

CIII. SEDUTA

GIOVEDÌ 28 OTTOBRE 1948

(Seduta antimeridiana)

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

INDICE

Congedi	Pag. 3385
Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 ». (127) (Discussione):	
RUGGERI	3386
LANZETTA	3389
CASARDI	3394
ANFOSSI	3400
RAJA	3404
TARTUFOLI	3407
TONELLO	3409
CONTI	3411
ALDISIO	3412
CARBONI	3417
CAPPA, <i>relatore</i>	3119
SARAGAT, <i>Ministro della marina mercantile</i>	3419

La seduta è aperta alle ore 10.

BISORI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che hanno chiesto congedo i senatori: Bontempelli per giorni 10; Di Giovanni per giorni 4; Terracini per giorni 7; Battista per giorni 4. Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intendono accordati.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 ». (127).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

BISORI, *segretario legge lo stampato n. 127.*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Primo iscritto a parlare è il senatore Ruggeri. Ne ha facoltà.

RUGGERI. Onorevoli colleghi, nell'esaminare il bilancio della marina mercantile balza soprattutto agli occhi la assoluta mancanza di una politica economica marinara, sia per quanto riguarda il settore delle costruzioni nazionali, sia per quanto riguarda la pesca, e sia per quanto riguarda la navigazione.

La relazione dell'onorevole Cappa si è dovuta sviluppare soprattutto sulla storia della nostra marineria; una triste storia perchè è la storia delle distruzioni che ha portato alla nostra flotta la guerra fascista. Fino ad oggi, per quanto la relazione metta in evidenza come il nostro tonnelloaggio sia in buona parte ricostruito, non si può dire veramente che si sia fatta una politica marinara. La ricostruzione del tonnelloaggio è avvenuta nella massima parte e soprattutto per la marina da carico, mercè l'acquisto di navi americane « Liberty » e « Victory » che permisero a molti armatori privati di rifarsi rapidamente, direi troppo rapidamente, dei danni subiti dalla guerra. Queste cessioni, fatte a privati armatori nella misura del 90% circa delle navi acquistate, hanno permesso agli stessi, dato il basso costo, le grandi facilitazioni concesse dal Governo, e l'alto costo dei noli nel 1945-46-47, di rifarsi in pochi anni, in pochi mesi talvolta, del costo delle navi. Così, presso a poco, è avvenuta la ricostruzione della nostra marina mercantile. Qualche cosa si è fatto, da parte della Finmare, per le navi di linea, ma in complesso ben poco. Abbiamo puntato la nostra ricostruzione sull'acquisto di navi estere, e qualitativamente si vedrà nei prossimi anni quanto possano valere queste navi. Ci sono forti dubbi al riguardo; e lei, onorevole Cappa, ne sa qualche cosa. Noi pensiamo che il Ministero avrebbe dovuto agire con una maggiore oculatezza, con un maggiore senso dell'economia nazionale nel cedere queste navi; le convenzioni avrebbero dovuto prevedere non un utile per lo Stato, ma per lo meno una certa tangente soprattutto per utilizzare questa tangente alla ricostruzione dei nostri cantieri navali, alla riorganizzazione di essi.

I nostri cantieri si trovano oggi in una situazione di grave inferiorità rispetto all'estero. Il Ministro Saragat ha già detto ieri alla Camera che il Governo deve intervenire con contributi per il 30% del costo delle navi.

Onorevole Saragat, lei sa che la principale deficienza riguarda la costruzione degli scafi, e non le attrezzature meccaniche e l'allestimento. Ciò significa che non è esatto quel che afferma l'onorevole Cappa, che, cioè, il maggiore costo della nave è dovuto alla pleora di mano d'opera. Questo, del numero eccessivo di mano d'opera, è ormai un tema vecchio che si tira fuori ogni qual volta si vuole spiegare come mai i nostri costi sono superiori a quelli esteri. Perchè se è vero, come è vero, che il costo-nave è superiore, ciò si deve soprattutto perchè lo scafo costa di più, mentre invece la parte meccanica, soprattutto l'alta parte meccanica, e l'allestimento, costano in Italia quanto all'estero. Ciò avviene perchè in quel settore della lavorazione interviene la qualifica dell'operaio e le nostre maestranze sono tutte qualificate e rendono certamente di più delle maestranze estere.

Il problema è, invece, di organizzazione dei cantieri. Ad esempio, per le navi così dette « carrette », è oggi in uso in tutti i cantieri europei e mondiali la saldatura elettrica degli scafi. L'Italia è il paese che ha sviluppato forse più degli altri questo ramo della industria, è all'avanguardia nel campo della saldatura elettrica. I nostri cantieri, però, non si sono attrezzati per questa speciale lavorazione perchè, come al solito, attendono il denaro dallo Stato. Ciò fa sì che i costi siano più elevati e che il Governo, come ha detto l'onorevole Saragat, sia costretto ad intervenire con contributi del 30-35% e forse anche più. Se i nostri cantieri si fossero organizzati più razionalmente, forse l'Italia poteva essere sul mercato per le flotte del Nord (la Norvegia si è sempre fornita nei nostri cantieri) e per i Paesi dell'Oriente.

I Paesi dell'Oriente sono sul mercato per grossi acquisti di navi, specialmente di navi di medio tonnelloaggio, di rimorchiatori pesanti: tutto materiale che noi possiamo fornire. Questa è una questione politica. Evidentemente, finchè il Governo segue una politica di ostilità verso quei Paesi, queste commesse non possono essere portate a termine.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. A Livorno si lavora proprio per fare quei lavori di cui lei sta parlando.

RUGGERI. Noi saremo ben lieti di avere da lei l'assicurazione che alcuni Paesi dell'Oriente usino del nostro mercato.

Se l'onorevole Ministro mi permette, vorrei dire qualcosa sulle compagnie portuali. Lei sa che le compagnie portuali sono rette ancora dalla legge Ciano del 1926, legge che poneva le Compagnie alle dipendenze e alla discrezione assoluta del Ministro della marina mercantile. Questa dipendenza si è tradotta durante il ventennio fascista in uno sfruttamento burocratico ed economico delle compagnie stesse. Erano riapparse nei porti, e vi sono ancora abbondantemente, imprese le quali con pochi attrezzi, con pochi navicelli e spesso con un solo ufficio, si interpongono tra le compagnie portuali ed i ricevitori. Gli uffici portuali del lavoro, che dovrebbero in teoria tutelare i lavoratori portuali, erano in pratica invece i tutori delle imprese; ed in parte, signor Ministro, lo sono tuttora.

I portuali hanno ripreso, in parte, la loro fisionomia e la loro libertà di azione, ma non ancora completamente. La nomina, per esempio, degli amministratori, del commissario, è ancora per legge devoluta al Ministero della marina mercantile, dal momento che vige ancora la legge Ciano. Il Ministero può in qualunque momento nominare il cosiddetto Console: ma in pratica è avvenuto il contrario. I lavoratori si sono opposti, e hanno di fatto nominato i loro amministratori ed i loro rappresentanti. Ma tale situazione deve essere codificata. Il Governo non ha marciato di pari passo con i lavoratori portuali. Essi fanno una vita dura, aspra: non guadagnano a sufficienza per vivere, ed hanno il diritto di distribuire quello che loro guadagnano come meglio credono. Esiste anche tuttora il controllo di merito sugli atti delle compagnie portuali. L'Ufficio del lavoro può stabilire in ogni momento, e può imporre delle spese gravissime alle compagnie portuali. E voglio citare un esempio: una compagnia ha distribuito dieci mila lire per una colonia estiva. L'Ufficio portuale del lavoro ha richiamato all'ordine la compagnia perchè non poteva farlo. Sono stati mandati degli ispettori i quali si sono tratti nei uffici sei o sette giorni e poi hanno inviato un conto che superava di molto le dieci mila lire. I lavoratori meritano questa

indipendenza; l'ha detto lei stesso, del resto, alla Camera, onorevole Ministro, che buona parte della ripresa dei traffici dei nostri porti è dovuta ai lavoratori portuali, che hanno risolto situazioni veramente intricate e difficili; e, benchè si dica che essi guadagnino un sacco di quattrini, bisogna stare dentro le stive per otto ore per rendersi conto che cosa significhi guadagnar mille lire in otto ore.

CAPPA, *relatore*. Lei vorrebbe l'abolizione del regolamento attuale?

RUGGERI. Tutt'altro; voglio l'autonomia soprattutto amministrativa delle Compagnie.

CARBONI. Ma togliamo anche il monopolio del lavoro portuale.

RUGGERI. Questa è un'altra cosa. Lei sa come sono regolate le compagnie portuali. Esse non hanno un monopolio, e a tutt'oggi i loro organici sono superiori al loro fabbisogno. I lavoratori portuali lavorano 14-15 giorni al mese; e, per sapere se è possibile resistere di più, bisognerebbe fare otto ore di lavoro dentro una stiva. Effettivamente gli organici sono superiori perchè, per la solita questione di politica economica, causa la disoccupazione, si sono inclusi molti lavoratori in più. D'altra parte, se essi si aiutano fra di loro, se questi lavoratori si ripartiscono quel piccolo pezzo di pane, che cosa si vuole fare? Si lascino stare; togliere i monopoli cosa significa? Significa fare una gara sul prezzo, che abbasserebbe il loro salario; e questo non lo vogliamo. Ci fidiamo del senso di solidarietà di cui i portuali hanno dato prova adesso e nel passato.

Dicevo che tutti questi controlli sono esagerati e inopportuni. Quando un ufficio del lavoro portuale ha stabilito le tariffe d'accordo con tutte le categorie interessate, la sua funzione deve terminare; e non è possibile ammettere che per una spesa qualsiasi intervenga l'ufficio portuale e mandi degli ispettori che disorientano questa gente e che danno ancora un senso del passato. Io che conosco questo ambiente, so che la sensazione è che si voglia tornare al passato. Occorre invertire il sistema, cioè fare una ricognizione sugli utili delle imprese e dare il lavoro direttamente alle compagnie portuali; fare trattare lo Stato, che oggi è il massimo ricevitore, sia per il carbone per le FF. SS., sia per il grano

tramite la Federazione dei consorzi agrari, mettendolo in contatto direttamente. In fondo, le compagnie portuali hanno un controllo organizzativo tecnico da parte dello Stato; e questo è giusto. Caso mai a queste imprese, che hanno la loro organizzazione e i loro attrezzi, si stabiliscano delle tariffe. Gli uffici portuali invertano il loro intervento, intervengano, cioè, presso le imprese sbarchi stabilendo i noli dei navicelli e delle attrezzature e lascino libere le compagnie portuali di trattare liberamente. Del resto in molti casi le compagnie portuali, a parte la loro attrezzatura, hanno costruito mezzi meccanici di sbarco per conto dello Stato. I danni di guerra, in alcuni porti, sono stati riparati dai portuali stessi.

Un punto da regolamentare, secondo me, e che forse non riguarda soltanto il Ministero della marina mercantile, è quello che concerne le previdenze e le integrazioni salari. Mi si dirà che questa questione è attinente al Ministero del lavoro, ma non è così, perchè la questione è affidata dalla legge Ciano al Ministero della marina mercantile, il quale dovrà farsi parte diligente presso il Ministero del lavoro.

Per quanto riguarda il traffico portuale, debbo rilevare che è stato abolito il Trascom. Effettivamente il Trascom, come molti altri organismi al principio della loro attività, non funzionava troppo bene e vi erano delle interferenze fra imprese private. Ma ciò non significa che, se un organismo non risponde in principio alle esigenze economico-sociali del Paese, si debba sopprimere. Oggi ogni Ministero regola il traffico che lo riguarda per suo conto; occorre però un coordinamento, perchè in questa distribuzione del traffico avvengono troppo spesso interferenze private, non sempre impostate su mezzi chiari. Secondo me occorre riorganizzare il Trascom nell'interesse della distribuzione del traffico e dei lavoratori portuali, che debbono avere ognuno la sua parte. Alcuni porti, come Ravenna, hanno alle spalle una ricca zona. È bene fare un po' di giustizia distributiva. Pure essendo di Ancona io non posso fare a meno di dire che non si può lasciare una regione ricca come l'Emilia-Romagna senza i servizi di un porto.

Dirò soltanto, per quanto riguarda il problema della pesca, alcune cose sui servizi am-

ministrativi, di cui tutti voi conoscete l'organizzazione. Quando il Ministero della marina mercantile si è ricostituito, ha ripreso in consegna il servizio della pesca che era stato demandato al Ministero dell'agricoltura; lo ha preso in consegna, ma non lo ha organizzato.

Ha demandato infatti questo servizio al servizio porti e demanio, col quale non ha nulla a che vedere. La pesca è un problema essenziale di economia nazionale e deve essere organizzata in maniera tale da soddisfare per lo meno alle essenziali esigenze. Penso che sia opportuno, se non la creazione di un Commissariato per la pesca, date le interferenze che ha la Capitaneria di porto, mettere questa attività direttamente alle dipendenze della Marina mercantile, organizzando una direzione generale con ispettori, con personale tecnico adatto.

Dal punto di vista finanziario, se lo Stato non può fare nulla in questo momento — e noi lo vediamo — intervenga allora con i suoi consigli, con i suoi studi in aiuto dei pescatori. Nel bilancio non c'è alcuna traccia di politica economica. Per quanto riguarda la pesca abbiamo tre milioni per la sorveglianza delle coste. È una cifra irrisoria; togliamo piuttosto il capitolo e non se ne parli più. Infatti che cosa si può fare con questi tre milioni, dal momento che si debbono sorvegliare migliaia di chilometri di coste? Capita spesso infatti che i pescatori offrano le loro barche alla capitaneria, perchè questa faccia la sorveglianza. Altro che legge sulle armi, o sforzi per ritrovare le armi dove non ci sono! Si presti piuttosto attenzione alla moltissima dinamite che, usata lungo le coste, distrugge tutto il pesce. Voi dite vi è l'arma dei carabinieri, vi è la finanza, che devono fare una sorveglianza parallela; ma sappiamo benissimo che questa sorveglianza non esiste. Si dice: ognuno si difenda per conto suo; ma allora non veniteci a raccontare che con tre milioni fate una completa sorveglianza delle coste, perchè con tre milioni non fate proprio niente.

Credito peschereccio. È stato trasferito sul bilancio lo stesso stanziamento per il credito peschereccio del 1940, cioè 1.720.000 lire! Ma se si pensa che una barca modesta costa 20 milioni, e che l'intervento dello Stato dovrebbe essere nella misura del 50%;

se si pensa che mancano ancora centinaia di barche per raggiungere il numero di prima della guerra, appare evidente come questa cifra sia del tutto irrisoria. A parte poi che con questa cifra bisognerebbe risolvere altri aspetti del problema peschereccio, delle acque, ecc., la verità è che state facendo su questo terreno una politica economica sbagliata.

Sulla pesca parlerà anche un altro mio collega; io accennerò soltanto a quello che non è stato fatto, ma che si poteva fare sul terreno internazionale. Le acque della Tunisia, della Spagna, dell'Egitto e dell'Adriatico orientale son chiuse alla nostra pesca; e la nostra pesca non può vivere senza questi mari. Il trattato commerciale con la Jugoslavia, recentemente firmato, non fa nessun accenno al problema. È stato detto dal conte Sforza che per il problema della pesca sarebbero state create delle Commissioni, si sarebbero indetti dei Congressi ecc.; ma nulla di tutto ciò è stato portato a termine. Si dica qualche cosa ai nostri proprietari di pescherecci, i quali sono stati elementi fattivi della ricostruzione di questo patrimonio. Si faccia qualche cosa per questa categoria, e non solo per i grossi armatori, ai quali, con il gioco delle « Liberty », si è data la possibilità di ricostituire tutto il patrimonio, che avevano anteguerra e forse anche di più; mentre per i pescatori non si è fatto nulla. Si tratta di una industria per il 50 per cento artigiana, e spesso una barca è di proprietà di 3 o 4 famiglie. Per venire incontro a queste necessità non si è dato un soldo, e non si è accordato alcun credito; al contrario per i grossi armatori è stato fatto tanto che essi in sei mesi si sono ripagati le « Liberty ».

Bisognava fare qualcosa anche per la piccola pesca. Prima del 18 aprile è stata promessa una facilitazione sui carburanti. In certe zone occorre, infatti, un quintale di nafta per pescare un quintale di pesce. È stata, inoltre, promessa una facilitazione sulle imposte doganali, sempre naturalmente prima del 18 aprile; ma poi non se ne è fatto nulla.

Il bilancio della marina mercantile è la cenerentola dei bilanci. In esso sono stati stanziati 3 miliardi e mezzo, di cui 2 miliardi e mezzo destinati alle compagnie di navigazione; e di questi 1 miliardo e 700 milioni sono per lo Stato. Poichè dallo Stato dipendono

molte delle compagnie di navigazione, si viene a creare in realtà un giro di conto, mentre 800 milioni sono destinati alle linee di navigazione interne del Mediterraneo. Rimane appena 1 miliardo per la politica di ricostruzione della marina mercantile. Per la rinascita della nostra Marina in tutti i suoi settori, per la riorganizzazione di tutto il lavoro nei suoi porti, occorrerebbe che il Ministero fosse trattato in miglior modo. Nella relazione dell'onorevole Cappa, le statistiche sui danni di guerra e per le ricostruzioni dei porti, non sono esatte. I dati sono inferiori alla realtà. Forse l'onorevole Cappa ha preso questi dati dal Ministero dei lavori pubblici.

CAPPA, *relatore*. Non è così.

RUGGERI. Quello che risulta certo, comunque, è che ancora i porti non sono stati ricostruiti. Per esempio uno dei porti principali dell'Adriatico, Ancona, su 22 banchine, che aveva prima della guerra, ne ha ora soltanto 3 in esercizio; e dei relitti sono ancora nel porto. Capisco che non si tratta di spese che riguardano il Ministero della marina mercantile, ma occorre che esso si preoccupi di questa situazione, si faccia parte diligente, chieda mezzi adeguati, perchè la nostra Marina possa risorgere. (*Approvazioni*).

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

LANZETTA. Onorevoli colleghi, è la prima volta che nel Parlamento, e quindi anche nel nostro Senato, si parla di un bilancio della marina mercantile. Normalmente in passato si è sempre parlato della marina da guerra, perchè il nostro Paese ha pensato spesso ad essere grande per virtù di armi, e non ha purtroppo capito, anche nel recente passato, che la storia ha dato utili insegnamenti perchè sviluppasse una grande attività nel campo della pace. E proprio la marina mercantile avrebbe offerto motivo per sviluppare una grande politica di pace. Noi ci siamo creati dei preconcetti: la nostra grandezza sul mare ha sempre riempito la bocca di tutti i retori del nostro Paese; e disgraziatamente molta gente in buona fede ha bevuto questo chiacchiere. La nostra marina era la sesta del mondo; e prima di noi, e a severo ammonimento per noi, al quarto posto c'era la marina mercantile della piccola Norvegia, la quale aveva oltre

quattro milioni e mezzo di tonnellate di naviglio mercantile, con una popolazione che è di gran lunga inferiore alla nostra e in un ambiente che è certamente meno propizio del nostro per lo sviluppo dei traffici marittimi.

