggi un patrimonio velico di 36.724 unità: sono troppe. Dobbiamo trasformare gradualmente questo patrimonio e sostituire ogni barca con un motopeschereccio o con una motobarca. Ma le disponibilità finanziarie rappresentano purtroppo un limite, che, per il momento, non è possibile oltrepassare.

Allora, onorevole Ministro, segnalo a lei una categoria di piccoli pescatori che ancora operano in questo settore, collaborando ad alimentare le risorse economiche del nostro Paese. È il piccolo settore dei pescatori, delle barche a remi ed a vela che operano lungo le coste, specialmente del nostro Adriatico, settore che dà alla nostra economia forse un terzo del pescato di tutte le coste italiane. Sono precisamente questi piccoli pescatori che hanno bisogno di assistenza: è vero, onorevole Artiaco, è vero onorevole Tartufoli, noi abbiamo bisogno che questi piccoli pescatori siano assistiti con quella stessa intensità, con lo stesso amore che noi abbiamo posto nell'assistenza degli altri pescatori, che si trovano in un settore medio. Sono piccoli, poveri pescatori che chiedono di essere assistiti nel lavoro, nel credito, nella loro organizzazione.

Un caso particolare, onorevole Ministro, è quello dei pescatori delle nostre coste adriatiche che operano entro una fascia di 3 chilometri di mare, e che con la loro pesca cercano di ottenere il necessario alla loro esistenza, pescando col sistema della nassa: pesca della seppia. Ella lo sa, onorevole Ministro, perchè le coste della sua zona, provincia di Ancona, rappresentano un nucleo di pescatori di seppie, ma la loro pesca è disturbata, purtroppo, dalle motobarche, dai motopescherecci, che

rompono le reti, compromettendo quindi il lavoro in quella continuità che sarebbe necessaria per permettere un lavoro sereno a questa categoria, che merita tutta la nostra attenzione.

Dirò di più, quando questi poveri pescatori rientrano non trovano nessuna organizzazione che tuteli i loro interessi; trovano degli speculatori che abbassano il prezzo del prodotto approfittando della necessità economica di questa categoria di lavoratori. Ed allora occorre l'assistenza e la cooperazione; è necessario, infatti, che lo Stato si interessi e favorisca, attraverso provvedimenti idonei, un'organizzazione di queste piccole forze, che, riunite, possono contrastare la violenza e la supeculazione.

È necessario anche mettere a disposizione di questa nobile categoria di modesti lavoratori il credito. In questa Aula, assai spesso, noi abbiamo parlato a favore del credito ai lavoratori, ma la nostra voce ancora non è stata ascoltata: nell'agricoltura, nell'industria, nella pesca noi chiediamo l'assistenza del credito, per i piccoli, per i modesti lavoratori che attendono dallo Stato l'aiuto che essi hanno bisogno nell'interesse non solo individuale, ma nell'interesse della collettività del popolo italiano e dell'economia interna del nostro Paese.

Onorevole Ministro, sono sicuro che l'invocazione che ho fatto in questo momento a favore di una categoria che attende di essere assistita, troverà il vostro consenso. Sono sicuro che il cuore del nostro Ministro saprà essere sensibile alla richiesta di coloro che chiedono in nome della giustizia un atto di fratellanza. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Seguono due ordini del giorno dei senatori Molinari e Sanmartino. Essendo assenti i presentatori, s'intende che abbiano rinunciato a svolgere questi ordini del giorno. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerando la pesca una delle attività più importanti della marineria italiana, fonte di benessere del nostro Paese e fonte di lavoro di milioni dei suoi figli migliori, che sul mare e con il mare traggono le risorse del sostentamento delle loro famiglie; constatato come la pesca non è sufficientemente difesa, tanto da essere ritenuta la cenerentola della marineria, e che trovasi in condizioni di dovere essere notevolmente aiutata nei suoi vari problemi; invita il Governo perchè siano potenziate al massimo le attività della pesca italiana, ed in particolare quella mediterranea, siano trovati i mezzi per una maggiore possibilità di consumo del prodotto, si venga in aiuto delle categorie marinare peschereccie, così come di quelle conserviere, contribuendo alle prime con mezzi adeguati per le costruzioni e l'armamento, specie per i tipi particolarmente adatti alla pesca nel meridione d'Italia, con contributi assicurativi e previdenziali che non siano fortemente onerosi come è attualmente, nonchè con aiuti sostanziali e previdenziali per la piccola pesca che ne è completamente priva e con l'incremento e gli aiuti alle cooperative peschereccie; per le seconde con la salvaguardia dei loro prodotti a mezzo di una politica che limiti le importazioni del pesce conservato e garantisca la vendita del prodotto nazionale attraverso sgravi fiscali ».

« Il Senato, presa conoscenza che la città di Sciacca in Sicilia è il secondo centro peschereccio dell'isola, dopo Mazzara del Vallo, avente una attrezzatura di natanti molto numerosa ma che non possono essere contenuti nello specchio d'acqua dell'attuale porto divenuto estremamente insufficiente, constatato come la marineria di Sciacca attende da decenni la sistemazione del suo porto, nel quale oggi sono più di 80 moto-pescherecci oltre a numerosi moto-velieri, barche e natanti di diverso tipo; constatato inoltre come ogni anno il lavoro di dragaggio del porto costi allo Stato diversi milioni, e ciò è dovuto al continuo insabbiamento del porto stesso per mancanza di protezioni alle traversie di ponente; ritenendo che la mancanza dei bracci del porto, necessari alla chiusura di esso, mette per detto insabbiamento delle volte una generosa classe di marinai nelle condizioni di non navigare aggravandone la indigenza a causa della conseguente disoccupazione; ritenuto altresì che l'attuale profondità dei fondali del porto è di metri 4 mentre con la costruzione dei bracci suddetti, previsti dal piano regolatore esistente

presso il Ministero dei lavori pubblici, essi verrebbero portati in alcuni punti a oltre 8 metri; considerato che con fondali sufficienti può anche essere adibito a porto commerciale per lo sviluppo della stessa città, luogo di cura, soggiorno e turismo nonchè del suo retroterra e della zona, che manca di porti adeguati, dando in questo modo maggior sviluppo ad una zona depressa, che si avvia con la valorizzazione dell'agricoltura, in seguito alla costruzione delle dighe sui fiumi Carboi e Verdura, ai due lati della città di Sciacca, a un notevole incremento economico; invita il Ministro della marina mercantile ad intervenire con tutta la sua specifica autorità presso il collega dei Lavori pubblici perchè, una volta per sempre, siano stanziate le necessarie somme occorrenti onde il porto di Sciacca venga definitivamente sistemato per essere un vero porto peschereccio e commerciale, normalizzando così una situazione resasi impossibile, e mettendo in condizione di sempre maggior sviluppo un centro importante come Sciacca e la sua zona, dandogli modo di apportare notevole incremento alla economia nazionale oltrechè tranquillità di lavoro e di miglioramento economico e sociale ad una generosa e numerosissima marineria ».

PRESIDENTE. Si dia infine lettura dell'ordine del giorno del senatore Zagami.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, tenuto presente che dal Ministero della marina mercantile, mediante accordi con la Società " Eolia " nei due precedenti anni, è stato attuato un servizio turistico domenicale Messina-Eolia; che a seguito di tale accordi sono stati effettuati con settimanale avvicendamento due itinerari, di cui il primo con sosta a Lipari ed una breve fermata a Stromboli ed il secondo con sosta a Stromboli ed una breve fermata a Lipari; che, data la lunga navigazione, la sosta di appena due ore nello scalo toccato per primo. mentre permette una conoscenza assai limitata e superficiale dell'Isola, determina una notevole stanchezza nei passeggeri costretti a compiere una navigazione di oltre dodici ore lungo le acque del Tirreno in un viaggio turistico della durata complessiva di 14 ore circa; che dalle due amministrazioni comunali interessate di Messina e Lipari è stata ripetutamente richiesta la modifica di tali itinerari turistici con un percorso più breve e più economico anche per lo Stato; che recentemente è stato appaltato il servizio con le Eolie, nel quale fra l'altro è stabilito che il servizio domenicale turistico deve essere assicurato a viaggi alternati con itinerari Messina-Lipari-Stromboli e viceversa, fa voti al Ministero della marina mercantile perchè, ravvisata la necessità di migliorare il servizio per esigenze economiche e sociali, voglia procedere alla revisione della convenzione con la Società appaltante per quello che riguarda i viaggi turistici domenicali con le Eolie e disporre l'attuazione di due itinerari — di cui il primo con circumnavigazione ravvicinata delle Isole di Vulcano e Lipari e con scalo a Lipari e ritorno a Messina ed il secondo con circumnavigazione delle Isole di Panarea e Stromboli con scalo a Stromboli e ritorno a Messina, con una incidenza del primo itinerario doppia in rapporto al secondo ».

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

ZAGAMI. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, poche parole per illustrare il mio ordine del giorno anche perchè esso si presenta in modo sufficientemente chiaro. Da due anni le amministrazioni comunali di Messina e di Lipari, che sono poi le uniche amministrazioni interessate, continuano ad avanzare richieste al Ministero della marina mercantile perchè i viaggi turistici domenicali abbiano a svolgersi su un percorso molto più breve di quello che viene attuato nel presente. Quanti infatti hanno avuto occasione di partecipare ad uno di questi viaggi, hanno dovuto rilevare la stanchezza che ne deriva per il lungo percorso, sì che hanno espresso la viva preghiera, anche attraverso le organizzazioni turistiche, che il percorso sia modificato. Non si comprende il perchè da parte del Ministero della marina mercantile si continua a trovare opposizione ed una certa ostinazione nell'accogliere quanto richiesto dalla popolazione interessata.

Recentemente è stato realizzato l'appalto del servizio marittimo per le Eolie, con decor-

renza da gennaio prossimo, e ne è risultata aggiudicataria una Società diversa da quella che in atto lo detiene. Io mi permetto, attraverso quest'ordine del giorno, di sollecitare il Ministro della marina mercantile perchè abbia ad accogliere la giusta richiesta avanzata dalle rappresentanze comunali di Messina e di Lipari attuando la modifica degli esistenti itinerari turistici domenicali. È d'uopo che i nuovi itinerari abbiano i seguenti percorsi: il primo Messina-Lipari e ritorno a Messina ed il secondo Messina-Stromboli-Messina, diversamente si è costretti con gli itinerari esistenti ad effettuare una navigazione di dodici ore in un viaggio turistico della durata di quattordici ore complessive; il che determina una conoscenza delle isole Eolie assai ridotta per la brevità della sosta. È necessario che la sosta nell'isola toccata abbia maggiore lasso di tempo e per attuare ciò è indispensabile che il percorso non sia così lungo come attualmente, ma molto più breve. Il Ministero della marina mercantile si avvantaggerà, e di molto, accogliendo la richiesta, perchè dal percorso minore ne deriverà una minore sovvenzione da concedere alla Società appaltante.

PRESIDENTE. Essendo esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VACCARO, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, per la verità, dopo la mia ampia ed esauriente relazione, nella quale non ho tralasciato nessun problema, ed ho presentato al Governo tutte le istanze della 7ª Commissione per dare alla Marina mercantile sempre maggiore incremento e sviluppo, avrei potuto anche tacere. Ma sento il dovere di illustrarne brevemente qualche punto.

Non mi permetto di rispondere ai singoli oratori, perchè questo è compito dell'onorevole Ministro, che lo farà con la sua ben nota ed apprezzata competenza.

Desidero soltanto ricordare all'onorevole Lauro che la « Finmare » non fa concorrenza all'armamento libero privato, ma svolge la sua azione di concorrenza di fronte all'armamento estero che è, o direttamente o indirettamente, sovvenzionato o nazionalizzato, così come in Francia. E un'altra cosa desidero ricordare all'onorevole Lauro: le navi costruite in Germania dall'armatore Ernesto Fassio, a differenza di quanto egli ha affermato, non costituiscono affatto uno scandalo, perchè queste navi furono costruite in compensazione di nostre esportazioni ortofrutticole, anzi le dette commesse furono ordinate dai due ministri Simonini e Lombardo proprio per sbloccare il *clearing* italo-germanico che si era arenato perchè la Germania non aveva le contropartite per pagare le nostre esportazioni. Conseguentemente non si può parlare di scandalo nè di protezionismo.

Le attività marinare rappresentano per l'Italia un fattore economico e sociale di grande importanza, cosa del resto perfettamente spiegabile se si tien conto della situazione geografica del Paese posto al centro di un mare quale è il Mediterraneo, che è stato culla della civiltà moderna. Non sono soltanto la posizione geografica, la conformazione peninsulare e la ricchezza delle isole, che fanno del nostro Paese una grande nazione marinara. Vi sono elementi strutturali della nostra economia, come la deficienza del carbon fossile, degli olii minerali e di altre materie prime, che aumentano l'importanza del fattore marittimo, determinando un ingentissimo traffico nei nostri porti, dato che le importazioni necessarie a soddisfare il fabbisogno nazionale di tali materie provengono quasi totalmente via mare.

Questo fatto comporta due conseguenze fondamentali: prima, che attraverso i nostri porti arrivano a quattro quinti delle nostre importazioni, e seconda, che la economia italiana oltre ad impiegare ingentissime somme per acquistare queste importazioni, è costretta ad aggiungere somme quasi altrettanto elevate per pagare i noli per il trasporto delle stesse via mare. Donde la necessità di possedere una Marina mercantile nazionale che, o ci permetta, in caso di necessità, di trasportare tutte queste merci su navi italiane; o che ci apporti il massimo quantitativo di valuta guadagnata nei trasporti per conto dei terzi Paesi, tale da controbilanciare gli esborsi pagati alle navi estere che trasportano merci per conto del nostro Paese. Non è perciò assolutamente necessario costringere la nostra bandiera ad effettuare i trasporti esclusivamente per conto del nostro Paese; ma bensì di meglio indiriz-

zarne la attività, in modo che le partite invisibili, rappresentate da noli, diano il massimo apporto netto possibile alla bilancia dei pagamenti internazionali del nostro Paese.

Questo criterio deve essere alla base della nostra politica marinara, così come è adottato dai Paesi dell'Europa settentrionale, e specialmente dagli Scandinavi, che hanno una posizione geografica analoga a quella dell'Italia. Essi hanno infatti cercato, e sono riusciti, a conquistare una posizione di preminenza nei traffici marittimi mondiali, e le industrie del mare, coi loro apporti di noli, costituiscono la solidissima base della loro organizzazione economica.

Dopo le antiche glorie, e pur attraverso l'offuscamento della dominazione straniera, la marineria italiana aveva sempre mantenuto una notevole importanza. La crisi della vela, dopo la unificazione, e la concomitanza di numerosi fattori negativi, aveva messo in pregiudizio tutta intera l'industria; ma, grazie alla fede ed all'intraprendenza di armatori e costruttori, già nel 1914 la flotta italiana risultava composta di 1.160 unità superiori a 100 tonnellate di stazza lorda per complessive t. s. l. 1.668.296. Una buona parte di questo tonnellaggio (n. 523 unità per t. s. l. 237.821) era ancora rappresentata da navi a vela. L'Italia si trovava, nella graduatoria, fra le flotte mondiali, per tonnellaggio, al settimo posto, subito dopo il Giappone, precedendo di poco l'Olanda.

Occorre aggiungere che, pur essendo al settimo posto nel mondo, la flotta mercantile nazionale non possedeva a quell'epoca alcuna unità di stazza lorda superiore alle 10.000 tonnellate, e che la velocità massima delle navi italiane non superava le 16 miglia orarie.