In corso di discussione vedremo come abbia pesato il concetto di una potente marina da guerra, nei cui confronti la marina mercantile non era considerata che una mediocre ancella. Come dicevo, è la prima volta che si discute un bilancio della marina mercantile. Ciò non si è verificato a caso. Un po' è dipeso dal diverso indirizzo dell'amministrazione statale in passato, e molto è dipeso dal fatto che in realtà nel nostro Paese un potente senso del mare da molti anni fa difetto. Forse si potrebbe dire che non c'è mai stato, sin dal tempo dei Romani, la cui grandezza non fu costruita su opere marinare.

Voce da destra. « Navigare necesse est! ».

LANZETTA. Infatti quando i Romani dovettero combattere sul mare i Cartaginesi, non avendo esperienza di grandi battaglie navali e conoscendo bene l'arte di guerreggiare per terra, inventarono quel noto sistema di arrembaggio che trasformò in battaglie terrestri le battaglie navali. Quindi è mancata effettivamente nel nostro Paese quella coscienza marinara che sola avrebbe potuto dare all'Italia un grande avvenire sul mare. Lasciamo da parte le glorie della nostra marina da guerra: dinanzi a queste glorie noi ci inchiniamo, come ci inchiniamo dinanzi alle glorie delle repubbliche marinare e di fronte ai gesti isolati di tanti grandi che, nati qui, hanno portato nel mondo la grandezza del nome d'Italia, anche attraverso opere marinare. Ma quando si dice che un paese manca nel suo complesso di coscienza marinara non ci si intende riferire ai casi sporadici, anche se grandi dal punto di vista morale; ci si intende riferire ad una massa enorme, travolgente di atti che fanno di un popolo non un popolo di contadini come è il nostro (e non dico ciò in senso dispregiativo), ma un popolo che cerca preminentemente sul mare le vie del suo progresso. Del resto, onorevoli colleghi, il fatto che proprio in questa aula sia oggi quasi assente quel pubblico, che normalmente affolla le tribune, vi sta a dimostrare che manca un grande interesse nazionale per la Marina mercan-

tile e per il mare. Questa è la verità! E neppure i nostri colleghi senatori sono oggi presenti in numero apprezzabile. Poca gente si occupa di questo problema, pochi senatori si sono iscritti a parlare: questo prova — confessiamocelo — che v'è uno scarso interesse per questa materia, e scarso interesse — me lo perdoni l'onorevole Ministro — lo ha dimostrato nel complesso anche il Governo. Lo ha dimostrato anche il Governo, ripeto, il quale ha evidentemente ignorato che esiste il grave problema della marina mercantile.

È stato ricordato che il bilancio della marina mercantile rappresenta il 2 per cento del complesso delle spese: in sede di variazioni è stato portato al 0,4, mi pare. Comunque la cifra è irrisoria sempre, ed inadeguata. Indice di questa scarsa consapevolezza del problema — non se ne offenda l'onorevole Ministro — è anche l'aver affidato oggi il Ministero ad un uomo che avrà tutta l'intelligenza, che avrà altri meriti in altri campi, ma che nel campo della marina certamente non aveva precedenti; e lui stesso lo ricordò alcuni mesi or sono a Genova, quando, parlando a quella gente, che di mare si intende, ebbe a confessare che vi era andato per imparare. Nè ieri, nel suo discorso alla Camera dei deputati, egli ha potuto dimostrare — e, del resto, sarebbe stato sovrumano e superiore alle sue forze — che nel giro di pochi mesi abbia potuto acquistare la grande capacità di dirigere tale importantissimo settore.

Ma, ripeto, io non ne faccio un addebito al Ministro perchè capisco che egli fa del suo meglio per conseguire l'intento. C'è un difetto originario di impostazione del nostro problema, che ricade sul Governo, il quale non ha ancora capito che cosa sia il nostro Paese. Perchè non basta avere milioni di voti, non basta sedere al Governo: occorre, e questo è urgente, interpretare quelli che sono i reali bisogni del Paese. E, nel campo della marina mercantile, occorre interpretare seriamente quelli che sono i bisogni del Paese sul mare.

Neanche le relazioni, sia alla Camera che al Senato, mi pare che abbiano ben impostato il problema. Indubbiamente c'è uno sforzo, in queste relazioni, di superare le deficienze della originale impostazione.

Io debbo dare atto al nostro collega relatore il quale ha compiuto un'opera ragguardevole, ma egli ha visto il problema di fondo e quelli di dettaglio dal suo angolo visuale; li ha esaminati dal punto di vista di un ritorno all'efficienza pre-bellica, li ha visti sotto il profilo degli interessi armatoriali, dell'armamento privato.

Noi, insieme con voi, dobbiamo guardare invece il problema dal punto di vista sociale, oltre che dal punto di vista economico generale. E per vederlo dal punto di vista sociale, permettetemi che prima vi ricordi che in Italia abbiamo 3 milioni di disoccupati. Non sono pochi, sono molti, anzi, per il nostro Paese; e forse la cifra effettiva dei disoccupati è superiore anche a quella di 3 milioni, perchè ci sono i disoccupati assoluti e i disoccupati relativi.

Anche questi sono disoccupati, perchè ogni uomo che non possa svolgere interamente la propria attività di lavoro è un disoccupato. Comunque, oltre 3 milioni di disoccupati non hanno la possibilità di provvedere alle loro esigenze. Si è parlato in quest'aula parecchie volte, anche ieri sera, della emigrazione, come elemento risolutivo del triste fenomeno della disoccupazione. È un « bluff ». L'emigrazione non può raggiungere cifre veramente sufficienti. In Italia la popolazione si accresce di 600.000 persone ogni anno.

L'emigrazione non può assorbirne neanche la metà; ed anche quando noi avremo più navi, se pure avremo eliminato l'ostacolo che oggi esiste a proposito dei trasporti, sorgerranno altri ostacoli perchè anche gli altri popoli del mondo hanno bisogno di non essere tormentati da una mano d'opera affamata che vada a far concorrenza ad altri uomini. Quindi la nostra possibilità di lavoro sarà sempre limitata, e la nostra terra, per quanto trasformata, per quanto meglio divisa, non potrà assicurare, a lungo andare, prosperità per tutti. Quindi è il mare che costituisce la nostra valvola di sicurezza. La terra è limitata; è oggi quella che era un secolo fa; sarà questa stessa tra un secolo. Solo il mare è infinito, e noi sul mare dobbiamo trovare le vie del progresso per questo nostro popolo che ha bisogno di espandersi, per questo popolo che non vuole limitazioni alla propria prepotente capacità di vita.

Ciò premesso, è logico che quando il problema del mare non interessa più soltanto dei gruppi limitati, ma tutta intera la collettività, esso trascende i limiti degli interessi economici di parte e si presenta al Paese come un problema nazionale di primo piano. È logico pure che tutta la politica del Governo in materia di marina mercantile debba scostarsi dal settore privatistico, per affrontare le risoluzioni sul terreno degli interessi generali.

Si è parlato non molto bene della Finmare. Certamente io non starò a dire che la Finmare rappresenti l'*optimum*. La Finmare è nelle mani dello Stato in una forma di organizzazione privatistica. La Finmare in linea di principio rappresenta una buona cosa che però occorre potenziare; bisogna, cioè, correggere i suoi difetti. Ma la Finmare non va distrutta; se la distruggessimo faremmo non l'interesse della collettività italiana, ma quello dei grossi speculatori dell'armamento.

Ora, data la gravità del problema e data l'importanza di risolverlo anche presto, a me non pare che il Governo si sia preoccupato di dare alla Marina mercantile i mezzi all'uopo necessari. Il Ministro, alla Camera dei deputati, ha assicurato che si interesserà di questi problemi inerenti alla politica marinara, ma in definitiva non ha potuto che esprimere il seguente concetto: lo Stato interverrà per il 30 per cento nelle nuove costruzioni, che impiegheranno un quadriennio e daranno all'Italia 700 mila tonnellate di naviglio.

Questo è tutto lo sforzo che il Governo intende fare in questo campo. Naturalmente l'intero sforzo andrebbe in gran parte a favore dell'armamento privato, e solo in minima parte a risolvere i problemi sociali del nostro Paese. Noi diciamo che questa politica, che a parole vuole essere anticipatrice di tempi migliori, ma in pratica rappresenta un ritorno ai vietati concetti del passato, deve cedere il campo ad una politica più aperta.

Uno degli elementi che impedisce la rinascita della nostra Marina è la famosa questione dei cantieri, che non si risolve, onorevole relatore, mandando via degli operai dai cantieri, allo scopo di rendere meno costose le costruzioni. Certo, eliminando molti operai e facendo un po' di politica di lesina, qualche piccolo vantaggio si può ottenere; ma io credo che neanche il collega relatore, nono-

stante il suo diverso modo di vedere i problemi sociali, sia veramente convinto che con questo sistema noi risolveremo al tempo stesso il problema delle costruzioni navali e il problema sociale che angoschia tante maestranze e tanta gente che vive attraverso i cantieri e del lavoro dei cantieri. Le costruzioni nostre sono effettivamente molto più costose che non quelle del mercato internazionale, e dice il relatore che sono più costose del 40 per cento. Io ho notizie ancora più severe. Io so che sono più costose del 50 per cento; e tali informazioni non le ho assunte dal primo capitato. Dunque noi non possiamo costruire vantaggiosamente, così come noi siamo organizzati; e non possiamo lavorare per conto di terzi, perchè sul mercato internazionale il costo del nostro lavoro è superiore al costo del lavoro altrui.

Deve essere risolto questo problema. Ma — ripeto — secondo noi non si risolve eliminando degli operai. Si risolve eliminando le cause vere, e le cause vere, onorevole relatore, lei le sa.

CAPPA, *relatore*. Le ho scritte.

LANZETTA. Sì, le ha scritte qui ed anche altrove, ma anche al di là di quello che ha scritto lei le conosce. Gli impianti sono antiquati; non è solo un problema di impianti; vi è anche un grosso problema di organizzazione del lavoro. I nostri cantieri hanno sempre lavorato principalmente per la marina da guerra e la marina da guerra non si preoccupava dei costi economici. Di qui tutta una situazione artificiale, tutta una organizzazione enormemente dispendiosa, che non poteva certamente servire a creare dei cantieri capaci di fronteggiare la concorrenza internazionale. Immaginate che anche i verricelli, che possono essere costruiti fuori cantiere, erano costruiti in cantiere. Voi immaginate un cantiere che debba costruire direttamente tutto quello che le varie ditte specializzate costruiscono fuori, meglio e più a buon mercato?

Sono cantieri, i nostri, che non sono visuti nella realtà, sono cantieri che possono vivere, così come sono, soltanto quando il danaro dello Stato si butta via a manate piene, in vista di esigenze di guerra, quando la pubblica opinione è ricattata dalle cosiddette esigenze superiori, e non può più controllare.

Ora noi dobbiamo raddrizzare l'organizzazione dei nostri cantieri, dobbiamo dar loro quella capacità moderna che tutti gli altri cantieri del mondo hanno, e specialmente i cantieri inglesi. Soltanto rimodernando gli impianti, rimodernando l'organizzazione del lavoro nei nostri cantieri, noi potremo ottenere prezzi migliori. Non è vero che l'alto costo dipenda dalla mano d'opera, non è vero che il nostro operaio guadagni più che gli operai degli altri paesi. Il nostro operaio guadagna meno. Le nostre maestranze fanno dei sacrifici guadagnando meno, ma questi sacrifici non devono impinguare i profitti dei privati speculatori e, semmai, devono andare a favore di tutta la Nazione.

CAPPA, *relatore*. L'80 per cento dei cantieri sono cantieri I.R.I.

LANZETTA. Sì, tutto quello che vuole; ma anche quei cantieri I.R.I. hanno bisogno di essere rimodernati.

Voce dal centro. E il capitale?

LANZETTA. Sì, un problema è anche quello del capitale. Certamente non si potrà risolverlo attraverso questo striminzito bilancio del Ministero della marina mercantile.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Ella che è così competente ignora che i cantieri non dipendono dal Ministero della marina mercantile.

LANZETTA. L'onorevole Cappa le ha già risposto: fanno parte per lo più di quella organizzazione I.R.I. che già grava sul bilancio dello Stato. Lo Stato può benissimo provvedere, e deve provvedere, non attraverso i fondi del bilancio della Marina mercantile, che sono irrisori, ma attraverso stanziamenti straordinari, che non potranno essere soltanto quelli E.R.P. i quali sono molto ipotecati (quei 400 miliardi che sono diventati nel concetto della gente più responsabile sì e no 250, sono troppo ipotecati). Sono ipotecati anche per il Mezzogiorno; e giustamente, perchè il Mezzogiorno deve essere riscattato dalla sua inferiorità permanente. A mio modesto modo di vedere, c'è la possibilità di risolvere il problema del capitale attraverso un grande prestito nazionale. Perchè non dovremmo ricorrere ad un grande prestito nazionale, che tenesse conto della necessità di risolvere interamente questo problema della marina? Allo-

ra con grandi mezzi, ci sarebbe la possibilità di una organizzazione completa dei cantieri e la possibilità di dare sviluppo e di far lavorare in pieno le maestranze, e di far uscire dalle secche la navicella della nostra ripresa marinara.

Abbiamo fatto ricorso al pubblico risparmio per tante cose meno serie; possiamo quindi benissimo farvi ricorso per una cosa, che è serissima e che risolverà certamente in pieno tanti problemi della nostra disoccupazione, mandando all'estero operai che debbono emigrare, mandando sulle mille vie del mondo i nostri lavoratori marinari.

E su questo argomento ritorneremo di certo. Ma naturalmente quando io parlo di prestito nazionale non intendo riferirmi a quei prestiti nazionali che, secondo le tradizioni del Paese, sono andati sempre a finire nelle mani di pochi speculatori dirigenti l'alta finanza italiana. Dal momento che il problema non è solo di carattere economico e non appartiene a piccole e ristrette categorie, il prestito deve potenziare anche l'attività che può essere sviluppata nel campo della cooperazione marinara. Io ricordo a me stesso, perché molti di voi lo ricorderanno, quello che fu lo sforzo dei marittimi riuniti in cooperative nell'altro dopo guerra. Sì, capisco, onorevole Sottosegretario, che ci fu qualche punto nero: ma io non taglio l'albero che mi dà dei frutti poco buoni: lascio stare l'albero, e lo innesto convenientemente, e gli pratico delle potature energiche. Certo è che l'esperimento della « Garibaldi » ha dimostrato che i lavoratori del mare possono benissimo riunirsi in cooperative per dar vita a grandi organismi armatoriali. Io penso che nell'avvenire proprio il Ministro della marina mercantile, che è socialista e terrà a dimostrare che è socialista sul serio e il Sottosegretario, che è socialista e terrà a dimostrare che è socialista sul serio, daranno largo spazio all'organizzazione cooperativa anche in questo campo, in modo che il pubblico denaro vada effettivamente a vantaggio degli interessi generali del Paese.

Quindi, necessità di una politica marinara a largo respiro in cui si tenga conto sì della costruzione delle grandi unità, si tenga conto dei cantieri, si tenga conto del credito marinaro, che però non è sufficiente: ma si tenga

anche conto del fatto che è necessario creare una coscienza marinara, una forte coscienza marinara, diffusa e profonda al di là dei luoghi comuni, al di là della retorica borsa del passato e anche del presente. Bisogna tra l'altro creare molte scuole marinare e specialmente delle scuole professionali marittime. (*Interruzione del senatore Nitti*). Sì, occorrono molte scuole marittime. Io che sono stato per anni in mezzo ai marinari ed ai pescatori so che sono necessarie.

Ho evitato nel mio piccolo che delle scuole marinare morissero in questo secondo dopo guerra, e il Sottosegretario alla marina mercantile, che è stato con noi a Napoli nell'ultima riunione nazionale, ha visto come sia profondo e sentito questo bisogno tra i pescatori.

Noi dobbiamo incrementare le scuole marinare professionali per dar vita a categorie di lavoratori qualificati, gente consapevole delle proprie capacità e possibilità. L'onorevole Sottosegretario di Stato ha visto che esistono queste esigenze. Noi abbiamo dei grandi scienziati nel campo delle attività marinare, ma abbiamo anche tanta gente che non capisce niente. Ci vogliono degli individui di cultura media, che possano spezzare il pane della scienza tra la gente ignorante. Le scuole marinare rappresentano dunque una grande necessità per il nostro Paese e noi dobbiamo potenziarle; così come dobbiamo dar vita ad un sistema di assistenza e di previdenza sociale, non generico ma specifico, che tenga conto, ossia, dello speciale ambiente della gente che lavora sul mare. E ciò dovrà farsi assistendo i vecchi marinari, e in specie assistendo gli orfani dei marittimi, che con sacrificio della loro vita sono stati antesignani in questa grande battaglia che certamente noi dovremmo combattere.

E passo alla pesca. La pesca non è stata ancora considerata dal Governo come una cosa veramente interessante. Ricordo che il Presidente del Consiglio nel suo discorso di apertura non ne fece neanche cenno, come se la pesca in Italia non esistesse affatto, e non fosse neanche una modesta attività. Il Sottosegretario di Stato alla Marina mercantile venendo a Napoli — e vi erano anche l'onorevole Aldisio, l'onorevole Bastianetto e tanti altri colleghi del vostro e del nostro set-

tore che si occupano di questo importante problema — ha constatato che i pescatori rappresentano in Italia una realtà potente. Noi abbiamo oltre 300 cooperative ed abbiamo oltre 100 mila organizzati; e dietro ai 100 mila organizzati vi sono altre centinaia di migliaia di persone che vivono attraverso il lavoro della pesca. In una politica marinara bene armonizzata, se lo Stato deve intervenire per il 30 per cento nella costruzione delle grandi unità, e delle medie unità, è necessario che intervenga almeno per il 50 per cento nella costruzione delle navi che debbono servire alla pesca, e delle piccole navi che servono per i piccoli lavoratori della pesca.

I lavoratori della pesca si trovano in una situazione angosciata. Essi si stanno ponendo il problema se debbano abbandonare il loro mestiere per dedicarsi ad altre forme di attività. È interesse del nostro Paese (interesse che certamente non può essere visto da chi ignora questo problema) che i pescatori non abbandonino il loro mestiere. La categoria dei pescatori costituisce la grande riserva dalla quale noi dobbiamo trarre gli uomini del mare. E se è interesse del nostro Paese potenziare la marina, è suo interesse potenziare la vita dei pescatori.

La necessità preminente per i pescatori in questo momento è l'unificazione dei servizi. Oggi la pesca è divisa fra il Ministero della marina mercantile e quello dell'agricoltura. Naturalmente, per essere divisa, non è assistita convenientemente da nessuno di questi Ministeri. Presso il Ministero dell'agricoltura la pesca è considerata come un accessorio, e talvolta insignificante, delle attività di bonifica. Presso la Marina mercantile è tuttora considerata un accessorio della attività principale, che è quella dei traffici.

Io non voglio dire che sia tecnicamente giusto concentrare i servizi della pesca presso il Ministero della marina mercantile, ma penso che, non potendosi costituire un Alto commissariato, perchè gli alti commissariati non sembrano essere autorizzati dalla nuova Costituzione, sia preferibile concentrarli presso questo Ministero, che già si interessa di altri servizi che sono connessi a quelli della pesca.

Comunque è urgente che siano unificati i servizi. Non è più possibile che si vada nel

tale ufficio della tale divisione per una pratica e nel tal'altro ufficio della tal'altra divisione per un'altra pratica. Occorre un ufficio che si occupi di tutti i problemi della pesca, unitariamente. Soltanto così la pesca potrà essere sicuramente potenziata.

E concludo precisando che noi certamente non approviamo quella che è la politica attuale del Governo nel settore della Marina mercantile, perchè la riteniamo insufficiente e deficiente. Noi seguiremo con molta attenzione l'attività del dicastero della marina mercantile, nei riguardi di quello che praticamente farà nel prossimo avvenire; e se il Ministro della marina mercantile, il Sottosegretario e tutti gli uomini che lavorano in quel dicastero avranno dimostrato con i fatti che il problema è stato capito e che lo si vuole affrontare con mezzi adeguati e con la competenza adeguata, noi per i primi ne prenderemo atto e ci rallegheremo con noi stessi, perchè avremo bene adempiuto al nostro obbligo di pungolare il Governo e di costringerlo ad aprire gli occhi sui problemi concreti. (*Vivi applausi da sinistra*).

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

CASARDI. Onorevoli colleghi, debbo incominciare dalla pesca perchè l'argomento è talmente importante che merita ancora qualche osservazione anche se è stato trattato da parecchi oratori prima di me, in questo e nell'altro ramo del Parlamento. L'importanza della pesca dal punto di vista dell'alimentazione non ha bisogno di essere illustrata; ma vorrei far presente che i centri della pesca in Italia sono anche il vivaio dei nostri marinai.

La marina mercantile e quella militare traggono di là i migliori elementi. È inutile qui ricordare i pescatori della Liguria, di Viareggio, di Torre del Greco, di tutta la zona napoletana, della Sicilia e delle coste pugliesi, quei pescatori che vanno fuori con i loro bambini, che dall'età di 8 o 10 anni imparano a sentire sulla faccia gli spruzzi dell'acqua salata e a star fuori con il cattivo tempo, abituandosi così al mare. Noi conosciamo nella nostra marina militare questi elementi, che sono i migliori. Quei centri sono un vivaio importantissimo, sul quale appunto ho voluto richiamare la vostra attenzione.

Ma per quanto riguarda l'alimentazione, è interessante fare un raffronto tra quello che il consumatore italiano consuma in media all'anno di prodotti ittici e quello che si consuma all'estero. In Inghilterra, per esempio, il cittadino inglese in media annualmente consuma ventiquattro chili di pesce, mentre il cittadino italiano ne consuma — e non per colpa sua — quattro chili solamente. Non so se l'onorevole Lanzetta ha detto anche questo: ma certo è cosa su cui bisogna richiamare l'attenzione. Effettivamente la crisi della pesca è tale che non si pesca più, e la crisi colpisce 24 mila unità a remi e a vela, e 1400 motopescherecci. Le cause sono da ricercare negli oneri fiscali, nella mancanza o scarsa pescosità delle nostre coste, nel prezzo della nafta, che è salito da 36 lire a 4500 lire, nel prezzo dell'olio che da 2,50 è arrivato a 250. Il prezzo del pescato è oggi 50 volte più dell'anteguerra, ed anche meno, secondo le qualità, mentre i materiali costano 300 o 400 volte, e più, rispetto all'anteguerra. Così la crisi della piccola pesca è la più grave di tutte, ed io affermo che nei porti vi sono effettivamente pescatori che abbandonano il mestiere. Ora i provvedimenti quali possono essere? Forte riduzione, se è possibile, del costo del carburante e del lubrificante, commisurazione dell'imposta alla reale situazione dell'industria, credito peschereccio, provvidenze serie circa le forniture di materie prime occorrenti per la pesca, rigida disciplina nel mercato del pesce, risarcimento di danni di guerra, come è stato fatto in Francia, e finalmente accordi — e qui entra la politica estera — con la Jugoslavia, con la Tunisia — vale a dire con il Governo francese — con la Palestina, e accordi per le coste libiche e greche.

Devo anche accennare a due speciali qualità di pesca: anzitutto alla pesca delle spugne che da noi aveva grande sviluppo prima della guerra, alimentava medie e piccole industrie, dava lavoro nelle officine a molti lavoratori, specialmente nel campo femminile. Si pescavano le migliori spugne del Mediterraneo sulla costa della Tripolitania e specialmente della Cirenaica, perchè (non so esattamente per quale ragione) la qualità delle spugne miglio-

ra man mano che si passa dalla Tunisia in Tripolitania, in Cirenaica e verso l'Egitto.

Un'altra qualità di pesca, è quella del tonno. Ho visitato le tonnare che sono in Libia, davvero magnifiche, a Zanzur e Sabrata. Esse nulla hanno da invidiare alle tonnare nostre, calabresi e siciliane. Queste tonnare non ci sono state tolte, non sono state tolte ai loro proprietari italiani: so che c'è un «modus vivendi» sul quale non è il caso di intrattenersi: ma si deve fare di tutto, qualunque sia la sorte — che speriamo favorevole — delle colonie, affinché quelle tonnare restino a noi e possano essere sfruttate dagli italiani.

Bisogna cercare di risolvere il problema della pesca oceanica. La pesca oceanica prima della guerra aveva raggiunto un certo sviluppo, fino a darci 10.000 tonnellate annue di prodotto. La guerra ha distrutto quasi interamente quella flotta peschereccia: è necessario ricostruirla, non solo per dare lavoro ai nostri pescatori ma per alleggerire l'importazione annua, che è di 10 miliardi di lire e grava sulla nostra bilancia commerciale. Dobbiamo metter su la flotta oceanica allo scopo di procurarci da noi il pescato che importiamo. Gli italiani sono ancora restii al consumo del pesce congelato; preferiscono il consumo del merluzzo salato: l'Italia ne consuma ben 55.000 tonnellate annue, tutte importate dall'estero. È necessario dunque incoraggiare la costruzione di una flotta oceanica, seguendo l'esempio di ciò che è stato fatto in Francia, in Spagna, in Portogallo.

La Francia ha indennizzato i proprietari di navi da pesca, interamente, dei danni di guerra. Occorreranno anche agevolazioni fiscali e finanziarie. C'è adesso in costruzione, in Francia, una flotta peschereccia di 54.000 tonnellate. Mi risulta che nel programma navale della marina mercantile, che il nostro Governo presenterà prossimamente, è incluso anche un certo tonnello di naviglio peschereccio. Il tonnello di ciascuna unità sembra debba essere da 1.500 e 1.600 tonnellate. Ora, se noi potessimo costruire trenta o quaranta navi di questo tipo, in un certo numero di anni, avremmo, in complesso, 50.000 tonnellate circa, che ci affrancherebbero in gran parte dalle importazioni estere.

specie per quanto riguarda la importazione di merluzzo salato. Il costo di ciascuna di queste navi ritengo che si aggiri intorno a mezzo miliardo.

È sperabile che simili provvidenze possano inserirsi nel quadro del piano Marshall, che anzi l'intero problema della pesca possa inserirsi in quel piano, cui tutti ricorrono, ma nel quale evidentemente ci dovrà essere un po' di posto per questo importante settore della marina mercantile. Ricordo che su ciò hanno presentato un ordine del giorno, in sede di discussione del bilancio dell'agricoltura, i due senatori, onorevole Lanzetta e onorevole Bastianetto.

Due parole sull'organizzazione, sulla dipendenza, sulla legislazione e sulla disciplina. Accanto al lato tecnico è necessario considerare altri elementi base del problema, senza dei quali un efficace rendimento della pesca non si potrebbe avere. Di ciò hanno già parlato diversi oratori; anche l'onorevole Ministro della marina mercantile, alla Camera dei deputati, ha accennato all'opportunità o meno di unificare questi servizi. Io sono per l'unificazione. Effettivamente la pesca ha cambiato padrone troppe volte. Alla fine del 1939, vi era un Commissariato generale della pesca; dopo l'8 settembre 1943 il Commissariato venne sciolto e i servizi della pesca passarono sotto una Direzione generale della marina mercantile. Nel giugno del 1944 (liberazione di Roma) la pesca ritornava al Ministero dell'agricoltura, che alla piccola commissione di prima sostituì un ufficio centrale della pesca. Al 1° giugno del 1947, con altro provvedimento legislativo, la pesca di mare soltanto fu devoluta alla marina mercantile, allora di recente istituzione. La discussione sorta tra questo Ministero ed il Ministero dell'agricoltura (che, a quanto si rammenta, fu molto vivace) portò alla divisione delle due pesche, già deplorata anche nell'ordine del giorno firmato da 12 senatori in sede di bilancio dell'agricoltura. Anche le acque dolci, appartenenti al demanio marittimo, in base al decreto del 21 marzo 1947 passarono alle dipendenze del Ministero dell'agricoltura. I laghi di Varano e di Lesina, che appartengono al demanio marittimo, sono infatti per la pesca alle dipendenze del Ministero del-

l'agricoltura. Anche gli istituti idrobiologici e talassografici di Taranto, Messina e Trieste sono alle dipendenze del Ministero dell'agricoltura. È ormai necessario che tutta la pesca sia definitivamente accentrata alle dipendenze del Ministero della marina mercantile, al quale, in definitiva, qualsiasi altro Dicastero avrebbe sempre la necessità di ricorrere per ausilio, informazioni, dati statistici, ecc.

Quanto alla legislazione è necessario aggiornarla e ricostruire la « Commissione consultiva » che è prevista dall'attuale testo unico.

Disciplina. Combattere strenuamente con tutti i mezzi la pesca di frodo, che è una vera piaga e che purtroppo trova origine talvolta nei pescatori stessi di mestiere, e non solo nei dilettanti. Intanto bisognerebbe elevare, rendere più severe le sanzioni penali, perchè quelle attuali sono insufficienti. Il massimo dell'ammenda che si applica al pescatore di frodo è di L. 4.000. Voi comprendete benissimo che basta vendere qualche chilo di pesce per rifarsi di tale ammenda.

Organizzazione. Occorre organizzare meglio i mercati all'ingrosso ed i centri di raccolta e rendere più severe le disposizioni concernenti i danni per inquinamenti delle acque, cosa gravissima specie per le acque interne dove tali danni hanno conseguenze enormi. Vi sono altri studi da aggiornare, di cui il Ministero della marina mercantile si sta occupando: studi che riguardano vari campi, dal credito peschereccio alle assicurazioni, dalle agevolazioni tributarie all'insegnamento professionale. Occorre infine assegnare al Ministero stesso una somma maggiore per l'incremento della pesca e per la sorveglianza. Sono previsti 20 milioni sul bilancio dell'agricoltura, 3 milioni per la vigilanza e 10 milioni per migliorare l'organizzazione sul bilancio della marina mercantile. Non son cifre che possono far sperare molto. Bisogna anche migliorare l'organizzazione dei trasporti. L'Italia è un paese quasi completamente montagnoso, e in montagna attualmente si mangia poco pesce perchè esso non può arrivare coi mezzi comuni di trasporto. Bisognerebbe organizzare, perciò, degli auto-trasporti.

Finalmente, visto che nel Mediterraneo sulle coste altrui non si può pescare e che le no-

stre coste sono poco ricche, sarebbe opportuno organizzare, come ha suggerito qualcuno, una piccola Genepesca Mediterranea.

Un secondo problema, che desidero trattare sull'argomento della marina mercantile, è quello dei porti.

Passerò rapidamente in rassegna otto punti principali.

1° Capitanerie di porto. Ne è stato già parlato. Occorre affrontare il problema decisamente. Gli 8 milioni extra, assegnati per la ricostruzione delle capitanerie e per la riparazione dei mezzi nautici, non possono essere sufficienti, quando si pensi in quali condizioni si trovano quelle capitanerie situate nei porti che sono stati bersaglio preferito, durante la guerra, dell'aviazione nemica. Basta pensare a quel che è stato distrutto ed al lavoro necessario per ricostruire, se ci si vuole rendere conto dell'insufficienza di tale stanziamento.

È necessario provvedere anzitutto a coloro che possono considerarsi i padroni di casa dei porti, cioè ai comandanti di porto, che devono poter svolgere il loro compito e alloggiare, come ne hanno diritto, nelle adiacenze. Gli ufficiali di porto hanno prestato durante la guerra un prezioso, silenzioso e spesso eroico servizio, offrendo alla Patria contributo di sangue e di vite umane. Si deve poi tener presente che un comandante di nave straniera, che arriva in porto, fa la sua prima visita al comandante del porto nella capitaneria. È quindi necessario che quegli uffici si presentino in condizioni decorose. Ora, la somma stanziata nel bilancio per la manutenzione delle capitanerie di porto e di tutti gli uffici di porto e delle delegazioni marittime, è di appena un milione l'anno: somma insufficiente. Io sono sicuro che l'onorevole Ministro farà di tutto per aumentarla.

A rendere più difficile il lavoro dei comandanti e ufficiali di porto, il Comitato della scure ha apportato tagli notevoli. È interessante vedere i tagli apportati ad alcuni capitoli: per esempio, all'indennità al personale delle capitanerie sono stati tolti dieci milioni, alle spese di trasporto sono state tolte cinquecentomila lire. Ora, se gli ufficiali e il personale dipendente, tecnico ed amministrativo,

non si possono spostare e non possono andare rapidamente dove viene richiesta la loro opera, evidentemente ne soffrirà il servizio. La somma stanziata per gli attrezzi, mezzi nautici, mobili, carburanti ecc., di diciotto milioni, è stata portata a cinque milioni; le somme per il funzionamento dei servizi sono state aumentate solo di diciotto volte rispetto l'anteguerra, e quelle per la manutenzione dei fabbricati sono state aumentate cinque volte, invece di adottare il coefficiente 50 che viene oggi tenuto come riferimento.

2° Polizia marittima e portuale. Questo problema merita di essere risolto al più presto. Le autorità marittime devono provvedere alla sicurezza e alla polizia dei porti, ed hanno, infatti, funzioni di pubblica sicurezza. Hanno inoltre poteri di polizia giudiziaria per l'accertamento e la repressione dei reati di carattere marittimo. Ora, per quanto si sia superato lo stato d'anarchia dei primi anni del dopo guerra, l'ordinamento della polizia di porto lascia ancora molto a desiderare.

Vi sono agenti di pubblica sicurezza, carabinieri, guardie di finanza; ma questi attendono principalmente ai loro compiti specifici. Si dovrebbe procedere ad un riordinamento organico dei militari del corpo equipaggi marittimi appartenenti alle categorie portuali, perchè l'aumento dell'attuale organico è di appena seicentoundici elementi per tutta l'Italia. Come si vede sono troppo pochi. Si impone quindi un aumento e una preparazione fatte nelle scuole e nelle Capitanerie, e la piccola spesa che potrebbe derivarne (noto qui che il Trattato di pace non mette limiti agli organici di queste categorie) sarebbe largamente compensata; la istituzione di una migliore organizzazione di questi portuali eviterebbe, infatti, l'evasione dal pagamento di tasse, debiti marittimi ecc.

Nel regime fascista la famosa milizia portuaria aveva un bilancio che, tradotto oggi, in proporzione al valore della lira, ammonterebbe a 400 milioni annui; ma non si vuole arrivare a tanto.

3° Mezzi nautici di dotazione delle capitanerie. Sono quasi tutti distrutti o gravemente danneggiati. In alcuni porti si è fatto qual-

cosa, in altri vi è ancora da fare; quindi i servizi degli ufficiali di porto si svolgono fra gravissime difficoltà. Tali servizi, che riguardano il controllo per le navi che entrano e che escono, la assistenza e i salvataggi, non possono, in definitiva, svolgersi perchè mancano i mezzi nautici. Come ho detto prima, gli 8 milioni aggiunti al bilancio, non risolvono che in piccola parte il problema. Per dare un'idea delle ristrettezze nelle quali le capitanerie si dibattono circa questi servizi, cito l'elenco delle capitanerie che non hanno alcun mezzo a motore: Imperia, Viareggio, Portoferraio, Civitavecchia, Roma, che ha anch'essa una capitaneria di porto, Gaeta, Torre del Greco, Castellammare, Salerno, Vibo Valentia, Crotone, Pescara, Trapani, Rimini. Spesso hanno qualche mezzo a remi, che serve a ben poco.

4° Ricostruzione delle opere portuali. Su questo argomento per i risultati raggiunti (che sono stati tratteggiati dal relatore sul bilancio dei lavori pubblici e dal relatore sul bilancio della marina mercantile e dal Ministro della marina mercantile nel suo discorso alla Camera dei deputati) va data alta lode a quel Dicastero ed in particolare al Consiglio superiore dei lavori pubblici ed alla Direzione generale delle opere marittime. Quando si pensa che vi sono stati porti i quali portano il triste primato di avere avuto distrutto il 100 per cento di tutte le banchine, delle opere foranee, delle attrezzature e dei magazzini, come Civitavecchia, Messina e la Spezia, cui segue dappresso Napoli, non si può che lodare l'opera che è stata svolta. Il grado di ripristino del 95 per cento è stato realizzato e raggiunto proprio nelle opere foranee che sono le più difficili, le più esposte alle ingiurie del mare. I progressi della ricostruzione sono veramente notevoli. Alla testa della ricostruzione, sono i porti di Napoli, Bari, Genova e Cagliari.

Lo sminamento, che tende ad eliminare gravissimi pericoli per il traffico, si può dire ovunque compiuto e, anche di ciò, abbiamo preso atto con soddisfazione.

5° Escavazione nei porti. Anche in questo campo il successo realizzato dalla « Direzione

generale delle opere marittime » è stato notevolissimo. Nel bilancio dei Lavori pubblici abbiamo visto che il Comitato della riduzione dei prezzi ha lasciato passare l'aumento da 400 a 600 milioni nel bilancio ordinario, e ugualmente da 400 a 600 milioni nel bilancio straordinario. Potendo questo capitolo contare anche su 570 milioni per i danni di guerra, si avrà un totale di 1770 milioni. Per quanto molto si sia fatto, molto è ancora da fare.

Un altro grande risultato raggiunto nell'importante aspetto dell'efficienza dei porti è il ripristino del Parco effossorio, che aveva subito gravi distruzioni. Oggi esso è ricostituito e può contare su una trentina di draghe fra grosse, medie e piccole. Abbiamo appreso che il ripristino dei fondali, ottenuto con tali mezzi, è stato di ben metri quadrati 363.215.

6° Rimozione dei relitti. Anche in questo campo si sono avuti risultati notevolissimi contro quello che era uno ostacolo serio per la navigazione. Richiamiamo l'attenzione su Bari che fu il porto più duramente provato nella guerra di liberazione. In un solo bombardamento tedesco, quello del 7 dicembre, furono affondate 19 navi, e il 19 aprile del 1945, per lo scoppio della nave « Henderson », furono affondati 4 piroscafi, a parte le gravissime distruzioni alle opere, magazzini, attrezzature, impianti. Rimangono ancora da togliere alcuni relitti.