Le nostre navi correvano sì per tutti i mari del mondo, ma dovevano soggiacere alla concorrenza delle marine dei Paesi più ricchi e più fortunati che avevano potuto costruire potenti interessi oltremare come salda base per i loro traffici marittimi. Tuttavia, il progresso aveva ripreso con rapidità subito dopo la prima guerra mondiale, grazie anche al poderoso apporto dell'armamento giuliano di italianissima tradizione. E così nel 1939, e cioè prima della seconda guerra mondiale, l'Italia era al sesto posto nella graduatoria internazionale con tonnellate di stazza lorda 3.424.804 di cui soltanto 140 tonnellate erano rappresentate da velieri e motovelieri da traffici. Essa era preceduta nella graduatoria delle nazioni marinare dalla Germania e seguita dall'Olanda. Si erano anche raggiunti notevoli progressi quantitativi nel campo della marina di proprietà dell'armamento privato.

Al 30 giugno 1953 la flotta mercantile nazionale, compreso il naviglio velico e motovelico da traffico ed escluso il naviglio da pesca, era costituita, secondo i dati forniti dal Ministero della marina mercantile, da n. 2.234 unità per tonnellate di stazza lorda 3.582.739.

La consistenza predetta è di poco superiore a quella registrata al 1° gennaio 1952 e di conseguenza non si hanno mutamenti di rilievo nella struttura della Marina mercantile italiana.

A fronte dell'incremento dato dalle numerose unità di nuova costruzione entrate in esercizio, per 91.000 tonnellate circa, e dai più limitati acquisti all'estero effettuati nel 1° settembre 1953, si sono avute numerose diminuzioni dovute soprattutto a demolizioni di navi vecchie e di vendite all'estero.

Le considerazioni in appresso riportate, che si riferiscono alla situazione 31 dicembre 1952, possono essere considerate quindi di piena attualità.

I dati riportati nella mia relazione dimostrano che la Marina mercantile italiana, rispetto al 1939, ha riconquistato il sesto posto nella graduatoria delle marine mondiali. La flotta mercantile italiana viene ora dopo quella degli Stati Uniti, dell'Inghilterra, della Norvegia, del Panama e della Francia, mentre allo scoppio del secondo conflitto mondiale seguiva l'Inghilterra, gli Stati Uniti, il Giappone, la Norvegia e la Germania. La posizione percentuale, però, rispetto alla flotta mondiale, che era del 5 per cento circa al 1939, è scesa alla fine del 1952 al 3,7 per cento circa.

Tale situazione è determinata dal fatto che la flotta mondiale è salita da 68 milioni di tonnellate di stazza lorda a 90 milioni circa.

Questo elemento va tenuto in particolare considerazione tutte le volte che viene esaminata la situazione, la posizione raggiunta, lo sviluppo che dovrebbe ulteriormente conseguire.

La flotta attuale è assai più efficiente di quella prebellica per qualità tecniche, velocità, e rendimento economico, anche se manca delle grandiose unità come il « Rex » e il « Conte di Savoia » che erano delle costruzioni di prestigio, ma di grande passività.

La flotta mista e passeggeri è per oltre metà di costruzione postbellica; ed anche delle rimanenti unità molte sono state totalmente ricostruite o trasformate, tanto da risultare come nuove costruzioni: tali il « Conte Biancamano » e il « Conte Grande » della « Italia », la « Città di Tunisi » della « Tirrenia », la « Surriento », la « Roma » e la « Sidney » della flotta Lauro, il « Castelfelice » della Sitmar, la « Anna C » della Costa e via dicendo.

La flotta da carico libera è in media nettamente superiore a quella prebellica perchè il tipo « Liberty », nonostante i luoghi comuni, si è dimostrato un ottimo *tramp* ed ha sistemazioni a bordo assai progredite tanto dal punto di vista tecnico, quanto anche dal punto di vista degli alloggi equipaggi. Anche per velocità, le navi « Liberty » sono nettamente superiori alle navi da carico prebelliche, che difficilmente superavano la 10 miglia orarie.

La flotta petroliera è anch'essa radicalmente migliorata, perchè più veloce, e di dimensioni unitarie maggiori. Essa, poi, è destinata a trasformarsi ancora di più con l'apporto di quasi 400.000 tonnellate consegnate o in corso di consegna nei prossimi mesi, in modo che la sua consistenza risulterà triplicata rispetto a quella prebellica.

Infine, mentre la crisi del cabotaggio ha pressochè annientato il naviglio velico e motovelico, le provvidenze governative hanno permesso la costruzione di una efficiente flotta di cabotaggio di moderne unità, inferiori a mille tonnellate lorde, che ha contribuito sostanzialmente allo sviluppo dei traffici mediterranei, nei quali la bandiera italiana, grazie alla libera iniziativa dell'armamento, ha conquistato una posizione di primaria importanza.

In tutti i settori si è assistito, perciò, ad una ripresa dei servizi di linea tanto sovvenzionati che liberi e questi ultimi, si sono moltiplicati rispetto all'anteguerra.

L'opera di ricostruzione. Giova ricordare che il nostro naviglio mercantile era uscito dalla guerra con 400.000 tonnellate circa di navi a propulsione meccanica e 70.000 di velieri e motovelieri da traffico e da pesca, tutto di età avanzata, con pochissime eccezioni. Di questo naviglio, una parte mantenuto in servizio oltre i limiti comuni della efficienza a causa della scarsità del tonnellaggio esistente sul mercato, dinanzi alla forte domanda di trasporti del dopoguerra, è ora in corso di graduale eliminazione, tanto che il 1° gennaio scorso già 70.000 tonnellate di navi residuateci dalla guerra risultavano alienate, mentre risulta che numerose altre unità sono andate al demolitore nei più recenti mesi. Questo significa che il processo di rinnovamento della flotta si va, sia pure con lentezza, affermando, anche senza speciali misure governative.

La base, rappresentata dalle pochissime unità di apprezzabile tonnellaggio residuate dalla guerra, e dalle navi, subito dopo, recuperate, fu notevolmente incrementata dall'apporto delle 123 unità cedute a pagamento differito dagli Stati Uniti d'America.

Ma ci piace ricordare che la parte più importante per la ricostruzione della nostra Marina mercantile è quella delle nuove costruzioni, anche se essa, come voce di accrescimento, risultava modesta. Al limitato tonnellaggio corrisponde un naviglio che è invece di altissima efficienza e che è tra il migliore esistente nel mondo nelle rispettive specialità.

Delle unità miste e passeggeri di maggior rilievo vanno ricordate le turbonavi « Andrea Doria » di 30.000 tonnellate, alla quale presto si affiancherà sulla linea Mediterraneo-New York la gemella « Cristoforo Colombo » della Società Italia; le due motonavi passeggeri « Giulio Cesare » e « Augustus » da 28.000 tonnellate, che hanno ridato all'Italia il primato sulla rotta Europa- Sud America, le motonavi passeggeri « Oceania », « Neptunia » ed « Australia » da 13.000 tonnellate del Lloyd Triestino, immesse sulla linea dell'Estremo Oriente fino ad Hong Kong; la motonave celere « Esperia » che insieme con le altre due più piccole « Enotria » e « Messapia » da 5.200 tonnellate lorde, dell'Adriatica, serve le nostre comunicazioni con l'Egitto e il Levante: e, infine la serie delle cinque unità del tipo « Regioni », della Società Tirrenia, che hanno permesso

una radicale trasformazione nelle linee con la Sardegna, la Sicilia e Tunisia.

È' un'opera veramente grandiosa, che sta a dimostrare che anche in questo settore il Governo — con la collaborazione della privata iniziativa — ha saputo darvi sviluppo.

Nell'anno 1952, la ricostituita flotta mercantile nazionale ha permesso l'importazione con navi italiane di 10.340.000 tonnellate di merci su 27.817.000 sbarcate in totale nei porti italiani da unità addette al traffico internazionale. In detto anno la bandiera nazionale ha potuto quindi effettuare il trasporto di 37,17 per cento del totale delle merci importate.

Questa percentuale appare migliorata nei primi cinque mesi del 1953, nei quali la nostra bandiera ha raggiunto quasi il 45 per cento della partecipazione al trasporto delle merci sbarcate nei porti italiani, superando la percentuale del 43,84 per cento registrata nel 1950. Tutto fa prevedere che nel corso del 1953 la posizione del primo semestre possa essere mantenuta.

Importanza della Marina mercantile nell'economia nazionale. Come è noto, la bilancia commerciale nel 1952 è stata caratterizzata da un aumento delle importazioni e da una flessione nelle esportazioni:

le importazioni sono ammontate a 1.445,8 miliardi di lire con un aumento del 6,7 per cento rispetto al 1951;

le esportazioni sono ammontate a 864,2 miliardi di lire, con una diminuzione del 16,1 per cento.

Il saldo passivo della bilancia commerciale, per il gioco concomitante dell'aumento delle importazioni e della diminuzione delle esportazioni, ha pertanto raggiunto i 581,6 miliardi di lire.

La situazione è dovuta ad una serie di fattori negativi e in particolar modo alle restrizioni adottate, nei riguardi delle nostre esportazioni, da alcuni Paesi dell'O.E.C.E., come la Gran Bretagna e la Francia. Lo spostamento della nostra posizione nell.O.E.C.E. e nell'E.P.U. è stato progressivo ed il largo saldo attivo mantenuto sino ad un certo momento del 1951, si è andato trasformando in un notevole disavanzo. Questo disavanzo ha fortemente peggiorato la situazione della nostra bilancia valutaria, ragione per cui è apparsa di maggiore importanza la necessità che le nostre partite invisibili contribuiscano a ridurre il forte disavanzo della bilancia commerciale. Mentre però le rimesse degli emigranti e l'apporto del turismo contribuiscono in forma attiva alla riduzione di tale bilancio, la Marina mercantile, con le sue entrate, non riesce ancora a bilanciare completamente gli esborsi fortissimi in valuta estera, che, come ho detto, l'Italia deve effettuare per pagare i noli relativi alle nostre importazioni. Ciò non vuol dire, però, che l'influenza della Marina mercantile non sia determinante, almeno nel non peggiorare una situazione contabile assai precaria; anzi, l'azione benefica dovuta allo sviluppo della nostra flotta si va risentendo in maniera crescente.

Considerando infatti l'apporto diretto reale di valuta e cioè l'apporto netto dato dai noli conseguiti dalle navi italiane alla nostra bilancia dei pagamenti dopo la detrazione delle spese inerenti all'esercizio della navigazione, ai bunkeraggi, alle provviste di bordo, alle spese per soste nei porti e agli anticipi in valuta agli equipaggi, si rileva, dai dati recentemente divulgati dell'Ufficio studi della Banca d'Italia, che la bandiera italiana apporta nel 1952 circa 75 milioni di dollari. Ove si consideri che l'impiego della bandiera nazionale nel trasporto delle merci importate ha permesso la economia di 104 milioni di dollari, che diversamente avrebbero dovuto essere erogati a favore delle bandiere estere, in aggiunta ai 119 milioni circa di dollari a queste pagati nell'anno 1952, si ha una idea della importanza che l'apporto della Marina mercantile ha per la nostra bilancia dei pagamenti. La partita dei noli, tuttavia, è ancora passiva, pur essendosi rilevato un netto miglioramento nel 1952, rispetto all'anno precedente. Infatti essa si è saldata con 43,9 milioni di dollari di passivo, contro 93,8 milioni nel 1951.

Su di un fabbisogno di 225 milioni di dollari, circa, per le necessità dei trasporti della nostra economia nazionale, l'esistenza della nostra Marina mercantile è riuscita nel 1952 a ridurre quindi al 20 per cento circa l'esborso netto di valuta. Va poi rilevato che di questi 225 milioni di dollari da pagare per noli, il 60 per cento è stato assorbito per il trasporto

delle importazioni in Italia del carbone e degli oli minerali. Queste considerazioni lasciano facilmente comprendere come tutta la vita economica nazionale sia influenzata tanto dalla esistenza di una forte flotta mercantile, quanto dal corso dei noli, un aumento o una riduzione dei quali può portare a radicali mutamenti nella situazione generale.

Questi aspetti sono per lo più sconosciuti alla opinione pubblica, e spesso anche nei settori direttivi del Paese non ci si rende conto della importanza di una saggia politica marinara. Vi è perciò da sperare che, qualora gli elementi che influiscono sull'andamento della bilancia dei pagamenti fossero realmente conosciuti, una migliore valutazione sarebbe data alle attività marinare ed alla urgenza della risoluzione dei loro problemi. Soprattutto, non sfuggirebbero gli addentellati esistenti tra la garanzia di una stabilità economica nazionale, e della valuta italiana con un tonnellaggio adeguato per portare un saldo attivo alla situazione valutaria del Paese.

Si identificherebbe allora, agevolmente, la concezione tra Marina mercantile e problema sociale italiano, imperniato sulla stabilità monetaria, che è il punto di partenza per un aumento graduale dei redditi.

Nè va dimenticato che dalla attività marittima traggono fonte di vita, oltre le 50.000 unità che costituiscono gli equipaggi, anche tutti coloro la cui opera è connessa con l'esercizio della navigazione, sia ai fini del rifornimento che della costruzione e riparazione dei mezzi navali.

Senza tema di errare, si può affermare che più di 100.000 famiglie traggono i principali mezzi di vita da questa fonte.

Il problema del miglioramento della flotta e i cantieri navali. Grande influenza sulle possibilità di rinnovamento dalla marina mercantile ha la situazione dell'industria cantieristica nazionale.

Nel dopoguerra sono stati emanati provvedimenti che sono stati considerati come intesi alla ricostruzione del naviglio mercantile, mentre in realtà si deve parlare di provvedimenti a favore dell'industria cantieristica, eccettuato quello inteso a facilitare il ripristino e la riparazione dei cantieri nazionali.

Da un esame di tutti i provvedimenti adottati nel dopoguerra si rileva che nessuno ha avuto carattere definitivo. I provvedimenti sono stati determinati da ragioni contingenti da porsi in relazione con le necessità di lavoro dei cantieri, divenuti troppo numerosi rispetto alle possibilità di assorbimento.

Gli studi per una legge sulle costruzioni navali. Infatti, per incoraggiare l'armamento nella politica delle nuove costruzioni e risolvere nel contempo la crisi dei cantieri navali, dando occupazione continuativa alle maestranze, il Ministro della Marina mercantile, onorevole Cappa, nominò, nel settembre 1952, una speciale commissione di esperti, ponendola sotto la Presidenza dell'allora Sottosegretario alla Marina mercantile onorevole Tambroni, per l'elaborazione di un provvedimento di carattere permanente per le costruzioni navali.

Dalle relazioni degli esperti emersero i seguenti concetti:

1) l'industria delle costruzioni navali va trattata come industria di esportazione, perchè, anche quando la sua produzione è fatta su commessa dell'armatore nazionale, essa agisce in regime di concorrenza internazionale;

2) l'armatore deve godere libertà di scegliere il tipo e le caratteristiche della nave da costruire, il cantiere cui commettere la costruzione, il momento che giudica più opportuno per passare la commessa e di concordare il prezzo e il termine per la consegna;

3) il regime protettivo delle costruzioni navali non deve in alcun modo limitare la facoltà degli armatori di commettere navi a cantieri esteri o di acquistare, nel mercato internazionale, navi estere già in servizio;

4) per contro, i cantieri devono essere posti nella condizione di estendere la loro opera al servizio dell'armamento estero, affinchè il carico delle spese generali, invece di riversarsi su di una piccola aliquota della loro capacità produttiva, venga ripartito su una produzione che si avvicini alla loro massima potenzialità;

5) alfine, i cantieri vanno posti alla pari dei cantieri esteri concorrenti, sia in quanto al prezzo dei materiali grezzi e prodotti finiti o

semilavorati di cui abbisognano, sia in quanto agli oneri che pesano sulle costruzioni;

6) per incoraggiare l'armamento nazionale e rinnovare il naviglio ricorrendo ai cantieri nazionali, occorre ch'esso sia posto in grado di ottenere i necessari finanziamenti ad interesse equivalente a quello che è normale per i suoi concorrenti esteri. La garanzia che a tale riguardo può offrire lo Stato dovrebbe avere reale e non apparente valore, in modo da incoraggiare le operazioni di finanziamento.