7° Servizi portuali. Abbiamo appreso con soddisfazione che i servizi portuali sono oggetto di esame da parte del Ministro, e sono quasi tutti riorganizzati. Vogliamo ricordare il servizio di rimorchio, il buncheraggio, il pilotaggio ecc. Siamo convinti che anche i servizi antincendio dei porti saranno quanto prima riorganizzati. Tali riorganizzazioni hanno man mano reso possibile la ripresa dei traffici marittimi.

Non voglio indugiare sulle cifre dei traffici marittimi, perchè se ne è parlato nella relazione, e ne ha fatto cenno l'onorevole Ministro nel discorso alla Camera dei deputati. Ricorderò soltanto che la cifra anteguerra era di 45 milioni di tonnellate come merci e 8.500.000 come passeggeri. Nel 1939 si ebbero tonnellate 45.450.000 di merci fra quelle sbarcate e quelle imbarcate, e 8 milioni e mezzo circa di

passaggeri imbarcati e sbarcati. Con la liberazione del territorio nazionale e con la smilitarizzazione dei porti italiani e la cessata attività delle esigenze militari, il traffico nazionale è andato adeguandosi alle esigenze ordinarie; così nel 1947 abbiamo avuto: merci sbarcate tonnellate 24.422.093, merci imbarcate tonnellate 5.660.200. E qui vorrei menzionare anche cifre riguardanti i principali porti d'Italia; non starò a leggerle tutte, ma voglio citare due porti che hanno aumentato i loro traffici rispetto all'anteguerra: Ancona che da 554 mila tonnellate tra merci imbarcate e sbarcate, passa a 877.690 tonnellate, e Bari che da 715.000 tonnellate passa ad 1.168.588: risultati veramente notevoli.

8° Enti portuali. Noi apprezziamo veramente l'interesse che il Ministero della marina mercantile ha preso nella riorganizzazione degli Enti autonomi e delle aziende cui è affidata la gestione amministrativa e commerciale di alcuni porti (Consorzio autonomo del porto di Genova, Provveditorato del porto di Venezia, Ente autonomo del porto di Napoli); rileviamo però la tendenza a voler costituire, per la gestione dei porti, altri enti autonomi. Occorrerà molta cautela, limitandosi ai porti ove esistono buone e sicure prospettive di autonomia economica, altrimenti ricorreranno poi allo Stato. Vi è, ad esempio, dinanzi al Parlamento, alla Commissione, la richiesta di un contributo annuo di 10 milioni per l'Ente autonomo del porto di Napoli.

E finalmente ultimo argomento: la questione delle zone in franchigia. È diffusa oggi l'aspirazione ed avere zone franche, per finalità certamente plausibili, ma che non possono essere accettate che dopo un attento esame, e soprattutto sotto un punto di vista nazionale ed internazionale, anche rispetto, cioè, alle nuove tendenze che si vanno profilando nel mondo. Occorre considerare i vari aspetti del problema: oltre quello politico, vi è anche quello tecnico-doganale (impianto di servizi doganali nelle zone miste) e quello portuale, riguardante le spese da affrontare per nuove opere ed attrezzature portuali; spese enormi che creeranno oneri per lo Stato per realizzare forse solo un vantaggio locale. Se una zona di un porto si stacca dal corpo princi-

pale del porto stesso, per creare una zona franca, dovrà avere la sua attrezzatura, le sue grue, i suoi magazzini, e ciò porterà un aggravio di spese, che non sappiamo, al momento in cui si costituiscono dette zone, se saranno compensate. L'aspetto più importante di tale gestione è quello economico. Si riscontra, in sostanza, che il pensiero dominante è quello di ammettere delle zone franche per proprie trasformazioni industriali; e specialmente sotto tale punto di vista bisogna fare il bilancio fra i vantaggi locali e quelli nazionali. Se realmente si andrà incontro ad un abbassamento di barriere doganali, se si sviluppa il concetto dell'economia complementare fra nazioni, la funzione delle zone franche andrà gradualmente perdendo importanza, e sempre minore sarà la convenienza di crearne delle nuove.

L'ultimo argomento, il più importante da trattare, sarebbe quello della flotta mercantile e tutto ciò che riguarda il naviglio mercantile; ma l'argomento è stato già trattato ampiamente nella relazione dell'onorevole Cappa, e pertanto non credo per ora necessario aggiungere altre parole. Ne riparleremo a suo tempo più diffusamente.

Circa la situazione anteguerra, le perdite avute, sia dal naviglio sovvenzionato che dall'armamento libero, nella relazione è notato tutto, e non credo necessario che io ritorni e mi indugi su ciò.

Voglio soltanto ricordare che la Marina mercantile ha perduto il 90 per cento quasi del proprio tonnellaggio che era di 3.310.000 tonnellate: grave danno questo in confronto dei danni dell'industria nazionale, che, pur duramente colpita, ha perduto il 20 per cento della propria consistenza. La differenza, come vedete, è molto forte.

Per quel che riguarda il naviglio sovvenzionato desidero soltanto menzionare che è specialmente la previsione delle dure competizioni internazionali sui traffici che renderà sempre necessario l'aiuto del Governo nelle zone più contese. Questo concetto corrisponde anche a quanto risulta dalla dichiarazione fatta dal Presidente della Confederazione marittima in America: « Aiuto governativo, sia nell'esercizio che nelle costruzioni navali ». E' previsto negli S. U. che sia posta a carico del

Governo la differenza fra il costo di gestione interna e quello estero per le linee deficitarie, intervento che raggiunge attualmente anche il 50 per cento. Oggi che il commercio si regge sulla Marina mercantile, è previsto che in certi casi lo Stato assuma addirittura l'esercizio delle linee di preminente interesse nazionale. E questo soprattutto in caso di guerra.

Risulta che nei quadrienni 1937-1940 e 1941-1944 la gestione delle 4 Compagnie sovvenzionate non costituì per lo Stato un aggravio in quanto i due miliardi circa, che esse ebbero a titolo di sovvenzioni regolari, consentirono di effettuare 2 miliardi di ammortamento della flotta, mentre venivano pagati 200 milioni per imposte e tasse, senza beneficiare della legge Benni, che concedeva all'armamento privato un contributo pari a un terzo delle costruzioni. Ma la crisi monetaria verificatasi nel 1944 e il blocco del personale (necessario un tempo ad una flotta di un milione e 400 mila tonnellate) hanno turbato l'equilibrio della gestione nel bilancio 1945-46. A sanare tali condizioni appare giustificato l'intervento statale, tenuto anche conto dell'onere derivante dal personale esuberante, che è costituito da 1500 persone, fra personale di amministrazione e navigante, che gravano sul bilancio della Marina mercantile.

E non dico altro. Io penso, però, che accanto all'armamento sovvenzionato debba poter prosperare anche l'armamento libero, per le tradizioni che esso ha, per la lotta che ha sostenuto e che continua a sostenere per la sua vita e per l'interesse di tutta la Nazione. Mi auguro che tanto l'armamento sovvenzionato che l'armamento libero possano incrementarsi e che le loro navi solchino sempre più numerose i sentieri dei mari per portare ovunque il nostro tricolore. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Anfossi. Ne ha facoltà.

ANFOSSI. Onorevoli colleghi, io non penso che l'italiano non ami e non senta la necessità del mare per il fatto che questa mattina il pubblico non sia accorso, numeroso, ad ascoltare questa discussione. Nè d'altra parte sono numerosi nemmeno i senatori. Se si misurasse l'interesse o l'amore ad una data causa dalla presenza delle persone, dovremmo dire che nel mattino in Italia nessuno pensa

al lavoro, all'industria, all'agricoltura, e che ci si pensa soltanto il dopo pranzo quando il pubblico interviene, quando i senatori sono più numerosi. Nè d'altra parte credo che tale mancanza d'amore derivi dalle battaglie navali dei romani. Penso piuttosto che dovremmo ricordare qui dentro che l'italiano ha sempre avuto cognizione della necessità e della utilità del mare. Si pensi, infatti, alla bandiera di San Marco e a quella di San Giorgio, cioè alle bandiere delle nostre Repubbliche marinare che hanno portato in tutto il mondo non soltanto le loro insegne, ma anche e sempre il nostro commercio.

E infine non penso che il Governo non creda alla Marina mercantile, solo perchè avrebbe nominato Ministro di questo dicastero, il compagno Saragat. Non è un capitano marittimo Saragat, ma nemmeno l'avvocato Cappa era capitano marittimo, allorché è stato nominato ministro della Marina mercantile. E noi non possiamo dire che l'avvocato Cappa, che non era nemmeno professore di diritto marittimo, non abbia fatto del bene alla nostra Marina mercantile. Pensiamo perciò che Saragat, benchè non sia un ligure, egli che ha iniziativa, che ha volontà, che ha laboriosità e che ha specialmente onestà, saprà fare bene anche al Ministero in cui è stato chiamato. D'altra parte, non c'è bisogno di essere marinari di acqua salata per diventare ministri della Marina mercantile; basta solo amare questa marina, basta capirne l'importanza e la necessità. E dico e penso che la nomina del nostro compagno Saragat sia stata invece utile; utile, appunto, perchè tutti i problemi inerenti alla nostra navigazione si riaffacciano al completo in questo momento, dopo la disastrosa guerra; e perchè, dopo il disastro completo della nostra marina mercantile, vi è tutto da rifare, tutto da fare anzi. È stato meglio quindi, ed è stata anzi una cosa utile, che un uomo nuovo affrontasse questi problemi, e che li affrontasse forse non conoscendoli, con la necessità di studiarli più profondamente, « ex novo », così come dovevano essere studiati in rapporto ai tempi e alle condizioni e all'ambiente in cui oggi noi ci troviamo. Che questo sia vero si ricava anche dalla relazione perspicua, profonda, e sicura, preparata dal relatore, il quale ha saputo e

voluto impostare i problemi così come dovevano essere impostati. Io non li approfondirò: sono un incompetente, non sono nemmeno un marinaio di acqua dolce. Sono un semplice avvocato, sono un ligure: sento il mare perchè batte alle mie porte; ma lo sentono anche coloro che vengono l'estate a trascorrere le vacanze sulle nostre sponde.

Ripeto, dunque: i problemi sono stati impostati; e io non li affronterò, data la mia incompetenza, data la mia impreparazione.

Ma i problemi sono tali che devono far pensare anche i senatori, molti o pochi, che sono ad ascoltare gli oratori che hanno parlato, ad ascoltare il relatore, e ad ascoltare poi il Ministro.

C'è il problema del naviglio, cioè, la grande distinzione tra gli armatori liberi e gli armatori associati, tra l'intervento dello Stato e il non intervento dello Stato. Gli armatori liberi, da una parte, dicono: « Possiamo portare e portiamo — lo dice perspicuamente la relazione — nel mondo, senza che nessun concorso dello Stato ci aiuti, la bandiera italiana e la portiamo gloriosamente ». Vogliamo distruggere questi armatori liberi? O vogliamo distruggere gli armatori associati? Vogliamo proprio rifare « ab imis », distruggendo ciò che anche gli altri hanno fatto, e io penso che non l'abbiano fatto male? Io non parlo in difesa degli armatori associati, ma con la persuasione che questi armatori associati devono esistere. Certo, ci vuole prudenza; certo ci vuole avvedutezza; certo, bisogna montare la guardia agli armatori associati. Non bisogna permettere che facciano tutto ciò che vogliono: appunto perciò lo Stato interviene, appunto perciò c'è un uomo onesto che può intervenire a suo tempo.

Noi possiamo e dobbiamo pensare che gli armatori associati debbano essere difesi. Devono essere difesi anche i cantieri. C'è la dimostrazione assoluta della concorrenza enorme che ci fa lo straniero; che ci fa specialmente l'Inghilterra. C'è la dimostrazione assoluta, ma noi non possiamo abbandonare i cantieri, essi sono una virtù nostra; una vera virtù nostra: perchè i più grandi ingegneri navali non sono sorti in Inghilterra, ma in Italia. Le repubbliche marinare, che ho ricordato in principio, stanno a dimostrare che

cosa sapevano fare i nostri padri e che cosa essi hanno insegnato, anche in tema di costruzioni, a coloro che poi sono diventati più forti di noi.

E se prima della guerra, noi non eravamo i terzi, ma i sestimi, e avevamo già una posizione quasi granitica, in rapporto alla nostra situazione economica, non lamentiamoci adunque, non facciamo i pessimisti per mestiere, non diciamo delle parole che possano produrre una depressione nel nostro animo: facciamoci coraggio! Abbiamo perduto: rimettiamoci al lavoro, ma rimettiamoci senza demagogia; cioè, senza dire che noi non dobbiamo abbandonare l'operaio per l'armatore. No, gli operai non devono essere abbandonati; ma non possiamo nemmeno concepire che tutti i cantieri d'Italia debbano rimanere così come sono. Se ce ne è qualcuno da chiudere, sia chiuso. La concorrenza non ci può portare alla conseguenza estrema di distruggere le nostre piccole risorse, per mantenere solo l'operaio. L'operaio deve però essere difeso, deve essere molto difeso. Non ammetto in questo momento e non ammetterò mai che vi sia distinzione tra il piccolo e il grande equipaggio delle navi, anche in rapporto agli stipendi che si devono dare. I marinai devono essere tutti uguali, secondo un senso di uguaglianza che deriva dalla democrazia: almeno questa è la parola che oggi usiamo, vendiamo e regaliamo a tutti.

Il problema del naviglio si riconnette anche ad un problema di emigrazione. Attualmente ci troviamo in questa posizione strana: che la borsa nera si è infiltrata anche nell'emigrazione in rapporto ai viaggi che si devono fare. La mancanza della possibilità di dare una rapida evasione a tutte le domande di emigrazione, importa che anche la borsa nera — sentimento che non so se sia solo italiano — abbia immediatamente capito che si possono vendere i biglietti al mercato nero. Su questo punto richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro, il quale certo ne sarà già a conoscenza, e che dovrà provvedere in modo che finisca una buona volta questo scandalo, di modo che l'emigrante, il quale porta nel mondo non solo la sua fatica ma anche l'italianità (perchè un po' di italianità entra in tutto il mondo attraverso la nostra emigra-

zione) sia protetto anche riguardo a quei pochi soldi che ha per poter emigrare.

PIEMONTE. Un solo posto si paga 40.000 lire.

ANFOSSI. Approvo poi di tutto cuore l'affermazione del nostro Ministro, il quale ha detto, nell'altro ramo del Parlamento, che egli vorrà la nazionalizzazione delle imprese di Stato.

CAPPA, *relatore*. La « razionalizzazione », e non la nazionalizzazione. Così ha detto alla Camera l'onorevole Ministro.

SARAGAT, *Ministro della Marina mercantile*. Si tratta di un materiale errore di stampa.

ANFOSSI. Mi dispiace, onorevole Ministro che lei abbia revocato quel che aveva detto. Anche se è uno sbaglio di stampa mi dispiace; questo sbaglio mi arreca dolore, perchè io pensavo che lei avesse cominciato a dare applicazione a quei sentimenti socialisti che ben tre volte il senatore Lanzetta le ha ricordato. Come ho detto, io ho fiducia specie nell'onestà dell'onorevole Ministro, e vengo perciò al mio vero discorso, o meglio alle mie raccomandazioni, perchè trattare, come ho detto al principio, « ex professo » tutte le questioni che concernono la nuova Marina mercantile italiana, richiederebbe per lo meno tre o quattro ore, ed una preparazione che certamente io non ho. Mi occuperò piuttosto di un problema speciale, cioè dei consorzi portuali, e me ne occuperò soprattutto perchè debbo parlarvi di un consorzio che mi sta a cuore.

LANZETTA. Non si può parlare dei consorzi portuali, perchè ce ne è uno solo.

ANFOSSI. Ce ne sono tanti; hanno dei nomi diversi, ma sono più di uno. Anzi c'è ancora una legge sui consorzi portuali. Tempo fa erano molti di più; ma vi è stato un Ministro fascista che li ha distrutti. Per fortuna questo Ministro non ha distrutto la legge; e perciò è da prendere in considerazione se, invece, questi consorzi portuali non debbano essere intensificati, anche in rapporto alla questione dei porti, cioè in rapporto al problema se i porti debbano essere aiutati completamente dallo Stato o se, attraverso i consorzi portuali, non possano aiutarsi, in parte, da sè.

È evidente che un consorzio portuale sburocratizza immediatamente tutto l'armamento dei porti. È evidente che delle persone, che hanno una mentalità non burocratica, ma più chiara, e libera, possono far molto di più, anche se non sono veramente dei marinai.

Il porto di cui mi occupo è quello di Imperia. Il Ministro Saragat, accettando il nostro invito, è venuto a visitare il porto di Imperia, oltre a quello di San Remo, di cui parlerò tra poco sotto un altro aspetto.

Il Ministro Saragat deve essersi convinto che il porto di Imperia è un porto che se non è di una grandezza eccezionale, se non ha un traffico intensissimo, tuttavia è un porto complementare, dato che si trova ad una equa distanza da Marsiglia e da Savona e Genova. Tanto è vero che è un porto complementare e che ha un traffico notevole, che se noi ci richiamiamo alle statistiche anteriori alla guerra, noi vediamo che il porto di Imperia dava come imposta fiscale allo Stato ben trenta milioni in oro, dico in oro; e i senatori potranno immediatamente farsi un concetto di cosa darebbe oggi se esso fosse potenziato, cioè se si desse a questo porto finalmente quello che esso chiede da molto tempo perchè il ligure è uomo testardo, ed è uomo che non cede e continua a chiedere e cioè, l'approvazione giuridica di quel consorzio portuale che è già stato formato e che di fatto si agita e cerca di fare tutto il possibile per l'intensificazione di questo porto.

Un porto appartiene per natura al Ministero della Marina mercantile e per disnatura agli altri Ministeri. Dice ora la Marina mercantile, e dicono anche gli altri Ministeri, quelli che ha ricordato il relatore, che il nostro porto non ha un retroterra, una ferrovia che lo alimenti.

Ma è il retroterra che fa sorgere il consorzio portuale, o non è piuttosto il consorzio portuale che può far sorgere una ferrovia e il suo retroterra, in modo che il porto poi sia alimentato dalla ferrovia stessa? Intanto, teniamo presente questo fatto: per la mutilazione che abbiamo avuto in conseguenza della guerra, sui confini verso la Francia, quella ferrovia che sboccava a Ventimiglia è scomparsa non solo in parte materialmente, ma è scomparsa in pratica definitivamente, perchè non avrà più nessun traffico, data l'interclu-

sione registrata in seguito alla cessione che abbiamo dovuto fare di una parte, anche piccola, del nostro territorio. Viceversa sappiamo e conosciamo che è necessità assoluta che la ferrovia sia vicina al confine, onde si riattacchi con il Piemonte; perchè la ferrovia di Savona verso il Piemonte non è di capacità tale da sopperire alle necessità. Del resto la necessità ormai è riconosciuta urgente dallo stesso Ministero dei lavori pubblici con la continuazione della ferrovia di Ormea, Garescio, che deve discendere su Oneglia, costituendo così quel retroterra, che oggi ci si contesta, il quale diventa parte integrante del porto stesso. Quelli messi avanti dal Ministro dei lavori pubblici sono cavilli, e uso tale parola perchè sono un avvocato e penso che in questo momento il Ministero dei lavori pubblici sia un mio avversario in rapporto al porto di Imperia.