Per quanto si riferisce al punto 5), e cioè necessità di porre i cantieri italiani in una situazione di parità con i cantieri esteri, le relazioni hanno messo in evidenza come molta influenza abbia sul maggiore costo italiano l'elemento relativo alla anormalità del mercato dei materiali siderurgici, anormalità costituita dal fatto che esisteva in Inghilterra un mercato interno i cui prezzi erano notevolmente inferiori a quelli vigenti presso gli altri Paesi produttori: e ciò soprattutto perchè in Inghilterra i prodotti siderurgici vengono ceduti ai cantieri navali a prezzi politici, 54 lire al chilogrammo (contro i 110-115 dei prezzi italiani).

Nè va dimenticato l'obbligo che viene imposto a molte navi italiane di essere iscritte a tre registri di classificazione, quello italiano, quello inglese e quello americano, il che comporta un notevole aggravio di spese.

È un problema che va studiato e, possibilmente, risolto con un più stretto coordinamento fra i tre istituti, in modo da evitare obblighi costosi e in parte superflui.

I problemi finanziari e valutari. Tenendo conto dell'ordine di grandezza degli importi necessari al rinnovamento sia pure parziale della flotta mercantile, si arriva facilmente ai fabbisogni di finanziamenti dell'ordine di qualche centinaio di miliardi se si vuole affrontare un programmma di vaste proporzioni. La assunzione, da parte degli armatori italiani, di tali impegni è un'impresa ardua sotto tutti i punti di vista, sia per il volume sempre limitato del risparmio disponibile per gli investimenti produttivi, sia per le alee del mercato dei noli, sia pure per l'elevata pressione fiscale! Ne deriva l'urgenza di una soluzione del problema del credito navale.

Il credito navale non è quindi soltanto questione di tasso di interesse, ma anche questione di entità di fondi atta a far fronte alla richiesta di finanziamenti.

I mezzi sono limitatissimi poichè nessuno può dare, nè potrà intervenire al di là delle obbligazioni che il risparmio può assorbire. Tutti i Paesi, anche quelli più favoriti, si trovano in difficoltà per affrontare e risolvere il problema, dato che le nuove navi, per i perfezionamenti tecnici, richiedono immobilizzazioni ingentissime di capitali. Questi gli inconvenienti del mercato italiano, ove i tassi correnti sono molto più elevati di quelli di Paesi concorrenti.

Per quanto si riferisce ai finanziamenti occorrente per le costruzioni navali, è stata proposta l'emissione di obbligazioni in dollari con assorbimento interamente all'estero per una considerevole aliquota.

Ripiegando sul risparmio italiano e contando sul almeno un quarto di disponibilità armatoriale, la parte non copribile in Italia potrebbe essere realizzata attraverso un prestito all'estero.

Perchè l'Istituto mobiliare italiano possa essere messo in grado di avere il finanziamento estero atto a facilitare la ricostruzione del naviglio, con conseguente apporto di lavoro ai cantieri nazionali, si rende necessario che intervenga una corrispettiva garanzia statale, senza la quale l'I.M.I. non può ottenere alcun prestito in dollari.

La questione riguardante i vincoli valutari cui è subordinato lo svolgimento della attività marittima, va poi considerata nel modo migliore.

In materia di disciplina valutaria e di commercio estero il potenziamento della Marina mercantile richiede misure di maggiore larghezza, atte ad evitare l'attuale condizione di inferiorità rispetto alle bandiere estere.

Non si rendono necessarie misure protezionistiche o discriminatorie, ma occorrerebbe dare nuovamente la possibilità di utilizzare la parte di valuta ricavata dall'esercizio della navigazione, della quale l'armatore ha la possibilità di disporre per un determinato periodo di tempo, per l'acquisto di navi all'estero ed una maggiore elasticità nella possibilità di acquisto dei noli in una valuta piuttosto che nell'al-

tra. Si dovrebbero altresì scoraggiare le concessioni di valuta agli esportatori ai fini dell'impiego della bandiera estera. Una diversa disciplina dovrebbe essere prevista infine anche per i programmi di importazione di massa, atta a dare un maggior apporto ai servizi regolari italiani di linea e alle navi volandiere.

L'ardimento dell'armamento libero italiano risponde alle passate tradizioni marinare, ma gli armatori, per poter effettuare acquisti e commesse navali, atti a rinnovare la flotta, dovrebbero essere posti in grado di conoscere quali sono i piani e i progetti governativi.

Nell'ottobre 1951 venne comunicato al Senato che era allo studio un disegno di legge per il riodinamento del gruppo Finmare, in conformità di quanto reclamato da un voto dello stesso Senato in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile. La legge sulla Finmare risale al 1936, quando la politica governativa si ispirava a ragioni di prestigio.

Appare perciò necessario regolare tale settore in modo da pervenire ad una delimitazione del campo di azione delle Società del gruppo Finmare e dei loro servizi, in modo da evitare che, una volta che l'armamento libero si sia affermato in un determinato settore, veda subentrarvi le navi delle Società del gruppo Finmare e dei loro servizi finanziati dallo Stato.

Il ministro Cappa, cui rivolgo un cordiale e affettuoso saluto, nel riferire sulla situazione del detto disegno di legge, preannunciava, sempre nell'ottobre 1951, che si riservava di emendare il disegno di legge dei servizi marittimi minori riguardanti il collegamento delle isole con il continente e delle isole fra di loro.

A ciò è stato provveduto con la legge 5 gennaio 1953, n. 34, denominata « Ordinamento dei servizio postali e commerciali marittimi di carattere locale ».

Si potrebbero perciò accelerare gli studi per il disegno di legge regolante l'armamento razionalizzato che quello libero auspica, non soltanto come la regolamentazione di un'attività marittima utile ai traffici celeri dei passeggeri e del prestigio della bandiera, ma anche come una chiarificazione di programi per una opportuna e proficua ripartizione di compiti. Una imperfetta valutazione dei compiti dei due settori può pregiudicarne gravemente l'ulteriore sviluppo.

Tuttavia, possiamo constatare con compiacimento che una fruttifera cooperazione è stata istituita spontaneamente in questo dopoguerra.

Desidero aggiungere che è veramente notevole lo sviluppo del lavoro marittimo. Al 1° gennaio 1953 i marittimi imbarcati sulle navi da traffico e da pesca d'alto mare raggiunsero le 48.125 unità. Sulle navi miste il personale imbarcato è salito a 11.038 unità, grazie alla entrata in servizio delle nuove navi passeggeri, mentre nel 1947 erano di appena 2.961 unità.

Al 1° gennaio 1953 la nostra flotta di commercio dava lavoro a circa 34.000 persone.

Vi è, è vero, la permanenza di un fortissimo numero di disoccupati marittimi, circa 50.000 unità, che purtroppo è in crescente aumento, per la indiscriminata apertura delle matricole.

Questo è un problema che va esaminato e certamente l'onorevole Ministro dovrà prendere dei provvedimenti atti a frenarlo, tenendo in considerazione le proposte espresse nella mia relazione.

Ed un'altra raccomandazione desidero fare all'onorevole Ministro, quella di sollecitare il provvedimento — ora allo studio — per migliorare il regime previdenziale della gente di mare, sebbene quello attuale abbia assicurato ad essi un trattamento dignitoso.

Il problema della pesca. Una delle attività più importanti del nostro mondo marittimo è certamente quella della pesca.

Il Ministro della Marina mercantile a questa attività ha dato un promettente sviluppo, ma deve sempre più aumentarla e svilupparla.

Raccomando al Governo — e certo è superflua questa mia raccomandazione — di avere la più affettuosa premura verso le piccole industrie della pesca — quelle a tipo familiare, come ha detto il collega Artiaco e l'onorevole Tartufoli, che sono poverissime, e non riescono a produrre a sufficienza, sicchè i pescatori debbono alternare la loro principale attività in mare, con altre attività, di ripiego, a terzi.

Occorre che anche questa benemerita ed operosa categoria di pescatori venga aiutata e protetta dalle leggi. Si pensi di dare ad essi, oltre agli assegni familiari se riuniti in cooperative, anche la pensione, e più di tutto fornir loro i mezzi di lavoro e di trasporto per

portare sui mercati ricchi il loro pescato, svincolandoli da esosi speculatori.

Si tratta di aiutare oltre 250.000 persone.

Ed a proposito dei pescatori, e dell'aiuto che ad essi si deve dare, non posso non ricordare la drammatica situazione della pesca in Adriatico, che oggi è più che mai attuale per l'atteggiamento ostile della Jugoslavia a comprendere le ragioni Italiane in tutti i settori di comune interesse. Invece la sua sempre accresciuta intransigenza è ostentata per la possibilità di stabilire una specifica convivenza sul mare.

Non comprendo quale insinuazione ha visto il collega Ravagnan in questa mia affermazione. Mi pare di essere stato chiaro e preciso sulla mia relazione — che la colpa di quanto accade in Adriatico non può addebitarsi ai nostri bravi pescatori — ai quali vada tutta la nostra simpatia e tutta la nostra solidarietà — contro la tracotanza titina anche in questo settore, rende difficile e pericolosa la pesca in quel mare divenuto davvero amarissimo.

L'Italia ha dimostrato la sua buona volontà per una pacifica convivenza anche in questo settore, proponendo l'importazione a dogana del pescato. Ma i sequestri continuano, e molti nostri centri pescherecci dell'Adriatico si trovano in grave crisi. Su la risoluzione di questo importante problema richiamo in maniera particolare l'attenzione dell'onorevole Ministro.

Un notevole vantaggio si è avuto — per la tutela del gruppo dei prodotti ittici — dall'aumento dei dazi doganali. Questo provvedimento è stato salutato favorevolmente. Ma occorre estendere ai prodotti ittici i provvedimenti di recente emanati per la difesa del patrimonio zootecnico nazionale.

Raccomandiamo, poi, che siano aumentati nel prossimo bilancio gli stanziamenti a favore della vigilanza della pesca. Gli otto milioni assegnati sono una cifra irrisoria e si pone l'Amministrazione in uno stato d'inferiorità verso i pescatori di frodo.

Abbiamo più volte negli ultimi anni espresso voti per rendere ancora più autonoma tutta l'Amministrazione dei servizi della pesca. In verità, più che di autonomia, si tratta in primo luogo di razionale riordinamento che eviti le doppie competenze, o gli attriti inutili e dannosi per le varie amministrazioni dei servizi della pesca; quale che sia la sua forma e il suo ordinamento giuridico, vengano dati i mezzi adeguati, perchè non si può certo affermare che la pesca possa andare innanzi con gli otto milioni stanziati al capitolo 59, sulla parte ordinaria, e coi circa quattro milioni della parte straordinaria al capitolo 68 per concorso dello Stato negli interessi su operazioni di credito per la pesca.

È ben vero che altre somme, assai più elevate, vanno a confluire nelle provvidenze comuni a favore tanto delle navi da carico che di quelle da pesca; e che le spese generali per l'Amministrazione servono anche a pagare le maggiori incombenze che ad essa derivano dal dover curare gli interessi della pesca; ma si tratta di somme sempre di relativa importanza, di fronte ad esigenze di grande vastità, le quali richiederebbero ben altri stanziamenti.

Quanto alla possibilità di includere nella competenza del Ministero altre attività, quali la navigazione interna e l'aviazione civile, per creare il Ministero della navigazione, riteniamo che le soluzioni proposte non possano nè scartarsi *a priori*, nè adottarsi affrettatamente. Si tratta di problemi che meritano di essere profondamente studiati. La navigazione interna in Italia è troppo piccola per poter far sentire la sua voce nella immensa compagine del Ministero dei trasporti, di fronte ai parenti ricchi che sono le ferrovie e gli autotrasporti. Perciò il suo abbinamento ad una attività analoga, in un Ministero di minor dimensioni, dove meno evidente è la sproporzione fra gli interessi delle attività disciplinate, potrebbe risultare alla fine di una notevole utilità, come del resto è avvenuto con la esperienza della pesca.

Per l'aviazione civile il problema è un po' differente. Oggi essa è inclusa in un Ministero al quale storicamente è legata, come era legata la Marina mercantile alla Marina militare. Ma una vera politica dell'aviazione civile in tanto è concepibile in quanto ispirata a criteri puramente commerciali e in quanto l'Amministrazione si formi con personale specializzato per affrontare i suoi problemi particolari. Vi sono tra i militari degli ingegni capaci di questa trasformazione, ma anche per essi si presenta a lungo andare il problema di sce-

gliere l'una o l'altra attività. Per queste ragioni, giudichiamo assolutamente necessario che si studi la possibilità di unire l'aviazione civile alla navigazione mercantile in una compagine equilibrata, dove si possa cooperare per il comune interesse delle due attività.

A tal uopo, ci sembra utile ricordare che in questi ultimi tempi si assiste ad una intensificazione dei rapporti di cooperazione tra l'aereo e la nave. In Francia la questione è stata esaurientemente trattata dinanzi al Conseil Economique, e gli elementi per questa cooperazione tra le due industrie sono stati adeguatamente valutati.

In Gran Bretagna, le due grandi compagnie aree, la B.E.A. e la B.O.A.C., si sono fatte iniziatrici di un movimento di collaborazione con le compagnie di navigazione sulle rotte dell'Estremo Oriente e dell'Australia, per cui il viaggiatore può, con la stessa spesa, indifferentemente usare per le varie tratte la nave e l'aereo, pur spedendo per via mare i suoi bagagli più pesanti.

Tutto ciò rende di sempre maggiore attualità il collegamento e l'integrazione dei servizi tra aereo e nave. Si tratta, perciò, di realizzare una politica aviomarittima che non potrebbe, secondo noi, prescindere dall'esistenza di un unico dicastero competente.

Esistono tuttavia dei problemi particolari che una decisione del genere potrebbe sollevare, ma noi raccomandiamo caldamente che, in occasione degli studi per il riordinamento delle Amministrazioni statali, si tenga il dovuto conto di queste nuove necessità sorgenti dal progresso tecnico.

Illustrazione del bilancio. Dopo quanto ho esposto in precedenza, riteniamo che l'illustrazione del bilancio, nei suoi termini numerici, non richieda una analisi eccessivamente particolareggiata. Anche quest'anno la cifra degli stanziamenti è esigua, anche se si può rilevare un aumento considerevole in rapporto agli stanziamenti dello scorso anno, che furono di lire 15.460.326.000, mentre per il nuovo esercizio sono previste lire 25.075.035.000.

Si è avuto così un aumento del 60 per cento da un anno all'altro; e questo aumento è dovuto per lire 3.275.250.000 per la parte ordinaria, e per lire 6.357.459.000 per la parte straordinaria. L'aumento della parte ordinaria riguarda gli stanziamenti per i servizi marittimi, passati da 6.831.800.000 a lire 10 miliardi con un aumento di ben 3.169.000.000 lire.

Questi maggiori stanziamenti sono stati fatti in previsione della entrata in vigore delle nuove convenzioni per i servizi sovvenzionati minori, già ricordati, convenzioni le quali però gravano con i nuovi oneri soltanto sulla seconda metà dell'esercizio.

Per tali servizi minori lo stanziamento complessivo è di due miliardi; mentre la rimanente somma è andata in parte in acconto sulla integrazione richiesta dalle società di preminente interesse nazionale in base all'articolo 7 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936 n. 2081. Di essa, 7.800.000.000 lire sono andate come acconto (69 per cento contro il 90 per cento previsto dalla recente legge 28 febbraio 1953, n. 202) e il resto come sovvenzione, che è rimasta all'incirca sulle stesse misure previste dalle convenzioni del 1936. Con gli stanziamenti del bilancio ora sottoposto all'esame non si copre quindi neppure la misura di legge del 90 per cento dell'acconto: ciò costituisce un grave inconveniente, che bisognerebbe di regola evitare. All'uopo, pensiamo che nel bilancio di ogni esercizio si dovrebbe iscrivere una somma che coprisse adeguatamente l'intero fabbisogno della integrazione, e non solo gli acconti, salvo naturalmente quei necessari conguagli.

L'aumento della parte straordinaria va attribuito alla esecuzione dei vari provvedimenti di legge degli ultimi tempi, a favore delle costruzioni navali. Esso pertanto è un fattore positivo, ma destinato ad esaurirsi con l'efficacia di tali provvedimenti, a meno che non si giunga per tempo a nuove provvidenze

Fra i vari capitoli, sono da osservare:

1° la riduzione da 3.600.000 a 2.000.000 di lire del capitolo 24 per le missioni di funzionari all'estero. Per un Ministero che ha bisogno di tanti contatti internazionali, tale riduzione rappresenta una severa limitazione di attività;

2° la riduzione da 3.500.000 a 3.000.000 delle indennità di missione, rimborso spese di trasporto e gettoni di presenza, ai membri del Consiglio superiore della Marina mercan-

tile (capitolo 19). Anche questa limitazione dei mezzi finanziari dell'attività del Consiglio superiore, aggravata dall'esiguità del capitolo 21: spese per il funzionamento del Consiglio superiore stesso previsto in lire 500.000, è un aspetto non favorevole delle possibilità di ricerche, studi ed indagini varie che questo elevato Consesso potrebbe promuovere;

3° il mantenimento della spesa obbligatoria in lire 50.000 del capitolo 36, per il mantenimento, alloggio, rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marina esteri indigenti; per soccorsi portati a navi pericolanti; per assistenza e rimpatrio di marinai nazionali, ecc.

È evidente che si tratta di un obbligo anacronistico che dovrebbe essere totalmente eliminato nel caso che non fosse possibile aumentarne lo stanziamento; altrimenti sorge il sospetto che queste disposizioni non vengano mai applicate;

4° la riduzione del capitolo 55 da 35 milioni a 30 milioni, per attrezzi, arredi, mobili, mezzi nautici, mezzi di trasporto e pubblicazioni tecniche, servizi delle Capitanerie di porto. È nota l'indigenza di mezzi di cui dispongono questi importantissimi uffici periferici; ed è quindi sorprendente che si riducano anzichè aumentare i relativi stanziamenti;

5° nella parte straordinaria, l'eliminazione dei 60 milioni di contributi dello Stato a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara, previsto dall'articolo 9 della legge 7 aprile 1941, n. 266, per il trattamento economico degli equipaggi delle navi catturate dal nemico o rifugiate in porti esteri e dell'Africa Orientale in conseguenza della guerra. Si tratta di un obbligo derivante dall'ultimo conflitto che fortunatamente è esaurito;

6° l'aumento da 20 milioni a lire 35 milioni dello stanziamento straordinario (capitolo 67) per l'acquisto e riparazione straordinaria di mezzi nautici, fabbricati o navi di trasporto adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto e uffici dipendenti. Con questo aumento si è più che compensata la riduzione apportata al capitolo 55 (vedi n. 4) ma si tratta tuttavia di una spesa straordinaria e non ordinaria, e quindi destinata ad esaurirsi nel corso dell'esercizio;

7° lo stanziamento di 5 miliardi di lire per applicazione della legge 25 luglio 1952, n. 949, per la costruzione delle petroliere, è apprezzabile.

Onorevoli senatori, con il rinnovato augurio che la nostra Marina mercantile possa conquistare, in un mondo pacifico, quel posto che le compete per le sue nobili tradizioni marinare, e per la sua particolare situazione geografica, mentre vi invito ad approvare il bilancio, sicuro interprete dei vostri sentimenti, invio da qui a tutta la gente di mare, dai comandanti delle navi, che portano su tutti i mari del mondo la nostra bandiera, a tutte le intelligenti maestranze e tecnici dei nostri cantieri, il nostro riconoscente saluto.

La certezza per il sempre migliore incremento della nostra marina mercantile ci è data dagli uomini che sono preposti ad essa, da tutti gli ottimi funzionari della Marina mercantile, al nostro instancabile ministro onorevole Tambroni, il quale con passione ne dirige il timone ed è vigile e premuroso nell'applicare non solo leggi del suo valoroso predecessore, onorevole Cappa, ma sta già provvedendo a predisporre le nuove, per dare alla nostra marina mercantile il posto che le compete nel mondo. (*Applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli senatori, non ripeterò le ampie dichiarazioni che ho avuto l'onore di fare nell'altro ramo del Parlamento. Sarebbe stato per me motivo di privilegio altissimo poter svolgere qui, innanzi al Senato della Repubblica, la amplissima trattazione che ho svolto dinanzi alla Camera dei deputati. Penso che non sarebbe un atto di riguardo verso di voi se io mi ripetessi e, se me lo consentite, sarebbe una umiliazione per me il ripetere gli stessi argomenti largamente dibattuti dinanzi alla Camera.

Debbo ringraziare in modo particolare gli onorevoli senatori che sono intervenuti in questo dibattito a dimostrare che anche nel Senato della Repubblica vi sono, e moltissimi, coloro i quali si preoccupano delle sorti della marina mercantile italiana, ma soprattutto delle sorti dell'Italia sul mare. Ringrazio anche i presentatori degli ordini del giorno, in sede di valutazione dei quali mi riservo di esprimere il parere favorevole o contrario del Governo.

Risponderò innanzitutto agli interventi che stamane si sono qui espletati. Il senatore Lauro, che in questo momento è assente dall'Aula, ha voluto esprimere taluni punti di vista che possono anche essere apprezzabili e taluni lineamenti di politica marinara. Vorrei dire, a titolo di premessa e quindi di semplificazione della discussione, che, per quanto si attiene a talune facilitazioni che il Governo dovrebbe operare nei confronti dell'armamento, le richieste potranno esser prese in considerazione: ma allorchè mi si chiede che i materiali siderurgici a prezzo internazionale siano assicurati ai cantieri italiani, debbo rispondere che il problema riguarda lo sviluppo del piano della C.E.C.A., cioè della Comunità europea del carbone e dell'acciaio, e che sul piano della Comunità noi abbiamo iniziato un cammino che penso sin da questo momento possa e debba essere proficuo. Le agevolazioni fiscali non sono un'innovazione che ha chiesto il senatore Lauro, perchè tutte le leggi che hanno protetto in vari periodi della nostra storia il risorgere o il potenziarsi della marina mercantile hanno proprio tenuto conto di facilitazioni che, sul piano degli oneri fiscali, andavano ad inserirsi direttamente nel volume dei prezzi. Non voglio andare molto indietro: ci arriverò in un breve ricorso storico alla conclusione di questo mio intervento. Già la legge del 1926, ma sopratutto le leggi di questi ultimi anni, hanno significato un'accentuazione delle istanze che il senatore Lauro ha creduto di rivolgermi.

Posso essere d'accordo, e lo è stato anche il senatore Barbareschi stamane, sulla limitazione delle spese generali. È un problema complesso, ed è bene che io dica al Senato, anche se il Senato lo sa, che il problema cantieristico italiano non è un problema che inerisca all'attività del Ministero della marina mercantile, perchè i grandi cantieri sono I.R.I.; è peraltro un problema connesso con le costruzioni navali, ed è per questo che io me ne dovrò occupare. Il mio Ministero ha più volte segnalato l'opportunità di rivedere, attraverso le maglie delle spese generali, che cosa sia recuperabile. Credo sia un'indagine estremamente difficile ma è una indagine che bisogna fare e che, una volta compiuta, pretende delle conclusioni. Il senatore Lauro mi ha anche richiamato al così detto problema della Finmare. È un problema che si dibatte in tutti i bilanci del mio Dicastero. Ci sono i sostenitori — in maggiore misura ve ne sono stati alla Camera — del così detto armamento di Stato, armamento sovvenzionato, e vi sono i sostenitori dell'armamento libero e cioè coloro i quali vorrebbero che la libera iniziativa armatoriale avesse le più ampie e indiscriminate libertà, ed altri i quali vorrebbero che l'armamento sovvenzionato operasse una corsa alla concorrenza, sì da ridurre l'armamento libero in condizioni di inferiorità. Non sono nè per una tesi nè per l'altra, perchè evidentemente si tratta di due funzioni diverse. Certo che (lo dissi alla Camera e lo ripeto al Senato, ma in altra forma, anche se la nuclearità del concetto è la stessa) il libero armamento non ha dinanzi a sè nessun freno, nessun ostacolo. Se i liberi armatori italiani volessero, sullo stesso piano delle grandi compagnie di preminente interesse nazionale che fanno capo alla Finmare, rischiare le proprie possibilità economiche e imprenditoriali, onde stabilire delle linee permanenti di passeggeri e merci, il Ministero della marina mercantile non lo impedirebbe, anzi se ne compiacerebbe. Avremo, se così fosse, accelerato i tempi per raggiungere quella quota di 5 milioni di tonnellate di naviglio che ritengo indispensabile ad una politica di equilibrato prestigio e di sana economia della nostra marina.

Detto questo, debbo ancora dire al senatore Lauro che l'andamento dei noli non concilia, secondo il mio avviso, il suo pessimismo. Infatti se il pessimismo del senatore Lauro fosse veramente una operante e profonda convinzione tratta da una diagnosi del mercato dei noli, dovrei pensare che brutti giorni siano definitivamente scoccati per tutto l'armamento nazionale e anche per quello internazionale. Non ritengo che un armatore o un imprenditore possa essere così tranquillo se veramente la diagnosi è quella che il senatore Lauro stamattina ha descritta. Mi permetto di confermare l'affermazione che ho fatto alla Camera, e sono confortato in questo, soprattutto per quanto riguarda i carichi secchi, dagli indici pubblicati dal Registro navale del Regno Unito di Gran Bretagna. Ne cito alcuni. Nel marzo di quest'anno l'indice era 83,2; nell'aprile 85,6; in maggio 82,2; in settembre 73,9. Ecco gli indici italiani:

novembre 1952: 300,1; luglio 1953: 298; agosto: 294; settembre: 290. Come voi potete rilevare le oscillazioni sono in proporzioni limitatissime e perciò ritengo modestamente di aver avuto ragione quando ho detto alla Camera che non vi sono più le punte e le oscillazioni di ampio respiro o acute che vi furono in tempo recente: vi sono invece delle misurate variazioni in più o meno tra i vari mesi e bisogna tenere conto anche delle caratteristiche delle fasi stagionali.

Il senatore Lauro inoltre mi dovrebbe insegnare che nel mese di ottobre vi è stato un aumento di noli, su quasi tutte le rotte, e che per l'immediato futuro, per quanto sia difficile fare ogni previsione, le prospettive non sono pessimistiche, ma fanno prevedere piuttosto una stabilizzazione sui livelli attuali. Mi sembra di non poter condividere nemmeno le altre osservazioni che l'onorevole Lauro ha fatto, se nella seconda metà del 1952, che pure è stato l'anno di imposizione di restrizioni alle importazioni in diversi Paesi, e nel 1953, i noli non hanno subìto variazioni. Credo che tutto ciò stia a significare che il movimento delle merci è in un certo senso stabilizzato e pertanto sono autorizzato a concludere che il traffico non è in condizioni di ulteriore regresso, soprattutto perchè molti paesi, come poc'anzi ho rilevato, hanno tolto le restrizioni e noi dobbiamo legittimamente guardare ad una espansione del traffico.

Vi è un problema sostanziale che è una necessità: si dovrebbe arrivare cioè ad una selezione delle navi. Ancor oggi abbiamo troppe navi di antichissima o di antica età e vorrei dire poco economiche sopratutto per il costo di esercizio e ciò non di meno, nonostante queste vetuste navi, i noli non sono poi precipitati come si sarebbe potuto prevedere. Comunque ho motivo di ritenere che presto o tardi queste navi superate dovranno finire al demolitore. D'altra parte le ordinazioni di nuovo naviglio da carico non sono state così numerose e per quanto riguarda le petroliere il senatore Lauro mi vorrà dare atto che si è verificato nelle ultime settimane un sensibile miglioramento. Desidero citare, onorevoli senatori, un dato di fatto non certamente sospetto, una circolare della ditta Jacobs di Londra dell'ultima settimana che dice: « Non vi è dubbio che un numero di affari molto maggiore sarebbe stato concluso durante la settimana se non fosse stato per la resistenza degli armatori alle correnti rate e al costante sforzo di ottenere un ulteriore miglioramento. Ciò ha avuto come risultato che gli armatori aspettano il più possibile prima di fissare i noli delle loro navi ».

Il senatore Lauro è un grande armatore e mi deve dare atto che quando gli armatori aspettano per fissare i noli delle loro navi è da pensare che un aumento di noli si profili all'orizzonte.

Per quanto riguarda sempre l'immediato futuro, tutti gli studi americani parlano di eccedenza di naviglio per le necessità di carico nel 1957. Ma bisogna tener presente che entro dieci anni ben 14 milioni di tonnellaggio mondiale avrà raggiunto i limiti di 20 anni e pertanto buona parte di esso dovrà essere demolito anche perchè esso si dimostrerà, nei confronti delle nuove cisterne entrate in servizio negli ultimi anni, completamente o quasi anti economico. D'altro canto l'esperienza dimostra che la struttura dei trasporti internazionali di petrolio può cambiare radicalmente in modo da modificare la domanda mondiale di petroliere anche in un periodo di espansione di nuove costruzioni come l'attuale. A questo proposito vorrei ricordare che le rotte di approvvigionamento degli Stati Uniti tendono ad allungarsi man mano che il costo del trasporto diminuisce. Un'autorevole rivista tecnica americana ha stimato che nel primo semestre 1953 su circa 17 milioni di tonnellate importate dagli Stati Uniti oltre 5 milioni sono arrivate dal medio oriente, contro circa 3 milioni arrivate dalla stessa provenienza su un totale di circa 15 milioni di tonnellate nel 1951. La stessa rivista ha anche osservato giustamente che ci si può aspettare un aumento nel commercio internazionale del petrolio più rapido di tutto il consumo mondiale.

L'anno scorso, ad esempio, il volume dei prodotti petroliferi trasportati è aumentato del 14 per cento, contro un aumento della domanda mondiale del 5 per cento rispetto al 1951. Se così sono i fatti, ed io non ho inventato con la mia fantasia, è poco probabile che le nuove recentissime cisterne possano rimanere

senza impiego nel prossimo futuro. Gli armatori che le hanno costruite o le stanno costruendo possono essere piuttosto tranquilli e non avere alcun timore di rischio per il loro impiego.