Quindi c'è la necessità di concedere il riconoscimento giuridico. Del resto fin da ora esiste in parte il retroterra, perchè nel porto di Imperia avviene la confluenza di tutti gli olii. Ed ora che sono aboliti di fatto gli ammassi oleari, quella grande industria, che portava tutto il nostro olio nell'America, non solo del Nord, ma anche del Sud, torna a poco a poco, come la nostra Marina mercantile, a ricostruirsi, e noi dobbiamo preparare le basi per arrivare alla ricostruzione completa, onde il porto sia posto in condizioni di ritornare a quell'essenza sostanziale che costituiva la sua vita e, nello stesso tempo, la sua fortuna.

Ma vi è un altro porto: il porto di San Remo il quale non è un porto industriale e che non mette paura nè a Genova nè a Savona, e nemmeno al porto di Imperia. Tale porto è viceversa un porto turistico e deve sempre più diventare un porto turistico, tanto che già si era preparato un progetto dal Genio civile per una attrezzatura turistica. Mi si è scritta però una lettera, in cui si afferma che la guerra ha impedito l'esecuzione di tale progetto e che oggi la mancanza della moneta ne impedisce l'esecuzione ulteriore.

Ora io richiamo i senatori su questo punto che è molto importante: la Costa Azzurra francese, con ragione, si prepara e si prepara bene. Essa aveva già i suoi porti turistici, e oggi li ha perfezionati. Non aveva degli aéro-

dromi e ne ha già costruito uno a Cannes, cui convergono 7 società aeree. Ne sta costruendo attualmente uno ancora più grande a Nizza; le ultime statistiche indicano che in quest'anno Nizza e la Costa Azzurra hanno avuto più ospiti di quelli che avessero avuto nell'anteguerra.

Questa è la posizione del porto di San Remo in rapporto alla concorrenza, leale, sì, ma effettiva che la Costa Azzurra ci fa e a cui noi non possiamo rispondere, perchè il Governo ci dice di non avere i soldi e il turismo ne ha ancor meno del Governo. Noi ci troviamo nella condizione di essere privi di aéro-dromi, privi di un porto turistico, e quindi non sappiamo che cosa fare. È vero che noi facciamo — e facciamo bene — del turismo di massa. Ma il turismo di massa non deve distruggere il turismo di classe. Se noi non abbiamo un porto turistico, è evidente che i grandi turisti di classe, cioè gli americani e gli inglesi, ma specialmente gli americani, non verranno mai nella nostra costa fiorita e andranno, come sono andati finora, sia a Cannes che a Villafranca o a Monaco; e ciò rappresenterà per noi la perdita di molti milioni. Poichè noi abbiamo bisogno, sì, del mare, abbiamo bisogno dell'agricoltura, ma abbiamo bisogno di tutto, ed in Italia c'è stata sempre necessità del turismo, perchè l'Italia è un Paese eminentemente turistico. Tutte le nostre città, tutti i nostri villaggi e le nostre borgate rappresentano bellezze tali, per cui quando uno straniero viene in Italia non le dimentica più e ritorna nel nostro Paese. Ora, perchè noi non rivalorizziamo la nostra natura? Perchè non ci forniamo di ciò che è necessario per attrezzare la nostra natura? Io penso che il Ministro, il quale so che ha dato il suo parere favorevole, farà uno sforzo maggiore e chiederà al collega, Ministro del tesoro, quei pochi milioni che servono ad attrezzare il porto di San Remo, perchè quei pochi milioni si convertiranno in molti milioni di moneta pregiata. Non faccio delle perorazioni, non è nelle mie abitudini neppure in Corte di Assise. Però debbo chiedere all'onesto Ministro della Marina mercantile, che è un uomo nuovo, di mettere al mondo dei figli nuovi, migliori degli antichi. (*Approvazioni*).

Presidenza del vice Presidente ALBERTI.

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

RAJA. Onorevoli senatori, la discussione del bilancio della Marina mercantile davanti ai due rami del Parlamento ha messo all'ordine del giorno un problema, che pareva ignoto: la pesca. Nell'esame del Ministero dell'agricoltura questo problema di interesse nazionale si era già proiettato, dato che il relatore vi aveva opportunamente accennato alla Camera. Anche qui al Senato l'attenzione del Ministro Segni si era diretta sulla necessità del riordinamento e dell'unità dei servizi della pesca in seguito ad un ordine del giorno del senatore Bastianetto. Ora, fortunatamente, per quanto la discussione, come fatalmente doveva essere, sia stata superficiale, il problema è stato messo al centro, direi quasi, dell'attenzione nazionale.

Si parla molto con sentimento di malevolenza verso l'attività governativa; ma bisogna riconoscere che lo stesso Governo, prima per la parola del Sottosegretario Salerno, in seguito a una interrogazione del Senatore Tartufoli, e poi alla Camera, per le dichiarazioni del Ministro fatte ieri — per quanto nel bilancio non ci siano indici numerici che possano darci la possibilità di convincerci di una attenzione particolare verso questo settore della attività nazionale — ha dimostrato una certa attenzione, un proposito e un intero programma.

Dall'esame che si è fatto alla Camera e che si sta facendo al Senato, è risultata la soluzione di una questione che si può dire pacifica. Si lamenta che l'attività peschereccia sia suddivisa tra il Ministero dell'agricoltura e il Ministero della marina mercantile. Si lamenta, altresì, che sia nell'uno che nell'altro Dicastero non vi siano delle divisioni speciali preposte a questo servizio e che invece tale attività è disciplinata da una direzione che ha altri compiti ed altre funzioni. Ora il Parlamento, nel complesso delle due Camere, ha già detto al Governo di riunificare i vari servizi della pesca e destinarli ad un solo Dicastero, perchè ci possa essere unità di indirizzo, e perchè ci possa essere anche unità di servizi.

Io mi permetto di aggiungere qualche cosa, sottoponendo a più ampia valutazione questo problema. Non bisogna ricorrere a quello che fu il vecchio Commissariato della pesca del regime fascista e penso che dovrà essere il Ministero della marina mercantile a disciplinare questo servizio, essendo ormai il compito svolto dal Ministero dell'agricoltura completamente esaurito e avendo la pesca preso tali proporzioni, per cui essa non è più la pesca di una volta, pesca di dilettanti o pesca di poveri lavoratori che da questa attività traevano un misero sostentamento quotidiano. Oggi il problema della pesca è problema di grandi proporzioni e di grande avvenire, perchè ancora potrà essere incrementato, e noi speriamo che tale incremento avvenga. Dico ciò perchè bisogna avere una sensazione precisa di quella che è la realtà di questa magnifica attività in cui sono investiti enormi capitali, in cui hanno interferenze ed hanno vita parecchie industrie e parecchi settori economici. Dicevo quindi, onorevole Ministro, non direzione generale, nè un Commissariato che evidentemente non risponderebbe più a quelle che sono le esigenze del problema, ma un Sottosegretario: il problema della pesca, infatti, va esaminato sotto tutti i suoi aspetti, e non bisogna, nè ci si può fermare a quelli che furono i primi tentativi della pesca meccanica, dopo la prima grande guerra. Allora pochi appassionati del mare fecero tutto il possibile per applicare la pesca meccanica, suscitando le proteste e il sabotaggio della stessa classe dei pescatori, i quali ritenevano, infondatamente, di vedere nelle nuove imbarcazioni a motore un grave pericolo per la produzione ittica e una minaccia al loro lavoro. Oggi gli stessi pescatori sono diventati tutti armatori di motopescherecci e la pesca a vela è ridotta al minimo e limitata a poche zone marittime. Bisogna, quindi, esaminare l'importanza che viene assumendo questa attività, che è quasi una novità per l'attività marinara italiana. Ed io sono lieto di rilevare che l'onorevole Ministro ebbe a smentire una proposizione, che è stata avanzata in questa Assemblea, che cioè la pesca, l'attività peschereccia, sia in crisi. Questo è un errore!

LANZETTA. Non è un errore purtroppo.

RAJA. No, caro Lanzetta, è un errore e te lo dimostrerò fra poco! Giustamente diceva l'onorevole Ministro che non si tratta di crisi, ma di disagio. Ho il resoconto sommario che appunto dice: «... lo stato di disagio di cui soffre il settore della pesca, e per cui si riconosce la necessità di agire in favore dei pescatori».

Quindi diceva « stato di disagio », onorevoli colleghi, che proviene principalmente da una cattiva abitudine, che si ha in Italia. Perché il nostro è un popolo strano, bisogna riconoscerlo; e di tale stranezza ne subiamo poi le conseguenze noi del Parlamento e gli uomini del Governo. Noi abbiamo una cattiva abitudine; vorremmo rinnovare in pochi giorni quella che è tutta l'attività economica del nostro Paese e, mentre aspiriamo alla risoluzione per raggiungere questa specie di Paradiso terrestre, ci troviamo poi nella condizione di dimenticare e di trascurare, soprattutto, i veri problemi che si presentano alla nostra realtà.

Realtà indiscutibile e inequivocabile: in Italia c'è una flotta peschereccia imponente. Questa è una realtà assoluta creata dall'iniziativa privata. E perchè allora tale settore trovasi in uno stato di disagio? Non certamente per l'aumentato tonnello peschereccio; ma perchè il Governo non ha ancora avuto la possibilità, anche per la disunione dei servizi, di poter varare tutta una serie di provvedimenti, al fine di risolvere il presente stato di disagio.

Abbiamo la questione dei carburanti, la questione delle reti, abbiamo anche e principalmente — è questo che bisogna considerare e prospettare — la questione fiscale. Una grave pressione fiscale grava su questa attività marinara. Abbiamo, infine, la questione dei contributi. Questa attività non è mai stata aiutata se non con qualche premio, premio che non è andato nemmeno all'armatore, ma al costruttore, ai cantieri che hanno costruito. Ed allora, onorevoli colleghi, se noi riconosciamo che vi è un nuovo fervore in questa attività marinara, se noi riconosciamo di aver già tutta una attrezzatura che è ben potenziata e curata, questa attività produttiva rappresenta — non vi è dubbio — una grande ricchezza nazionale, perchè è ricchezza na-

zionale quella che viene dalla pesca. Io vorrei alle volte augurare a tutti i colleghi di venire nelle nostre zone marittime e trovarsi in un qualunque piccolo o grosso centro peschereccio, al tramonto, quando le motobarche tornano dalla pesca, per vedere e considerare quanta enorme ricchezza arriva dal mare. Ricchezza vera, poichè il prodotto ittico non solo rappresenta ricchezza in sè, che viene ad accrescere il patrimonio nazionale, ma questa attività serve anche, onorevoli colleghi, ad aumentare i prodotti destinati alla alimentazione, favorisce cioè un altro settore della nostra produzione: il settore dell'alimentazione.

E badate: non c'è da preoccuparsi del potenziamento e dello sviluppo della pesca, poichè il potenziamento e lo sviluppo della flotta peschereccia assicurerà una maggiore produzione ittica, come prima osservava, mi pare, l'onorevole Lanzetta, che troverà anch'essa sicuro e facile collocamento sui nostri mercati. Noi ancora non abbiamo utilizzato per intero quello che è il prodotto pesca come alimentazione. Nel nostro Paese si può dire che l'alimentazione del pesce è secondaria. Ora quando, con quelle che saranno le provvidenze da parte del Governo, si avrà la possibilità di creare una intiera attrezzatura che possa incrementare questo prodotto, allora esso potrà avere un minor costo e arrivare alle classi povere, ed essere quindi di largo consumo. Vedete quindi che il problema della pesca risponde anche ad una esigenza della nostra alimentazione.

Bisogna anche considerare quale incremento comporta questa attività marinara a quelle che sono le industrie conserviere del pesce, ossia alla serie di industrie che sono state create e costituite in questo ultimo dopoguerra, e che cercano di indirizzare la propria produzione fuori della nazione e attendono di poter esportare il proprio prodotto nei mercati esteri. E, infatti, tutta una vasta categoria di lavoratori che è interessata in questo settore di attività, che è interessata alle fortune della pesca italiana, poichè anche questi lavoratori, vedete, da questa attività marinara hanno tutto il loro benessere. Perchè, per i patti in atto praticati, i pescatori partecipano alle fortune della pesca, avendo diritto ad una

quota, che è più della metà, sul prodotto pescato.

Anzi, vi dico di più: per quei patti che sono stati conclusi, il pescatore, mentre non sopporta le perdite della gestione della pesca, — perdita di reti, avarie di motore o della scafo — in quanto tutte le spese e le perdite sono a carico dell'armatore, partecipa con un « tantum » al prodotto della pesca stessa. Voi vedete, quindi, la importanza e la complessità di questo problema. E allora, che cosa dobbiamo invocare dal Governo, e principalmente dal ministro della marina mercantile? Noi dobbiamo invocare che siano messe in atto tutte quelle provvidenze che sono state già affermate ed espresse sia nell'altro ramo del Parlamento, che in questo. In altri termini, dobbiamo chiedere che sia tenuto conto della necessità dell'unità dei servizi e che sia tenuto conto della necessità di provvidenze che possano potenziare, prima di tutto, la flotta marinara peschereccia, che noi abbiamo, e poi incrementare quella che può essere ancora la fortuna e la potenza di questa flotta.

Non debbo più oltre parlare su questo punto, ma (ed è questa forse la ragione principale per cui ho creduto di prendere la parola in questa discussione) io debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su una questione di ordine particolare.

Io non so se l'onorevole Ministro è a conoscenza della grande agitazione che esiste tra i pescatori della Sicilia, agitazione che si protrae da parecchio tempo. All'onorevole Ministro, se non ricordo male, è stato presentato anche un memoriale, a Palermo, nella sua ultima visita in quella città, memoriale della Associazione siciliana degli armatori della pesca...

CONTI. Questa è l'autonomia regionale!

RAJA. Qui l'autonomia non c'entra: magari ci fosse l'autonomia anche in questo!

In altri termini, il Ministro sa che si lamenta che la Cassa marittima meridionale, che provvede a norma di legge all'assicurazione infortuni e malattie professionali dei marittimi imbarcati sulle navi da pesca, il 4 novembre 1947, con circolare n. 1/25/442, richiese a tutti gli armatori della pesca un contributo supplementare per l'esercizio 1947, giustificando la richiesta con la quadruplica-

zione dei salari convenzionali fissati dalle tabelle approvate con decreto Ministeriale 23 giugno 1947, salari convenzionali che già in precedenza erano stati quadruplicati rispetto a quelli in vigore al 31 dicembre 1946.

Di fronte a questa richiesta gli armatori, a mezzo della loro associazione, hanno protestato. È bene ricordare che quando parlo di armatori, non parlo, evidentemente, degli armatori industriali, che esistono anche in quella Associazione, ma parlo nell'interesse principalmente della grande massa dei pescatori, che hanno la intiera proprietà o parte di proprietà in un piccolo battello, o in un medio battello da pesca. Ebbene, io chiamo questa prepotenza fiscale, perchè fatta in contrasto con tutto quello che è l'ordinamento delle nostre leggi. In questa maniera — faccio una grande parentesi — a me pare che non si possa continuare più oltre, nel concedere a certi istituti così detti di previdenza — che io chiamerei invece di speculazione — la possibilità di imporre dei tributi che variano di anno in anno e spesso nello stesso esercizio, funzione che invece dovrebbe essere riservata gelosamente allo Stato. Bisognava revocare questo potere ai predetti istituti fin dal principio di quello che fu il Governo della liberazione; invece si continua purtroppo da parte di tali istituti ad opprimere tutti coloro che esercitano una qualunque attività, specialmente nel ramo marinaro e nel ramo agricolo, e a soffocare qualunque iniziativa.

E la conclusione che ne deriva è precisamente la seguente: che la gente non investe più i propri risparmi in attività ed iniziative produttive, ma continua a rovesciarli nelle casse della varie banche, perchè non ha più fede nella sua iniziativa o in quella di coloro che su prudenti e sicuri progetti industriali o marinari chiedono la collaborazione finanziaria dei risparmiatori.

Quindi, onorevole Ministro, quando la classe degli armatori siciliani vi ha chiesto ripetutamente di venire incontro alla sua legittima richiesta voi dovevate rispondere per lo meno sospendendo — perchè dovevate sospendere — la esecutorietà del ruolo, in quanto che dei reclami, che hanno fondamento giuridico, erano stati presentati alle varie capitanerie di porto. Invece fino ad oggi abbiamo assistito

al fatto che le capitanerie di porto hanno dato esecutorietà ai vari decreti ingiuntivi; in conseguenza questi poveri disgraziati hanno dovuto pagare, e si trovano oggi sotto la procedura esecutiva esattoriale. Hanno dovuto pagare non solo quello che era il tributo stabilito, ma il 20 per cento di multa. Ora tutto questo non è sopportabile, perchè ciò stanca, e mette la classe degli armatori della pesca in condizioni di agitazione continua. Tra le altre cose, non c'è rispondenza tra il sacrificio degli armatori e quella che può essere la utilità assistenziale dei pescatori. Non c'è rispondenza, perchè bisogna vedere quale è il trattamento che si fa specialmente nei piccoli centri marinari ai pescatori che hanno bisogno di assistenza, o di aiuti e di cure nel caso di infortuni e malattie! Non si dà niente, o si dà poco. Ma poi, onorevole Ministro, — e questo è bene esaminarlo — il decreto ministeriale che aumentava i salari convenzionali, non poteva evidentemente avere forza retroattiva: quindi non si potevano chiedere gli arretrati dal 1° gennaio 1947 in poi. Ma, oltre a ciò, il decreto non poteva avere vigore anche per un'altra ragione, perchè deve ritenersi nullo e di nessun valore giuridico, essendo in contrasto con la norma dell'articolo 72 del Regolamento sull'Assicurazione obbligatoria infortuni sul lavoro e malattie professionali per l'esecuzione del regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765 e 15 dicembre 1936, numero 2277...

SARAGAT, *Ministro della Marina mercantile*. Che cosa c'entro io con questo decreto?

RAJA. Non è che io ne faccia un rimprovero a lei; forse non ci comprendiamo, forse non mi sono espresso bene. Io non le faccio un addebito per quel decreto; io invoco da lei un provvedimento, attraverso anche il Ministero delle finanze che ne è interessato, perchè sia sospesa l'esazione di un tributo, la cui giuridicità è discutibile. Denunzio poi che si continua a seguire un vecchio sistema in questo istituto, così detto di previdenza. Questi poveri armatori, arrivati a questo punto, e visto che la Regione non se ne occupava e che il Governo non provvedeva, hanno chiesto ripetutamente ai dirigenti della Cassa mutua di esaminare assieme la questione, per vedere se il contributo è dovuto o

no dal primo gennaio 1947. Ebbene, ancora non è stato possibile ottenere che si faccia una riunione in parità di condizioni. Ora tutto ciò è sistema fascista, che dura ancora dentro queste organizzazioni che sono alle dipendenze dello Stato.