Onorevole Lamberti, ella mi ha parlato della Sardegna. Alla Camera autorevoli suoi colleghi hanno parlato della Sardegna ed io dissi allora e ripeto qui — il mio particolare e cordiale sentimento di solidarietà verso i sardi non è di oggi — che tutto quanto il Ministero della marina mercantile potrà fare per la Sardegna, lo farà e lo farà, vorrei dire, al di sopra degli incitamenti, perchè il problema interessa l'economia nazionale. Ma ella mi deve dare atto che si è fatto molto. Non abbiamo regalato nulla alla Sardegna, ma le nuove navi sono delle belle navi. L'onorevole Bardanzellu alla Camera mi proponeva nientemeno la soppressione di quei saloni, che riteneva di lusso per i sardi, e la trasformazione in cabine. Dissi che ciò che chiedeva mi sembrava eccessivo. Noi costruiremo una sesta nave e ritengo che la adibiremo alla Sardegna. Il Governo si compiace che i sardi viaggino di più e soprattutto si compiace che i sardi desiderino viaggiar meglio perchè la civiltà cammina attraverso le esigenze degli uomini. In particolare desidero dirle che la convenzione attualmente in vigore con la Tirrenia, che andrà a scadere prossimamente, non prevede una linea diretta Genova-Porto Torres ma una linea Genova, Livorno, La Maddalena, Porto Torres, Cagliari, Palermo, Trapani, con frequenza ogni 14 giorni. L'istituzione di una linea diretta Genova-Porto Torres con frequenza giornaliera rientra nel più ampio quadro del riordinamento del servizio delle società di preminente interesse nazionale, problema che attualmente forma oggetto da parte degli organi competenti di studi attenti, poichè bisognerà arrivare quanto prima a delle conclusioni. Tuttavia il problema delle comunicazioni marittime tra la Sardegna ed il Nord d'Italia, particolarmente accentuato dal senatore Lamberti, non ha mai cessato di essere al centro della nostra attenzione, tanto che il Ministero della marina mercantile ha provveduto ad attuare il servizio diretto Genova-Porto Torres fin dal 1946 mediante un parziale ripristino, è vero, ma un ripristino effettivo dell'itinerario della linea sovvenzionata Genova-Sardegna-Sicilia. Per quanto attiene, infine, onorevole Lamberti, alla stazione marittima di Civitavecchia, posso dirle che per l'arredamento ho avuto l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge che stanzia la somma di cinque milioni e che la Tirrenia nel prossimo mese di novembre aprirà un idoneo ufficio di biglietteria nella nuova stazione marittima. Reputo che ella possa essere soddisfatto delle assicurazioni che le ho date, ma soprattutto possa essere soddisfatto degli intendimenti, dei propositi e della fermissima volontà che il Ministero ha, di non lasciare nulla di intentato per il miglioramento delle comunicazioni tra la Sardegna e il Continente.

L'onorevole Flecchia, che debbo ringraziare per il concorso e per la collaborazione che egli mi ha dato in questa discussione, ha toccato degli argomenti di un certo interesse. Si è dichiarato insoddisfatto perchè l'attuale bilancio comporta soltanto un aumento di 9 miliardi. Il senatore Carelli si è invece dichiarato soddisfatto di questo incremento, che in realtà è un piccolo passo innanzi. Mi auguro, onorevoli senatori, di poterne fare degli altri, di passi in avanti, col vostro altissimo aiuto, o per lo meno auguro al mio successore di poterli fare nell'interesse della marina mercantile italiana, che è stata fino a poco tempo fa il settore più sordo alla penetrazione dell'opinione politica e, consentite che lo dica, anche pubblica.

I grandi problemi della marina mercantile, da traffico, come vi dimostrerò più tardi sia pure brevemente, incidono in modo sostanziale non solo sulla bilancia dei pagamenti (anche qui la marina mercantile ha un formidabile titolo di merito) ma anche sulla economia dell'intera Nazione. Se il Senato, come la Camera, attraverso un amplissimo dibattito che ha dimostrato un fervore di iniziative e sopratutto un appassionato avvicinarsi di volontà ed anche di sentimenti, vorranno dare ai problemi del mare il proprio appoggio, sono sicuro che l'onorevole Barbareschi potrà mantenere la promessa di votare a favore del nostro bilancio nel prossimo esercizio finanziario.

L'onorevole Flecchia ha sostenuto che il Governo avrebbe dovuto affrontare subito la ricostruzione senza lasciare libertà all'inizia-

tiva privata ed avrebbe dovuto evitare il nefasto — così l'ha definito — degli acquisti all'estero. Dopo averla ringraziato, onorevole Flecchia, mi consenta di dirle che ella è stato eccessivo e che io non posso condividere questo apprezzamento. Nel 1945 non potevamo costruire, dalla sera alla mattina, le navi. La nostra flotta era in fondo agli oceani, e noi dovevamo riprendere, non dirò il dominio e nemmeno il controllo, ma il contatto con il mare. Credo che sia un dovere di gratitudine ringraziare gli Stati Uniti d'America (non sono mai stato suddito se non dell'Italia) per gli aiuti che allora dettero alla nostra economia marittima. Se noi non avessimo avuto allora le « Liberty » avremmo tardato almeno 5 anni a rimettere le prue sul mare. Non fu nefasto quell'acquisto, fu anzi il senso, il segno e la fede di una ripresa. Oggi le « Liberty » sono ritenute da taluni superate; io dico che sono in fase di superamento, perchè fino a quando noi non potremo sostituirle, certamente non sarà utile demolirle.

L'analisi e l'esame che l'onorevole Flecchia ha fatto della bilancia dei noli, dicendo che è sfavorevole, perchè noi abbiamo bisogno di una flotta di qualità, è un qualche cosa che non mi appaga, e lo dirò più tardi in sede di esame generale di alcune posizioni.

Ella, senatore Flecchia, ha anche aggiunto che dovremmo costruire per 10 anni 150 mila tonnellate all'anno; non ho nessuna obiezione da fare. Per chi ha passione per il mare, ogni varo è un lembo di terra nostra che noi consegnamo al mare, perchè lo porti lontano e porti lontano il segno della Patria, soprattutto il segno della ripresa della patria pacifica e ricostituita. Ma 150 mila tonnellate sono 150 mila tonnellate. La legge che mi propongo di presentare al Parlamento, onorevole Barbareschi, è una legge che prevede uno sviluppo di questo genere, soprattutto facendo affidamento per una buona metà, vorrei anche dire per due terzi, su commesse che ci dovrebbero venire dall'estero. Ma per poter costruire 150 mila tonnellate annue occorrono dei grandi capitali, onde il problema del finanziamento, che è problema di reperibilità.

Posso anche condividere talune censure, perchè le ho già condivise circa le spese generali dei cantieri, ma non posso condividere ad esempio la censura maggiore che ha fatto il senatore Flecchia quando ha detto che lo aumento di fatturati attraverso documenti dell'I.R.I. sarebbe stato dell'80 per cento con una diminuzione del 19 per cento della mano d'opera, e che ciò significa, non già una perfezione degli impianti, ma anzi un supersfruttamento e addirittura un regime carcerario. Ora, onorevoli senatori, qualunque sia la nostra opinione politica, poichè sul piano dell'opposizione valgono i fatti e i buoni argomenti, credo, per il buon nome del nostro Paese, per il buon nome delle maestranze italiane, che non si possa e non si debba dire che i cantieri italiani siano delle carceri; sono dei luoghi dove si lavora, e lavorano soprattutto uomini liberi nella pienezza della loro personalità. (*Applausi dal centro*).

FLECCHIA. Mi sono riferito e mi riferisco al regime carcerario che vi è in parecchi stabilimenti industriali in Italia.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Non ho inteso fare della polemica e non intendo farla perchè discutiamo un bilancio tecnico, ma poichè ella ha fatto una affermazione di notevole gravità, ho detto poc'anzi per il buon nome del nostro Paese e soprattutto per il buon nome delle maestranze italiane, alle quali tutti noi esprimiamo una giusta solidarietà, che ella non può dire queste cose, perchè un regime carcerario, anche sul piano del controllo del singolo lavoratore, non c'è in Italia. Ella potrà criticare criteri di amministrazione, potrà criticare come ha fatto l'onorevole Barbareschi stamani che in Italia non si possono tagliare lamiere delle dimensioni che egli ha indicato; siamo nel campo della tecnica e quindi della opinabilità, ma ove una affermazione come quella da lei fatta uscisse fuori dall'Aula del Parlamento, io come italiano mi sentirei umiliato e per questo ho voluto e dovuto protestare.

L'onorevole senatore Artiaco ha parlato dei pescatori, dirò più tardi che condivido, come hanno condiviso con lui altri oratori.

Onorevole Ravagnan, ella sa che ho sempre apprezzato la sua passione per la pesca e debbo darle atto che stamane ha improntato di estrema obiettività il suo intervento. Sono d'accor-

do con lei sulla necessità di unificare i servizi nell'unico Ministero, come ella ha detto, della marina mercantile, e più tardi comunicherò al Senato un qualche cosa che indubbiamente ci pone su questa strada. Sulla deficienza degli stanziamenti non posso che riconoscere la verità dei fatti. Io discuto un bilancio che non è mio, ma il bilancio è come se fosse mio, inquanto ne accetto la responsabilità. Penso che quest'anno potremo ottenere di più, perchè nella formazione del nuovo bilancio, cui ho l'onore di presiedere e che entro il 31 gennaio dovrà essere presentato al Parlamento, le richieste che il mio Ministero ha fatto per quanto attiene alla pesca sono certamente più consistenti e, ove accolte, saranno largamente più operanti.

Sulla riforma dei mercati ittici sono d'accordo: il mio Ministero ha già preparato da tempo, non da oggi, un disegno di legge sulla riforma dei mercati ittici. Per i mercati di produzione credo che la necessità sia indilazionabile; per i mercati di consumo vi è la fiera e decisa opposizione dei comuni. Ella lo sa, come lo sanno tutti i colleghi che si interessano a questo problema. Ora bisognerà vincere la resistenza dei comuni italiani e, sul piano del concorso governativo, vincere la resistenza del Ministero dell'interno. (*Interruzione del senatore Marina*). Ma sono convinto, onorevole senatore, che bisognerà dare alle cooperative e agli organismi collettivi che rispecchiano gli interessi economici dei pescatori e della pesca in genere il controllo dei mercati, soprattutto per evitare quella speculazione che non è facilmente individuabile e che comunque è sempre dannosa, in funzione della quale il prezzo all'origine si moltiplica almeno di cinque o sei volte quando la merce giunge sui mercati di consumo. Ora debbo dire ai comuni italiani come Ministro della marina mercantile: o siete in grado di controllare la merce dall'origine al consumo e di assicurare ai consumatori la possibilità di acquisti a prezzi onesti, o diversamente il fatto stesso che questo voi non siate in grado di fare pone il Governo nella necessità di rivedere la legge attualmente in vigore e di stabilire un nuovo criterio normativo per la gestione dei mercati di consumo del pesce. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

Per la questione delle valli da pesca, come ella sa e del resto lo ha riconosciuto, la questione stessa è complessa sul piano giuridico: per l'abolizione dei diritti esclusivi di pesca tra i quali rientrano quelli delle valli da pesca fu presentato alla Camera un progetto di legge su iniziativa dell'onorevole Cuzzaniti ed altri. Ove il disegno di legge venisse ripresentato o alla Camera dei deputati o al Senato della Repubblica, la materia sarà oggetto di ampio esame e, da parte del Ministero della marina mercantile, del più obiettivo appoggio dopo la necessaria valutazione. Ad ogni modo per le valli da pesca venete il Ministero della marina mercantile ha già invitato gli esercenti ad esibire i titoli giuridici su cui fondano i loro diritti.

L'onorevole Ravagnan ha anche svolto un ordine del giorno, di cui parleremo più tardi, sull'uso della « Cassa del pescatore » di Chioggia. Ha anche chiesto, nel rinnovamento del naviglio peschereccio, che si tenga conto delle piccole unità. Desidero darle subito una risposta, onorevole Ravagnan. Ella sa che il decreto del Presidente della Repubblica del 25 giugno 1953, previsto dalla legge 2 aprile 1952 stabilisce all'articolo 4 che il tonnellaggio non deve essere inferiore a 25 tonnellate di stazza lorda con apparato motore di potenza non inferiore a 110 cavalli; tali limiti sono stati determinati in base alle indagini eseguite, tenuto conto delle necessità e delle esigenze connesse ai particolari sistemi di pesca. È stato previsto che possono essere ammesse ai benefici di cui sopra non oltre 30 unità da pesca di tonnellaggio non inferiore a 10 tonnellate di stazza lorda, con motore di potenza adeguata, non inferiore in ogni caso a 25 cavalli-asse e velocità non inferiore alle 6 miglia.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

(*Segue* TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*). Onorevole Barbareschi, ella ha compiuto stamani un apprezzatissimo intervento. Conosco la sua competenza in questo campo anche se ella stamattina abbia voluto per eccesso di modestia dichiarare che non la possedeva. Conosco soprattutto la cura particolare che ella pone nello studio dei problemi

e nel prospettare eventuali soluzioni. Per questo l'ho ascoltata con particolarissimo interesse. Ella ha fatto una critica all'intervento del senatore Lauro, e questa rimane una polemica tra lei e lui. Per quanto mi riguardava ho già risposto ed ella ha avuto la amabilità di ascoltarmi. Ella mi ha posto una domanda esplicita: come intende provvedere il Ministro per la legge organica sulle nuove costruzioni? Desidero dirle che alla Camera feci al riguardo dichiarazioni molto precise. Non desidero rileggerle, ma desidero soltanto ricordarne un punto, cioè che la legge organica è, nel momento in cui ho l'onore di parlare dinanzi al Senato della Repubblica, una necessità. Desidero anche chiarire, poichè la dichiarazione da me fatta all'altro ramo del Parlamento ha avuto delle dubbie se non equivoche interpretazioni, che il fatto del non raggiunto finanziamento è in funzione dell'altro fatto che i bilanci vengono presentati il 31 gennaio di ogni anno. La legge organica, la cui commissione di studio da me presieduta, non aveva ancora compiuto i suoi lavori, non poteva trovar copertura nell'esercizio finanziario il cui bilancio stiamo discutendo poichè essa è stata completata, per lo meno nella sua struttura essenziale, dopo il 31 gennaio. Chiarito in questo senso il mio pensiero debbo anche dire che una legge organica è una legge che deve anche poter prevedere, nei limiti del possibile, l'andamento del mercato dei noli, perchè le quante volte io presentassi una legge organica sulle costruzioni navali, e questa legge fosse inoperante per carenza o assenza di committenti, avrei fatto opera inutile. Il senatore Lauro stamattina lo ha detto in una forma piuttosto esplicita, e la perplessità è in molti. Chi deve impiegare capitali propri è giusto abbia almeno il 90 per cento di garanzie, e un 10 per cento di rischio. Si può dire: ma vi sono le compagnie di preminente interesse nazionale che possono costruire. Sì, possono costruire, anzi alla Camera ho detto che debbono costruire, perchè ci sono delle linee di particolare interesse per il nostro Paese che vanno mantenute, migliorate e, ci sono altre linee che vanno ripristinate. Ma anche qui è problema di capitali o di finanziamento in quanto noi non possiamo onerare eccessivamente il bilancio già oneratissimo delle 4 compagnie di preminente interesse nazionale se prima non ci preoccupiamo di dare nuova stabilità ai loro bilanci. Un programma di costruzioni deve essere fatto ma non deve essere un programma di emergenza, di stato di necessità, di urgenza indilazionabile. Ella giustamente si preoccupa dei complessi cantieristici. Veda, senatore Barbareschi, io so che lo fa con passione e con preoccupazione e di questa sua passione e preoccupazione mi rendo solidale come sono solidali tutti i senatori e tutti i deputati del Parlamento italiano. Bisogna però ricordare che il complesso cantieristico nazionale prima dell'ultima guerra viveva non già in funzione della Marina mercantile ma in funzione della Marina militare per una percentuale altissima; non voglio dire che fosse i due terzi ma quasi. Ora noi non costruiamo per la Marina militare o Marina da guerra e, quando si pone il problema umano e sociale di non licenziare i 40 mila operai dei nostri cantieri, bisogna anche ricordare che il problema non l'abbiamo creato noi. Il problema lo abbiamo ereditato e lo dobbiamo ciò non di meno risolvere. Non è da pensare che la Marina militare entro breve tempo possa dare commesse di costruzioni ai cantieri; qualcosa potrà fare ma si tratterà di piccole unità. Non desidero invadere un campo che non è di mia spettanza, ma non desidero nemmeno che si debba ancora ritenere il problema cantieristico la stessa cosa del problema dell'armamento nazionale. Sono due fatti diversi. Quando mi si dice che non devo autorizzare acquisti di navi all'estero, si enuncia un'affermazione negativa che non posso condividere nella sua integralità perchè non si può pretendere che l'imprenditore iniziale o l'imprenditore in fase iniziale di consistenza della sua azienda possa ordinare una nave, attendere che il cantiere la costruisca e avere a disposizione i 2 miliardi, i due miliardi e mezzo necessari alla costruzione. Chi inizia, inizia comperando in genere di seconda mano. Quello che conta è che l'acquisto sia idoneo e che il costo sia proporzionato. Questo conta, per cui autorizziamo con discriminazione gli acquisti di naviglio all'estero ritenendo che l'armatore il quale mi chiede di operare quell'acquisto in nessun caso co-

struirebbe una nave o passerebbe una commessa ai cantieri. L'autorizzo all'acquisto dà la possibilità di acquisire una unità alla flotta mercantile italiana e un nuovo strumento dell'espansione della economia marittima, ma soprattutto una nuova concreta possibilità di imbarcare marittimi disoccupati. Cioè quell'assestamento qualitativo e quantitativo della flotta che dobbiamo perseguire. Ma questo è un aspetto secondario della politica marinara.

Detto questo, credo di aver risposto esaurientemente sul piano di una prospettazione generale, onorevole Barbareschi, ai suoi rilievi apprezzatissimi, e ritengo che ella vorrà a sua volta apprezzare la lealtà di queste mie dichiarazioni e soprattutto la serietà degli intendimenti del mio Ministero.

Passo brevissimamente ad una parte che non mi direte pecchi di presunzione se definirò generale o per lo meno programmatica. Come ha accennato il senatore Vaccaro nella sua pregevolissima relazione — e lo ringrazio per la collaborazione che ha dato con la sua relazione alla discussione, in questa Assemblea, del bilancio — la Marina mercantile ha pochi anni di vita; è il Ministero più giovane, e perciò l'ultimo nell'ordine gerarchico dei Ministeri. Non va dimenticato che il mio Ministero ha potuto di recente, ecco onorevole Ravagnan la notizia che mi riservavo di darle, raggiungere un accordo col Ministero dell'agricoltura e foreste, accordo che il Consiglio dei ministri ha approvato, con la presentazione al Parlamento di un disegno di legge sulla ripartizione dei ruoli e del personale amministrativo che era rimasto in una posizione di sospensiva dopo l'assunzione della pesca da parte della Marina mercantile.

Per la pesca desidero aggiungere brevi considerazioni. Nell'altro ramo del Parlamento ho avuto occasione di intrattenermi dettagliatamente sulla pesca e i suoi complessi problemi ed ho dato assicurazione dell'interessamento vivo del Governo particolarmente per gli umili lavoratori della pesca stessa. Rinnovo la viva espressione della mia calda, personale simpatia, per quel che essa può contare, a tutti i pescatori italiani. I recenti luttuosi avvenimenti hanno colpito ancora una volta assieme a molti altri lavoratori i pescatori delle zone calabre e del delta padano, abbattendo su di essi una sventura come nell'autunno del 1951. Negli avvenimenti del 1951 la mia amministrazione fu vicina col cuore e con l'assistenza ai pescatori ed anche in questi giorni i miei funzionari si sono recati sui posti colpiti dalle alluvioni per l'accertamento dei danni, per cooperare e mitigare le pene dei colpiti. Assicuro il Senato che il Governo verrà incontro nei prossimi giorni a tutti i danneggiati ai quali mando, come Ministro della marina mercantile, la mia e la vostra fraterna solidarietà, onde i danni siano rapidamente riparati, non solo i danni alle attrezzature, ma anche i danni alle imprese, agli uomini, a quel piccolo patrimonio che rappresenta la vita del pescatore italiano. (*Applausi*).

La pesca, per la sua importanza economica e per la tecnica dei suoi operatori, ha ora il suo peso anche negli ambienti internazionali e mi è gradito comunicare al Senato che, conclusasi ieri a Roma la seconda sessione del Congresso della pesca nel Mediterraneo con l'intervento di rappresentanti di molti Paesi europei, tra i quali Inghilterra, Francia, Jugoslavia, Turchia, Grecia, Spagna, è stato eletto presidente del Consiglio generale della pesca del Mediterraneo il professor Umberto D'Ancona, dell'Università di Padova. Il che significa che attraverso la continua, anche se modesta politica peschereccia perseguita dal Ministero della marina mercantile, siamo giunti ad un apprezzamento che ha dilatato nel campo internazionale.

Poichè mi sono state rivolte delle istanze e sottoposte delle interrogazioni o degli interrogativi sulla gente di mare, dirò che in tema di immatricolazione della gente di mare, con l'entrata in vigore del nuovo regolamento, si è reso necessario riordinare. Sempre in seguito alla entrata in vigore del nuovo regolamento, debbo accennare alle principali disposizioni che si sono rese necessarie in materia di titoli professionali; i programmi di esami per tutti i titoli professionali marittimi previsti dal codice della navigazione e del regolamento sono stati successivamente approvati con decreti ministeriali e già pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale*. La legislazione marittima italiana, che in quasi tutti i

campi è all'avanguardia, onorevoli senatori, in materia sociale comprende già in gran parte i princìpi informatori di tutte le convenzioni internazionali che, in numero limitato, man mano verranno sottoposte alla ratifica del Parlamento. Comunque, in fase di esecuzione è l'aggiornamento di quella parte della legislazione nazionale che necessita di essere messa in completa armonia con le convenzioni alle quali ho fatto cenno. L'ultimo importante accordo che mi è gradito annunciare, anche questo in primizia al Senato, è del 24 ottobre e riguarda la sistemazione della grave questione degli arruolamenti in compartecipazione del naviglio minore, che in questi ultimi tempi aveva dato luogo a vivaci contrasti. L'accordo è stato firmato dai rappresentanti degli armatori e dalle due Federazioni dei marittimi, per la prima volta insieme, la F.I.L.M. e la Fegemare, e garantisce una retribuzione minima fissa per tutti gli equipaggi, nonchè provvidenze di legge (gratifica natalizia), riposo domenicale e festivo, lavoro straordinario. Riguarda per ora solo navi da 50 a 500 tonnellate e in considerazione della presente situazione verrà applicata temporaneamente fino al 31 dicembre 1954 alle unità da 150 a 1.600 tonnellate, essendosi convenuto per quelle di stazza superiore che si ritorni al contratto collettivo di lavoro, a paga fissa.

Non ritengo ora di dover tediare il Senato su altri problemi che avevo qui annotato e di cui mi riservo di dare, se è necessario, comunicazione alla stampa, al momento più opportuno. Molti di loro hanno accennato al problema della previdenza marinara. Mi si è dato atto che il Governo qualche cosa ha fatto. Ora, la rivalutazione delle pensioni della gente di mare che, come loro sanno, è stata attuata con la legge 28 luglio 1953, è una rivalutazione che ha bisogno di qualche ritocco per quanto attiene soprattutto alle competenze medie. Desidero ricordare i criteri informatori di quella legge. L'adeguamento della misura delle pensioni al nuovo valore della moneta; l'avvicinamento della pensione alla più alta retribuzione fruita durante l'attività di navigazione; il ristabilimento, nella liquidazione delle pensioni, dei criteri di equilibrio fra contribuzioni e pensioni; semplificazione del sistema di liquidazione e snellimento di quello di pagamento delle pensioni; semplificazione del sistema di accertamento e di riscossione dei contributi.

Il nuovo regime previdenziale richiede un onere non lieve, onorevoli senatori, tanto all'armamento quanto ai marittimi in servizio, perchè in base a un criterio di alta solidarietà sociale, questi ultimi sono chiamati a contribuire per assicurare ai loro compagni in quiescenza delle pensioni notevoli, maggiorate rispetto alla possibilità offerta dai vecchi calcoli attuariali.

Ed io ho il dovere di porre in rilievo come questo atteggiamento di operante solidarietà non sia facile riscontrare in altre categorie; è tipico della gente del mare, che attraverso il rischio, attraverso il sacrificio e molte volte attraverso la consuetudine della rinuncia, si affratella e tenacemente non dimentica il fratello che le è stato compagno di lavoro e di rischio.

Ora il fatto che dei marittimi diano il loro contributo per coloro che a terra non possono più lavorare, è, sul piano della solidarietà umana e sociale, un esempio che debbo additare al Senato della Repubblica.

E mentre da un lato si stanno studiando misure adatte per sanare alcune sperequazioni che si sono riscontrate nella legge attuale, d'altro canto è in preparazione un migliore trattamento sulla base della legge generale sulla invalidità e vecchiaia.

Il problema è piuttosto complicato, e se e vero che gli armamenti minori, i quali di recente hanno chiesto la revisione dei contributi, hanno operato su contributi notevoli, è anche vero che il traffico da pesca si trova in condizioni anche più precarie.

Non si può contestare che per il numero relativamente più elevato dei marittimi imbarcati sulle sue navi si verifica un certo squilibrio della ripartizione dell'onere per le pensioni, ed è certo che tale onere non è su una base attuariale: bisognerà trovare il sistema più idoneo a rivedere il suo contenuto.

Un breve cenno, onorevoli senatori, ai servizi marittimi. Durante l'esercizio 1952-53 il grado di riassetto dei servizi sovvenzionati è salito ad un livello tale da poter considerare gli stessi ormai assicurati con una regolarità

uguale a quella di anteguerra; tuttavia qualche deficienza va riscontrata nel materiale nautico impiegato, specialmente per quanto attiene ai servizi marittimi di carattere locale. La flotta del gruppo Finmare si è arricchita di nuove navi; ne abbiamo una descrizione accurata nella relazione del senatore Vaccaro. Desidero rilevare il successo conseguito dal transatlantico *Andrea Doria*, la cui entrata in servizio è stata seguita con un interesse sempre crescente nei circoli marittimi mondiali, per la magnifica affermazione delle qualità costruttive dei nostri cantieri.

Ella aveva ragione onorevole Barbareschi nell'affermare che la industria cantieristica e armatoriale italiana non è seconda a nessuno. È da sperare che analogo successo arrida alla *Cristoforo Colombo* che prenderà il mare da Genova, e la cui entrata in servizio è prevista entro la prima metà del 1954.

Con la maggiore disponibilità di naviglio si sono potute accontentare anche le urgenti richieste dei porti adriatici, soprattutto Venezia, con una distribuzione delle partenze delle linee assai più razionale. Nel contempo sono continuati gli studi per modificare l'attuale sistema dell'intervento economico dello Stato, che fa obbligo all'amministrazione non solo di coprire gli eventuali *deficit* di gestione delle quattro società di preminente interesse nazionale, ma anche di assicurare un utile netto del 4 per cento al capitale azionario. Il che significa che lo Stato, nel mentre integra il bilancio deficitario e quindi contribuisce a diminuire una situazione di passività, garantisce la distribuzione di un dividendo del 4 per cento. L'amministrazione della marina mercantile ha dei criteri allo studio per rivedere i rapporti con le compagnie di preminente interesse nazionale. Un criterio iniziale potrebbe essere questo: qualificare e selezionare i servizi delle linee mediterranee e transoceaniche. Ho detto alla Camera che io sono anche per una politica di prestigio della bandiera italiana, poichè senza il senso del proprio vigore e delle proprie necessità non si fa politica di nessun genere. Ma fare soltanto una politica di prestigio sarebbe fare una politica antieconomica. Quindi non dirò: minimo indispensabile dei servizi mediterranei e transoceanici, come da qualche parte mi sarebbe stato suggerito, ma dirò: qualificare e selezionare i servizi delle linee mediterranee e transoceaniche, cioè selezionare, perchè ove sono inutili siano soppressi, ove sono necessari siano istituiti; qualificarli, perchè per il vecchio naviglio almeno le compagnie di preminente interesse nazionale bisognerà che diano il buon esempio mandandolo al demolitore.

Secondo criterio: corrispondere alle società sovvenzionate una sovvenzione calcolata per linea, ed abolire il sistema delle integrazioni di bilancio previsto dall'articolo 7 del decreto 7 dicembre 1935. (*Approvazioni*).

Terzo criterio: rafforzare i controlli tecnici ed amministrativi del Ministero della marina mercantile e del Ministero del tesoro sulle società stesse, ai fini di una scrupolosa osservanza degli obblighi contrattuali e di un migliore rendimento, ove possibile economico, delle gestioni. Per i servizi sovvenzionati minori, come il Senato sa perchè anche in questa Assemblea se ne è parlato, sono avvenute delle gare le quali dovrebbero dar luogo, appena ratificate dal Ministro della marina mercantile, alla stipulazione di convenzioni ventennali. Si è detto che vent'anni sono troppi. Il termine di vent'anni, onorevoli senatori, è stabilito dalla legge e la legge è stata approvata dalla Camera e dal Senato, cioè dal Parlamento; non è quindi possibile, come taluno mi ha fatto presente, ridurre il termine nell'attuare le convenzioni. D'altra parte, astraendo da qualsiasi considerazione, occorre tener conto che si tratta di convenzioni le quali impegnano considerevoli investimenti finanziari e che gli imprenditori o gli assuntori o i gestori debbono contare su un numero di anni di attività onde poter far fronte all'estinzione degli impegni stessi. Se vogliamo un miglioramento, e lo pretendiamo, attraverso le convenzioni dei servizi stessi, questo miglioramento lo potremmo ottenere con le nuove costruzioni che pretendiamo siano fatte; ma l'ammortamento di un capitale così cospicuo non può avvenire che nel periodo di durata previsto dalla legge. Si afferma che gli interessi locali non sono stati adeguatamente sentiti. Quando poco fa da questa parte del Senato (*indica la destra*) mi si presentava un ordine del giorno, in funzione del quale mi si chiedeva la intensificazione di una linea di navigazione che attiene al settore delle Eolie,

mi si chiedeva e mi si chiede un onere finanziario che aggrava quello già esistente, e, badate, ogni luogo ha una sua necessità; ma gli è che non tutte le necessità, anche quando sono ragionevoli, possono trovare copertura negli oneri previsti da una legge che il Ministero deve rispettare.

Ho avuto occasione di parlare ampiamente alla Camera di porti e di lavoro portuale. Dirò brevi argomentazioni che non ho esposte all'altro ramo del Parlamento. I porti sono ricostruiti, il Senato lo sa. Vorrei dire che le ricostruzioni hanno dato all'Italia dei porti indubbiamente migliori di quelli che la guerra distrusse negli anni passati. Il Ministero ha riorganizzato anche le aziende dei mezzi meccanici che operano in taluni porti e che aumentano, non solo migliorandole, le dotazioni e le attrezzature, come i ponti levatoi, i nastri trasportatori, i pontoni di sollevamento; nei porti principali noi abbiamo seguito con interesse l'opera degli enti autonomi, ma io mi propongo di seguirla con maggiore interesse per il periodo di tempo che verrà.