Bisogna che tale sistema sia distrutto, anche in quel che è il nostro costume e bisogna prima di tutto che una voce in questo senso parta proprio dagli organi dirigenti, che sono precisamente il Governo ed i dicasteri che si occupano di questa attività. Io spero (e vorrei che ella, onorevole Ministro, tra poco me ne desse atto) che sia, prima di tutto, telegrafato alle varie capitanerie di porto della Sicilia per sospendere l'applicazione del visto di esecutorietà di questi decreti ingiuntivi, che spogliano a nome della Cassa mutua gli armatori della mia Isola. Invoco altresì che sia convocata, dando ordine espresso ai dirigenti di Napoli, una riunione per esaminare fino a che punto gli armatori possano aver torto o ragione; e che tutto questo sia fatto sotto la vigilanza del Ministero della Marina mercantile.

ALDISIO. Hai ragione, ma la via è sbagliata.

RAJA. Comunque le provvidenze che invoco, cioè una riunione con la partecipazione degli armatori e la sospensione dei visti, dipendono dal Ministero della Marina mercantile, almeno fino a quando la pesca sarà alle dipendenze della Marina mercantile.

Quindi, io mi auguro che il Ministro, su questo punto, mi dia una parola di risposta, che possa tranquillizzare gli armatori della mia Sicilia. (*Applausi*).

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

TARTUFOLI. Non intendo abusare della pazienza dei colleghi, anche perchè sono contrario a tutte le forme di enciclopedismo, quando non siano basate su posizioni solide di cultura e di preparazione, ed io non sono enciclopedico di diritto. Però, in questo caso è il campanile che suona per me: ed esso è rappresentato dalle mie spiagge marinare della provincia di Ascoli Piceno, della regione marchigiana: San Benedetto del Tronto, Porto San Giorgio, Porto Recanati, Potenza Picena, Senigallia. Fano, Pesaro ecc. Spiagge

e marine, dove le vele colorate solcano giornalmente il mare, per riportare alla terra il frutto faticoso del lavoro dei nostri pescatori.

Orbene, mi dovete perdonare anche perchè riecheggia come al solito il lontano passato: è su queste spiagge che ho fatto le mie prime esperienze, almeno quelle combattentistiche, baruffando e giocando con « li frichi » figli di autentici marinari; su queste spiagge anche il Ministro Corbellini, recentemente venuto nella provincia di Ascoli Piceno, ha ritrovato i ragazzi di allora con i quali faceva a pugni.

Sarò d'altra parte molto rapido anche perchè ho avuto occasione di esprimermi qui al Senato, in occasione di una interrogazione alla quale l'onorevole Sottosegretario Salerno si compiacque di rispondere con particolare ampiezza. Ma ho un'altra ragione per intervenire in sede di questo bilancio; ed è quella di rendere un po' omaggio al mio antico amico senatore Cappa, relatore del bilancio, il quale è anche lui espressione delle nostre terre: pur essendo savonese, egli sbarcò nel 1919 nelle nostre Marche e fu eletto deputato al Parlamento a Fano, anche coi voti dei pescatori di quella marina che lo ricordano ancora oggi come uomo di fede e di iniziativa.

Debbo rendere omaggio a te, amico Cappa, in quanto nella tua relazione hai esaurientemente esaminato tutti i problemi, ed hai posto in luce ciò che in maniera mirabile secondo me, in questo settore, ha potuto fare il nostro Paese. Perchè il ritrovarci nel 1948 con una Marina mercantile ricostruita quasi per l'80 per cento e con una marina, per quanto riguarda le cisterne, superiore ancora a quella che era la dotazione di prima della guerra, significa indubbiamente aver fatto uno sforzo assai cospicuo e benemerito.

Ma io intendo riferirmi ancora una volta soprattutto al problema della pesca. Qui, tutti gli oratori, che sono intervenuti, hanno parlato di questa attività, perchè indubbiamente essa risponde alle esigenze profonde della vita economica del Paese e alle sue necessità alimentari. Ed anche perchè nella congerie di problemi che il relatore ha affrontato, evidentemente quello di questo settore è un po' restato in sordina. Di fronte alle centinaia di migliaia di tonnellate distrutte dalla guerra,

certamente le venticinquemila tonnellate perdute per le stesse cause nel campo peschereccio rappresentano ben poco; ma questo ben poco coinvolge però una massa ingente di lavoratori e di pescatori fra i più bisognosi di aiuto, di protezione e di incoraggiamento da parte dello Stato. È in funzione di questo che io intervengo, guardando ai marinai della mia regione dai volti solcati da rughe profonde, dai toraci anneriti da tutti i venti, da tutti i soli, che hanno solcato con i loro navigli minuscoli ogni zona di mare, rischiando tante volte la vita, lottando con gli elementi sconvolti: in fondo questo popolo di lavoratori attende da noi una parola conclusiva e risolutiva. Si è parlato di disagio e di crisi: ma di crisi si tratta, e sta di fatto che la pesca ha bisogno di un indirizzo e di una parola nuova; e questa noi attendiamo dal Ministro della Marina mercantile, che speriamo possa unificare in sé tutti i servizi della pesca, come da tutti in quest'aula è stato affermato necessario ed invocato.

Io nella mia interrogazione avevo posto il problema sotto tre punti di vista: il problema della funzionalità attuale, il problema dei danneggiamenti in conseguenza della guerra e della necessità della revisione della particolare legge del 1935, n. 1836, la necessità della ricerca del naviglio che si sa ancora esistente e che può essere recuperato. Volevo aggiungere in questa circostanza anche un altro appello: che cioè nella impostazione, che oggi si fa, di un piano finanziario per la costruzione di 280 mila tonnellate, non si dimentichi questo particolare settore e non si pretenda di confondere quella che è la Marina peschereccia con la Marina di medio tonnellaggio, che ha delle esigenze che riguardano altro settore della Marina mercantile. Bisogna che almeno le 25 mila tonnellate, che sono state distrutte, possano essere agganciate a questo piano finanziario, onde se ne verifichi la ricostituzione.

L'onorevole Salerno mi disse, in risposta alla mia interrogazione, che le unità peschereccie sono aumentate rispetto a prima della guerra; ma questo non certamente nelle zone che hanno sofferto dell'offesa nemica, delle invasioni, delle requisizioni e delle rapine, e che hanno avuto la distruzione effettiva del

loro naviglio. Là dove non c'è stata questa distruzione, gli armatori hanno potuto moltiplicare le proprie attrezzature di naviglio, perchè hanno guadagnato nel periodo di guerra, non guerreggiata nelle proprie zone, mentre altrove la guerra portava dolore, sventura e rovina. Io mi riferisco a quelli che sono stati colpiti dalla guerra in questo particolare settore e che debbono avere il nostro aiuto; noi dobbiamo cercare di rimmetterli in grado di rientrare in possesso dei loro strumenti di lavoro perchè mentre questi costituiscono una ricchezza per tutto il Paese, per gli interessati rappresentano i mezzi di vita e di sussistenza e contribuiscono al benessere di quei paesi in cui le popolazioni marinare inseriscono largamente le proprie unità a rappresentarne la parte più sana ed operosa. Per il problema degli indennizzi mi rifaccio alla interrogazione, e a quanto mi riprometto di illustrare per iscritto a S. E. il Ministro. E qui voglio accennare ad un grave problema che è di natura campanistica; perchè vedo che anche gli uomini di vecchia esperienza parlamentare parlano dei fatti delle proprie provincie, e un novellino potrà permettersi gli stessi difetti che hanno gli uomini di più vasta esperienza, quando soprattutto si tratta di portare un beneficio a delle popolazioni che si rappresentano con diretta e larga investitura. E allora vi parlerò, onorevole Ministro, del porto di San Benedetto del Tronto. Ne farò a suo tempo una particolare mozione, ma mi ci vorranno molte firme e forse non troverò molti disposti a firmarla con me. Comunque spero che sorgeranno simpatie che determineranno i colleghi ad aiutarmi; e spero in conseguenza di riuscire ad avere il numero sufficiente e presentare la mia istanza in sede opportuna.

Bisogna provvedere, comunque, attraverso mezzi opportuni al porto, bisogna risolvere il problema e far funzionare questo benedetto porto. Non mancherò di sollevare lo stesso problema in sede di Ministero dei lavori pubblici, cui ci dobbiamo rivolgere per ottenere buona parte di quanto è necessario. Ma la vostra solidarietà è opportuna. Il senatore Raja non aveva torto quando si rivolgeva a voi, onorevole Ministro, per invocare il vostro intervento in linea di principio anche su pro-

blemi che sono di competenza di altri Ministeri. Siete voi che avete sotto la vostra protezione i pescatori italiani e sotto la vostra disciplina; quindi è a voi giustamente, come al papà di questa grande famiglia, che si dice: siate solidale, fate massa con questa povera gente!

È legittima la preoccupazione emersa, di un eccessivo fiscalismo per la nostra marina da pesca, per i nostri pescatori poverissimi, molti dei quali hanno ancora conservato le vecchie vele che rattoppano a pezzettini per non riconoscerle mai deperate definitivamente! Questi pescatori si affezionano al loro lavoro, amano il loro mare; e quando sciamano al mattino per andare incontro all'avventura pericolosa della pesca, fortunata a volte, a volte povera e non remuneratrice, essi ci chiedono di non abbandonarli a se stessi, ma di usare per essi larga e vitale giustizia sociale.

Questo è il pensiero che rivolgo, come gesto di reale amicizia e come affidamento di costante sollecitudine operosa, a questa onesta e umile massa di lavoratori italiani. (*Vivi applausi*).

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

TONELLO. Onorevoli colleghi, mi sono iscritto a parlare stamane perchè non volevo che il mio amico, Ministro della marina mercantile, facesse una brutta figura dato che non era venuto nessuno a sentirlo. (*ilarità*).

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La brutta figura l'avreste fatta voi senatori!

TONELLO. Gli oratori che hanno parlato hanno trattato tecnicamente la questione, e credo che il Ministro farà bene a tener conto di alcuni dei loro appunti. Io non posso di certo dare al Ministro istruzioni di ordine tecnico. Lo potrei fare, se fossi per la marina mercantile quello che il Ministro Corbellini è per le ferrovie. Ma del resto neppure Saragat è un uomo di mare.

Voci da sinistra. Ma politicamente sa navigare bene.

TONELLO. Un mio amico, impiegato sui vaporini che fanno servizio tra Venezia e il Lido, mi diceva tempo fa con un certo tono: «Noi uomini di mare». Ma questo non c'entra.

L'onorevole Saragat è adesso grande ammiraglio della barca di San Pietro. (*ilarità*). Un certo grado lo ha. Però i galloni facevano più bella figura sulla giubba dell'onorevole Cappa. Povero Cappa! L'hanno mandato via su due piedi proprio quando credeva di essere sicuro del fatto suo. Voi, onorevole Saragat, sarete animato da buonissime intenzioni; ma il vostro bilancio è un bilancio striminzito, è un bilancio con il quale non potrete certamente risolvere tutti i vasti problemi che vi sono stati affacciati.

Io voglio toccare un punto. Ci fu un tempo in Italia in cui i comuni governati dai socialisti ebbero delle arditissime concezioni; e ci fu un comune, del quale era sindaco Francesco Zanardi, il comune di Bologna, che lanciò sul mare due bastimenti, il « Giosuè Carducci » e il « Andrea Costa ». Fu il comune, il quale intuì lo sfruttamento enorme che si esercitava sul trasporto del carbone, che acquistò una prima nave (e dopo il primo o il secondo carico la nave era guadagnata) dando alla città di Bologna il carbone che si prendeva a Cardiff a prezzi molto migliori. Si è parlato dei pescatori; ma bisogna anche parlare dei loro sfruttatori più esosi, che sono coloro i quali fanno il bagarinaggio, i mercanti di pesce. Orbene il comune di Bologna socialista si creò una piccola flottiglia da pesca; a Bologna si aveva il pesce fresco e a più buon mercato, e quei poveri pescatori non erano più sfruttati dagli aguzzini. Tutti sentiamo un po' il mare nel sangue, anche se siamo nati lontani da esso (io sono nato vicino al mare, ma so che anche l'onorevole Saragat vuol bene al mare, so che a Tolone, dove ci vedevamo, adorava il mare come lo adoro io). Tutti sentiamo la poesia del mare, ma l'italiano dovrebbe sentire anche in senso pratico questa poesia. Vorrei che i comuni italiani sapessero costituire quei grandi Enti autonomi di consumo e più tardi anche di produzione, del tipo di quello che fu creato a Bologna prima ancora dell'altra guerra, dove fu applicato uno statuto che fu dettato da uno dei più grandi scienziati italiani: Bolaffio. Orbene; questi Enti autonomi erano formati dal comune di Bologna (non solo la provincia di Bologna, ma tutti gli istituti bancari di credito di Bologna si erano messi a

disposizione) che aveva la necessaria grandezza di mezzi e la garanzia derivantegli dal fatto che era un organismo forte ed onesto e poteva sviluppare una vita nuova, non solo nel campo del mare, con l'acquisto delle merci e con l'organizzazione della flottiglia, ma anche con una cooperativa di approvvigionamento di altri generi alimentari.

Bisogna entrare in questo ordine di idee, bisogna interessare cioè le grandi masse operaie dei lavoratori e dei cittadini per dare al comune una vita nuova e uno sviluppo nuovo. In Italia ci siamo abituati a domandare tutto allo Stato; ma lo Stato è un organismo lontano. Occorre portare lo Stato vicino al luogo dove la popolazione proletaria vive, ed allora si potrà ottenere qualcosa. Altrimenti questo pretendere tutto dallo Stato, ci porterà ad una disgregazione vera e propria. (*Applausi*).

ALDISIO. Lei è però in contraddizione con le premesse del suo discorso.

TONELLO. Amici, io dico che l'onorevole Saragat non potrà certo svolgere un programma socialista, perchè non è in un Governo come l'attuale, nè con un bilancio come questo, che si possano fare attuazioni e realizzazioni socialiste. Ma qualcosa pure si può fare, se sorgeranno delle cooperative di pescatori, se sorgeranno iniziative che indichino il bisogno che ha il popolo in Italia di volgersi anche al mare per procurarsi le proprie risorse di vita nell'ambito delle forze del Paese. Aiuti la gente del mare, onorevole Saragat! Ella ha studiato e palpitato come me sulle pagine di Victor Hugo, « La gente del mare », e sa quale tragedia rappresenti questa parte di umanità, quali sforzi, quante lacrime costi la vita di costoro. Ebbene, ascolti la voce di quelli che lo hanno incitato a spianare certe vie, a togliere taluni inconvenienti che sono qui denunciati.

Ho sentito questa mattina un oratore dire con senso di rammarico che c'erano tante navi mercantili nel dopoguerra e che esse sono state quasi regalate agli speculatori privati, i quali hanno aumentato la loro fortuna e sono diventati tutti milionari con la speculazione sullo Stato. Orbene queste ricchezze, che erano rappresentate da quelle navi, dovevano andare a chi di dovere, dovevano andare alla gente del mare, dovevano andare alla Nazio-

ne, perchè uno speculatore privato non rappresenta la Nazione; è bensì il popolo, la classe lavoratrice a rappresentare la Nazione. Si è fatta dunque una speculazione privata, mentre era a cooperative ben organizzate, era ad organismi proletari, consci del proprio destino e dell'importanza del proprio compito, che si potevano dare queste navi.

Un tempo forse anche questo ramo dell'attività industriale del nostro Paese ha avuto un più largo respiro: ma ora gli armatori sono i padroni delle navi. Bisognerà cercare di liberare la gente del mare, la gente che lavora, dai padroni: perchè non vedo altra liberazione che questa. Sono tutti eguali i padroni, anche quelli che vanno a messa. (*Commenti*).

ALDISIO. E naturalmente anche quelli che non ci vanno.

TONELLO. Ma non che io voglia la violenza cieca o parli per invidia. Io dico al proletariato: bada che tu puoi diventare padrone del tuo destino mediante il tuo lavoro intenso nel campo dell'organizzazione e mediante il tuo elevamento intellettuale per dar vita a qualche cosa che garantisca il pane. Orbene, onorevole Ministro, cercate di far più bene che potete nella vostra carica. Mi dicono che Cappa in verità non avesse fatto tanto male (*ilarità*); e forse è per ciò che lo hanno tolto via. Ma vedete: Cappa godeva fama di uomo che era troppo amico degli imprenditori. Sì, vi era questa fama.

Voce da destra. Non è vero!

TONELLO. Tu che sei suo avvocato lo saprai meglio di me. Dunque si diceva questo, ed è bene in proposito ricordare che ad andare con il lupo si impara ad urlare. Cappa era a Genova: immaginate...

CAPPA, *relatore*. Ci sono anche i marinai oltre che gli imprenditori, a Genova.

TONELLO. Sì, ci sono anche i pescicani. Orbene il fatto è che, o con ragione o con torto, vi hanno tratto via. I marinai mi dicono però che voi avete fatto, per quel che avete potuto, l'interesse anche della loro classe. Ora io mi auguro che voi che avete tradizioni socialiste, onorevole Saragat (sapete che le tradizioni sono cose lontane lontane, che si perdono nella notte dei tempi), voi che avete tradizioni socialiste, possiate fare qualche cosa.

Una voce dal centro. È giovane!

TONELLO. Sì, è giovane; e purtroppo esser giovani può costituire una fortuna e può costituire una disgrazia; poichè quando si è giovani, avendo avanti a sé una lunga vita, si possono anche fare molti errori, mentre quelli che sono vecchi non ne fanno più. Soprattutto ho sentito qui raccomandare le scuole per i marinai, le scuole professionali. Nel ramo delle scuole professionali rientra quella parte che rappresenta la formazione delle maestranze — siamo d'accordo — ma non diamo eccessivo credito alla scuola per marinai; poichè non vorrei che ci fossero tanti marinai senza nave a guardare le spiagge deserte.

LANZETTA. Ma lo sai che esistono in Italia soltanto 33 scuole di marinai?

TONELLO. Lo so benissimo. Sul problema generale della pesca bisognerà che mettiamo una maggior cura; ma soprattutto preoccupatevi dei piccoli pescatori, di quelli che forniscono il pesce alle nostre cittaduzze marine e ai nostri paesi di montagna. I pesci grossi dei nostri armatori marini noi non li mangiamo; ma ci nutriamo invece della piccola pesca. Curate, quindi, la piccola pesca ed aiutate la costituzione di cooperative. Per esempio, a Bologna, le cooperative servivano moltissimo ad alimentare la città. Io termino con questo augurio: quando non sarete più Ministro — e vi auguro che ciò accada presto, perchè non vi auguro di rimanere nel governo nero, onorevole Saragat! — dicano: « Saragat ha commesso la sciocchezza di andare nel governo nero; ma non ha fatto del male: ha cercato di fare tutto il bene che poteva fare! ». (*Applausi*).

CONTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONTI. Poichè l'onorevole relatore ha detto che dovrà parlare a lungo, io vorrei affermare un principio, che è quello regolatore di queste discussioni

I relatori, dopo la relazione scritta, non dovrebbero prendere la parola per illustrarla o svilupparla. La relazione scritta fissa i termini della discussione ed è il Ministro tenuto a rispondere al relatore e agli oratori.

Fino ad oggi abbiamo proceduto su strada sbagliata. I relatori degli altri bilanci hanno fatto quasi tutti lunghi discorsi, che non sono ammissibili.

È necessario, onorevole Presidente, che noi limitiamo l'intervento dei relatori ad una semplice conferma della loro relazione scritta, o a qualche parola per opportuni schiarimenti.

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

ALDISIO. Io sono dolente di dover prendere la parola a quest'ora. Mi si impone così di dover essere sintetico, per quanto avrei desiderato di dire cose che altri non ha ancora detto e che credo sarebbero state interessanti.

Appare pertanto come mai urgente porre mano coraggiosamente alla ricostruzione dei nostri cantieri del naviglio di linea nazionale, abbandonando le mire di prestigio politico cui si sono ispirate in passato la messa in linea di gradissime e lussuose navi dall'esercizio il più delle volte passivo o l'attivazione di servizi non redditizi, ma svolgendo invece un programma di navi passeggeri di medio tonnellaggio che si prestino ad una gestione economicamente produttiva.

Sono pienamente d'accordo col relatore sull'indirizzo da seguire nell'immediato avvenire e credo che lo stesso Ministro della marina mercantile condivida questo parere. La Società di navigazione Italia in questi ultimi tempi, portando a termine un suo programma già impostato prima della guerra, ha potuto allestire alcune navi miste, da carico e da passeggeri, che le hanno permesso di attivare alcune linee assai importanti, colle quali siamo riusciti ad avere una preziosa rete di comunicazioni internazionali e a far ricomparire la nostra bandiera in molti porti dai quali eravamo stati assenti da tanto tempo.

E giacchè si parla di società, desidero accennare alla situazione della Finmare e ai problemi sorti dopo la guerra, per gli impegni onerosi che lo Stato ha assunto con le quattro società di preminente interesse nazionale. È questa una situazione che va attentamente esaminata, onorevole Saragat, e che va risolta, perchè non è possibile continuare nell'attuale stato di incertezza mantenendo al Tesoro un eccessivo onere che non si giustifica più e che va sollecitamente eliminato.

Il problema del personale di queste quattro grandi società, che andava risolto fin da qualche anno fa, è ancora in piedi. Lo Stato deve

dichiarare che tale problema non lo riguarda. Liquidata una volta *tantum* e subito la posizione economica degli addetti in soprannumero sia evitato che anche in questo settore continuino abusi gravi a danno dell'economia generale del Paese. È fin troppo noto che vi sono impiegati delle quattro società che hanno due occupazioni, una pagata e non servita presso le società della Finmare e una esercitata presso istituti o privati, alle dipendenze dei quali, in attesa del ritardato licenziamento, hanno avuto possibilità di collocarsi. Chiudiamola presto questa pagina per motivi di moralità e per chiudere tristi parentesi, che altrimenti rischiano di diventare normali e definitive.

Mi si permetta di accennare altresì ad un problema di attualità: quello delle sovvenzioni.

Sono stato del parere che è necessario aiutare le quattro società di preminente interesse nazionale a risolvere i duri problemi della ricostituzione del loro naviglio. Il progetto che prossimamente sarà presentato alle due Camere credo che li risolva almeno in parte, e mi auguro che la costruzione di navi di linea, sufficienti al mantenimento delle linee più necessarie, sia presto un fatto compiuto. Ma è bene contemporaneamente affrontare il problema delle sovvenzioni. Si dice che queste società appartengono allo Stato, sebbene gestite da consigli di amministrazione autonomi e con criteri privatistici, ma è anche vero che, malgrado tutto, anche qua si nota la necessità del ritorno ad un profondo senso di responsabilità.

Per mia personale esperienza ho dovuto notare che, ogni qualvolta si è discusso di contratti di lavoro coi rappresentanti di un personale che o non lavorava o lavorava poco o che godeva di punte qualche volta ingiustificate, i dirigenti che non avevano interesse personale da difendere finivano quasi sempre, un po' per quella comoda posizione di non urtare un po' per avvantaggiare personali situazioni, con l'accettare proposte onerose che avevano immediate ripercussioni in altri settori industriali determinando così una corsa senza sosta degli aumenti salariali. È assai noto infatti che appena si aumentava qualcosa a questo personale già trattato bene e che si faceva muovere tatticamente per primo, tutti gli altri

settori si mettevano in agitazione per dire: mettetecei nella stessa condizione di costoro.

È ora di chiudere e di definire: liquidando la posizione del personale superfluo; obbligando le quattro società ad agire senza attendersi per l'avvenire alcun intervento statale nei loro esercizi; e ritirando le sovvenzioni per le linee attive solo concedendole a quelle strettamente necessarie che comprovino un disavanzo passivo.

Sovvenzioni non a società, dunque, ma a linee.

E ciò detto, seguendo il relatore onorevole Cappa, desidero accennare al problema dei cantieri, al quale ha accennato stamattina anche l'onorevole Lanzetta. Ma prima credo mio dovere rispondere all'onorevole Tonello il quale, poco fa, ha detto che le *Liberty* vendute allo Stato italiano dall'America sono state concesse a speculatori. Per la verità, onorevole Tonello, io che fui il Ministro responsabile della ripartizione del primo lotto di navi *Liberty*, posso dirle che i criteri informativi di questa ripartizione furono abbastanza semplici ed onesti: dare le navi, che peraltro dovevano essere pagate con ammortamento, ai maggiori danneggiati. Con ciò lo Stato veniva esonerato dall'urgenza di pagare i danni di guerra a questi armatori che richiedevano insistentemente di poter avere la possibilità di rifarsi il loro strumento di lavoro e dava occupazione a tanti marittimi disoccupati. Nello stesso momento in cui questi sani criteri si seguivano, si volle, innovando, venire incontro alle necessità dei piccoli armatori sinistrati consentendo ad essi di raggrupparsi e, raggruppandosi, di partecipare alla ripartizione di queste grosse navi. Il che è avvenuto.

Questo è stato il criterio, onorevole Tonello, adottato dagli uomini responsabili del momento; questo il criterio che fu rigorosamente seguito, con qualche resistenza dei grossi, ma con molta soddisfazione dei piccoli che si videro chiamati a tale ripartizione senza che essi stessi lo avessero chiesto. Debbo aggiungere che in tale circostanza furono fatte pressioni affettuose alla Cooperativa Garibaldi perchè comprasse le tre *Liberty* che le erano state riservate, ma la Cooperativa Garibaldi, con nostro grande disappunto, rinunciò all'acquisto delle navi a beneficio, secondo l'ono-

revole Tonello... della speculazione. Come vede, la ripartizione è stata fatta con sani criteri, intesa a spingere gli armatori nazionali a rifare la marina da carico e a ridare fede nel Governo che non trascurava la giustizia, compresa la giustizia fatta ai piccoli ed alle varie regioni, perchè nella ripartizione si cercò di dare impulso all'attività marinara delle varie regioni d'Italia.

Chiusa la parentesi, passo al problema dei cantieri.

Il problema dei cantieri, a mio modesto avviso, non può isolarsi, è connesso alla malattia generale che investe purtroppo buona parte delle industrie italiane. È certo che quanto hanno detto prima di me altri oratori è vero e le verità non possono nè debbono discoprirsi: il costo di produzione dei nostri cantieri è alto. È stato alto anche prima di ora per quanto camuffato, come hanno detto l'onorevole Lanzetta ed altri, dalle commesse della marina da guerra. Oggi però il problema appare veramente pauroso e credo che si debba avere il coraggio di guardare nel fondo di esso. Non con leggi che rinviano la risoluzione di fondo a tempo indeterminato, noi saneremo la situazione. No! Bisogna che queste piaghe, che minacciano di diventare inguaribili definitivamente, siano affrontate subito con senso di realtà e di urgenza e con coraggio.

Quali sono le cause dell'alto costo della nostra produzione cantieristica? Evidentemente la prima è costituita dall'alto costo delle materie prime che o non si producono nel nostro Paese, o se si producono sono cedute a prezzi protetti, incapaci di affrontare la concorrenza internazionale. Da qui la prima ripercussione ed interferenza dell'industria siderurgica, la grande industria malata, e la fatale ripercussione di questa malattia nelle industrie meccaniche connesse, che influenzano i costi di quella cantieristica. Il Ministro della marina mercantile ha poco da fare in questo settore non suo. Dal Ministro dell'industria abbiamo sentito quali sono le altre cause che purtroppo influenzano negativamente il costo della produzione industriale italiana. Il senatore Lanzetta ha detto che il problema dei cantieri è un problema di riorganizzazione, ed è vero: i cantieri debbono rinno-

varsi, allinearsi alla nuova tecnica che dappertutto consente prodotti a molto minore costo che in Italia. Ma, caro Lanzetta, permettimi di aggiungere che oltre ad un problema di organizzazione, ci troviamo dinanzi ad un problema di rieducazione del lavoro. Ho avuto occasione in momenti difficili di parlare a imponenti masse di operai di questi cantieri e ho detto loro delle verità cocenti e dure. Ebbene, io ed altri che mi accompagnavano abbiamo avuto la sorpresa di sentire applaudire, perchè le verità, quando tali, sono accolte ed accettate dal buonsenso dei nostri lavoratori. È bene e doveroso affermare che buona parte di questi lavoratori vogliono lavorare, ma esistono delle minoranze che non intendono tornare alla normalità del lavoro nei nostri opifici.

Da qui una situazione che non è solo determinata dal mancato sblocco dei licenziamenti, ma dalla mancanza di vocazione al lavoro. Ho letto in questi giorni alcuni resoconti stenografici di discorsi fatti dal prof. Valletta ai componenti della Fiat, ed uno in occasione della consegna della bandiera agli anziani della Fiat. In questi discorsi Valletta ha avuto per alcune categorie di operai delle espressioni assai dure, amare, parole che io non pronuncierei in questa Aula per rispetto al nostro consenso. Ebbene Valletta è stato applaudito. Quando Valletta dice che nelle sue fabbriche vi sono dei giovani che si rifiutano persistentemente di lavorare, che se ne stanno a fumare tutto il giorno nei vari reparti e a fare delle discussioni politiche cercando di distogliere dal lavoro i compagni di buona volontà, in un ambiente dove non si dovrebbe che lavorare e perfezionarsi, Valletta mette il dito sulla piaga, dice delle grandi verità, e pone il problema non dello sblocco ma dell'epurazione del personale. Avrei forse dovuto dirle queste cose presente il Ministro dell'industria il quale per altro è stato a sua volta coraggioso, ma ad un dato momento dalle parole si dovrà passare ai fatti, nell'interesse dei lavoratori stessi. Perchè la massa dei lavoratori comprende il danno irreparabile che si prepara alle loro famiglie rovinando la industria, fonte del loro lavoro, e vuole lavorare. Gli anziani, abituati al lavoro, vogliono lavorare ma si vedono spesso minacciati nella stessa vita,

quando, con un senso di responsabilità verso le loro famiglie e verso l'avvenire dell'azienda, continuano a fare i buoni lavoratori, come hanno sempre fatto. Ora, come alla Fiat, uguale è la situazione nei cantieri navali e va risolta con urgenza. Perchè non è possibile, continuando di questo passo, che si debba rinunciare a delle commesse dall'estero, o peggio che si debba rinunciare alle commesse degli stessi armatori nazionali, i quali, com'è naturale, preferiscono commettere le navi nuove a cantieri che le fanno pagare di meno. La recente esperienza è dura assai. Qualcuno ha accennato qui al peso non indifferente che ha dovuto addossarsi la nostra economia per le commesse fatte da certe potenze estere ai nostri cantieri. L'intervento dello Stato ha quasi raggiunto il 50 per cento. Se tali miliardi regalati a terzi noi le avessimo impiegati per far risorgere la nostra marina mercantile, avremmo reso un migliore servizio al Paese, ma è certo che questo è possibile fare in quanto s'imponga una diversa organizzazione e disciplina nei cantieri, i quali se vogliono sopravvivere debbono rinnovarsi, riorganizzarsi e le industrie parallele e connesse mettersi alla loro volta in condizione di fornire ai cantieri le materie prime al prezzo internazionale ossia di concorrenza. I cantieri, poi, onorevole Saragat, dovrebbero definitivamente specializzarsi nelle costruzioni di navi da passeggeri, che, assorbendo più lavoro che materia prima, finiscono col raggiungere presso di noi un costo inferiore a quello dei cantieri esteri. Perchè malgrado tutto, malgrado quello che si dice, e con questo non voglio per nulla giustificare ciò che ho già condannato, i salari dei nostri lavoratori sono tutt'ora inferiori a quelli praticati dai cantieri internazionali. Certo è opportuno guardare anche al costo della vita nei vari Paesi, che appare più cara che nel nostro. F'd allora perchè non approfittare di questa felice congiuntura per mettere i nostri cantieri in condizioni di resistere alla concorrenza estera? Risolvere il problema delle materie prime, dell'organizzazione tecnica, della resa del lavoro. Ecco i tre punti cruciali che decideranno della vita di questa industria. Il Paese ha dato, ma non potrà continuare a dare. È certo che le nostre maestranze, rese coscienti della situazione, sono disposte a fare

qualche sacrificio pur di assicurare la continuità del loro lavoro e pur di assicurare al Paese e a se stessi la continuità di una industria, ch'è interesse comune non fare morire.

Mi si consenta di dire qualche parola sul Navalpiccolo. È una attività quella del Navalpiccolo che assorbe non meno di 6 mila unità lavorative, con un tonnello di 96 mila tonnellate. È un'attività che ha reso grandi servizi al Paese, prima e specialmente dopo la guerra, quando mancavamo di ogni mezzo di trasporto. Si dice che in questo settore si è inflazionato, in conseguenza degli utili conseguiti nel periodo della occupazione alleata e dopo la guerra. Non è vero che ci sia stata una vera inflazione. Ci si è avvicinati alle posizioni dell'anteguerra.

Non dimentichiamo che la piccola marina motorizzata ed a vela, come quella peschereccia, creano il marinaio italiano, che ci è invidiato da tutte le marine mercantili del mondo. Non è frase fatta questa, ma grande verità e constatata meglio in questi ultimi tempi. Quando paesi, come quelli delle varie repubbliche dell'America del Sud, hanno voluto crearsi una marina mercantile propria, sono venuti in Italia, a domandarci gli equipaggi, perchè si ha fiducia dei nostri marinai, si apprezza la capacità del lavoro, la disciplina che essi sanno mantenere a bordo, il profondo senso di responsabilità che essi sanno esprimere dovunque in ogni luogo ed in ogni circostanza; si ha ammirazione della personale dignità e del controllo che i nostri marinai sanno mantenere nei confronti di altri marinai di altre marine, i quali spesse volte diffamano i loro paesi nei porti, dando spettacolo di ubriachezza, incontinenza irascibilità ed altro. (*Applausi generali*).

Ora questo Navalpiccolo oggi attraversa una crisi mortale. Debbo ricordare — mi dispiace di parlare di me — che ogni qualvolta nel periodo iniziale e più duro della ricostruzione, nel 1946, mi si domandò di fare degli allineamenti e delle non distinzioni tra il Navalgrande e il Navalpiccolo, mi vi opposi sempre. La mia tesi di allora era la seguente: procuriamo le navi, moltiplichiamole; attraverso l'acquisizione della nave, elimineremo la disoccupazione di un enorme numero di marittimi disoccupati che gravano e pesano

sul Paese, dopo potremo ragionare meglio. Sarebbe lo stesso, dicevo, che si facesse una battaglia per la migliore distribuzione del profitto, quando il pronto manca. Mi opposi sempre alle esagerate richieste sindacali che si annunciavano, perchè avrebbero distorto gli armatori da questo processo di ricostruzione della marina mercantile. Fu decisamente contrario all'allineamento salariale tra il Navalgrande e il Navalpiccolo. Onorevoli colleghi, il Navalpiccolo per sua destinazione, per sua natura, per tradizione ha trasportato merci povere, non può dare quindi le remunerazioni, nè può sopportare i pesi del grande armamento. Successivamente si vollero pareggiare le condizioni salariali delle due attività armatoriali così diverse.

Quale la conseguenza? Non si è solo determinata la crisi del naviglio piccolo che oggi è in disarmo per il 50 per cento e più, ma anche la fermata di molte piccole e diffuse attività estrattive, che, non potendo pagare noli elevati ed esagerate tariffe portuali, hanno finito col chiudere le cave, come quelle della pozzolana, che, da Napoli, veniva inviata con piccoli legni in tutto il Mezzogiorno d'Italia. Qua bisogna avere il coraggio di riaffrontare il problema del contratto sindacale e di dire alle compagnie portuali che, per quanto riguarda le piccole navi, deve essere permesso agli equipaggi, spesso composti di una famiglia, di poter con i propri mezzi caricare e scaricare le merci. È assai strano e triste dover constatare che le operazioni di carico e quelle di scarico costano spesso più dei noli e della merce insieme, costano di più delle tariffe ferroviarie.

Onorevole Ministro, la disciplina delle compagnie portuali, le tariffe delle operazioni è materia di vostra competenza. Io comprendo la delicatezza della vostra situazione, ma ho il dovere di ricordarvi che certe esagerazioni datano dall'arrivo degli alleati in Italia e che se per un retroscena poco apprezzabile fu possibile crearle, non è detto che debbano essere consolidate a danno di 6.000 famiglie di umili marinai degne di considerazione. Qui non si tratta di capitalisti: i proprietari di queste navi lavorano, è un'attività familiare che va in ogni caso aiutata e sorretta e non dev'essere permesso che il privilegio concesso ad

una categoria la distrugga, senza utile per lo stesso privilegiato.

A favore del Navalpiccolo, il Ministro della marina mercantile ha dimostrato molta buona volontà e sento di dovergliene dare atto. Si era pensato di fare trasportare alle piccole navi in esclusiva alcune materie essenziali: sale, carbone sulcis, caolino ed altro...

LANZETTA. Questo non risolve.

ALDISIO. Ma finora la burocrazia si è opposta con validi argomenti. Peraltro dice bene l'onorevole Lanzetta: ciò non risolve il problema. Dobbiamo sperare che un'intensificazione delle attività, un miglioramento della situazione generale consentano a queste navi in disarmo e a quelle che stanno per andarvi nel prossimo inverno, di tornare alle intense attività marinare del passato. Mi risulta tuttavia che il Ministro della Marina mercantile ha in animo di fare qualcosa per questo Navalpiccolo. Sarà il premio di navigazione deliberato nel 1935, sarà una qualche altra provvidenza, so che il Ministro è deciso a fare qualcosa.

Convengo che aprire una maglia di questo genere potrebbe essere estremamente pericolosa, quando dovessero muoversi i grossi armatori, perchè costoro, non calcolando la esiguità dell'onere che lo Stato sopporterebbe per sovvenire a queste modeste ma tanto utili attività, potrebbe ingiustamente chiedere di aprire maglie assai più larghe, in periodi di eventuali crisi di noli. Nello stesso momento in cui io prego il Ministro Saragat di venire incontro alla piccola marina, per quella grossa, ora per domani, dichiaro che lo Stato non deve e non può intervenire nelle faccende buone o tristi delle attività private; che se nel passato hanno guadagnato, non possono alle prime flessioni dei noli rivendicare diritti che non hanno. Si trovi il modo e la maniera come venire incontro, sia pure transitoriamente, all'immediato bisogno di questa marina di piccolo cabotaggio, vittima di una serie di misure che l'hanno prostrata e paralizzata.

Un'ultima parola dovrei dire per la marina da pesca. Qua tutti hanno parlato di marina da pesca, sì da dare l'impressione che il Ministero della marina mercantile non sia altro che il Ministero della pesca italiana. Io non ripeterò quanto hanno detto i precedenti oratori; dirò solo che quando personalmente do-

vetti combattere un'aspra battaglia — è la parola giusta — col mio collega Ministro dell'agricoltura perchè la pesca passasse al suo dicastero naturale, cioè al Ministero della Marina mercantile, pensavo che non si dovessero scindere in nessuna maniera i servizi della pesca marittima da quella interna. E di questo parere era il professore Brunelli, uno dei tecnici più illuminati.

LANZETTA. Come ittiologo.

ALDISIO. Sì, come ittiologo, ma comunque essendo stato anche per tanto tempo alla direzione della pesca non può negarsi che si è fatta anche una grande esperienza nel settore della pesca. Dicevo dunque che era di questo parere anche il professore Brunelli, il quale però desiderava chiaramente che la pesca restasse ancora al Ministero dell'agricoltura.

Quando fu deciso — mi dispiace che l'onorevole Macrelli non sia presente a questa nostra discussione — salomonicamente solo il passaggio della pesca marittima al Ministero della Marina mercantile, pensai, e penso ancora, che in un secondo tempo si sarebbe tornati all'unificazione presso il Ministero della Marina mercantile.

Spero che, in seguito alle incitazioni quasi generali espresse in questa discussione, il Ministro della Marina mercantile realizzerà questa unificazione, e che si preoccupi di creare gli organi direttivi della pesca. Sono del parere che debbasi costituire una direzione generale della pesca, o almeno un ispettorato della pesca. I pescatori, non a torto, si sono lamentati di essere stati costantemente dimenticati perchè il dicastero dell'agricoltura, con tutta l'enorme quantità di grossi problemi che ha da trattare e da risolvere, difficilmente ha potuto pensare ad un'attività di grande importanza quale essa è veramente. Perchè, onorvoli colleghi, la pesca non la si deve valutare per quel che è, ma per ciò che può essere e che dovrà essere.

C'è stato qualcuno che ha messo in dubbio il recente effettivo aumento dei battelli da pesca. L'aumento c'è stato; ma che cosa rappresenta l'attuale consistenza della marina da pesca dinnanzi al fabbisogno globale del Paese? Se consideriamo che siamo tutt'ora tributari dell'estero per pesce fresco, conservato e salato,

dobbiamo anche preoccuparci d'intensificare, allargare, la produzione ed il consumo.

Oltre tutto, la pesca dà vita ad industrie locali conserviere che danno pane a tanti lavoratori e, attraverso ad una attività commerciale non disprezzabile, allarga il campo del lavoro in un Paese in cui la disoccupazione è tanto rilevante. Ed allora bisogna che la marina da pesca sia indirizzata, incoraggiata da un organo centrale del Ministero. Aggiungo una parola ancora a quello che hanno detto precedenti oratori. Questa branca dell'attività marinara deve essere non ignorata ma aiutata; tutte le distruzioni che essa ha sofferto non sono state compensate, ancora non c'è stato un intervento che possa dimostrare interessamento e comprensione. Non solo, ma nel progetto annunciato non c'è nessun accenno chiaro e specifico per aiuti alla marina da pesca. Dobbiamo sì preoccuparci dello sviluppo della marina da carico e da linea che ci metterà specie quest'ultima in condizioni di risolvere, sia pure in parte, il problema dell'emigrazione, ma non possiamo, lo ripeto, disinteressarci della marina da pesca, che sviluppandosi finisce col dare anche una mano alla risoluzione di quel grosso e grave problema della deficienza zootecnica del nostro Paese. Perchè deficitari come siamo di carne, dobbiamo soprattutto e prevalentemente nel settore peschereccio cercare di colmare questa lacuna. (*Approvazioni*). Speriamo che il Ministro dell'agricoltura compia il miracolo di colmarla questa deficienza nello stesso settore zootecnico; ma se vogliamo migliorare il tenore alimentare del nostro popolo occorre anche e molto puntare sul settore peschereccio. L'onorevole Lanzetta ha detto che il mare è infinito. Relativamente, caro Lanzetta. Le difficoltà della vita in esso sono tante e gli uomini debbono cercare con tenacia e con pazienza di superarle. Anche questo settore è il semenzaio degli arditi marinai, che dà gli elementi migliori alla marina mercantile. Ed infine la pesca marittima non va guardata sotto il punto di vista della sola barca; vi sono le reti, gli strumenti di lavoro, vi è la casa. Le cooperative di pescatori non vanno organizzate sol perchè esse consentano di attingere più facilmente agli assegni familiari. La cooperativa va pensata come strumen-

to di elevazione sociale del pescatore che deve poter far suo lo strumento del suo lavoro, la barca, le reti e quanto altro gli occorre. Bisogna risolverlo possibilmente presto questo problema per eliminare, oltre il resto, il tradizionale sfruttamento del pescatore consumato in tutte le spiagge e nei mercati, dove esso è solo e non organizzato. Vi sono in Italia tenaci organizzazioni di sfruttamento camorristico che non è stato mai possibile spezzare. Impongono prezzi bassissimi al pesce e lo rivendono al consumatore a prezzi proibitivi tiranneggiando e il pescatore e il consumatore. Occorre incoraggiare la cooperazione peschereccia che, oltre al resto, sappia e possa avvicinare il produttore al consumatore e riscattare dallo sfruttamento l'uno e l'altro.

Onorevole Ministro, io ho molta fiducia nella attività sua e spero che i vari problemi ai quali ho accennato, improvvisando, saranno presi in considerazione e risolti con quella saggezza e capacità che tutti qua le riconosciamo. (*Vivi applausi*).

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

CARBONI. Se l'onorevole Aldisio ha parlato rapidamente, io sarò telegrafico. Da molte parti, nell'altro ramo del Parlamento, sono arrivate al Ministero vive sollecitazioni perchè il codice della navigazione abbia rapidamente il suo regolamento. Ciò è giustissimo. Ora io però gradirei che, prima che una Commissione pensasse alla redazione del regolamento (e ne ho fatto domanda esplicita al Ministro guardasigilli) venisse nominata, anche per il Codice della navigazione, una Commissione che, secondo le belle ed esatte parole del nostro eminente collega Azara, abbia per compito di sceverare il grano dal loglio anche in questo campo, e di vedere se quel nazionalismo giuridico, che si sostiene nella relazione, sia stato uno dei principi fondamentali del Codice, se le concezioni politiche che si dichiara abbiano segnato le direttive della codificazione, siano diventate effettivamente norma di legge. Quando noi avremo riportato il Codice della navigazione al suo vero significato, noi, penso, avremo fatto un primo, notevole passo verso una regolamentazione organica di tutta questa materia.

Libertà del lavoro, è stato detto; ed è stato domandato da un nostro collega che sia rafforzata quella organizzazione del lavoro che fa capo alle maestranze e alle compagnie portuali. Ora io devo qui dichiarare molto sinceramente il mio profondo dissenso, perchè l'organizzazione delle maestranze portuali in Italia, che è stata creata, come tutti sappiamo, dalle leggi del 1929, si basa su due presupposti: il raggruppamento dei lavoratori portuali in determinate compagnie e il monopolio del lavoro portuale assicurato a queste compagnie.

Ora mi permetto di fare presente che l'articolo 4 della Costituzione riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro, e assicura ad essi — con disposizioni numerose e precise — la libertà del lavoro. Qui si potrebbe fare un lungo discorso sulla natura e il fondamento di questi diritti, senonchè uno dei fautori del diritto al lavoro è proprio Louis Blanc, scrittore vivo, interessante, acuto, che è uno dei maestri dell'onorevole Saragat e del suo Sottosegretario, e i cui insegnamenti noi abbiamo in parte accettato nella Costituzione. Non spendo quindi parole per esporre il modo e le forme che l'organizzazione del lavoro portuale dovrebbe seguire per realizzare le norme della Costituzione; ne enuncio solo i principi: noi dobbiamo assicurare un salario redditizio alla dura fatica dei nostri lavoratori portuali, ma dobbiamo anche assicurare a tutti i lavoratori portuali la possibilità di partecipare a questo lavoro e non frapporre ad essi ostacoli e creare loro barriere difficili a superarsi. Ora a me pare che l'attuale organizzazione sia troppo rigida e costituisca un limite acchè tutti i lavoratori partecipino al lavoro portuale.

Ancora più contrario sono ad estendere questo monopolio fino ad abbracciare le attività delle imprese di imbarco e sbarco; non mi pare che sia utile, nè che risponda al principio di libertà stabilito dall'articolo 41 della Costituzione, nè ai principi che ieri il Ministro dell'industria e commercio ha qui ricordato. Penso che andare in questo campo verso la libertà significhi fare del bene a tutti, ai lavoratori ed anche ai consumatori.

Passo a parlare delle comunicazioni con la Sardegna; anch'io qui, naturalmente suono la

mia campana e l'onorevole Saragat, che è per metà sardo, mi capirà.

Ci sono due problemi: il primo è quello delle navi da costruire, ma su questo, rispondendo alla Camera dei deputati all'onorevole Guadalupi, il Ministro Saragat ha detto che il suo ordine del giorno era pleonastico perchè il Ministero ci ha già pensato. Quindi noi attendiamo di vedere presto queste nuove navi, che ci auguriamo veloci e sicure.

Però c'è un altro problema che è attuale: permetteteci di viaggiar meglio quando si va in Sardegna!

Io so che l'onorevole Saragat e il suo onorevole Sottosegretario conoscono i nostri problemi; e fu proprio l'onorevole Salerno ad inaugurare il primo viaggio della nave « Città di Trapani » — da me insistentemente richiesta per i collegamenti con la Sardegna — che è una delle nostre più belle navi e gliene siamo grati. Però, noi vediamo anche oggi la gente che, per andare e venire dalla Sardegna, deve passare in mare una notte in un modo veramente indegno. Io quindi vi pregherei che vediate se vi è possibile di disporre di qualcuna di quelle navi che fanno oggi altre rotte.

I nostri amici siciliani si inalberano quando parliamo così; ma se essi avessero visto come intere famiglie, donne, bambini passano una intera notte in mare (che è un mare spesso tempestoso, perchè le Bocche di Bonifacio non rispettano nessuno), anche loro direbbero che è necessario ed è giusto venire incontro a questo bisogno. Fate che non si veda ad Olbia della gente che non si può imbarcare; e che non si abbia più quella sensazione penosa dell'emigrante di altri tempi, e di cui si parlava nei nostri libri di gioventù!

Debbo dichiararmi non d'accordo con quanto il relatore Cappa scrive a proposito della navigazione aerea, quand'egli dice che l'aviazione civile italiana non ha saputo, in questo difficile dopo guerra, trovare lo slancio e l'attuazione ricostruttiva della Marina mercantile e che la rete dei trasporti aerei italiani non può definirsi neanche mediocrementemente soddisfacente. Non sono d'accordo con lui e la mia affermazione è confortata dall'esperienza viva che ho acquistato e nell'una e nell'altra attività, partecipando anzitutto allo costituzione di una

società sarda di navigazione: la *Sardamare*, piccola società ma di larghissime vedute, sorta con una sottoscrizione popolare e diretta a favorire i commerci nella nostra Isola, una società che si avvia lentamente ma con sicurezza verso il suo sviluppo. Non possiamo certo noi vantare nè le glorie del leone di San Marco, nè le conquiste della Croce di Genova; siamo una piccola isola, in un piccolo mare, e non siamo dei navigatori.

Ricordando però che abbiamo dato dei nomi illustri alla storia del diritto della navigazione, abbiamo pensato che la nostra prima nave si dovesse chiamare « Domenico Alberto Azuni ». E il suo nome sarà di buon auspicio alla nostra impresa.

Un'altra esperienza ho vissuta nella costituzione della prima società sarda di navigazione aerea « *Airone* ». Le difficoltà che ha incontrato questa società sono più gravi di quelle incontrate dalla società di navigazione marittima e solo lo slancio fervido dei suoi componenti ha potuto superarle. Non abbiamo voluto volare con i « Dakota »; volevamo apparecchi italiani. Abbiamo acquistato infatti i G. L. 12; ma i motori non andavano bene e li abbiamo cambiati. Oggi però finalmente abbiamo dei bellissimi apparecchi che valicano magnificamente le Alpi e raggiungono agevolmente, Roma, Milano e Genova e l'« *Airone* » vola sicuro verso più ampie conquiste. D'altra parte l'aviazione civile italiana ha raggiunto in poco tempo un meraviglioso sviluppo, gestisce oggi sei linee di navigazione aerea per oltre 50.000 chilometri lineari, con due milioni e mezzo e più chilometri volati in diecimila ore di volo. I nostri servizi ormai ci collegano comodamente anche all'Africa e l'aviazione italiana si è assicurata un avvenire nei cieli di tutto il mondo.

Amico Cappa, dunque non andiamo d'accordo su quanto hai detto. Possiamo andar d'accordo sull'organizzazione autonoma. Sono stato io, infatti, che ho detto che bisogna dare all'aviazione una sua organizzazione. Essa non può restare affidata a un dicastero militare. Essa sta attraversando la stessa tragedia che ha già attraversato la marina mercantile. Dobbiamo pertanto arrivare a costituire effettivamente un Commissariato au-

tonomo in modo che le due attività, che sono in tante parti simili e in altre diverse, possano liberamente progredire.

Io ho piena fiducia del Ministro, che pur conosco poco ma che so attivo e preparato, e nel Sottosegretario, che conosco meglio e che stimo assai; e spero vivamente nell'avvenire della nostra Marina, alla quale tutti siamo affezionati, anche noi isolani, pur non essendo un popolo di marinai, in quanto la gente del mare dà a noi grandi insegnamenti: quelli del dovere e della fede in Dio. I marinai sono infatti le persone che sentono più vivo il dovere, e più profonda nutrono la fede. Essendo a contatto — e spesso in lotta — con la natura, essi sono portati ad innalzare continuamente il loro pensiero fino alle soglie del trono di Dio! (*Applausi; congratulazioni*).

CAPPA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPA, *relatore*. Il collega Conti ha fatto oggi una osservazione che non è basata su nessun articolo del regolamento. Osservo che l'articolo 70, comma 2°, del regolamento dice: « Dopo chiusa la discussione spetta di diritto la parola ad un senatore per ogni gruppo parlamentare, al Ministro, al senatore proponente ed al relatore ». Quindi rivendico la mia piena e completa libertà di parlare.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. C'è un senso di opportunità e di non opportunità. Se uno si attiene al primo, comprende le ragioni per cui deve limitarsi nella discussione.

PRESIDENTE. Lei, onorevole Cappa, ha diritto di parlare; resta però stabilito che parlerà questa sera, e l'onorevole Ministro parlerà domani mattina.

Avverto che sono stati presentati i seguenti altri ordini del giorno, che i rispettivi presentatori hanno già svolto in sede di discussione generale:

« Il Senato la voti perchè il Governo provveda.

1° al riconoscimento giuridico del Consorzio portuale di Imperia;

2° all'esecuzione del progetto preparato dal Genio civile per l'attrezzatura turistica del porto di Sanremo.

ANFOSSI.

Il Senato della Repubblica, esaminato il disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile;

sottolinea il suo particolare interesse ai problemi della marina peschereccia, specie di piccolo e medio tonnello, gravemente colpita dalla guerra ed in difficoltà di ripresa delle sue attività tradizionali nelle zone più colpite dalla guerra;

ritiene che il Ministero della marina mercantile debba affrontare i problemi di questo settore colla decisa volontà di risolverli proponendo quanto opportuno per la modifica di leggi che non fossero appropriate e per realizzare una funzionalità meno gravosa di questa industria che va considerata di natura artigiana,

particolarmente confida che sia per la parte fiscale, sia per gli approvvigionamenti dei materiali occorrenti il Ministero si farà iniziatore delle soluzioni più opportune;

auspica infine che nella attribuzione dei piani di finanziamento per la costruzione di 280.000 tonnellate di naviglio mercantile una quota sia destinata al naviglio peschereccio, specie di medio e piccolo tonnello come già precisato, e che tale pianificazione di settore debba investire almeno 25.000 tonnellate da attribuire ai sinistrati di guerra.

TARTUFOLI.

Il Senato, ritenendo che agricoltura, marina mercantile, artigianato, industrie trasformatrici di prodotti agricoli, industrie di qualità sono i settori della vita economica nazionale nei quali il lavoro italiano deve avere sviluppo e incremento fino al conseguimento dei più alto grado di progresso tecnico e di utilità generale;

afferma la necessità di un decisivo indirizzo della politica marinara che deve anzitutto promuovere attraverso la scuola, con pratico impulso ad iniziative culturali, la formazione di una forte diffusa coscienza marinara per la quale gli italiani, e segnatamente i giovani, ascoltino l'invito alla vita marinara;

afferma la necessità della soluzione del problema delle costruzioni navali per le quali il Governo dovrà attivare o rendere efficienti organismi e servizi e specialmente l'ufficio tecnico del Ministero competente, ma sempre escludendo ogni tendenza o indirizzo megalomane;

afferma la necessità delle riparazioni e ricostruzioni dei porti, specialmente dei piccoli porti nei quali l'industria della pesca deve avere incremento e sviluppo anche in conseguenza dell'organizzazione cooperativista dei pescatori;

raccomanda la soluzione dei problemi che interessano i lavoratori del mare e che sono all'esame del Governo.

RAJA, MACRELLI, CONTI, SPALLICCI,
RICCI FEDERICO.

Il Senato, ritenuto che l'istruzione professionale marittima è condizione imprescindibile di una consapevole vita marinara del Paese, invita il Governo perchè potenzi al massimo lo sviluppo, in numero ed in mezzi, della scuola professionale marittima.

LANZETTA.

Il Senato, ritenuto che è generalmente sentito, con carattere di urgenza, il problema della unificazione dei servizi centrali della pesca presso un unico dicastero;

invita il Governo a procedere al più presto a tale unificazione presso il Ministero della Marina mercantile, sia pure in linea provvisoria, presentando il settore della pesca oggi più che mai connessioni evidenti e molteplici con altri servizi specificamente di competenza di questo dicastero.

LANZETTA.

Il Senato, ritenuto che il problema di una Marina mercantile adeguatamente potenziata non possa affrontarsi con mezzi ordinari di bilancio;

invita il Governo a far ricorso pure a mezzi straordinari — come prestiti nazionali

ANNO 1948 - CLIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 OTTOBRE 1948

o altre operazioni finanziarie a largo raggio — che valgano a risolvere il problema in oggetto non soltanto sul piano economico, ma anche su quello economico-sociale, necessitato dal bisogno di espansione sul mare del lavoro italiano tanto più in presenza della Costituzione della Repubblica, fondata sul lavoro.

LANZETTA.

Il Senato, ritenuto che il problema della pesca potrà risolversi convenientemente soltanto attraverso un potenziamento del lavoro associato;

invita il Governo ad agevolare con ogni mezzo, in ogni contingenza ed in ogni senso la cooperazione dei lavoratori della piccola e media pesca.

LANZETTA.

Oggi seduta pubblica alle ore 16,30 con l'ordine del giorno già pubblicato.

La seduta è tolta (ore 14,10).

Dott CARLO DE ALBERTI
Direttore dell' Ufficio dei Resoconti