Di pari passo con l'attività relativa alle opere portuali e alle attrezzature meccaniche, è stata la funzione e l'efficienza dei servizi portuali: pilotaggio, ormeggio, rimorchio. Desidero fare una particolare menzione per il servizio di pilotaggio, che è un servizio di interesse pubblico indispensabile per la sicurezza della navigazione, per la regolarità e la speditezza del traffico portuale. Durante la guerra e nell'immediato dopoguerra la necessità di tale servizio si è fatta maggiormente sentire a causa degli sbarramenti e dei relitti che rendevano particolarmente pericolosa e difficile l'entrata, l'uscita e il movimento stesso delle navi in porto, tanto da rendere preziosa ed apprezzata l'opera dei piloti, soprattutto quando fu rischiosa.

Il Ministero ha valutato nei suoi esatti termini l'importanza della funzione esercitata dai piloti ed ha procurato pertanto, e procurerà, che si andasse e che si vada incontro alle loro esigenze.

Un accenno ancora ai problemi del lavoro portuale. Il Ministero ha esplicato un interessamento costante; questo interessamento mira da un lato a dare dignità di vita ai lavoratori dei porti, dall'altro a tener conto di necessità di carattere generale. In base a tali criteri noi abbiamo operato delle provvidenze che non ricordo al Senato; desidero esprimere ai lavoratori portuali, anche in questa sede di discussione, il mio particolare compiacimento perchè, in occasione dello sciopero generale che si è fatto per il settore dell'industria, i lavoratori dei porti italiani non hanno partecipato allo sciopero, ritenendo che i loro interessi non avessero nessun collegamento, nemmeno quello della solidarietà generale. E di questo debbo dare atto ai lavoratori dei porti, che in genere sono valutati molto meno di quello che in effetti essi siano, perchè, onorevoli senatori, il lavoro dei porti è un lavoro duro e pesante, un lavoro che assicura il normale traffico con regolari operazioni di carico e di scarico delle navi. Le compagnie del lavoro portuale hanno dato luogo sporadicamente a degli inconvenienti; abbiamo dovuto intervenire con qualche rara nomina di commissari straordinari; ma in generale io debbo compiacermi non solo per le attitudini che sempre più si qualificano, ma soprattutto per la collaborazione che, da parte di questa categoria di lavoratori, viene data ogni giorno ai vitali interessi dell'economia italiana.

E passo ora a notizie che interessano. Le ordinazioni ai cantieri mondiali sono indicate da queste cifre: nel gennaio 1950 esse erano di 6.760.000 tonnellate. Rilevo che questi dati sono necessari per alcune considerazioni conclusive che farò più tardi. Le ordinazioni sono salite gradatamente fino ad un massimo di 15.630.000 tonnellate raggiunte nel gennaio 1953; nel luglio scorso, a causa della depressione degli ultimi mesi, la cifra si è ridotta a 14.127.000 tonnellate. Sarà interessante per voi conoscere, e mi è stato chiesto anche attraverso le colonne della stampa, la qualità del naviglio in costruzione. Il 61 per cento di esso, ossia 9 milioni circa di tonnellate, è rappresentato da petroliere. La partecipazione italiana a tutto il complesso delle costruzioni è esigua, corrisponde al 2,6 per cento, con 367.000 tonnellate soltanto. Ciò significa che per i nostri cantieri l'esaurimento dei lavori in corso è molto vicino. Supereremo certamente i 6 o 7 mesi cui accennava alla Camera l'onorevole Ducci, ma è sempre poco, e del resto anche per i cantieri esteri il solo aspetto di sicurezza è

dato dai contratti già firmati, che per altro potrebbero non essere eseguiti per sopravveniente disdetta. Ad ogni modo, grazie ai lavori di ampliamento effettuati, risulta fin da ora che vi è una certa disponibilità. In Norvegia si è fatta recentemente un'inchiesta. La Norvegia ha una flotta superiore alla nostra, ma ha anche necessità di traffico superiori alle nostre, e ha soprattutto bisogno di trasporti marittimi. Attraverso l'inchiesta di una rivista norvegese fatta tra i cantieri europei, tra i quali due cantieri italiani, risulta questa dichiarazione, che si è disposti ancora a ricevere delle commesse entro il 1955; il che significa, come dicevo poco fa, che anche nei cantieri mondiali ed europei cominciano ad esservi dei vuoti, pur dando atto al Senato che la condizione dei cantieri, europei soprattutto, è infinitamente migliore della condizione dei cantieri italiani. È per questo che un altro elemento si aggiunge a che l'Italia tenga presente la ragionata esigenza di dover integrare le limitate ordinazioni per conto nazionale con ordinazioni di provenienza estera. Il problema dei cantieri lo risolveremo soltanto se potremo attirare l'attenzione degli stranieri sulle costruzioni italiane, e se potremo dare ai committenti stranieri la stessa costruzione, che noi definiamo fin d'ora migliore, allo stesso prezzo. Diversamente, lasciate che lo dica con l'estrema lealtà che sempre adopero: potremo anche fare una legge, io od altri la faremo, ma non risolveremo il problema dei cantieri italiani perchè l'armamento nazionale non sarà mai in grado di alimentare integralmente l'occupazione operaia che non può essere diminuita. È per questo, onorevoli senatori, che i prossimi mesi vedranno un'attività governativa tesa a raggiungere questa mèta. Mi auguro di trovare la maggiore prontezza e la maggiore solidarietà in tutti i settori. Loro sanno che talvolta vi sono da vincere delle diffidenze, che tra l'altro vi è da superare il criterio della precedenza di iniziative su di altre. Qui non si tratta di dare impulso definitivo a quella terza economia indispensabile all'Italia della quale ho parlato alla Camera: l'economia marittima. Noi siamo un paese che ha un'economia agricola e un'economia industriale, ma l'economia nostra, quella che può valicare gli oceani e può farci affermare sempre di più è l'economia marittima. Su questa dobbiamo puntare, (*applausi dal centro*), perchè l'economia marittima sarà quella che porterà i nostri prodotti dell'industria e dell'agricoltura attraverso i trasporti marittimi in tutto il mondo. È per questo che la politica marittima ha continuato e deve continuare a svolgersi senza soste e tentennamenti. Desidero dire al Senato, anche perchè al Senato farà piacere, che il Governo, d'accordo con il Governo militare alleato di Trieste, ha preparato ed ha varato un programma particolare. Il programma navale triestino comporta la costruzione nei cantieri riuniti dell'Adriatico, per conto del Lloyd triestino, di due navi modello di 5 mila tonnellate di stazza lorde, con velocità superiore alle 10 miglia. È prevista la costruzione di un'aliquota di navi cisterna di qualità, mediante l'avvenuta ordinazione agli stessi cantieri dell'Adriatico di 3 petroliere, per circa 47 mila tonnellate di stazza lorda. È prevista infine la costruzione di naviglio minore di stazza unitaria per un tonnellaggio complessivo di 8 mila tonnellate. Si tratta di un complesso di commesse che si aggira sulle 65 mila tonnellate, che servirà a dare nuovo alimento e nuovo lavoro alle maestranze cantieristiche triestine e a testimoniare ad esse che il Governo italiano non ha mai conosciuto nè conoscerà fratture e differenziazioni e che nulla trascurerà per venire incontro ai bisogni commerciali, sociali ed economici della città di San Giusto. Sono i fatti che contano, onorevoli senatori, più che le parole, ed è per questo che desidero dire — proprio per rispondere alle critiche che ha fatto stamane l'onorevole Flecchia — che le trattative tra l'Italia e l'U.R.S.S. si sono concluse a Roma due giorni fa. Il testo dell'accordo che riguarda il mio settore impegna l'Unione Sovietica ad esportare in Italia grano, olii minerali greggi, nafta, minerali di manganese e di cromo ed altre merci. In cambio l'Italia darà aranci, limoni, mandorle, rajon, fiocchi, tessuti di lana e fibre artificiali, cavi elettrici, macchinari per l'industria tessile e alimentare, macchine per la laminazione dell'acciaio ed altre merci. L'Unione Sovietica commette all'Italia delle costruzioni navali che sono per ora queste: tre navi da carico, tre motonavi frigorifere, 15 rimorchiatori marini da 350 cavalli, il tutto per un importo considerevole.

Poichè la parte relativa alla costruzione di navi non ha avuto finora pratica attuazione, nel corso delle recenti trattative si è riesaminato l'intero problema dando un inizio di esecuzione a quelle che furono le trattative e soprattutto le premesse delle trattative stesse. Il primo a compiacersene è il Governo. Credo che anche il Senato se ne compiacerà: il che sta a dimostrare che, quando delle intese sono possibili e quando scambi sono operabili, conta la buona volontà dei Governi, contano le necessità dei popoli.

È in corso di esame dinanzi al Senato della Repubblica, già approvato dalla Camera, il disegno di legge per la concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra. Il provvedimento interessa anche il naviglio mercantile ed il testo approvato costituisce un progresso rispetto ai testi inizialmente presentati, perchè tra l'altro non contiene alcuna limitazione, nè per il tonnellaggio delle navi, nè per le categorie cui le navi appartengono

Un aspetto particolarmente rilevante della attività amministrativa e legislativa del mio Ministero è quello dei rapporti, degli accordi e convenzioni internazionali. Sono stati fatti molti accordi, molte convenzioni; il Senato le vedrà e le discuterà. Un importante provvedimento in corso, che ho avuto l'onore di presentare e per il quale ho chiesto la procedura di urgenza, riguarda il regolamento degli abbordi in mare ed esso è inteso a sostituire, a partire dal 1° gennaio 1954, quello del 1906 tuttora in vigore.

Ed ora, onorevoli colleghi, consentitemi di compiere quel rapido passo all'indietro di cui ho parlato all'inizio. I problemi in genere sono gli stessi anche a distanza di anni. Il mio collaboratore ed amico, onorevole Teranova, ha fatto delle ricerche di biblioteca in questi giorni ed ha trovato ad esempio il discorso che Camillo Benso di Cavour fece nel 1856 quando osava incoraggiare, malgrado le allora veramente paurose finanze della Stato piemontese, le iniziative di un Rubattino e della marina mercantile piemontese. Paolo Boselli, in una storica relazione presentata nel 1881 al Parlamento, interpretava con queste parole lo spirito marinaro italiano: « Le gloriose memorie della nostra storia marittima debbono ispirare i nuovi destini della Patria, posta in mezzo ai mari e sulle grandi vie della civiltà, debbono ritrovare l'influenza politica e l'operosità commerciale che valgono ad assicurarci tra i popoli moderni la dignità di vita e di benefici economici propri delle genti civili sollecite e forti. La lotta cui è esposta la nostra Marina mercantile è grave, la crisi che l'opprime è rilevante — sembrerebbe un discorso fatto in parte per la situazione attuale —. Quando le virtù marinaresche dei naviganti ed il buon governo dei velieri daranno la vittoria nella concorrenza dei trasporti mondiali, la nostra marina mercantile vedrà giorni pieni di felicità e di fiducia. Tutto prometterà per i nostri cantieri sviluppo incessante di lavori, per i nostri armatori copia di grandi guadagni ».

L'ammiraglio Bettolo il 20 marzo del 1910 diceva: « A chi abbia studiato le funzioni di una marina mercantile nei suoi rapporti con l'economia nazionale non sarà certamente sfuggito come, rispetto agli scambi che ogni paese ha interesse di promuovere, allo scopo di cercare mercati e clientele, alle attività industriali ed agricole del paese, si crei una nuova economia nazionale ».

Quando io parlavo di economia marittima non inventavo nulla di mio, onorevoli senatori, ma esprimevo un concetto che fin dal 1910 era agitato nelle Aule del Parlamento italiano. E concludeva, l'ammiraglio Bettolo: « I noli guadagnati, come qualsiasi provento di altre industrie, costituiscono un contributo alla ricchezza pubblica ma non costituiscono ancora quel vincolo che deve unire la Marina con l'economia nazionale, rispetto alla quale la Marina deve assurgere a tale altezza da poter essere uno strumento di espansione economica, e più che un'industria una forza espansiva che tutte le industrie alimenti ed attivi ».

Così alla Camera italiana, nel 1910; così vorrei dire oggi al Senato della Repubblica, nel 1953. Onorevoli senatori, ho finito.

Ella, onorevole Barbareschi, mi ha invitato a un permanente contatto con i lavoratori: le rispondo che questo contatto l'ho sempre tenuto e continuerò a tenerlo perchè risponde a una mia necessità spirituale e soprattutto a una mia sensibilità umana e sociale: questa nostra società moderna ha da essere operante di fraterna solidarietà. Ma come terrò il contatto con i lavoratori ed i marittimi così lo terrò anche con gli imprenditori perchè sono col-

laboratori necessari per la ricostruzione e qualificazione del nostro settore. Ho inviato un saluto a tutti i tecnici, ai dirigenti, ai lavoratori, ai naviganti. Non lo ripeto perchè è implicito, anche nella sensibilità del Senato della Repubblica.

Dopo aver dato il vostro assenso a questo bilancio, siate voi, onorevoli senatori, dei coscienti attivisti di questa suprema necessità dell'economia nazionale: una politica marittima. E la volta che voi ciò facciate, credo che il successo sarà assicurato alla mia opera come a quella di chi al mio posto dovesse continuare a regolare le iniziative del mare, sul quale l'Italia ha il diritto e il dovere di gravitare.

Ed è per questo che, quando una nostra nave entra in un porto straniero ed ha a prua il tricolore della Patria, segno augusto e pacifico di questa Italia proletaria e generosa, è l'Italia stessa che si mostra e si espande.

Quando, onorevoli senatori, vi soffermiate a pensare ciò, che io sovente penso, credo che voi diverrete i propulsori dello sviluppo della nostra marina mercantile, che bisogna difendere, perchè difendendola insieme e procurando insieme i mezzi che le occorrono, noi assicureremo la sua espansione di attività e di rispetto ed anche un migliore avvenire del popolo italiano. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui vari ordini del giorno.

Il primo è quello dei senatori Lamberti e Monni, al quale il Ministro ha risposto all'inizio del suo discorso.

Senatore Lamberti, mantiene questo ordine del giorno?

LAMBERTI. Lo ritiro. L'ordine del giorno constava di due parti. Per la seconda parte ho avuto dal Ministro assicurazioni soddisfacenti, di cui gli sono grato; infatti egli mi ha informato che ha già presentato alla Camera un disegno di legge per l'arredamento della stazione marittima di Civitavecchia, e che intanto la Società provvederà ad agire uno sportello nel prossimo mese.

Sull'altra questione, la più vitale, quella di un eventuale servizio Porto Torres-Genova, mi rendevo conto, presentando l'ordine del giorno, che non potevo attendermi una risposta immediata dal Ministro. Interpreto le parole che egli ha voluto dire a questo riguardo come un'accettazione generica dell'invito a studiare il problema, e di questa, per ora, mi accontento, lieto di constatare intanto che l'ordine del giorno, che ho avuto l'onore di presentare, ha riscosso larghi consensi da parte di parecchi colleghi di diversi settori di questa Assemblea e di diverse regioni d'Italia.

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

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

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto anch'io come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Artiaco, mantiene il suo ordine del giorno?

ARTIACO. Sono soddisfatto e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno del senatore Ravagnan, relativo al miglioramento della situazione mutualistica e previdenziale dei lavoratori della pesca.

VACCARO, *relatore*. Lo accetto.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Ravagnan, concernente la Casa del pescatore di Chioggia.

VACCARO, *relatore*. Lo accetto come raccomandazione.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto anch'io come raccomandazione, in quanto la predetta Casa del pescatore è di proprietà del Comune.

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

RAVAGNAN. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e non insisto perchè gli ordini del giorno siano messi in votazione.

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

VACCARO, *relatore*. L'onorevole Ministro ha già risposto, quindi la Commissione lo accetta come raccomandazione.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Per la parte relativa alla stazione marittima evidentemente lo accetto, perchè l'esecuzione è in corso, ma per il resto non lo posso accettare altro che come raccomandazione, poichè il senatore Angelilli richiede molte cose. Non dico che siano ingiuste, ma talune non sono neppure di competenza del mio Ministero.

PRESIDENTE. Senatore Angelilli, mantiene il suo ordine del giorno?

ANGELILLI. Mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni del Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Tartufoli e Ponti.

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

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Pregherei il senatore Tartufoli, al quale dichiaro che accetterò il secondo ordine del giorno, di non insistere per questa considerazione: che, evidentemente, bisogna fare ciò che è possibile fare; il bilancio è quello che è, e non posso impegnarmi di risarcire i danni che il senatore Tartufoli mi indica nel suo ordine del giorno, perchè non ne ho la possibilità. Dichiaro, però, che nei limiti di questo bilancio tutto quello che potrò fare, per le segnalazioni che egli mi farà o che altri colleghi mi faranno, lo farò. Più di questo non posso dirle e ad una messa in votazione mi oppongo decisamente.

PRESIDENTE. Senatore Tartufoli, mantiene questo ordine del giorno?

TARTUFOLI. Mi permetta, onorevole Presidente, di fare una pur brevissima dichiarazione. Nell'ordine del giorno è stato espresso un invito al Governo di fare quello che è possibile nell'àmbito delle possibilità del bilancio. Quindi il votare l'ordine del giorno è una espressione di solidarietà verso la gente di mare che in questi particolari momenti sta soffrendo molti dolori in funzione di un fenomeno di natura internazionale che non deriva dai loro particolari settori. Quindi mi sembra che il porre in votazione l'ordine del giorno, in quanto esso non chiede misure determinate e fisse di intervento, possa essere appunto l'espressione di questa solidarietà fraterna alla popolazione marinara da pesca del nostro Adriatico che rappresenta d'altra parte il 47 per cento, come ha già detto il relatore nella sua relazione, della pesca italiana. È il minimo che possiamo fare per questi pescatori che, portando anche essi sul mare la bandiera d'Italia, si trovano però allo sbaraglio di fronte alla prepotenza di chi non ha rispetto di nessuna libertà, di nessun diritto, di nessuna giustizia.

PRESIDENTE. Onorevole Tartufoli, questa sua dichiarazione significa che ella mantiene l'ordine del giorno?

TARTUFOLI. Mantengo l'ordine del giorno, sia pure accettando la limitazione legittima ed ovvia del Ministro che i suoi interventi non potranno essere che quelli che il bilancio gli consentirà di fare.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei pregare l'onorevole Tartufoli di rileggere l'ultima parte del suo ordine del giorno perchè l'impegno lo dovrei assumere io come Ministro e dovrei poi mantenerlo: «... invita il Ministero della marina mercantile ad intervenire con propri sussidi al ripristino delle attrezzature e alla riparazione dei danni che sono la conseguenza dell'azione subìta senza difesa e senza alcuna tutela». Non ho i mezzi per fare questo; se accettassi l'or-

dine del giorno farei una cosa poco seria. Lo posso accettare come raccomandazione nei limiti del bilancio. E l'ho già detto.

CESCHI. Non si può votare un ordine del giorno che poi rimane inoperante! (*Commenti dalla sinistra*).

TARTUFOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TARTUFOLI. Può darsi benissimo che il collega Ceschi abbia ragione, ma egli deve mettersi nei panni di chi è a contatto pressochè quotidiano con questa gente che soffre e non ha difesa, perchè questa è la realtà. Quando sono andato una volta a parlare col ministro Pacciardi che era allora Ministro della difesa, mi ha detto: « Vogliamo mandare le corvette a sparare sul mare per difendere i tuoi pescatori? ». Certamente no — risposi — perchè nessuno desidera la guerra nè in funzione di questo episodio nè in funzione di altri episodi maggiori e più importanti, ma è doveroso che il Parlamento italiano faccia sentire la sua solidarietà nei confronti di questa povera gente, che ha la valutazione precisa di una sofferenza che non deriva dalle proprie difficoltà o dalle proprie incapacità. Io prego il signor Presidente di consentirmi di modificare l'ordine del giorno.

CESCHI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. (*Proteste dalla sinistra*). Il senatore Ceschi ha chiesto la parola per dichiarazione di voto ed io gliel'ho data!

CESCHI. Alla fine della discussione dei bilanci ritengo che non sia inopportuno dire una parola sul metodo invalso nella votazione di molti ordini del giorno, metodo censurato con parole molto cortesi, ma ferme, ieri sera dal collega Cingolani. Gli ordini del giorno, soltanto se hanno una consistenza e una possibilità di essere realizzati, sono una cosa seria. Onorevoli colleghi di tutte le parti, noi siamo pronti a votare quegli ordini del giorno che hanno la possibilità di trovare concretezza nell'azione del Governo. (*Commenti dalla sinistra. Interruzione del senatore Fiore*). Senatore Fiore, lei ieri sera doveva indicare la cifra relativa al problema prospettato, ed allora il suo ordine del giorno sarebbe stato una cosa accettabile più di quel che non sia stato.

Ora, io concordo con lo spirito dell'ordine del giorno del senatore Tartufoli per l'espressa adesione e la solidarietà con i pescatori dell'Adriatico e degli altri mari; ma naturalmente, quando un ordine del giorno fa balenare vagamente una cifra, noi certamente non possiamo impegnarci, come non si può impegnare il Ministro, poichè l'ordine del giorno manca di una effettiva concretezza.

PRESIDENTE. Metto ai voti... (*interruzione del senatore Tartufoli*). Senatore Tartufoli, ella non ha formulato alcuna proposta concreta di emendamento e quindi debbo mettere ai voti l'ordine del giorno nel testo già presentato.

TARTUFOLI. Accetto le dichiarazioni dell'onorevole Ministro. (*Commenti dalla sinistra*).

Voci dalla sinistra. Lo ritira?

TARTUFOLI. Non lo ritiro affatto! (*Commenti e ilarità dalla sinistra*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno dei senatori Tartufoli e Ponti è allora accettato come raccomandazione.

Segue l'ordine del giorno del senatore Tartufoli, concernente la necessità di una legislazione specifica nel campo delle attività pescherecce.

VACCARO, *relatore*. La Commissione lo accetta.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo lo accetta. (*Interruzioni e commenti*).

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, facciano silenzio. Senatore Tartufoli, mantiene questo ordine del giorno?

TARTUFOLI. Non insisto per la votazione.

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

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

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Sono d'accordo con il parere della Commissione.

Voce dalla sinistra. Poveri pescatori! Se ne vedranno le conseguenze a San Benedetto del Tronto!

TARTUFOLI. Ho preso il 52 per cento nel vostro Comune comunista; quest'altra volta prenderò il 60 per cento! (*Commenti. Richiami dal Presidente*).

PRESIDENTE. Senatore Carelli, insiste perchè il suo ordine del giorno sia messo ai voti?

CARELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno dei senatori Molinari e Sanmartino, invocante provvedimenti per la piccola pesca e per le cooperative pescherecce.

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

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è d'accordo.

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

MOLINARI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno dei senatori Molinari e Sanmartino, concernente la sistemazione del porto di Sciacca.

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

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo.

PRESIDENTE. Senatore Molinari, insiste nel suo ordine del giorno?

MOLINARI. Ringrazio l'onorevole Ministro e non insisto per la votazione, purchè la raccomandazione non resti una parola vaga. È una situazione che deve essere risolta perchè la marineria di Sciacca ha bisogno una volta per sempre del suo porto.

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

VACCARO, *relatore*. Per risolvere il problema prospettato dall'ordine del giorno occorre una legge. La Commissione lo accetta come raccomandazione, ed invita il Ministro a voler modificare la legge attuale.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Non posso accettare l'ordine del giorno che come raccomandazione. Assicuro il presentatore, senatore Zagami, che mi renderò conto della materia piuttosto complessa prospettatami e farò tutto quello che potrò. Ma in questo momento non posso darle assicurazioni precise.

PRESIDENTE. Senatore Zagami, insiste nel suo ordine del giorno?

ZAGAMI. Debbo far rilevare una circostanza che mi sembra sia sfuggita all'onorevole Ministro e cioè che quanto chiedo col mio ordine del giorno non apporta un aggravio al bilancio; domando infatti che sia effettuato un minor percorso nei viaggi turistici domenicali con le Eolie.

Il percorso in atto praticato è, una settimana Messina-Lipari-Stromboli-Messina, ed una settimana Messina-Stromboli-Lipari-Messina. Chiedo che il percorso sia invece due settimane Messina-Lipari Messina ed una settimana Messina-Stromboli-Messina; un minor percorso adunque ed un risparmio certo da parte del Ministero. Dopo tali ulteriori chiarimenti mi permetta ancora pregare l'onorevole Ministro perchè abbia ad accogliere l'ordine del giorno e non solo come raccomandazione; verrebbe finalmente esaudito un desiderio che viene avanzato, mio tramite, dalle popolazioni interessate.

CORBELLINI. Ma ci vuole una legge.

ZAGAMI. C'è un appalto che contempla un percorso maggiore e quindi il Ministero ha il diritto e la possibilità di effettuare una variante con la quale viene a disporsi un minore percorso.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Mi sembra di essermi spiegato, ma evidentemente non era così. Le gare non sono state ancora ratificate, e quindi le convenzioni verranno più tardi. Onorevole Zagami, non sò dirle adesso se ciò sia, per ragioni tecniche o di altra natura, possibile. Se è cosa possibile le assicuro che lo farò, ma non posso prendere un impegno preciso.

PRESIDENTE. Senatore Zagami, dopo le ulteriori dichiarazioni del Ministro, insiste nell'ordine del giorno?

ZAGAMI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevvole Ministro, non insisto e mi dichiaro pienamente soddisfatto

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

(*Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione con i relativi riassunti per titoli e per categorie, e con i relativi allegati*).

Passiamo infine all'esame degli articoli de' disegno di legge.

Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della Marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1953–54 la spesa straordinaria di lire 35.000.000, per provvedere all'acquisto e alla riparazione dei mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Sulla chiusura dei lavori.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prima di chiudere i lavori, vorrei fare una breve comunicazione, a carattere statistico, che può essere interessante.

Noi abbiamo svolto la discussione dei 16 bilanci con 46 sedute, impiegando 185 ore e 30 minuti, con una media di 4 ore per seduta. Hanno parlato 268 oratori, con una media di 17 oratori per bilancio e con un tempo medio di 41 minuti e 34 secondi per oratore.

Oltre questo, per vostro compiacimento più che per mio, comunico che abbiamo complessivamente esaminato 32 disegni di legge, dei quali 21 approvati dall'Assemblea e 11 dalle Commissioni. Sono state svolte, inoltre, 24 interrogazioni orali. Nello stesso periodo il Senato ha proceduto alla verifica delle elezioni delle regioni: Valle d'Aosta, Liguria, Sardegna, Basilicata, Marche, Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana, Veneto, Friuli-Venezia Giulia e ha convalidato 108 Senatori.

Queste sono le comunicazioni che devo obiettivamente fare, alle quali debbo unire un ringraziamento per il fatto che il Senato ha accompagnato questi lavori con molto spirito di sacrificio e con molta dedizione.

PICCHIOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICCHIOTTI. Consentitemi, egregi colleghi, dopo questo lavoro intenso, oltre che faticoso,

che io, interpretando il pensiero di tutti voi, rivolga il più vivo plauso al nostro illustre Presidente (*l'Assemblea, in piedi, applaude lungamente*) il quale in modo così signorilmente composto e suadente ha presenziato senza posa a questa discussione dei bilanci. Ed a questo nostro plauso dobbiamo unire la viva gratitudine per i quattro Vice Presidenti suoi degnissimi collaboratori. (*Vivissimi generali applausi*). Ma una parola di viva simpatia deve andare anche verso i funzionari e il personale d'ordine, dal più alto al più umile, perchè hanno dato prova sicura del loro attaccamento al dovere affrontando con serenità le fatiche di un orario che si è protratto oltre il limite comune. (*Generali applausi*). Vorrei che a queste mie parole, che si spengono come falene dopo la fiammata, si accompagnasse il segno tangibile per l'opera svolta così intensamente e così devotamente. Così penso, onorevoli colleghi, che in questo clima di fraternità il Senato della Repubblica italiana dia la prova di essere più degno della considerazione e dell'amore del popolo italiano. (*Vivissimi generali applausi*).

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, al fine di conoscere: 1) se siano stati adottati provvedimenti definitivi circa le licenze di produzione di stupefacenti tuttora in possesso da parte di fabbriche che abbiano a che vedere con la giustizia per lunga preparazione fraudolenta di tali sostanze, possibile solo, per un ammontare di miliardi e mole di quintali, con una innegabile solidarietà a malfare di più persone dirigenti; 2) se non creda necessario ragguagliare l'opinione pubblica italiana e mondiale, avvicinandosi la prossima sessione di primavera dell'organismo internazionale deputato a coordinare la lotta contro gli stupefacenti, sui provvedimenti preventivi e repressivi che l'Alto Commissario intende all'uopo promuovere; 3) se non si reputi infine, quando si diano casi di drogomani pervicaci e notissimi, di far luogo a diligente inchiesta « capillare » per risalire alle fonti di distribuzione massiccia degli stupefacenti stessi; i casi accennati di drogomani che alimentano le cronache mondane internazionali e il cui bisogno di stupefacenti quotidiani sale a dosi quasi sconosciute anche per la medicina legale contribuendo a diffamare la Nazione tutta, sospettata spesso all'estero, e naturalmente a gran torto, quale centro di smistamento di stupefacenti (30).

ALBERTI.

Annunzio di interrogazioni.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere: 1) perchè è mantenuto alla Presidenza della R.A.I. il signor Cristiano Ridomi già addetto all'ambasciata di Berlino dove svolse azione fascista; 2) perchè si tiene ancora alla direzione della R.A.I. di Milano chi fu cacciato per collaborazione con il nazismo invasore; 3) se è vero che furono distolti fondi accantonati per la liquidazione e la previdenza del personale della R.A.I.; 4) e quando finalmente si deciderà a richiamare alla doverosa obiettività la R.A.I. che, pagata dai contribuenti, è maestra nelle adulazioni più smaccate e negli osanna immeritati verso una sola parte politica, e nei silenzi eloquenti e nei biasimi ingiusti per gli uomini della sinistra (175).

LOCATELLI.

Al Ministro dell'interno, per sapere quale trattamento viene usato nei riguardi di quelle famiglie alluvionate del Polesine che, costrette ad abbandonare le loro case in seguito al disastro del novembre 1951, risiedono temporaneamente fuori Provincia e delle quali le autorità del luogo esigono il ritorno ai loro paesi d'origine quando non esiste ancora possibilità di dare loro una casa; e per sapere, inoltre, se risponde a verità che sia a singoli che a famiglie in estremamente disagiate con-

dizioni economiche, non viene dato il sussidio giornaliero di lire 250 al capo famiglia e di lire 100 ai componenti a carico. Segnalo pertanto il caso Pozzato Giuseppe e sua moglie del comune di Loreo, attualmente a Tornaco di Novara, che non percepiscono il sussidio dal 1° maggio scorso e che non possono rientrare a Loreo per mancanza di case (176).

BOLOGNESI.

PRESIDENTE. Avverto che il Senato, avendo esaurito il suo ordine del giorno, sarà convocato a domicilio.

La seduta è tolta alle ore 19,50.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti