CCLXXVI. SEDUTA

MERCOLEDÌ 5 OTTOBRE 1949

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 10617

Disegni di legge:

(Deferimento a Commissione permanente) . 10617

(Presentazione) 10639

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 » (633) (Discussione):

MACRELLI 10618

CASARDI 10621

TARTUFOLI 10627

RUGGERI 10631

VOCCOLI 10635

ROMANO Antonio 10640

TOMMASINI 10643

RAVAGNAN 10646

MERLIN Angelina 10650

Interpellanze e interrogazioni (Per lo svolgimento):

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici* . . . 10639

Interrogazioni (Annunzio) 10654

Registrazioni con riserva 10618

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Bastianetto per giorni 4, Buizza per giorni 2 e Mastino per giorni 7. Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame e all'approvazione:

della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti) il disegno di legge d'iniziativa del deputato Tesauro: « Proroga delle disposizioni delle leggi 28 marzo 1948, n. 131, e 7 aprile 1949, n. 222, sull'abilitazione provvisoria all'esercizio professionale e sui contributi degli studenti universitari » (638);

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile) il disegno di legge: « Norme integrative al decreto legislativo 6 dicembre 1947, n. 1501, recante nuove disposizioni per la revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere pubbliche » (630).

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

Elenco di registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è pervenuto dalla Corte dei conti l'elenco delle registrazioni con riserva effettuate nella prima quindicina del mese di settembre. Detto elenco sarà trasmesso alle Commissioni competenti.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 » (633) *(Approvato dalla Camera dei deputati).*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

CERMENATI, *segretario*, legge lo stampato n. 633.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Primo oratore iscritto è il senatore Macrelli. Ha facoltà di parlare.

MACRELLI. Onorevoli colleghi e onorevole Ministro, parlando alcuni giorni fa sul bilancio del Ministero del lavoro, ebbi ad annunciare questo mio intervento in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile. Allora parlavo di un problema che interessa la vita del nostro Paese: l'emigrazione, soprattutto transoceanica; oggi affronto lo stesso tema, lo stesso problema che merita tutta l'attenzione dell'Assemblea. del potere legislativo ed anche, particolarmente, del potere esecutivo.

Nella nuova situazione politica ed economica nella quale si è venuto a trovare il nostro Paese in questo dopo guerra, una delle più importanti attività che la Marina mercantile dovrebbe essere chiamata a svolgere è il trasporto dei nostri emigranti nelle terre d'oltremare. Non possiamo certo dimenticare che la guera è passata con le sue distruzioni anche in questo settore dei trasporti.

L'armamento, e particolarmente quello libero, ha cercato di soddisfare le forti richieste di naviglio per l'emigrazione, specialmente verso le due Americhe e verso l'Australia, con trasformazioni e adattamenti a trasporto passeggeri di naviglio originariamente da carico o misto.

Sono state così messe in linea delle unità per le quali si poteva, *a priori*, fare qualche riserva circa l'efficienza e l'effettiva rispondenza ai requisiti necessari per assolvere, sia pure transitoriamente, i nuovi servizi ai quali venivano destinate.

È ovvio, infatti, che altro è una nave da passeggeri progettata e costruita come tale ed altro è un adattamento di una nave costruita per diversi scopi.

Purtroppo, queste ipotetiche riserve che fin dall'origine si sarebbero potute formulare, hanno trovato rispondenza per alcune di queste navi, la cui entrata in servizio ha sollevato aspre critiche da parte della stampa estera, che hanno avuto vasta risonanza e sono state variamente riprese e commentate dalla stampa nazionale.

Ho qui un libro pubblicato recentemente, e che penso sia già a conoscenza del Ministro della Marina mercantile perchè è di un suo dipendente, dell'Ispettore generale, dottor Giuseppe Mosti, intitolato *Le "Conférences" e la Marina mercantile italiana*, in cui, a proposito di questa trasformazione delle navi da carico o delle navi miste, ha scritto queste precise parole: « Le iniziative di costoro (ossia di coloro che pensano e provvedono alla trasformazione) presentano tante di quelle incognite che è da augurarsi spesso che tali iniziative non sorgano. Cosa avviene infatti nella maggior parte dei casi? Istituita una linea, sia pure senza regolarità di orari, di itinerari, con materiale di scarto, con insufficienza di alloggi e di sistemazioni igieniche e sanitarie, tuttavia, i primi esperimenti, dato l'enorme afflusso di passeggeri (emigranti, ebrei, ecc., disposti a qualsiasi sacrificio pur di raggiungere i Paesi di oltremare) riescono benissimo, non importa se le condizioni in cui si svolge il traffico sono pessime. Si tratta infatti spesso di navi che si potrebbero definire navi negriere in cui i passeggeri si affollano

in locali angusti, antigienici, surriscaldati da temperatura torrida » e così incomincia a diffondersi negli ambienti marittimi una fama tutt'altro che lusinghiera sul conto della nave e dei comandi.

Il comandante Mazzella nel « Corriere Marittimo », del 16 dicembre 1948 scriveva su per giù le stesse parole o almeno esprimeva gli stessi concetti. Dopo aver fatto gli elogi di taluni armatori dichiarava: « Non altrettanto si può dire di armatori che hanno convertito « Liberty » e qualche altra nave di tipo leggermente superiore a trasporto passeggeri. Con una incoscienza deplorevole si è giunti ad autorizzare il trasporto di oltre 500 emigranti su queste navi considerate pericolose anche per il trasporto di merci, poichè hanno realmente organi vitali quali il timone e l'asse porta-elica pericolosamente vulnerabili. La responsabilità che si sono assunti il Ministero e il Registro navale italiano è veramente enorme; ma anche a voler prescindere dai rischi cui i passeggeri sono esposti, anche per la deficienza dei mezzi di salvataggio costituiti da mezzi di emergenza, il disagio cui essi vanno incontro non è facilmente eliminabile e costituisce da solo un elemento di grave condanna ».

Ora io non intendo insistere su queste critiche di ordine tecnico poichè non ne ho la competenza. Però rilevo un fatto che ebbi già occasione di denunciare quando affrontai il problema discutendo il bilancio del lavoro.

Quando una nave italiana e precisamente la « Luciano Manara » motonave sulla linea dell'Australia, è arrivata in quella terra lontana, un giornale di Melbourne, l'« Argus », ha scritto un articolo di fondo il cui titolo costituisce già un atto di accusa nei nostri confronti, o meglio nei confronti di coloro che sono i responsabili. Il titolo era precisamente questo: « Lerciume navigante » e la critica, riprodotta da altri giornali, è arrivata fino a noi e merita tutta la nostra e tutta la vostra attenzione perchè si provveda a quei controlli necessari, affinchè gli armatori presentino delle navi adatte per i nostri emigranti, per i nostri lavoratori che vanno all'estero.

Dicevo, l'altra volta, che è necessario non soltanto aiutare, proteggere, assistere i nostri emigranti finchè sono entro i limiti della Patria, ma soprattutto oltre i confini; bisogna accompagnarli lungo il viaggio fino all'arrivo, all'approdo, nel luogo in cui vanno a portare il loro sudore e la loro fatica. A questo proposito, onorevole Ministro, noi sappiamo che in ogni nave che trasporta degli emigranti esiste, o dovrebbe esistere, un controllo governativo.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Esiste, esiste.

MACRELLI. Ripeto, dovrebbe esistere, onorevole Sottosegretario, per la semplice ragione che nelle navi ci sono, sì, i Commissari di bordo, ma fanno tutti il loro dovere? Ecco il richiamo. Non solo, ma molti di questi Commissari di bordo — e bisogna elogiarli — faticosamente, nelle condizioni in cui si trovano le navi, nelle condizioni in cui sono messe dagli armatori sono esposti anche a delle conseguenze per la loro condotta, per la loro attività. Risulta — e lo farò noto all'onorevole Ministro — che qualche Commissario di bordo se non è stato punito ha avuto però qualche rimprovero perchè ha presentato dei rapporti contro gli armatori e contro il modo come venivano trattati i nostri emigranti a bordo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile* Citi un fatto.

MACRELLI. Lo citerò immediatamente, onorevole Ministro. Sulla nave « Lenza » della Società « Italia », il Commissario di bordo che ha fatto segnalazioni circa il trattamento dei nostri emigranti, si dice sia stato punito o almeno richiamato.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile.* « Si dice »! Ma dica, dica!

MACRELLI. Io espongo, controllate voi.

Ad ogni modo, onorevole Ministro, io richiamo la vostra attenzione, ed in questo momento mi rivolgo non solo all'uomo politico, al dirigente di un Ministero importante, vitale, quale è quello della marina mercantile, ma mi rivolgo all'uomo di cuore che è vissuto e vive in mezzo alle organizzazioni operaie e conosce di che sangue e di che lacrime grondi la vita dei nostri lavoratori che sono costretti ad abbandonare la Patria per andare in terre lontane a cercare un tozzo di pane.

Ora io non intendevo fare delle critiche, nè, soprattutto, intendevo personalizzarle.

Se ho fatto qualche nome è perchè mi è venuta una richiesta da quel banco. *(Indica il banco del Governo).* Non chiedo ostracismi, punizioni, non voglio niente, nè archi di trionfo, nè Rupe Tarpea, ma voglio qualcosa che valga soprattutto a tutelare la dignità e la vita dei nostri operai. Era il rilievo che volevo fare e ho creduto opportuno di farlo, era doveroso da parte mia, come credo sia doveroso da parte di tutti coloro a cui sta a cuore la sorte dei nostri lavoratori che emigrano.

Di questo problema di cui ho parlato non si è fatto cenno nella relazione, profonda e precisa, che ha fatto l'amico e collega onorevole Raja.

Però di un altro problema invece il relatore si è giustamente occupato e preoccupato, il problema che riguarda, non solo la sua bella Sicilia, ma tutta l'Italia. Paese contornato, come voi sapete, da migliaia e migliaia di chilometri di spiaggia, per il quale il problema della pesca e il problema dei porti hanno una importanza rilevante nella sua vita economica.

Controllo le cifre del bilancio, a proposito della voce pesca, e debbo dire (onorevole Ministro, la colpa non è vostra) che le cifre costituiscono una miseria; avreste bisogno di più ampio respiro e di più ampio spazio per agire nell'interesse, non dei pescatori solo, ma del Paese.

« Il problema della pesca — si dice in questa relazione — è prospettato nella parte ordinaria del bilancio proposto in una spesa di lire 5 milioni con un incremento sulla spesa preventivata nello stato di previsione del 1948-1949 di lire 2 milioni; al numero 52 in una spesa di lire 10 milioni per promuovere e sussidiare l'incremento e la migliore organizzazione delle pesca marittima e delle industrie accessorie ».

Ma io vi dicevo prima che il problema della pesca è legato all'altro problema, al problema dei porti. Qui sorge il solito conflitto di competenze: questa è una dolorosa situazione in cui ci troviamo tutte le volte che dobbiamo discutere i nostri bilanci; con le interferenze dei vari Ministeri è facile scaricarsi di responsabilità addossandole ad altri. Così nella materia che dovrebbe essere di assoluta competenza del Ministero del lavoro interferiscono altri Ministeri; per esempio per il problema della emigrazione l'onorevole Fanfani si è trincerato dietro a quella che è la sua azione, che rimane ristretta nei limiti del nostro Paese; oltre i confini non è più il Ministero del lavoro ma il Ministero degli esteri che deve provvedere. Ed allora chi deve rispondere quando noi facciamo le critiche, a chi ci dobbiamo rivolgere quando dobbiamo chiedere spiegazioni? Se parliamo al Ministro del lavoro, ci rimanda al Ministro degli esteri; se parliamo al Ministro degli esteri, ci rimanda al Ministro del lavoro. Ora, a proposito della pesca, quale è la competenza del Ministero della marina mercantile? Io dovrei recitare un po' il *mea culpa* poichè ho presieduto una certa Commissione, nel 1946, che organizzò appunto legislativamente il Ministero della marina mercantile e mi ricordo le lunghe, eterne discussioni che si fecero per la pesca: pesca interna e pesca marina. La pesca interna restò di competenza del Ministero dell'agricoltura perchè c'era un tenace sostenitore della competenza di quel Ministero, un professore conosciuto in Italia e all'estero, il quale riuscì a vincere tutte le nostre riluttanze e tutte le nostre opposizioni. La pesca marina, chiamiamola così, rimase invece di competenza del Ministero della marina mercantile

Affrontammo anche il problema dei porti, che, vi dicevo, è legato strettamente al problema della pesca. Di chi la competenza? Nuovi interrogativi, nuove richieste, nuovi tormentosi problemi che agitavano i competenti. La conclusione è stata questa: che, anche per il problema dei porti, la competenza è divisa. C'entra perfino il Ministero della difesa, se non erro, soprattutto per le capitanerie di porto Ma il problema sul quale io richiamo l'attenzione del Ministro e dell'Assemblea è soprattutto quello relativo ai porti di rifugio. Guardate il bilancio dei Lavori pubblici. Noi dovremo a questo proposito parlare ancora una volta, e potrà sembrare, da parte nostra, petulanza e presunzione il dover quasi discutere *de omnibus rebus et de quibusdam aliis*, ma è necessario. Voi vedete come questi problemi interferiscano l'uno nell'altro, si completino a vicenda, e allora un senatore che vuol fare

il suo dovere è obbligato a prendere la parola sui diversi bilanci: Ministero della marina mercantile oggi, Ministero dei lavori pubblici domani. Orbene, vi dicevo, guardate le cifre che sono segnate nel bilancio dei Lavori pubblici che è stato approvato recentemente dalla Camera dei deputati. « Opere marittime, escavazioni di porti e spiaggie, esercizio precedente 600 milioni; variazione in più per questo bilancio 300 milioni, e quindi complessivamente, 900 milioni ». Potrebbe sembrare una somma forte; ma che cosa rappresentano 900 milioni per le migliaia di chilometri di spiaggia italiana? E non basta! Io mi preoccupo, ed è umano che sia così, anche se trascuro per un momento problemi di indole generale, e mi fermo un po' ad esaminare la regione in cui vivo e svolgo la mia attività e trovo: « Provveditorato regionale alle opere pubbliche di Bologna: manutenzione e riparazione delle opere idrauliche lire 50 milioni; manutenzione e riparazione delle opere edilizie 20 milioni ». Il che significa che per una spiaggia come la nostra che va dalle Bocche del Po fino a Cattolica dove dovrebbero essere dei porti importanti come Ravenna, Cervia, Cesenatico, Rimini e Cattolica sono segnati appena 70 milioni. Il caro amico Salerno, Sottosegretario della marina mercantile, dopo varie visite alle spiagge adriatiche, è venuto recentemente a Cesenatico ed ha potuto constatare come quel porto necessiti di lavori urgenti. Il porto di Ravenna, l'antico porto di Classe (basta pensare ad esso per avere la visione della potenza della flotta romana) oggi è interrato quasi completamente. Si sta premendo per cercare di muovere quelle che sono le leve dei comandi specialmente finanziari, ma finora siamo riusciti ad avere appena una misera draga che fa la spola da Ravenna a Rimini, concludendo ben poco.

Ed allora è bene che si esamini questo problema. D'accordo che voi non potete fare molto e che a vostra disposizione sono dei mezzi limitati, ma voi avete la possibilità di premere su altri Dicasteri e in altre sfere, dove purtroppo è segnato tabù per noi, perchè si faccia qualcosa e si provveda in qualche maniera

Prendo un opuscolo modesto che è stato sottoposto anche alla attenzione dell'onorevole Sottosegretario Salerno, che si riferisce alle attività di un porto piccolo ma dove affluivano una volta centinaia di barche a vela che oggi sono munite anche di motore: Cesenatico.

Volete sapere quale è stata la produzione del pesce di questo modestissimo porto? È stata nel 1946 di un valore di 86 milioni; nel 1947 di 262 milioni; nel corrente anno dal gennaio ad ottobre si è raggiunta la cifra di 273.851 mila lire. Ma sapete quale vita devono fare questi disgraziati pescatori? Quando parlo di Cesenatico mi riferisco non solo a Ravenna, a Cattolica, a Cervia, a Rimini, ma anche a tutti i porti d'Italia. Sapete quale vita fanno questi disgraziati pescatori? Vanno in alto mare, restano assenti e lontani dalle loro famiglie per giorni, per notti e per settimane; poi ritornano con il loro carico, ma non riescono quasi mai ad entrare nel porto e anche se il porto di Cesenatico è stato tracciato dalla grande mente di quel genio universale che fu Leonardo da Vinci le barche non entrano, non entrano assolutamente. E allora, porti di fortuna, rifugi di fortuna, pericolo per loro, angoscia per le famiglie. Ora, io desidero che questo problema, che è un problema di interesse nazionale non soltanto dal punto di vista finanziario, abbia tutta l'attenzione del Governo e delle autorità competenti. Noi siamo qui a fare il nostro dovere nel domandare provvedimenti che sono legittimi e giusti, soprattutto perchè sono umani. Fate ora voi il vostro. *(Applausi e congratulazioni)*

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

CASARDI. Onorevoli colleghi, è stato già detto dall'onorevole Macrelli circa la modestia delle cifre, partitamente e in complesso, dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile. In complesso sono 4 miliardi e 71 milioni. Se si levano i 2 miliardi e 825 milioni assegnati alle linee sovvenzionate di preminente interesse nazionale, e i 60 milioni che vengono versati alla Cassa nazionale della gente di mare per il trattamento economico e previdenziale e per gli equipaggi catturati dal nemico o rifugiati in porti esteri, restano 1 miliardo e 186 milioni. Quindi abbiamo un bilancio per uso domestico. È una cifra modesta se si pensa a tutto il complesso dei lavori, dei compiti, delle responsabilità che sono assegnati al Ministero della marina mer-

cantile riguardanti i porti, l'organizzazione centrale e le varie attività di mare.

Esaminiamo i compiti del Ministero. Per quanto riguarda l'attrezzatura dei porti, ha detto l'oratore che mi ha preceduto, che il compito è del Ministero dei lavori pubblici. Dobbiamo dire qualcosa anche in questa sede ed io non mi dilungherò perchè ne ha già parlato l'oratore che mi ha preceduto.

In occasione della prossima discussione dello stato di previsione delle spese del Ministero dei lavori pubblici mi riservo di presentare un ordine del giorno proprio sull'argomento che ha toccato l'onorevole Macrelli.

Attrezzature dei porti ed escavazioni. È pur sempre questo un argomento nel quale si è fatto molto. Lo scorso ottobre, nel mio modesto intervento nella discussione di questo bilancio, espressi la mia soddisfazione per ciò che era stato fatto in materia di riparazioni dopo le grandi distruzioni di guerra, ed anche in materia di escavazioni rispetto alle distruzioni del periodo di guerra, che erano tante! Ma la cifra assegnata nel bilancio ordinario è veramente esigua, dovendosi con essa far fronte al mantenimento dei fondali del mare che vanno continuamente dragati, in modo da limitare l'insabbiamento, o infangamento, che purtroppo sono inevitabili nei porti delle nostre coste per le masse di materiale che sono portate al mare dalle acque dei fiumi. Non vi parlo della Laguna veneta, non vi parlo di alcuni porti delle Puglie; sono cose che tutti sappiamo. La cifra stanziata è perciò scarsa.

In questo mio intervento mi propongo ora di parlare brevemente della organizzazione centrale, tratterò poi di quella periferica, cioè dei porti, dirò due parole sulla pesca ed infine sulla flotta mercantile.

Organizzazione centrale. L'anno scorso l'onorevole Ministro ci ha manifestato, ed ha ripetuto poi più tardi, il proposito di riorganizzare il dicastero della Marina mercantile. Sono in atto degli studi e certamente arriveranno a buon fine. Noi ci auguriamo che venga questa riorganizzazione, ma anche speriamo che non vorrà anche questo Ministero ammalarsi di quella malattia di elefantiasi di cui è affetta purtroppo la nostra burocrazia. Io ricordo che dopo la prima guerra mondiale, nel 1920, dal tonnellaggio complessivo di un milione e 370 mila tonnellate di naviglio mercantile al quale eravamo scesi (dalle 1.668.000 tonnellate del 1914) per le distruzioni avute durante il conflitto, risalimmo a tonnellate 2.242.000, che poi entro il 1922 divennero 2.866.000, e cioè assai più di quanto la nostra flotta mercantile ne possegga ora.

Con una flotta maggiore di quella di adesso, la marina mercantile era dunque allora retta da una direzione generale del Ministero della marina da guerra e passò poi, sempre come direzione generale, al Ministero delle comunicazioni. Oggi i compiti si sono aumentati e si è creato un nuovo Ministero. Attualmente sono nate nuove esigenze e quindi è giusto che esista un Ministero e che esso sia organizzato in modo da rispondere allo scopo.

E visto che sono allo studio provvedimenti in proposito, ritengo doveroso far cenno ad un argomento su cui ci intrattenne l'onorevole Ministro a suo tempo; quello del lato tecnico. Nel suo interessante discorso del 29 ottobre scorso anno, l'onorevole Ministro ci parlò dell'ufficio tecnico e ci disse: «Esiste l'ufficio tecnico della marina mercantile, ma si pone il problema di una sua migliore organizzazione, chiamando a dirigerlo una persona di valore». (La persona che è stata chiamata a dirigere l'ufficio, onorevole Ministro, è senza dubbio di indiscutibile valore, come del resto lo sono i suoi collaboratori). La stessa assicurazione venne data dal Ministro allorquando, nel febbraio di questo anno, si discusse la legge n. 75, per l'incremento delle costruzioni navali. Ma non esiste nessun provvedimento legislativo in questa materia. Il problema si dibatte da qualche anno e deve arrivare alla conclusione. Non esiste, nello stato di previsione che stiamo discutendo, alcun capitolo che contempli le spese per il funzionamento dell'ufficio tecnico. Bisogna pensare che l'ufficio tecnico non avrà soltanto la vigilanza dei cantieri e delle costruzioni navali; i suoi rappresentanti dovranno pure viaggiare per controlli, e per partecipare a Commissioni. Quindi bisogna provvedere a qualche fondo per potere alimentare questa attività. Esiste *per memoria* il capitolo 49. Ci si riserva probabilmente di iscrivervi il fondo da costituire

mediante le assegnazioni di quei contributi di cui al decreto-legge del 1938 (legge Benni), il cui regolamento è ancora in vigore, ma per adesso non c'è nulla. Quindi bisognerebbe, mediante un'anticipazione del Tesoro, o con qualche accorgimento speciale, trovare dei fondi per l'ufficio tecnico.

Esiste la questione della competenza dell'ufficio tecnico. Sarebbe bene che a questi ingegneri navali fosse data maggiore soddisfazione. Mi riferisco alla pregevole relazione dell'illustre collega Raja, là dove egli cita la legge n. 686, per mettere in evidenza quel che si è fatto in materia di recuperi navali, legge promulgata allo scopo di stimolare il recupero e il ripristino di tante navi affondate sulle nostre coste e nei nostri porti dalle offese belliche. Ebbene, quelle spese debbono essere riconfermate dal Ministero dopo aver fatto i dovuti accertamenti. I delegati tecnici del Ministero della marina mercantile intervengono alle riunioni del Comitato interministeriale costituito per tali finanziamenti, ma tali ingegneri non sono sufficientemente preparati, perchè non sono precedentemente dati loro in visione i documenti relativi che permetterebbero di intervenire efficacemente. E così di seguito potrei citare ancora altri esempi.

Mi auguro che l'onorevole Ministro, nella sua instancabile attività, esplicata ogni giorno in problemi politici, sindacali e amministrativi, voglia ancora rivolgere la sua attenzione su questi problemi dei servizi tecnici, che sono evidentemente di grande importanza.

Passiamo ora alle organizzazioni periferiche.

La questione delle capitanerie di porto cui ha accennato l'onorevole Macrelli è molto importante. Le condizioni sono molto migliorate; molte capitanerie furono gravemente danneggiate; in certi porti furono colpite in modo tale che si sono dovute ricostruire del tutto. I fondi sono stati esigui e sono esigui anche nel presente stato di previsione, ma anche questo è un settore cui bisogna rivolgere la nostra attenzione in modo particolare, perchè si sa bene che non c'è nave che entri in un porto, nazionale o straniera che sia, senza che il suo comandante come primo atto non si rechi a visitare il comandante del porto. È necessario quindi che si continui a mettere in efficienza e ad attrezzare decorosamente le capitanerie, anche perchè esse possano avere un efficace funzionamento.

Esiste poi la questione dei mezzi nautici, ossia di quelle imbarcazioni che vengono assegnate alla capitaneria per poter mandare i piloti e gli ufficiali incontro alle navi che entrano in porto e per altri compiti. Si è fatto qualche progresso, c'è stata un'assegnazione straordinaria, ma bisogna considerare che vi sono ancora oggi 18 porti completamente sprovvisti di mezzi nautici di cui i più importanti sono Imperia, Civitavecchia, Savona, Salerno, Ortona, Pescara, Rimini, Ravenna, Trapani, Siracusa, Cagliari. Effettivamente è necessario che questi porti siano dotati di mezzi nautici. Non è più possibile inoltre immaginare che ci sia, per esempio, un solo motoscafo nel porto di Genova a disposizione del servizio di Capitaneria se si pensi che esso deve fare servizio continuativo, o quasi.

Polizia marittima e portuaria. Gli addetti alla polizia marittima e portuaria provvedono a disciplinare il movimento delle navi, i movimenti di carico e scarico delle merci; hanno la tutela della sicurezza e dell'incolumità delle persone, sono addetti ai soccorsi di navi in pericolo nei porti, insomma a tutte le funzioni di polizia tecnica e giudiziaria. Esisteva una volta una cosa del genere, ma è stata abolita, e mi consta chè si sta studiando, d'accordo col Ministero della difesa nazionale, di creare qualcosa di simile. Attualmente vi sono 661 uomini per tutti i porti della penisola. Se voi pensate che questi uomini non sono di ferro, che quindi devono fare dei turni per assicurare un servizio continuativo, converrete che tal numero rappresenta un contingente inadeguato.

Un altro capitolo sul quale debbo richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi e, naturalmente, dell'onorevole Ministro, è il capitolo 40 dello stato di previsione, che prevede soltanto 20 milioni per « attrezzi, arredi, mobili e mezzi nautici per le Capitanerie di porto, corpi di guardia, imbarcazioni, illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese telefoniche, carburanti e lubrificanti ». E ciò per tutta Italia! Ditemi voi, onorevoli colleghi, se

questa cifra può essere sufficiente. La richiesta dello stanziamento era stata fatta in 80 milioni circa. A questo riguardo, era stato calcolato che soltanto per le spese del carburante e del lubrificante per i mezzi nautici, per le capitanerie di Genova, Napoli e Livorno, occorrerebbero 36 milioni annui, a causa della assoluta necessità di tali porti di mantenere la sorveglianza nei loro rispettivi bacini. Si corre dunque il pericolo di arrivare alla sospensione di alcuni di questi servizi se non interverrà una opportuna variazione.

Eccessive restrizioni sono state portate dal tesoro anche per le attività contemplate nei seguenti capitoli. Capitolo 36, spese d'ufficio per le Capitanerie di porto. Qualcuno potrà consumare troppa carta, altri di meno, possono esservi ufficiali più o meno economi; ma certo è che erano stati richiesti 7 milioni per tale capitolo e ne sono stati assegnati solo 4.

Al capitolo 35, riguardante il fitto locali per il personale navigante, invece di 12 milioni richiesti, ne sono stati assegnati 7. Per le indennità di missione, di cui il capitolo 33, invece dei 5 milioni richiesti ne sono stati assegnati 3 e 700 mila lire, e così per il rimborso spese di trasferimento per il personale militare e civile delle Capitanerie di porto di cui al capitolo 34, invece dei 14 milioni richiesti ne sono stati concessi solo 7.

La questione dell'efficienza dei porti, come materiali e come personale, si presenta particolarmente delicata ed importante in questo periodo, perchè siamo alla vigilia di un anno in cui si prevede che il traffico delle navi da passeggeri sarà ingentissimo. È quindi necessario che a questi servizi, vuoi per i mezzi nautici, vuoi per i mezzi tecnici, come anche per i mezzi attinenti la sicurezza e la incolumità del personale e delle merci, sia data la massima importanza. Noi ci attendiamo pertanto variazioni in aggiunta alle troppo esigue somme che sono state stanziate.

E adesso passiamo dalla terra al mare.

Il problema del naval piccolo è stato trattato dal relatore molto bene e dopo di me lo tratteranno certamente altri colleghi. Mi rifermerò sul problema della pesca.

L'anno scorso è stato trattato ampiamente nei due rami del Parlamento e recentemente lo è stato alla Camera, ma, come disse giustamente l'onorevole Ministro della marina mercantile l'anno scorso, esso è essenzialmente un problema di politica estera. L'onorevole Macrelli tornerà a dire: ecco nuovamente una interferenza di Ministeri. Ma le acque italiane sono poco pescose, e bisogna andare e pescare all'estero, sulla costa della Tunisia, sulla costa libica anche per la pesca delle spugne e del tonno, sulle coste della Dalmazia. Qualcosa è stato fatto per quel che si riferisce all'organizzazione di questa pesca; il prezzo del gasolio è stato ribassato; ma c'è ancora molto da fare e non mancano i suggerimenti; li possiamo dare tutti, li dà l'Associazione nazionale degli armatori, li ha dati il Convegno di Ancona, interessantissimo specialmente per quel che riguarda l'ufficio studi.

Le raccomandazioni riguardano specialmente la necessità di assicurare un minimo di attività nazionale, esercitando un controllo dei prezzi provvedendo ad una riduzione delle tariffe doganali. In una intervista che abbiamo letto sulla « Critica parlamentare » il Ministro Saragat ha lamentato essere troppo forte la nostra importazione, in questo ramo, e ha citato la cifra di 14 miliardi. Certamente la cosa non fa piacere; bisogna studiare dei provvedimenti adeguati. Inoltre vi sono delle norme fiscali troppo severe. Non vi è chi non si lamenti delle tasse, ma i pescatori stanno forse peggio degli altri.

Occorre un potenziamento dei servizi della pesca e l'unificazione dei servizi. Attualmente la pesca in acqua dolce è alla dipendenza del Ministero dell'agricoltura, quella in acqua salata dipende dalla marina mercantile. Io affermai l'anno scorso che la competenza sulla pesca spetta al Ministero della marina mercantile. Vi furono in passato aspre contese tra i due Ministeri anzidetti a questo proposito, ma io penso che la pesca dovrebbe stare alle dipendenze del Ministero della marina mercantile, dove esiste già un ufficio importante organizzato e che sarà certamente ampliato.

Il convegno di Ancona ha dato ottimi suggerimenti che riguardano l'industria del freddo nella quale l'Italia ha fatto progressi ma all'estero se ne sono fatti assai maggiori. Basta guardare all'America. Occorrono degli

impianti frigoriferi, costruiti nei punti principali di raccolta del pesce; occorrono migliori carri ferroviari ed autocarri frigoriferi, con impianto frigorifero autonomo. Queste cose costano un po' da principio, ma poi si costruiscono in serie e si trova il modo di renderle più economiche. Insomma è necessario, per la buona conservazione del prodotto ittico, che la catena del freddo sia ininterrotta dal momento in cui il prodotto viene catturato al momento in cui arriva al consumatore, perchè si comprende benissimo come basti una piccola soluzione di continuità per nuocere.

Dirò adesso poche parole sul trattato con la Jugoslavia, su cui molto si è discusso. Sono state mosse delle critiche, critiche facili anche. Bisognerebbe sapere quali conversazioni si sono svolte in quei sei mesi — dico sei mesi! — durante i quali i nostri delegati si trattennero in Jugoslavia per discutere con le autorità di quella nazione. Questo trattato ha la fisionomia di un compromesso: evidentemente è più conveniente per i padroni di casa che per noi. Noi siamo andati a domandare, e chi va a domandare ha sempre meno di colui che possiede. Il trattato prevede quattro zone di concessione di pesca per i pescatori italiani: una zona lungo le isole di Premuda e dell'Isola Grossa: un'altra più a sud dinanzi a Meleda; e due zone intorno ad alcune isole centrali dell'Adriatico: intorno all'isola di Pomo e intorno al gruppo Pelagosa-Cajolo. Quattro battelli nostri possono anche andare a pescare il novellame di ripopolamento in due piccole baie dell'Istria, le baie di Tar e di Medolino. Il Governo deve versare 750 milioni all'anno alla Jugoslavia, danaro che va a carico degli armatori che domandano di andare a pescare. Questo è ciò che la Commissione ha potuto ottenere.

Ma esiste nel trattato un articolo sul quale richiamo particolarmente l'attenzione dei colleghi: l'articolo 13 (è un numero, forse, che non porta fortuna) il quale prescrive « che gli elenchi dei battelli e degli equipaggi relativi saranno sottoposti all'esame delle autorità jugoslave, che si riservano il diritto di approvare entro 30 giorni tali elenchi — badate: 30 giorni! — escludendo, se credono, singole barche o singoli pescatori, dopo di che, se manca l'approvazione, si devono riproporre altre barche, altri singoli individui in sostituzione di quelli già proposti. La risposta può arrivare dopo 30 giorni! Questo non è ammissibile. Se questo articolo è applicato con mala voglia, o peggio, con mala fede, il trattato può divenire addirittura inoperante, ad ogni modo siccome la pesca è concessa dal primo maggio al primo settembre, io credo che l'onorevole Ministro dovrà essere in grado di dire quale sia stata l'applicazione pratica del trattato, se si può sperare effettivamente che esso sia operante, e quanti dei 450-500 motopescherecci delle nostre coste adriatiche abbiano trovato lavoro.

Tralascio di fare cenno di quello scandalo internazionale che si chiama « flotta panamense ». Non ho dati precisi al riguardo, ma mi rallegro nell'apprendere che già il Governo degli Stati Uniti sta prendendo delle misure e probabilmente si uniranno ad esso altri Governi.

Due parole sulla nostra flotta: le cifre le conosciamo. In questo momento si parla della nostra flotta al lume della legge n. 75 del marzo scorso, di cui ebbi l'onore di essere relatore, la legge Saragat per le nuove costruzioni navali e per l'incremento dell'industria cantieristica. Sapete che con la legge venivano dal Governo messi a disposizione 34 miliardi per contribuire per le nuove costruzioni navali e per riparazioni, modifiche, trasformazioni del naviglio già esistente.

Le richieste sono state numerosissime; il tonnellaggio previsto in base all'assegnazione di 34 miliardi era di circa 260 mila tonnellate che poi si sono venute a ridurre un poco perchè nel frattempo sono cresciuti i prezzi per le costruzioni navali.

Le domande superarono le 900 mila tonnellate. Praticamente sono state assegnate circa 230 mila tonnellate, divise tra 67 unità, escluso il naval piccolo cui si riferisce l'articolo 26 della legge. Mentre i costi sono saliti, una parte dei contributi è rimasta fissa essendo legata ai dati fisici delle costruzioni e non al loro costo, in base al quale si calcola il contributo integrativo del 16 per cento del costo stesso.

Sono state mantenute le promesse circa una assegnazione all'incirca pari all'armamento libero ed a quello sovvenzionato, salvo piccole differenze. Come tonnellaggio è un po' inferiore quello assegnato alla Finmare, come valore è un po' di più, perchè le navi-passeggeri sono più costose delle navi da carico. Abbiamo così appreso che la Finmare ha avuto l'assegnazione di 105 mila tonnellate, per 11 navi; l'armamento libero ha avuto 120 mila tonnellate, per 49 navi. Quindi c'è stato una differenza del solo 15 per cento di tonnellaggio da costruire, tra i due blocchi, se di blocchi si può parlare.

Per quello che riguarda l'armamento privato, c'è stato effettivamente il desiderio evidente, che emerge anche da queste cifre, di risolvere il problema, anche sociale, assegnando ad un numero per quanto possibile elevato di armatori e di cantieri il lavoro di costruzione in modo da soddisfare il massimo numero di richieste.

Rimane adesso, per l'armamento privato almeno, il problema del finanziamento che certamente sarà risolto con un po' di buona volontà da parte di tutti. Quali sono le navi che la F.I.N.M.A.R.E. intende costruire? Ce lo ha detto l'onorevole Ministro. Saranno tre transatlantici per passeggeri e merci, da 25 mila tonnellate di cui due con motori che esistevano già e che dovevano servire per la navi « Roma » e « Augustus » e uno, che sarà costruito dall'Ansaldo, con turbine modernissime.

È interessante vedere come sarà ripartito il tonnellaggio dell'armamento libero. Vi sono ventun motonavi da carico secco e tra queste c'è soltanto una nave da 6 mila ed una da 7.500 T.S.L.; le altre sono tutte navi tra le due mila e le 500 tonnellate. E, dico la verità, non mi dispiace che si costruiscano anche navi piccole. Onorevoli colleghi, abbiamo parlato poco fa dei porti. Le grandi navi sono quelle che costituiscono la spina dorsale del traffico oceanico. Esse devono esistere, ma noi abbiamo tanti porti e forse troppi porti. La sola regione pugliese ha 12 porti tra grandi e piccoli. È necessario perciò dare traffico e lavoro anche ai nostri piccoli porti e credo che di questo ci parlerà anche l'onorevole Voccoli. Bisogna provvedere lavoro ai lavoratori portuali, in questi porti, e noi dobbiamo risolvere il problema sotto tutti gli aspetti, anche sociali ed umanitari.

Per quanto riguarda le navi cisterna ne saranno costruite soltanto 4 oceaniche tra le 17 mila e le 25 mila tonnellate, e 13 piccole che serviranno per i rifornimenti delle isole, nei piccoli porti, ecc. In totale l'armamento libero avrà 49 navi nuove e questo è un campionario che, a mio modesto modo di vedere, può anche offrire dei vantaggi. Sono state soddisfatte 47 richieste.

Un altro aspetto del problema è la distribuzione di questo lavoro nei cantieri. Anche in ciò è stata mantenuta una promessa alla quale tutti tenevano, promessa che rappresentava l'impegno verso ciò che votarono i due rami del Parlamento, ossia l'assegnazione del 30 per cento delle costruzioni navali ai cantieri del Mezzogiorno. Sono stati soddisfatti 12 cantieri della Fin-Meccanica e 14 minori, in totale 26 cantieri. I cantieri meridionali hanno avuto nel complesso circa 65 mila tonnellate di costruzioni. Al complesso delle costruzioni anzidette, sono da aggiungere, come noto, quelle assegnate alla Finmare dal Governo alleato dello Stato libero di Trieste, e delle quali fa parte uno dei transatlantici da 25.000 tonnellate dianzi citati.

Dopo di che mi soffermo un istante soltanto sulla cifra di 2 miliardi e 825 milioni assegnata alla Finmare. La Finmare ha messo in efficienza 33 linee di navigazione delle quali 11 oceaniche con 85 navi di servizio. Ha trasportato negli ultimi 11 mesi 671 mila passeggeri ed oltre un milione e mezzo di tonnellate di merce. La sua flotta ha ultimato il suo periodo di riorganizzazione e di ripristino suscitando ammirazione in Italia e all'estero. La cifra di 2 miliardi e 825 milioni è divisa in parti uguali tra le sovvenzioni e integrazioni alle cosiddette società per le linee indispensabili, società che assicurano il traffico fra il Continente e le piccole isole e tra le piccole isole fra di loro (cioè la Toscana, la Partenopea, la Meridionale, l'Eolia ed altre) e le sovvenzioni alle grandi società, di p. i. n., ad eccezione dell'« Italia » che, come sappiamo, non ne ha bisogno. È questa una cifra

relativamente modesta. Su ciò disse qualcosa, e fu il discorso secondo me più giusto, un nostro illustre parlamentare, allorquando fu discussa nel dicembre 1948 la legge Saragat alla Camera dei deputati. Tale cifra rappresenta soltanto una piccola parte del disavanzo delle ferrovie. Essa è assai meno di quella che avrebbe potuto essere se ciò che rappresentava l'effettivo sovvenzionamento dell'anteguerra fosse stato moltiplicato per il coefficiente 50. Salvo ad esaminare i bilanci della Finmare e vedere se tale organizzazione sia suscettibile di miglioramento, io penso che quella somma sia spesa dallo Stato proficuamente, perchè assicura la nostra partecipazione a linee dalle quali la nostra bandiera non deve mancare, ed assicura sulle nostre navi che portano all'estero la nostra bandiera, i nostri connazionali, gli emigranti, gli stranieri, un decoroso trattamento.

Onorevoli colleghi, noi nell'ultima guerra mondiale siamo stati vinti. Quelli che poi abbiamo chiamato alleati avevano il diritto di vincerci; ma taluni di essi hanno voluto anche umiliarci: ed a ciò non avevano diritto.

Noi dobbiamo cercare in ogni campo, e specialmente in quello della Marina mercantile che manda le nostre navi per il mondo, di reagire a ciò con tutti i nostri mezzi, i nostri sforzi, la nostra fierezza. *(Applausi).*

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

TARTUFOLI. Onorevoli colleghi, ero perplesso se prendere anche in questa circostanza la parola per riecheggiare argomenti già portati in altra occasione in questa Assemblea. Però vedo che mi trovo in buona compagnia, perchè i due oratori che mi hanno preceduto hanno in sostanza sottolineato aspetti particolari del problema della marina da pesca che sempre ed in ogni circostanza è stata tenuta presente da chiunque abbia voluto parlare di problemi marinari in quest'Aula. Ciò significa che si tratta di un problema di fondo, che si tratta di problema urgente, ciò significa che nel Paese vi è una larga attesa perchè siano date soluzioni adeguate ai problemi che ripetutamente noi abbiamo posto in questa Aula. D'altra parte è giusto che così sia perchè quando si pensi all'interferenza di diecine di migliaia di famiglie legate al problema della pesca con tutto quello che è collaterale, che precede e che segue, noi non possiamo non essere convinti che si tratta di un problema di primo piano per la nostra economia.

D'altra parte abbiamo sentito qui ieri, in occasione della magnifica esposizione del Ministro Fanfani sul problema del lavoro, con quanta ansietà, con quanto assillo e sensibilità si è valutato dal Ministro e da chi ascoltava il fatto che diecine di migliaia di lavoratori erano stati assorbiti in più rispetto all'anno precedente, e che la disoccupazione segnava una certa diminuzione, cioè abbiamo avuto in noi la sensazione precisa che il problema di dare occupazione alle braccia numerose del nostro Paese è di vita o di morte, è problema di esistenza della nostra Nazione come Nazione progredita, che voglia avere la sua autonomia, la sua possibilità di grandezza avvenire nel piano civile e morale.

Orbene, pensate a quello che accadrebbe se la marina da pesca dovesse subire la crisi che si va delineando, se dovessero estinguersi le tradizioni marinare delle nostre popolazioni rivierasche del nostro amarissimo Adriatico, amarissimo davvero per questa gente che duramente lavora, che soffre di questo faticato lavoro.

Orbene è quindi logico che come rappresentante di una delle zone caratteristiche della pesca dell'Adriatico, perchè la marina da pesca delle nostre terre (San Benedetto, Porto San Giorgio) rappresenta il quarto del naviglio che esiste nell'Adriatico in questo campo, come esponente di queste zone, porti qui l'eco di speranze ansiose e profonde e questo, ripeto ancora una volta, perchè sono già tre o quattro interventi che in questo campo ho fatto con interrogazioni e in sede di discussione dei bilanci. Ma se ancora bisogna parlarne significa che i problemi non hanno avuto soluzione. Ma sono in buona compagnia perchè lo stesso relatore ha sottolineato con accenti espressivi la particolare caratteristica di questo problema ed ha detto che cosa noi domandiamo al Governo perchè la nostra marina da pesca risorga, perchè i nostri pescatori siano tutelati, affinchè questo apporto di ricchezza nazionale sia utilmente fiancheggiato

dall'azione di Governo. Questo noi abbiamo domandato e questo noi domandiamo ancora con tenacia poichè è ovvio che se non riusciamo a far penetrare questo chiodo nei punti di contatto, dobbiamo battere su di esso fintanto che non abbia toccato il fondo. Delle soluzioni necessarie sono in attesa ansiosa i pescatori italiani ed anche i membri di questa Assemblea che più di una volta si è pronunciata pressochè unanime su questo particolare problema che riassumerò brevemente nei punti essenziali.

Rapidissimamente, dunque, come è mio sistema, accennerò a tre gruppi di questioni che intendo trattare. Il primo gruppo si riferisce a quello che si può chiamare il residuato di guerra, per dir così, in questo settore, che è costituito da quella infelice legge del 1935 che ha consentito la sperequazione e la formazione delle più gravi sproporzioni tra indennizzati, indennizzabili e non indennizzati, e che ha creato una situazione notevolmente diversa tra nord e sud in rapporto alle diverse situazioni, al diverso regime di occupazione che si è verificato per il nostro Paese. Io so che è difficile rifare la legge del 1935. Ne abbiamo parlato in sede di interrogazione, in cui ebbi una risposta indubbiamente esauriente dall'ottimo onorevole Sottosegretario Salerno che tanto cuore ed intelletto ha portato a questi problemi. Orbene debbo insistere perchè se non è possibile rivedere la legge per rifarne un'altra — perchè si potrebbero investire problemi di altri settori e di portata molto vasta ed importante per l'economia nazionale che non potrebbero avere soluzione nemmeno parziale e di dettaglio — credo che si possa dare un correttivo alla legge dei 1935 attraverso accorgimenti opportuni che lei, onorevole Ministro, ha già usati quando, facendo le legge di 34 miliardi per il nuovo naviglio, si è ricordato, all'articolo 26, della possibilità di tener conto delle particolari situazioni di quella gente di mare che aveva avuto distrutto, dopo le requisizioni per cause di guerra, il proprio strumento di lavoro e di vita. È evidente qundi che dobbiamo rinnovare questo appello perchè leggi nuove verranno. Nulla dice che tutto sia finito in materia di intervento statale a favore della marina in genere; ci saranno altri provvedimenti.

Teneteli presenti questi particolari aspetti del problema, vedete in che modo perequare la situazione di chi, con lo stesso naviglio perduto nella stessa epoca, ha avuto denari buoni o denari cattivi, perchè le 600 mila lire liquidate nel 1945 evidentemente non equivalgono alle 600 mila lire che si liquidassero nel 1949. E casi di questo genere sono più numerosi di quel che si possa credere. Basta andare ad esaminare gli elenchi per convincersi della realtà del mio asserto. Io faccio un semplice accenno perchè non ho bisogno di illustrare il problema ai colleghi che lo conoscono quanto me, e lo hanno dimostrato attraverso i loro ripetuti interventi. Il Ministro sicuramente ne sa più di noi; affidiamo al suo cuore, alla sua intelligenza la soluzione particolare, perchè questa attesa fiduciosa della nostra gente marinara sia soddisfatta, di quella gente marinara che ha più sofferto e più sacrificato in questo settore.

Secondo problema. È il problema ormai che diventa petulante per chi lo porta e noioso per chi ascolta: intendo parlare del problema della unificazione dei servizii. Siamo stanchi, e lo confesso proprio io che sono un uomo indubbiamente affezionato a coloro che guidano le sorti del nostro Paese. (*Commenti*).

Non equivocate! D'altra parte le aspirazioni possiamo averle tutti e più stupido degli altri non mi sento. (*Ilarità*). Nonostante il sorriso di qualcuno e senza mettere ipoteche nè formulare aspirazioni, non mi escludo da quelli che possono arrivarci.

Questo precisato, ripeto che io sono uno di quelli che ama profondamente il proprio partito, perchè ama profondamente la propria idealità nella quale crede, nella quale ha vissuto e per la quale ha operato con fedeltà e coincidenza di atteggiamenti rispetto appunto alla idealità perseguita.

Orbene, in funzione di questa mia posizione particolare, di questo mio stato d'animo mi sento nel diritto, nel dovere e nella possibilità di esprimere anche il rammarico profondo perchè questo problema non ha ancora trovato soluzione. Deve avere soluzione! Quando un'Assemblea come il Senato si esprime unanimemente su questo argomento, quando il Paese attende ansioso che si dia soluzione ad esso, io non vedo perchè e come non si

possa giungere alla soluzione auspicata. Che cosa abbiamo chiesto? Chiediamo forse centinaia di miliardi allo Stato? Diciamo solo che determinati servizi che oggi sono dispersi attraverso vari Ministeri siano accentrati in un Ministero unico. Fate un Sottosegretariato, fate un Commissariato, fate quello che volete: la tecnica è vostra, ma noi esigiamo che ciò sia realizzato, perchè sentiamo che solo così potremo rispondere ai bisogni di questo settore, bisogni che coincidono con gli interessi del Paese — l'ho detto anche prima — perchè si tratta di non creare e di non aggiungere altra disoccupazione a quella già grave che abbiamo. Al marinaio non sapremmo cosa fargli fare se non avesse la sua nave, il suo battello rischioso e la sua mèta di lavoro, il suo mezzo per utilizzare le braccia, energie, coraggio, fede, tutto quello che ci vuole per rischiare quello che si rischia quando si va in mare con il tempo buono o con il tempo cattivo. Noi attendiamo, caro Ministro, che da parte del Governo si faccia sul serio su questo terreno, non vogliamo ritrovarci da qui a tre o sei mesi a parlare e a discutere la stessa questione in occasione dell'esame del suo bilancio o di quello di altri Ministeri, vogliamo la soluzione di questo problema, perchè la soluzione esiste e deve essere acquisita al più presto.

Sono un po' eccessivo ed esuberante nelle espressioni del mio pensiero, ma mi pare che vi è una tecnica anche negli uomini pazienti, ed io non lo sono, si incomincia con le buone e si finisce con le cattive. Quando si ha ragione, assolutamente ragione, prima si insiste, piano piano aumentando nel tono e nelle formule, ed io sono giunto alla fase, non ancora esasperata, ma alla vigilia di essa e dico quella che è l'aspettazione comune. E d'altra parte l'ordine del giorno che presenterò non mi contenterò che sia accettato come raccomandazione, me ne infischio della formula della «raccomandazione», desidero che sia votato dall'Assemblea, aspiro ad un impegno del Governo, perchè a tempo opportuno, con le modalità che riterrà adeguate, si giunga ad una conclusione positiva su questo particolare argomento.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. È un problema di Governo non di Ministero.

TARTUFOLI. D'accordo! E a questo proposito, onorevole Ministro, mi viene in mente un grazioso episodio che è capitato a casa mia. Quest'anno al mare c'era la mia tribù, che sapete numerosa, uno dei piccoli, il maggiore della seconda generazione, di quattro anni e mezzo, si è fatto male ad una gamba; dignitoso e fiero del suo sesso come sempre, non ha pianto ed è andato dalla nonna a dirle: mi sono fatto male. La nonna gli ha detto: andiamo a vedere cosa dice tua zia Marta che è mezza dottoressa. E il bambino ha risposto con occhio attento: e l'altra mezza dottoressa dov'è?

In questa situazione noi vediamo al Ministero della marina mercantile il mezzo dottore, e l'altro mezzo dov'è? Vi pare possibile che ogni volta noi dobbiamo fare questa ricerca per trovare la soluzione idonea a problemi che assillano centinaia di migliaia di lavoratori, comprese le loro famiglie? Questo è un assurdo che deve cessare, sarà problema di Governo, di Gabinetto, sarà problema di Assemblea, ma in ogni caso deve avere la sua soluzione.

E vengo alla fine, perchè non voglio tediarvi a lungo, affrontando l'ultimo gruppo di argomenti di natura contingente, che è stato sfiorato dall'onorevole Casardi e dall'onorevole Macrelli: il problema del trattato di pesca con la Jugoslavia. Io intendo intanto rendere omaggio al nostro collega, onorevole Bastianetto. Per quello che so, per quello che ho appreso, per quello che ho cercato di capire per mio conto leggendo documenti e ascoltando relazioni, debbo rendere omaggio alla sua pazienza certosina, tenace, per arrivare a realizzare quel misero accordo, che egli stesso ammette essere tale, ma che ha rappresentato quello che ho sentito dire in Ancona, onorevole Salerno, da un colonnello, lassù, uno dei vostri funzionari, mi pare, della zona di Mestre e di Chioggia, il quale diceva che questo accordo con la Jugoslavia è lo spiraglio di alcuni centimetri nella saracinesca che si è sollevata, e che in questo spiraglio abbiamo potuto mettere il nostro paranco, per cercare

di poter poi, successivamente, sollevarla di più e fare più spazio ai nostri problemi, alle nostre necessità Io so perfettamente che è stato difficile giungere a quelle conclusioni. E mi fanno ridere coloro che vogliono richiamarsi al trattato di Brioni o a precedenti al riguardo! È come quando si discute di problemi di lavori pubblici, con riguardo agli altri aspetti economici della vita del nostro Paese, e ci si dimentica che l'altra volta avevamo vinto la guerra e questa volta l'abbiamo perduta, nelle forme atroci che abbiamo vissuto e che abbiamo sofferto tutti, piccoli e grandi, una guerra che ha reso convulse le nostre energie ed ha affranto le nostre possibilità di resistenza. Orbene, io dico che è ovvio che il trattato non poteva essere molto migliore di quello che è stato. Ripeto, si tratta di chiedere ad altri che rinunci a diritti assoluti propri, diritti patrimoniali, che una guerra vinta per merito proprio o per merito altrui ha creato per esso. C'è poco da fare! Anche in una situazione politica ancora complessa e ricca di ardue difficoltà, si è riusciti tuttavia a realizzare un accordo, il primo accordo concreto di natura pratica con la Jugoslavia, che ci ha dato la possibilità di affermare che 200 nostri pescherecci possono andare a pescare in quelle zone ricche di pesce che consentono di rendere utilitaria l'azione peschereccia nell'Adriatico, perchè questa è la situazione: non si può più continuare a raspare sui fondali di fronte ai nostri fiumi e fiumiciattoli dell'Adriatico; non si può più tentare e cercare altre vie all'infuori di quelle dove c'è il pesce in abbondanza e dove il gettare le reti significa farsi ripagare la tanta fatica e il tanto rischio corsi per arrivarci.

E allora io dico: benedetto sia anche il trattato, così come è stato formulato oggi con la Jugoslavia. Però lo Stato deve riconoscere due cose! Primo: che il trattato è rientrato nel gioco delle particolari esigenze politiche di Governo, di politica estera, di politica economica, di natura generale. Quindi esso è stato una pedina di manovra, di cui non debbono fare le spese i marinai sprovvisti di mezzi di fortuna che abbiamo nel nostro Paese. E le spese sono rappresentate proprio da quei 750 milioni che costituiscono la tangende per andare a pescare in casa altrui, pedaggio legittimo perchè i pedaggi si pagano anche in Tunisia, se vogliamo andare a pescare le spugne.

Secondo: che è evidente che 750 milioni non possono essere pagati dai 200 pescherecci perchè quei 750 milioni all'anno non li guadagnano quei pescatori, in supero ai bisogni della loro vita familiare con nuclei familiari di otto, dieci membri. Non possiamo pretendere di spogliarli di quella che è l'entrata che giustifica il loro lavoro e corrisponde al loro lavoro, tanto più quando si fa lo scherzetto di importare in Italia, senza controllo e senza discriminazione, molto pesce fresco dalle nazioni del nord, che ce lo mandano in Italia come pretesa contropartita di altre merci di scambio, che non riguardano questo settore e che questo settore non deve pagare col proprio sacrificio per fare il bene altrui a proprio scapito, non avendo risorse e non avendo riserve da prodigare in proposito.

Questo è il problema come noi lo poniamo ed è questo il perchè ad Ancona come altrove, quando abbiamo avuto contatti con le masse dei pescatori, gente semplice e rude che non sa fare della dialettica o esporre il proprio pensiero con frasi retoriche, ma che conosce la vita dura, ma che sa che quattro più quattro fanno otto sia pure contando sulle dita perchè magari analfabeta, ci hanno risposto che non erano in grado di pagare il canone fissato. Ed allora ci troviamo in questa situazione: il trattato è stato firmato e le scadenze per il pagamento del canone sono assolute, previste e prescritte. Cosa dirà lo Stato? Che non paga perchè i pescatori non vogliono pagare? Dobbiamo far diventare divertente una questione che è invece molto seria? No davvero.

Va bene, c'è l'articolo 81 della Costituzione e benedetto sia quello che l'ha inventato. Se io fossi stato eletto alla Costituente può darsi che sarei stato un oppositore; comunque questo articolo c'è e noi dobbiamo applicarlo, ma nessuno vieta al Ministro delle finanze di trovare le entrate equivalenti. Tassiamo il pesce che viene dall'estero, sarà una forma per rendere giustizia a questo particolare settore, un modo per riuscire a sanare la situa-

zione che diventa tragica anche dal punto di vista morale, perchè un Paese come il nostro non può farsi mettere in carenza da una situazione del genere, qualunque sia la sua politica di oggi e di ieri. I pescatori non daranno questo denaro perchè non lo possono dare. Vi può essere tra di essi chi più fortunato ha salvato il naviglio, ha lavorato bene nella guerra e nel dopoguerra ed ha pescato magari di frodo senza infortuni riuscendo ad avere così dei mezzi, ma la massa non li ha ed è la massa che noi dobbiamo tener presente, che noi dobbiamo tutelare, è la massa che io difendo nella sua miseria, nella sua povertà e nella sua speranza.

Altro punto ed ho finito: l'ha accennato il senatore Casardi. Noi desideriamo che la politica degli scambi non sia fatta con il sacrificio di alcuni settori sol perchè quei settori non si muovono. Per essi ha parlato qui un senatore della Repubblica ed altri parleranno se occorre. Presenteremo interrogazioni, interpellanze, mozioni ma difenderemo questa gente del mare perchè l'amiamo e riconosciamo in essa il fiore della tradizione marinara d'Italia.

Darò lettura del mio ordine del giorno, firmato anche dal senatore Rubinacci.

« Il Senato della Repubblica rinnova un pressante caloroso invito al Governo perchè il problema della pesca e della gente marinara, che di essa vive in tanto numero e con tanta tradizione di duro sacrificio e di appassionato lavoro specie nel nostro Adriatico, venga affrontato nel complesso della realtà che presenta, al più presto possibile, e con adeguata interezza.

« Considerato infatti che tuttora sussistono i motivi e gli elementi per i quali già altra volta il Senato espresse i suoi particolari appelli in merito ai problemi di cui appresso, confida che si voglia trovare modo di dare ad essi soluzione e assestamento, e precisamente:

1° si impone la unificazione dei servizi relativi alla pesca, accentrandone ogni funzione in un unico Ministero con apposito Sottosegretariato o dando vita rinnovata ad un particolare Commissariato alle dipendenze della Presidenza del Consiglio, o in qualsiasi altro modo che realizzi l'unificazione;

2° si esige che i problemi funzionali tuttora in essere abbiano pronta soluzione con la revisione dei gravami fiscali e la considerazione costante che questo caratteristico artigianato merita ogni assistenza e ogni appoggio di Governo per la entità delle masse che utilizza ed impiega;

3° chiede che correttivi diretti o indiretti siano apportati alla legge del 1935 che prevede il trattamento per i danni recati dalla guerra ai battelli requisiti e la unificazione del trattamento relativo sia al centro-sud che al nord d'Italia;

4° richiama la pronta attenzione dello Stato sulla applicazione necessaria del Trattato colla Jugoslavia per la pesca nell'Adriatico, considerato come prima fase di un assestamento di rapporti che debbono tornare alla formula tradizionale; e impegna il Ministero della marina mercantile ad agire opportunamente per ottenere che l'onere delle licenze sia almeno per un primo tempo accollato, integralmente dallo Stato contro eventuali tassazioni specifiche, ad esempio, sui mercati di consumo del pesce estero;

5° invita il Ministero della marina mercantile a sorvegliare attentamente la politica della importazione di pesce fresco da altri Paesi europei produttori, impedendo che la pesca italiana serva da contropartita — col suo danno — per queste importazioni ad altre attività produttive, che non la riguardano nè direttamente nè indirettamente;

6° raccomanda infine alla sagace volontà del Ministro la rapida esecuzione delle disposizioni di cui all'articolo 26 della legge per il nuovo tonnellaggio, tenendo presenti i nuclei più disgraziati che attendono ansiosi la possibilità di ricostituire il loro mezzo di lavoro ». *(Vivi applausi e congratulazioni).*

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

RUGGERI. Onorevoli colleghi, io credo che bisognerebbe, parlando su questo bilancio, ripetere tutto quello che da ogni settore, sia dell'opposizione che della maggioranza, è stato detto lo scorso anno: tutte le critiche, tut-

ti gli ordini del giorno, tutte le raccomandazioni. Evidentemente abbiamo fatto una buona abitudine alle raccomandazioni, che dilagano. C'è l'inflazione delle raccomandazioni e di esse il Ministro non tiene più conto. Per questo non si dovrebbe neanche parlare su questo bilancio, perchè basterebbe ripetere esattamente quello che io e altri colleghi di ogni parte abbiamo detto lo scorso anno. Niente è stato fatto. Questo è un bilancio di stipendi: nessuna cura dei vari settori, nessuna cura per l'organizzazione della pesca di cui ha parlato in questo momento con molta efficacia il senatore Tartufoli. Penso che alcune centinaia di milioni per esempio potrebbero essere anche risparmiati perchè gli stanziamenti per alcuni servizi non sono neanche sufficienti all'espletamento delle pratiche burocratiche, come per esempio la sorveglianza per la pesca, la previdenza, l'assistenza. C'è un capitolo, quello n. 2 dell'allegato per gli uffici del lavoro portuale, in cui si parla di spese per « provvedimenti relativi all'assistenza, alla tutela dell'integrità fisica e morale dei lavoratori e delle loro famiglie ». Per questa voce sono stati stanziati nove milioni: si tratta di ventimila famiglie e 9 milioni significano 200 lire all'anno per famiglia.

Ripeto che tutto questo programma è insufficiente. La prego quindi signor Ministro, di tener conto di quello che abbiamo detto l'anno scorso e di dirci se intende fare qualcosa.

Per quanto riguarda la spesa per le linee marittime sovvenzionate, dico subito che siamo d'accordo con l'onorevole ammiraglio Casardi nel ritenere che la cifra è insufficiente. È un servizio pubblico, va ripristinato, occorre fare tutto quello che c'è da fare perchè i servizi pubblici siano portati alla massima efficienza. Richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro, sulle linee adriatiche, specialmente su alcuni porti, come quello *(Cicero pro domo mea)* di Ancona, che non ha ancora nessun collegamento nè con il nord, nè con il sud Adriatico. Le sovvenzioni però vengono fatte con denaro pubblico, e qui in altro momento è stato affermato che tutte le aziende speciali, che vengono sovvenzionate debbono presentare i bilanci. Io credo che sarebbe stato opportuno, in sede di presentazione del suo, che anche i bilanci delle singole linee sovvenzionate fossero presentati in allegato. E su questo punto presenterò un ordine del giorno.

Detto questo, quello che a me più preme è di rilevare e di criticare un grave giudizio che ha dato il relatore della maggioranza, e quindi la maggioranza stessa, sullo sciopero dei marittimi. Il relatore con varie parole, vari argomenti più o meno velati, affermando nella sua relazione che non vuole prendere parte per nessuno, ad un certo momento arriva a scrivere una frase che è molto grave, e tanto più grave perchè detta in nome di una assemblea legislativa. Non si possono affermare di queste cose, non si può arrivare a dichiarare che « lo Stato non può, quando si verificano avvenimenti dannosi all'economia in questo delicato settore, non applicare le disposizioni di rigore per arrestare qualunque avventatezza dei prestatori d'opera ». Dunque siamo già a questo punto: l'Assemblea legislativa fornisce all'attuale Governo — il quale oggi, con i suoi organi e sulla sua stampa, in periodo di preparazione delle leggi sindacali, parla di evitare lo sciopero politico e quello dei servizi pubblici — un indirizzo in materia di conflitti puramente economici. Io non entro nel merito dello sciopero, non è questa una questione che ci riguarda, ci sono persone molto più competenti di me, che hanno trattato l'argomento nell'altro ramo del Parlamento. È una questione che non ci riguarda in questa discussione. dico però che quella del relatore è un'affermazione grave, anticostituzionale. Non può in tema di relazione di un bilancio, la maggioranza governativa dire al Governo di preparare delle leggi, per il momento in questo settore economico, e poi estenderle in altri settori per similitudine, onde arrestare qualunque avventatezza dei prestatori d'opera. Degli armatori non si parla. È evidente che questo mette coraggio agli armatori, è evidente che questa impostazione fa irrigidire la loro posizione, è evidente quindi che la relazione prende posizione per una delle parti in conflitto. E per quale parte poi?! È ora di parlar chiaro. Ogni volta che si fa la storia di fortune marinare, di glorie del passato e dell'avvenire, di tutto questo si vorrebbe dare

merito all'azione degli armatori. La classe degli armatori è invece quella che, benchè danneggiata dalla guerra, ha avuto modo, con interventi efficaci dello Stato, di ricostituire più del patrimonio che aveva prima della guerra, in due o tre anni. La ricostituzione della marina mercantile in Italia è stata fatta per due operazioni fondamentali. La prima è quella dei recuperi. Essa è stata fatta, come lei ha detto lo scorso anno, onorevole Cappa, a spese di quei contadini liguri e calabresi. Lo Stato doveva intervenire è evidente, ma che gli armatori abbiano fatto dei sacrifici per ricuperare le loro navi, questo non è esatto. La seconda è quella dell'acquisto delle « Liberty ». Così si è sviluppata la nostra marina mercantile. L'operazione delle « Liberty » la conosciamo. Basta con l'osannare gli armatori per questa grande operazione, perchè essa è stata fatta unicamente nel loro interesse. È stato un grosso boccone che gli armatori hanno immediatamente digerito, mentre invece l'operazione poteva essere fatta diversamente e con un utile da parte dello Stato.

CAPPA. Lo debbono ancora digerire.

RUGGERI. Sono costate meno di 150 milioni ed avete concesso dei crediti a tassi bassissimi.

Ma io non mi rammarico di questo. Voglio dire soltanto che l'operazione poteva essere fatta meglio perchè bisogna finirla con questa gloria, con questo dire e vantare che gli armatori sono stati unicamente essi a ricostruire la marina mercantile italiana. Infatti anche lei, mi scusi, e l'onorevole Aldisio — non si offenda onorevole Cappa — avete sempre cercato un alibi su questa operazione delle Liberty che è questo: la « Garibaldi » non ha voluto comprare le Liberty. Dicendo ciò è evidente che affermate che le Liberty hanno rappresentato un buon affare. Io non so perchè la « Garibaldi » non ha avuto le sue Liberty; questo non m'interessa. Ma non era quella la considerazione da fare: occorreva considerare il costo della nave, il valore della nave, la possibilità di reddito della nave in quel particolare momento, onde ricavarne un vantaggio per lo Stato. E non sono il solo a dir così: persone molto più autorevoli di me giudicano che si potevano fare le operazioni con un certo vantaggio per lo Stato, vantaggio che sarebbe poi andato a sollievo delle spese incontrate per la legge che il Ministro Saragat ci ha presentato all'inizio di quest'anno.

CAPPA. Allora è stato un buon affare oppure è stato un cattivo affare?

RUGGERI. Mi dispiace che io non avevo il danaro; altrimenti le avrei comprate ben volentieri per 150 milioni.

CAPPA. Qualche suo collega dice che è stato un cattivo affare.

RUGGERI. È stato un ottimo affare per gli armatori, cattivo per lo Stato. Così è rinata la marina mercantile italiana. Quindi nessun merito agli armatori se non quello di andare in giro con un libretto in tasca per segnare i loro utili, come dice lei onorevole Cappa. Conosciamo bene questa categoria degli armatori, per quello che ha fatto nel passato e nel presente!

Ricordiamo i noleggi a tempo quando le « carrette » erano ferme; allora le noleggiava lo Stato a tempo. Noi vedevamo le navi ancorate nei porti e sapevamo che gli armatori percepivano il nolo per il noleggio a tempo. Ricordiamo i famosi premi per la circumnavigazione africana; per non pagare il costo in valuta estera del passaggio del Canale di Suez, lo Stato dava del denaro con cui essi poi hanno comperato le sterline che hanno imboscato all'estero. Questi sono gli armatori italiani! Il relatore non doveva prendere la posizione che ha preso, non doveva concludere il capitolo sullo sciopero dei marittimi con quella frase: « Lo Stato non può, quando si verificano avvenimenti dannosi all'economia di questo delicato settore, non applicare le disposizioni di rigore del codice della navigazione per arrestare qualunque avventatezza dei prestatori d'opera ».

RAJA, *relatore*. Io ho detto che è necessario richiamarsi alle disposizioni del codice della navigazione, poichè fino a quando esso non sia stato modificato evidentemente esso impera ed ha valore di legge, anzi è legge.

RUGGERI. Onorevole Raja, s'incomincia sempre così. Quando si vuole togliere un'arma alla classe operaia, si incomincia col dire sempre: applicate la legge. La verità è un'altra e cioè si vuol togliere alla classe operaia

un'arma potente che, comunque vadano le cose, non sarà mai tolta. Ora la sua, onorevole Raja, è un'affermazione grave di politica sindacale generale, e in questo particolare settore oltre che essere grave è assolutamente ingiustificata. Io dico che male ha fatto l'onorevole Saragat a minacciare il disarmo amministrativo, e peggio ha fatto il relatore a concludere il capitolo sulla agitazione dei marittimi con quella frase e con questo giudizio.

Onorevole Saragat, io ho detto che del bilancio non avrei parlato. Lei alla Camera dei deputati giustamente ha affermato che il vero bilancio della marina mercantile non è nel bilancio, bensì nella legge che prende il nome da lei. Io qui dovrei rivolgere alcune domande.

Intanto mi rammarico, onorevole Ministro, che non sia stato presentato un piano di riparto, che non ci sia stato detto cosa ha fatto la Commissione dei riparti nella distribuzione del lavoro. Non ne sappiamo niente. Io solo oggi ho saputo qualcosa dalla voce dell'onorevole ammiraglio Casardi. Inoltre noto delle contraddizioni. Secondo le mie informazioni a me risulta che oggi sono state assegnate ai cantieri poco più di 100 mila tonnellate di naviglio. Lei alla Camera dei deputati ha affermato che la legge prevede la costruzione di 340 mila tonnellate.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. No, 240 mila tonnellate.

RUGGERI. Sarà un errore di stampa. La legge invece parla di 260 mila tonnellate.

Ma non è questo il problema. Ci avete presentato la legge qui in Senato i primi di febbraio pregandoci di non fare obiezioni, di non presentare emendamenti di limitarci solo alla critica, che abbiamo fatto. Noi, sebbene non completamente d'accordo, abbiamo accettato questo suggerimento. Ma a distanza di sei o sette mesi io penso che in tema di discussione del bilancio, appunto perchè mi riferisco a quanto ha detto lei e che cioè il bilancio della marina mercantile va giudicato più per la legge Saragat che per quello qui in discussione (legge che del resto è la ripresa della legge Cappa, la quale, a sua volta, è l'aggiornamento delle legge Benni del 1938 e fra queste, non si offenda, onorevole Ministro, io preferisco la legge Cappa perchè è più organica) io penso, dicevo, che o il Governo o la relazione sarebbe stato bene avessero detto tutto su questo problema. Si tratta di denaro pubblico, si tratta di ripartire un po' di lavoro tra tutti i cantieri. C'è ad esempio, la questione dei cantieri meridionali, ed è strano che non sia stato comunicato nulla al Senato, tanto più che — e qui posso fare una affermazione — le nostre previsioni si stanno avverando. Le nostre preoccupazioni le abbiamo espresse sia discutendo del bilancio 1948-49 — del resto quelle preoccupazioni le ha espresse, certamente meglio di me, l'onorevole Cappa lo scorso anno — sia discutendo della sua legge in febbraio. Noi non abbiamo creduto che la sua legge facesse qualcosa di serio per la organizzazione cantieristica, ma oggi ne siamo maggiormente convinti perchè abbiamo notizie che i nostri cantieri, di giorno in giorno, stanno deperendo.

La storia di queste sovvenzioni, di questi interventi dello Stato per la ricostruzione della marina mercantile è quella che ha origine dalla legge Benni del 1938. I nostri cantieri durante il periodo dell'autarchia e poi in seguito non sono stati mai seriamente riorganizzati e potenziati. Tempo fa, discutendosi il bilancio dell'industria, il collega Negro ci ha detto come ha trovato i cantieri navali: il collega Negro era operaio trent'anni fa in questi cantieri, ed egli ha affermato che oggi sono nello stesso stato di allora. Se vi è un campo dove possiamo fare qualche cosa di moderno questo è il campo cantieristico, perchè la maggior parte degli impianti sono in mano dello Stato. Quando sentiamo parlare di gloria marinara, noi affermiamo che nessuna politica marinara può avere sviluppo, ogni politica marinara è destinata a fallire, se l'industria cantieristica non viene messa in ordine, non viene modernizzata. È inutile parlare demagogicamente di speranze e di avvenire dell'Italia sul mare, bisogna invece che il Ministero dell'industria o il Ministero della marina mercantile, (ma pongo la domanda a lei, onorevole Ministro, perchè è un problema di progresso della nostra marina) si preoccupino di questo problema. Perchè non affrontate questo problema? E non vi offendete se

diciamo poi che alcune forze interne o esterne interferiscono sulla vostra opera per non farvi operare in questo settore. È certo che da due anni a questa parte da ogni settore viene detto: cosa intendete fare per la riorganizzazione cantieristica? Voi non rispondete nemmeno. Non possiamo più credere quindi che il problema sia solo di indole amministrativa o finanziario perchè il problema è prevalentemente politico.

E concludo il mio discorso su questo bilancio, che io ho paragonato al bilancio di un comune di centomila abitanti, di questo bilancio meschino, affermando che questo Ministero è nato, ma non è cresciuto; bisogna farlo crescere. Per queste ragioni voteremo contro l'approvazione del bilancio.

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

VOCCOLI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, dirò poche cose intorno al bilancio che discutiamo, soffermandomi specialmente sulla parte che riflette il bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale. L'onorevole Ministro e l'onorevole Sottosegretario di Stato comprendono la ragione perchè mi debba soffermare specialmente sul bilancio degli Uffici del lavoro portuale. Ma voglio dire anche qualche cosa sommariamente, sulla spesa complessiva prevista per il bilancio ordinario.

È già stato detto da altri oratori che mi hanno preceduto che la spesa per il bilancio ordinario si aggira intorno ai 4.071.764.000, dalla quale somma, però, bisogna detrarre l'onere di 2.825.000.000 per sovvenzioni a Società marittime. Quindi, è evidente che resta per tutti gli altri servizi appena un miliardo e 247 milioni di lire, somma assolutamente insufficiente per i bisogni di un Ministero così importante per lo sviluppo del traffico e della economia del nostro Paese.

Il bilancio, così come è, poteva bastare quando esisteva una semplice Direzione generale della Marina mercantile, alle dipendenze del Ministero delle comunicazioni, non ora che esiste un Ministero vero e proprio, che deve risolvere tanti complessi, colossali problemi, quali la riorganizzazione di tutti gli uffici di capitaneria; che deve regolare i danni subiti dal naviglio, dagli attrezzi nautici e dal demanio marittimo; che deve sollecitare la ricostruzione di fondali, di banchine, di mezzi meccanici per le operazioni di imbarco e sbarco; riorganizzare gli equipaggi, i portuali, i piloti, gli ormeggiatori, i battellieri, i pescatori, i commessi, i gruisti, far sorgere i silos, i frigoriferi, i magazzini generali; adeguare tutti i costi del traffico marittimo; invogliare alle costruzioni navali all'interno; svegliare Stato e privati dal torpore e dall'avvilimento: problemi, questi, come dicevo, giganteschi, mastodontici, che sono stati in silenzio impostati e avviati verso la soluzione dagli stessi funzionari e impiegati che costituivano l'organo della Direzione generale della Marina mercantile alle dipendenze del Ministero delle comunicazioni, i quali impiegati — e bisogna dar loro lode — senza lamentarsi, si sono triplicati nel lavoro: quei funzionari, quegli impiegati hanno fatto miracoli, ma non possono continuare così: ogni sforzo eccessivo non può essere che di carattere provvisorio

Il Ministero della marina mercantile ha bisogno di un organico maggiore per svolgere il proprio lavoro con più serenità e con più celerità, e se lo Stato non può sobbarcarsi a nuove spese, aumentando il personale del Ministero non sarebbe difficile trasferire a quel Ministero impiegati di altri dicasteri nei quali il personale è esuberante. Il Ministero della marina mercantile deve adeguarsi secondo i suoi compiti al posto che gli compete, per l'importanza che ha la marina mercantile nell'economia italiana.

Detto questo, passiamo alla parte che più specialmente mi interessa: il bilancio degli Uffici del lavoro portuale. Vediamo, innanzi tutto, in quali condizioni vivono i lavoratori portuali d'Italia. Se si eccettuano i lavoratori di alcuni porti del settentrione (Genova, Savona, Livorno, Venezia), tutti gli altri fanno una vita di stenti. Che cosa possono rappresentare le 20-25 mila lire al più che arrivano a racimolare i portuali di Napoli, Ancona, Civitavecchia, Bari, Taranto, Brindisi, Messina, Catania, Palermo? Senza parlare di quelli dei porti minori, dei quali alcuni sono completamente inattivi, come Pesaro, Fano, Gallipoli, Molfetta, Licata, ecc. Si dirà che ciò

dipende dalla situazione generale economica del Paese, ma è un fatto che questa benemerita categoria di lavoratori che, durante la guerra, come tutti sanno, ha affrontato tanti sacrifici in silenzio e con rassegnazione, oggi vive di stenti e di miseria. Ci sarebbe un mezzo per attenuare questo stato di disagio e di sperequazione tra porto e porto: una più razionale distribuzione del lavoro. Ma per far ciò occorre ripristinare il *Trascom* e la tariffa unica per lo scarico delle merci nei porti. Il *Trascom* era un ufficio nel quale erano rappresentati tutti i Ministeri interessati, il cui presidente, come l'onorevole Ministro sa, era un alto funzionario della Marina mercantile. L'ufficio aveva il compito di segnalare i porti senza lavoro e di indirizzare le navi seguendo un certo turno nella stessa regione. Questo ufficio non turbava nè portava alcuno squilibrio economico, non costava nulla e non aumentava le tariffe. Un bel giorno un decreto della Presidenza del Consiglio lo ha soppresso. In conseguenza di ciò i portuali hanno protestato in tutti i modi, con la stampa, con gli ordini del giorno, con l'azione di parlamentari, ma non è stato possibile ottenere un ufficio per la distribuzione del traffico nei porti. Ciò ha determinato la lotta tra porto e porto, e i lavoratori sono stati messi in concorrenza tra di loro per avere il lavoro. La tariffa unica nazionale aveva portato la pace nei porti per il costo della mano d'opera. Ed allora si videro uomini politici, industriali, commercianti, stampa pagata, dare addosso a questa provvidenza che regolava così bene il lavoro nei porti. Ma altri provvedimenti occorrerebbe adeguare alle esigenze dei portuali: primo, integrazione salariale; secondo, assistenza malattie; terzo, quiescenza dei lavoratori.

Circa l'integrazione salariale rileverò che per i lavoratori dei porti vige attualmente una particolare disposizione di legge che, mentre li abilita ad esercitare la professione di scaricatori, fa loro obbligo della presenza giornaliera sul posto di lavoro e la proibizione di dedicarsi ad altre occupazioni. Dal lato salariale invece i lavoratori portuali vengono remunerati soltanto nel caso in cui vi siano merci da scaricare o da imbarcare sulle navi. Ne consegue che, mentre gli obblighi di impiego restano perpetuamente immutati, il salario è aleatorio. Questi motivi fondamentali fecero maturare a beneficio dei lavoratori dei porti, fin dal 1940, uno speciale riconoscimento dei Ministeri competenti, con l'istituzione di una Cassa integrativa salari gestita dall'Istituto nazionale della previdenza sociale e sovvenzionata dal Ministero del tesoro, mediante la quale, nel caso in cui il portuale, durante il periodo di un mese, non avesse raggiunto un salario di 600 lire, la differenza gli sarebbe stata integrata dalla Cassa anzidetta. Nel 1945 il Ministero del lavoro, all'insaputa di tutti all'insaputa anche del Ministero della marina mercantile e dell'Organizzazione nazionale dei portuali, abrogava d'autorità tale legge e immetteva i portuali a beneficiare della Cassa integrazione dei lavoratori dell'industria. Le condizioni del lavoro nei porti, però, così dissimili da quelle delle categorie dell'industria, hanno fatto sì che tale applicazione si sia risolta in un colossale fallimento, con sperpero di fondi per la Cassa e con nessun equo vantaggio per i portuali. La Federazione italiana dei lavoratori dei porti, rilevati, a distanza di pochi mesi da questo nuovo funzionamento, gli inconvenienti e i danni di cui venivano a soffrire i lavoratori in base al nuovo sistema di integrazione, presentava immediatamente un progetto di riforma del sistema integrativo al Ministero della marina mercantile e allo stesso Ministero del lavoro. Dopo studi (io questo lo dico a Ministri che conoscono la questione anche più a fondo di me) riunioni, proposte, controproposte durate tre anni, quando ormai non restava che passare all'attuazione del progetto concordato, le riunioni tra gli interessati sono state interrotte dal Ministro del lavoro. Denuncie epistolari e richieste di interventi rivolte alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministro della marina mercantile, disciplinatore dei traffici marittimi e portuali, non hanno avuto successo.

Il Ministero del lavoro non trovando obiezioni di carattere economico al progetto presentato, per il quale nulla viene chiesto allo Stato, adduce a sua difesa che non è giusto concedere ai portuali ciò che non si può concedere a tutte le altre categorie di lavoratori. Ciò è fondamentalmente inesatto, giacchè, mentre gli altri lavoratori fruiscono dell'appo-

sita indennità, nel caso di disoccupazione involontaria, i portuali non sono ammessi a godere di questo beneficio, perchè essi vengono ritenuti occupati anche quando non realizzano alcun guadagno. Se non si vuole giungere ad ammettere la mala fede, si deve attribuire la più perfetta ignoranza dei problemi portuali.

La noncuranza e il disinteresse dimostrato dalle autorità responsabili nei riguardi dei lavoratori portuali viene a ripagare in malo modo il senso di disciplina e di pacifica attesa conservato finora da tutte le maestranze portuali.

È di questi giorni, onorevole Ministro, una riunione del Comitato centrale della Federazione dei lavoratori dei porti, nella quale riunione è stato elaborato un ordine del giorno che io non so se sia stato portato a sua conoscenza. Ad ogni modo, siccome me ne è stata rimessa una copia, io lo rendo pubblico da questa tribuna: « Il Comitato centrale della Federazione lavoratori dei porti, appositamente riunito a Roma il giorno 30 settembre, per esplicito mandato ricevuto dai portuali rappresentati, considerata l'indifferenza delle autorità di Governo nei confronti del problema dell'integrazione salariale già agitato da oltre 3 anni in termini concreti, preso atto che l'attività dei rappresentanti nazionali della Federazione non è riuscita a persuadere finora gli organi competenti sulla necessità di adeguare la corresponsione della integrazione salariale predetta, già goduta in atto da tutte le altre categorie professionali, alle particolari caratteristiche del lavoro portuale; tenuto conto che il progetto sottoposto all'approvazione del Ministero del lavoro dal Ministero della marina mercantile, d'intesa con la Federazione italiana dei lavoratori dei porti, non comporta nessun onere a carico dello Stato, nel mentre si risolve in un atto mutualistico fra gli addetti alla lavorazione dei vari porti della Repubblica; riconosciuto che l'attuale riduzione dei traffici portuali, nel rendere addirittura miserevoli le condizioni delle maestranze addette ai porti, acuisce l'aspettativa legittima della categoria professionale; constatato che il senso di disciplina dei lavoratori portuali, lungamente durato e finora conservato, è stato ripagato con una assoluta noncuranza e disinteresse da parte dei Dicasteri competenti; protesta contro l'atteggiamento dilatorio del Ministero del lavoro che non vuole rendersi consapevole della necessità di accogliere una richiesta già riconosciuta fondata, in linea di massima, dal Ministero della marina mercantile... ». Qui, infatti, sta il contrasto, onorevoli colleghi: mentre il Ministero della marina mercantile — bisogna riconoscerlo — dice che è giusto che si stabilisca per i portuali la Cassa di integrazione, il Ministero del lavoro non ne vuole sapere.

Quindi la categoria ha deciso: « di dichiarare formalmente l'agitazione dei lavoratori rappresentati, i quali hanno già avuto numerose occasioni di manifestare agli organi di Governo, provinciali, regionali e nazionali, in termini assolutamente pacifici e cortesi, il loro vivo disappunto ed il loro estremo disagio: ed ha incaricato la Segreteria nazionale di ricercare urgentemente un'ultima possibilità di intesa con i Ministri responsabili ».

Come vedete i lavoratori dei porti, per l'attuazione della Cassa di integrazione, sono già all'inizio della loro agitazione, agitazione che ci potrebbe portare lontani, e determinare anche uno sciopero generale in Italia. Badate, o signori, che uno sciopero generale dei portuali porterebbe un grave danno al Paese, e noi ci preoccupiamo di questo fatto, perchè amiamo il nostro Paese e vorremmo che questi problemi si risolvessero sul piano della collaborazione, dell'intesa cordiale, reciproca, serena. Invece siamo costretti ad agitarci, e poi ci si verrà a dire che queste agitazioni sono fatte a scopo politico, mentre i portuali esigono solo di essere trattati in maniera da garantire loro la vita.

Oltre alla Cassa di integrazione è necessario anche apportare altri benefici alla categoria dei portuali. Ad esempio, nel campo del trattamento assistenziale, diverse sono le norme della Cassa mutua malattie dell'industria. Questa diversità è deprecata ed ingiusta in quanto ogni provincia provvede a stipulare speciali convenzioni. Necessita, signor Ministro, che una volta per sempre sia provveduto alla stipula di una convenzione a carattere nazionale tra la Federazione dei portuali e l'Istituto na-

zionale della Cassa malattie, in modo che tutti i portuali abbiano parità di oneri e di diritti

Così è anche per la quiescenza dei portuali. La quiescenza per i portuali si applica al 60° anno di età, mentre per gli altri lavoratori non portuali, si applica al 65° anno.

Ciò perchè l'operaio del porto, per il lavoro pesantissimo che fa, non può continuare fino ai 65 anni. Ma non è giusto che egli abbia una pensione minore degli altri, perchè viene cancellato dai ruoli per limiti di età. Infatti i portuali sono iscritti in ruoli speciali, nelle capitanerie, e quando arrivano a 60 anni vengono automaticamente cancellati dai ruoli.

Necessita integrare l'entità delle pensioni che sono di fame, senza farle dipendere dalla costituzione delle Casse pensioni aziendali, perchè i lavoratori, per poter riparare in un certo qual modo al disagio che loro deriva dall'essere inviati in pensione a 60 anni, con una pensione misera, hanno pensato di costituire delle Casse aziendali, private, gestite dalle stesse compagnie. Non tutte le compagnie, però, si trovano nelle condizioni di creare queste Casse integrative aziendali, e quindi si assiste allo spettacolo che un lavoratore di un piccolo porto, che non ha fatto parte di una compagnia, che non ha preso parte a lavori importanti, per cui non si è potuta creare la Cassa aziendale, si trova, andando in pensione, nella condizione di vivacchiare con quello che gli dà l'Istituto di previdenza sociale.

E veniamo ad un altro problema, quello del « sottoparanco ». Dalla relazione del collega Raja si rileva che c'è la tendenza, da parte di molti armatori, specialmente di quelli di navi di piccolo cabotaggio, a ripristinare il « sottoparanco » perchè si dice che con l'abolizione del sottoparanco si è contribuito a fare sparire il navalpiccolo. Ciò non deve assolutamente avvenire perchè tale conquista è costata tante lotte sia ai marittimi che ai portuali. Senza contare poi che, anche attuando il « sottoparanco » un qualche compenso bisognerebbe pur dare ai marittimi per lo stivaggio e il disistivaggio delle merci. Non si salverebbe l'armamento velico e motoveliero dalla grave crisi economica in cui si dibatte. Prendiamo perciò atto che nella relazione tale eventualità è combattuta decisamente, e noi sottoscriviamo in pieno alle ragioni esposte dal relatore, anche perchè, come abbiamo detto, la questione del « sottoparanco » fu risolta d'accordo fra marittimi e portuali.

Circa poi l'altro problema della vigilanza amministrativa, secondo la vecchia legge, alla quale è stata apportata la grande modifica delle elezioni delle cariche delle compagnie non più dall'alto, ma dall'Assemblea dei soci, qualche ufficio portuale interpreta ancora la legge che dice: « L'autorità marittima vigilerà sugli atti del console... »; (" console ", intendiamoci bene, nel senso di amministratore, perchè la parola console ci fa ricordare qualcosa dei tempi fascisti, e noi dobbiamo scartare il significato che davano i fascisti a questa parola, dandole invece il significato di capo dell'amministrazione) come un'espressione che autorizzi ad effettuare un controllo. Oggi non è più possibile dare tale interpretazione alla legge. Il Console ed il Consiglio di una Compagnia debbono dare conto del loro operato soltanto alle maestranze che li hanno eletti. L'autorità marittima deve limitarsi solo a vigilare, a far presente all'amministrazione delle Compagnie o al Ministero che ha delle osservazioni da fare, e deve presentare opportunamente queste sue osservazioni. Non si rifiutano le verifiche amministrative, perchè queste servono a mantenere pure e cristalline le condizioni contabili delle Compagnie, e quindi noi le desideriamo.

Dal bilancio speciale andrebbero stralciate e portate nel bilancio ordinario alcune voci, tra le quali i proventi per provvedere al mantenimento ed al funzionamento degli Uffici del lavoro portuale. Poichè è accertata la utilità e la necessità del loro funzionamento, non si vede perchè la spesa relativa debba figurare nel bilancio speciale e non in quello ordinario. Qui mi riporto ad un accenno fatto dal collega che mi ha preceduto, circa i proventi per l'assistenza, la tutela della integrità fisica e la educazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie.

Il relatore, onorevole Raja, a pagina 7 della sua relazione, ha rilevato giustamente come la spesa di 9 milioni, rappresentata dai proventi di uguale cifra che si ricavano dai contributi che pagano gli stessi lavoratori, e i datori di lavoro, sia esigua, e fa voti affinchè

sia aumentata congruamente, in considerazione che il bilancio speciale per gli Uffici del lavoro portuale presenta un avanzo di 8 milioni, e ciò perchè sia consentita una più efficace assistenza ai lavoratori. Concordiamo perfettamente, ricordando all'onorevole Ministro che discutendosi il bilancio dello scorso esercizio 1948-49, egli accettò in proposito un mio ordine del giorno come raccomandazione.

Un'ultima osservazione. Nessun accenno nel bilancio viene fatto sui salari degli ormeggiatori dei porti. Questi benemeriti lavoratori specializzati, iscritti in uno speciale ruolo tenuto dall'autorità marittima, assolvono un compito prezioso per la sicurezza delle navi, ma vivono una vita grama disagevole e rischiosa. Essi sono obbligati ad essere sempre presenti nel porto giorno e notte, con qualsiasi tempo, per un loro eventuale intervento. Nulla percepiscono, se questo intervento non avviene, come spesso accade, pur sacrificandosi e pur essendo sottoposti al divieto di dedicarsi ad altre occupazioni. Sovente avviene che questi lavoratori non percepiscono assegni familiari, nè integrazioni salariali, e restino scoperti dalle assicurazioni infortuni e malattie, perchè i loro modesti guadagni non consentono di pagare gli onerosi contributi assistenziali e previdenziali richiesti. Basterebbe, onorevole Ministro, che sul bilancio della Marina mercantile fosse stanziata una somma di 25 milioni, perchè questi lavoratori, che non superano i 300 in tutta Italia, avessero assicurato il godimento di quelle previdenze di cui ho parlato, come tutte le altre categorie di portuali.

Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, mi sono studiato di essere quanto mai sintetico ed obiettivo nella mia esposizione, mi auguro che la mia parola non sia stata spesa invano a prò di una numerosa categoria di lavoratori, che tanto contributo di attività porta all'incremento del traffico e alla difesa economica del nostro Paese. Ricordatevi che essi hanno ben meritato della riconoscenza della nostra cara e bella Patria, che noi auspichiamo torni ad essere libera ed a pari livello nel consesso delle grandi Nazioni. E con questo augurio, signor Ministro, io chiudo il mio intervento. *(Approvazioni da sinistra).*

Presentazione di disegno di legge.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge.

« Promozioni al grado VIII dei ruoli di Gruppo *B* del Corpo del genio civile » (640).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Per lo svolgimento di interrogazioni e di interpellanze.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Onorevoli colleghi, desidero pregare il Senato di consentirmi di rispondere domani alle varie interrogazioni e alle interpellanze che sono state presentate al Governo in seguito alla sventura che si è abbattuta sulla Campania. Sarei anche in grado di rispondere questa sera; non lo faccio perchè sono in corso dei provvedimenti, che io, d'intesa con i Ministri competenti, intendo domani proporre al Consiglio dei Ministri al fine di fronteggiare, nel modo migliore, la situazione. Rimandando a domani la discussione, potrò dare al Senato notizie più esaurienti e più concrete di quelle che potrei dare questa sera.

Debbo scusarmi con il Senato per non aver partecipato alla seduta di ieri. Ho letto nel verbale che taluno si è rammaricato che per la mancanza del Ministro dei lavori pubblici non siasi risposto alle varie interrogazioni. Il Senato sa che proprio in quella stessa ora, e per tutta la seduta di ieri, ho dovuto alla Camera presenziare e partecipare alla discussione del bilancio del mio Ministero. D'altra parte dichiarazioni generali di carattere immediato avevo già fatto alla Camera il giorno

precedente. Debbo però ancora una volta sottolineare, di fronte al tentativo in atto di speculazione politica, che i cinquanta milioni che dal mio Ministero furono messi a disposizione del Genio civile delle provincie colpite dall'alluvione rappresentano un primo intervento limitato al pronto soccorso e non già destinato a riparare i danni prodotti, che l'opera di pronto soccorso è tuttora in fase di sviluppo e che a questo titolo la somma finora utilizzata ha superato già le 135 mila lire. Chi si ostina a creare delle confusioni al riguardo agisce in mala fede. *(Interruzioni dalla estrema sinistra).* Io non individuo nessuno: se vi sentite colpiti, allora siete voi che fate la speculazione! Comunque, quel che sarà necessario fare, sarà fatto, per riparare alle conseguenze di una situazione che non va imputata a colpa di coloro che l'hanno subìta. *(Vivi applausi dalla destra e del centro).*

PRESIDENTE. Dopo le dichiarazioni del Ministro dei lavori pubblici resta quindi stabilito che l'interpellanza degli onorevoli Bosco e Fusco e le interrogazioni presentate dai senatori Bosco Lucarelli, Persico, Voccoli e Lanzara, saranno discusse nella seduta di domani.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare sul bilancio della marina mercantile il senatore Romano Antonio. Ne ha facoltà.

ROMANO ANTONIO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, quando il senatore Ruggeri ha detto che da parte del Ministero della marina mercantile nulla, mai nulla, si è fatto, io ho domandato a me stesso se l'onorevole Ruggeri abbia ancora innanzi a sè la visione dei porti d'Italia negli anni 1943, 1944 e 1945, se l'onorevole Ruggeri ricordi il potenziale della flotta mercantile italiana prima del disastro, quello posteriore alla sconfitta, e quello attuale. Tratterò questo punto. Siamo tutti d'accordo nel rilevare l'esiguità delle cifre del bilancio, perchè se si esclude quello del Ministero del bilancio che limita la sua attività a solo pochi impiegati, una dozzina in tutto, il bilancio del Ministero della marina mercantile è certo il più modesto. Il suo ammontare si aggira sui quattro miliardi e 71 milioni. Quasi tre miliardi sono assorbiti da sovvenzioni alle società che assumono servizi marittimi, onde ben si comprende come ed in quali difficoltà il Ministero della marina mercantile si dovrà dibattere per svolgere la sua attività. Basta un esempio: 196 milioni sono riservati ad una quindicina di voci come il funzionamento delle Capitanerie di porto, sorveglianza della pesca, Registro navale, contributi alla cassa di previdenza marinara. Ebbene, onorevole Ruggeri, nonostante questo la marina mercantile è uno dei più importanti elementi della vita nazionale. Per le vie del mare giungono in Patria rifornimenti ingenti per milioni di tonnellate all'anno. L'Italia importa per le vie del mare, più di 20 milioni di tonnellate di merci, vale a dire l'83 per cento dei suoi rifornimenti. Corrispondentemente una notevole quota delle nostre esportazioni si istrada per le vie del mare. Ugualmente attraverso il mare giungono migliaia di turisti stranieri che costituiscono un altro elemento importante della nostra attrezzatura economica e commerciale. Tutti questi traffici si svolgono sia sotto la nostra che sotto altre bandiere; è necessario aumentare sempre più quelli fatti con le nostre navi.

Nonostante questo bilancio striminzito ridotto a poche voci, la nostra marina mercantile va riprendendosi ogni giorno. La ricostruzione della marina mercantile in questi 4 anni dalla cessazione delle ostilità è stata mirabile. All'inizio della seconda guerra mondiale l'Italia in 80 anni di unità si era saputa creare una notevole flotta mercantile con una consistenza, esclusi i velieri, di 1366 navi per 3.396.409 tonnellate. Durante i seimila viaggi compiuti per le necessità delle truppe in Africa, in Grecia, in Egeo le perdite furono gravissime. Nonostante la perizia e i prodigi dei nostri marinai, la flotta mercantile, all'atto dell'armistizio, si era ridotta a 550 navi per circa un milione e 200 mila tonnellate. Altre perdite subimmo nel periodo della cobelligeranza, e cioè 160 unità per circa 760 mila tonnellate.

Nonostante perdite così massicce, la ripresa è stata, come ho detto, mirabile e marciamo già verso i 3 milioni di tonnellate. Questo ri-

sultato è dovuto non soltanto all'iniziativa privata, ma anche alle provvidenze dal Governo e tra queste, prima tra tutte, la complessa operazione dei piroscafi che gli Stati Uniti con spirito di amichevole assistenza, ci hanno ceduto. Nulla però si sarebbe ottenuto se a tutto questo non si fosse aggiunto il sacrificio del marinaio italiano sacrificio apprezzabilissimo, sacrificio mirabile che va dal più umile mozzo al più esperto capitano.

Noi sappiamo (e ne dobbiamo prendere atto, onorevole Ruggeri) che sono stati notevolmente migliorati i servizi di linea, compresi quelli transoceanici, gestiti dalle varie società armatoriali nazionali. È stata resa giornaliera la linea Napoli-Palermo, sono state riprese le comunicazioni tra Genova e Livorno con la Corsica, sono stati ripresi i collegamenti con Tripoli e Tunisi; è stata ripristinata la linea con l'Australia; sono state migliorate le comunicazioni con il Sud America con l'entrata in esercizio del « Conte Verde » e con il prossimo ripristino del « Conte Biancamano ». Tutte queste navi, col « Vulcania » e il « Saturnia » in Atlantico e l'« Esperia » in Mediterraneo, conquistano giorno per giorno l'ammirazione e la simpatia del turista e degli uomini di affari internazionali. Purtroppo è inevitabile che alcune di queste navi, in un tempo piuttosto breve, debbano scomparire di fronte alla concorrenza di naviglio più moderno e più veloce, meglio rispondente alle esigenze del traffico internazionale, onde la necessità di provvedere su larga scala al ringiovanimento della nostra flotta se si vuole scongiurare il pericolo che venga schiacciata dalla concorrenza delle nazioni straniere specialmente l'inglese, la svedese e la norvegese, le quali già si affacciano alla competizione internazionale con unità di grosso tonnellaggio e con velocità di 18 e più nodi persino nella categoria delle navi da carico. Occorre far presto perchè una nave di medio tonnellaggio può prendere servizio soltanto 18 o 24 mesi dopo la ordinazione ai cantieri di costruzione. Di ciò appunto si è reso conto l'onorevole Ministro Saragat con la legge che reca il suo nome e che è un poco un prolungamento nel tempo della legge Benni. La legge Saragat si differenzia da quella Benni per aver introdotto un elemento nuovo nella politica armatoriale costituito dagli aiuti che vengono assicurati allo armamento statale oltre che a quello libero.

Con la legge Saragat è stata creata la premessa finanziaria indispensabile per la costruzione del nuovo naviglio per circa 260 mila tonnellate. Gli interventi statali però — ed esprimo qui un pensiero personale — non possono avere durata illimitata sia per gli squilibri che questi interventi creano, sia per gli oneri che comportano. Si chiede quindi che non vengano create e consolidate posizioni sperequate sulle cui basi ogni concorrenza diventa impossibile. Può giustificarsi, per il mio modo di vedere, l'intervento statale per quelle linee che possono rappresentare una integrazione e un prolungamento delle comunicazioni interne, ma non deve essere la stessa bandiera italiana, protetta nelle forme più disparate, a fare la concorrenza ai danni della marina libera. Si impone per l'avvenire una più attenta valutazione, una maggiore maturazione dei programi da attuare. Dobbiamo domandarci quali navi dobbiamo costruire: le grandi o le piccole? Le veloci o le lente? Le lussuose o le economiche? Quelle per passeggeri, le miste o quelle da carico? Queste sono le domande che dobbiamo farci guardando all'avvenire della marina mercantile italiana. Dobbiamo vendere o rimodernare le navi vecchie? Dobbiamo acquistare o costruire quelle nuove? Dobbiamo noleggiare quelle che abbiamo? Sono tutte domande alle quali bisogna rispondere. Così si gettano le basi, le linee della politica marinara.

Il giovane Ministero della marina mercantile per poter essere idoneo all'assolvimento dell'importante sua funzione, ha bisogno di accrescimento di mezzi, di un organo propulsore nel settore della pesca, di un efficiente e permanente collegamento con altri Ministeri, specie con quello della marina militare ed infine di una organizzazione tecnico-amministrativa periferica più sviluppata di quella attuale.

Cantieri navali. Il fulcro della ripresa della marina mercantile è costituito dai cantieri. Questi sono stati rimessi in gran parte in efficienza tanto che la loro potenzialità di costruzione si stima in 250-300 mila tonnellate

di stazza lorda ogni anno. La ripresa dal punto di vista quantitativo è in atto, è la qualità quella che lascia a desiderare. Molte navi sono di quelle recuperate e ripristinate, hanno un'età che si aggira dai 20 ai 40 anni; anche le navi Liberty, pur essendo di costruzione recente, sono antieconomiche e lente, 10-11 nodi. Esse hanno assolto il loro compito in un periodo di estrema necessità, ma bisogna guardare all'avvenire. L'ostacolo maggiore è costituito dagli alti costi. I cantieri sono stabilimenti di montaggio e quindi il costo delle navi dipende in gran parte da fattori estranei ai cantieri. Una delle cause è l'alto costo del denaro che in Italia ha ormai raggiunto cifre iperboliche. Qualche istituto bancario sarebbe disposto a diminuire il saggio d'interesse, ma teme, non si azzarda a rompere il cartello bancario. Il maggiore squilibrio deriva dalla siderurgia, che produce ad altissimi costi, siderurgia che in Italia i governi da mezzo secolo proteggono. È anche questo un problema che incide nella marina mercantile. Altra causa dell'arresto è il difetto di materie prime. Superare tutti questi ostacoli non è facile, ma si deve operare con questo proponimento. Solo così potremo riprendere intensamente le vie del mare. Abbiamo 1.800 chilometri di costa, il nostro avvenire è sul mare ed il mare non ha mai tradito gli uomini, perchè è il grande veicolo della civiltà.

Dopo aver detto qualche cosa dei cantieri un piccolo accenno debbo fare dei trasporti marittimi. Anche il costo dei noli è ancora alto, lo scarico nei porti non avviene nelle migliori condizioni. Il costo dei trasporti aumenta perchè non sempre la scelta dei porti di scarico coincide con le località vicine alla zona di consumo delle merci scaricate. Questo si può evitare con una migliore disciplina; si elimineranno i costi dei trasporti ferroviari ed automobilistici. Molte volte si è deplorato lo scarico a Genova di merci destinate in Calabria ed in Sicilia, mentre si sarebbe potuto operare lo scarico nei porti di Napoli, Palermo e Catania.

Altro problema è quello delle navi cisterna. La flotta italiana di navi cisterna si compone attualmente di circa 600 mila tonnellate. Per compiere il trasporto del carburante necessario occorrono unità per almeno 300 mila tonnellate. Il bisogno di petroliere si evince dal fatto che le petroliere in costruzione all'estero vengono impegnate all'atto dell'impostazione. Da alcuni si è detto che l'acquisto di 20 petroliere « T. 2 » può rendere non urgente le nuove costruzioni di navi cisterna, ma se si pensa all'aumentato consumo dei prodotti derivati dal petrolio ci si rende conto che di nuove costruzioni non può farsi a meno.

Poche parole sulla pesca ed i pescatori. La flotta peschereccia italiana fino a qualche anno fa contava 40 mila 333 barche e battelli, stazzanti complessivamente tonnellate 101 mila e 153. Fino al luglio del 1937 i marinai autorizzati al piccolo traffico della pesca erano 4.912, i meccanici 174, i pescatori di alto mare 4.183, i pescatori 307.881. Il consumo della pesca da parte della nostra popolazione si aggira sui 2.500.000 quintali. L'importanza quindi della pesca è rilevantissima come fonte di lavoro e di guadagno e come mezzo di alimentazione.

Il regime giuridico della pesca si è sviluppato in due settori: ordinamento amministrativo ed organizzazione industriale. Le leggi fondamentali voi le sapete: una è quella del 4 marzo 1877, n. 3706, l'altra, che riordinò e diede nuova fisionomia al regime della pesca, è quella dell'8 ottobre 1931, n. 1606.

Questi sono i testi fondamentali del regime giuridico della pesca.

Per quanto riguarda l'ordinamento amministrativo, penso che sarebbe opportuno, come hanno detto altri oratori che mi hanno preceduto, che venisse eliminata ogni divisione. Abbiamo ancora un ufficio centrale della pesca alle dipendenze del Ministero dell'agricoltura e un Ispettorato centrale della pesca alle dipendenze del Ministero della marina mercantile. L'unificazione si impone.

Per quanto riguarda le organizzazioni industriali, penso che non basti poter pescare tranquillamente ed abbondantemente; non basta incoraggiare la pesca nell'àmbito materiale dell'esercizio di essa, ma occorre poterne utilizzare i prodotti nel più largo modo possibile senza che il pescato possa subire deterioramento. Si presenta quindi il problema del-

l'attrezzatura dei porti pescherecci che debbono soddisfare a condizioni essenziali: debbono poter consentire in ogni momento del giorno e della notte l'approdo e la partenza delle navi da pesca, debbono appena attraccate, poter scaricare e rifornirsi del necessario per poter ripartire. Occorono magazzini per la recezione, occorrono frigoriferi. Ebbene, se noi cerchiamo in tutta la legislazione italiana sulla Marina mercantile, non troviamo una legge che tratti del porto peschereccio.

Per un Paese che ha 1.800 chilometri di costa è necessario rivedere queste posizioni nel settore della pesca.

Bisogna pensare anche alle condizioni del Mezzogiorno perchè in tutta l'Italia meridionale e nella Sicilia esistono pochissimi porti.

Ciò non dipende dalla marina mercantile che usufruisce dei porti, ma dal Ministero dei lavori pubblici: è necessario, però, prospettarsi questo problema perchè l'Italia che è protesa come un grande molo nel Mediterraneo ha bisogno di vivere intensamente una vita marinara. Solo così potremo creare una coscienza veramente marinara che non si crea nè con i disordini nè con gli scioperi. Sono ancora recenti i disagi dei 1.100 viaggiatori del « Vulcania » e di altri 800 viaggiatori della « Vespucci » in partenza per l'America meridionale. Sono rimasti bloccati nonostante gli equipaggi si rifiutassero di scioperare, bloccati unicamente perchè era rimasta insoddisfatta una richiesta di due miliardi fatta dal capitano Giulietti. La « Cooperativa Garibaldi » che ha un capitale di 10 miliardi ed ha undici unità, è gestita e amministrata da membri della stessa famiglia, onde prevalente è l'interesse privato. Per tutelare il privato interesse si provoca uno sciopero con gravissimi danni per il Paese, col vantaggio di marine straniere. Così non si crea la coscienza marinara, di cui ha tanto bisogno il popolo italiano con i suoi 1.800 chilometri di costa.

Da quando i popoli cessarono di vivere separati, la civiltà è stata marinara, o non è stata civiltà. Nell'aratro e nella prua, così come le gloriose repubbliche, lo storico ed il politico vedono l'eterno divenire del popolo italiano *(Applausi dalla destra e congratulazioni).*

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

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

TOMMASINI. Onorevoli colleghi, io sarò breve perchè i nostri interventi, specialmente in sede di discussione dei bilanci, acquistano maggior valore in quanto si attengono a questioni o problemi generali riflettenti gli interessi di tutto il Paese. Viceversa cadiamo molto spesso nell'errore — ed io sono tra quelli che sbagliano — di riferirci a questioni locali, le quali sono da noi più da vicino vissute e quindi da noi più da vicino sentite.

Infatti il collega Macrelli, che è stato il primo degli oratori nella discussione di questo bilancio, ha spezzato le sue lance in maniera nobilissima in favore dei porti di Ravenna, di Cervia, di Cesenatico, di Cattolica e così via. È venuto l'irruente, ma sempre caro, collega Tartufoli a parlarci a sua volta dei porti dell'Adriatico. È doveroso per me — ed io credo di essere in ciò seguito dal collega dell'altra sponda, onorevole Ravagnan — parlare, sia pure per poco, del porto di Venezia.

In merito a questo porto potrei anche ritenermi esonerato dal parlare, perchè è troppo recente l'intervento nell'altro ramo del Parlamento, nella discussione dello stesso bilancio, del collega onorevole Gatto, e quindi io potrei anche dichiararmi già soddisfatto della risposta data in quella sede su questo argomento dal Ministro della marina mercantile, avallata — quella risposta — dallo stesso Presidente del Consiglio.

Pur tuttavia non ritengo inutile, onorevole Saragat, rivolgere anche da quest'Aula un appello alla vostra particolare attenzione, al vostro particolare interessamento su quelle che sono le condizioni del porto di Venezia. E poichè io non amo ripetere o leggere quella che è stata prosa di altri, non leggerò qui — come avevo forse la tentazione di fare — la memoria che è stata consegnata dall'autorità portuale marittima nelle mani del Presidente del Consiglio in occasione della sua recente visita a Venezia.

Ma certo è che le condizioni del porto di Venezia vanno vieppiù manifestandosi gravi, e per conseguenza logica ed inesorabile si aggrava la disoccupazione di una quantità più imponente di lavoratori e di scaricatori portuali, categoria questa di lavoratori — come mi insegnano quelli che di me sono più competenti — che è specializzata in quel determinato lavoro, in modo che non è possibile fare di un lavoratore portuale un lavoratore specializzato in altri rami di lavoro. È, quella, la sua specializzazione ed è tale da non essere facilmente acquisibile, perchè si acquisisce attraverso un allenamento che comincia fin da ragazzo.

Qui il caro amico Tartufoli, parlando di ordini del giorno accolti sotto forma di raccomandazione, ha usato una parola che, forse, se dovesse ripensarci, non userebbe ancora. Io non ripeterò quella parola, ma è certo che l'anno scorso presentai un ordine del giorno specifico sulle condizioni del traffico a Venezia e sulla necessità di alimentare l'attività di questo porto. Fu uno di quegli ordini del giorno che furono accolti come cortese raccomandazione, ma che ad un anno di distanza (discutemmo l'anno passato questo bilancio il 28 ottobre) si è mostrato non solamente inefficace, ma le condizioni del traffico del porto di Venezia dall'anno scorso, 28 ottobre, ad oggi, 5 ottobre, sono peggiorate. I giornali di Venezia di questa mattina comunicano che il traffico è, nel settembre, molto diminuito rispetto a quello che fu il traffico del mese di agosto e al corrispondente traffico del mese di settembre dell'anno passato. Da ciò una preoccupazione per quelli che hanno l'onore di rappresentare Venezia in questa e nell'altra Camera, più che altro preoccupazione di ottenere non trattamenti di privilegio, ma preoccupazione di ottenere trattamenti di equità, di giustizia per Venezia, in quella che è la distribuzione del carico e dello scarico, la distribuzione del traffico marittimo in misura proporzionata alla importanza del suo porto.

Le conclusioni di quella memoria che è stata consegnata al Presidente del Consiglio, non solo le faccio mie (e non le voglio qui rileggere perchè il Ministro già ben le conosce) ma le raccomando vivissimamente, affinchè non sia inascoltata la voce del Parlamento, la voce dei senatori di Venezia e affinchè non avvenga che l'anno venturo si debba tornare qui a piatire l'interessamento per quelli che sono gli interessi di Venezia.

L'anno scorso, così concludevo il mio discorso: « So che Venezia non può solo vivere di Biennali, di Mostre cinematografiche, di Festival della musica, ha bisogno di vivere anche di lavoro, di industria. Mestre ha un porto industriale che è uno dei più importanti della Nazione: Venezia ha un retroterra che si chiama Mestre con 100 mila lavoratori che non hanno nulla a che fare con le attività che si svolgono a Venezia, ma vivono del porto, dell'industria ». Quindi se noi veniamo meno a questa doverosa assistenza nell'interesse di Venezia, noi perdiamo di vista uno dei problemi nazionali, che è indubbiamente di vasta portata.

Superando quelle che sono le richieste contenute nella più volte citata memoria, voglio qui, in modo particolare, richiamare l'attenzione del Ministro su quella che era la attività armatoriale della città di Fiume. La società « Tirrenia » ha raccolto tutte le credità delle società di navigazione « Adria » e ne ha assunto tutte le attrezzature, tutte le responsabilità anche amministrative Noi pensiamo che gli ambienti interessati di Venezia, intendano rivendicare la istituzione a Venezia di una sede locale di esercizio e di armamento della società concessionaria del servizio, in modo da garantire alla città e al porto il disimpegno di tutti i servizi e forniture occorrenti per la gestione della linea del periplo italico, in modo da stabilire la premessa più sicura per il successivo rapido ripristino dell'altro importante servizio assolto dalla « Tirrenia » nel porto di Fiume e cioè la linea per il nord-Europa (Adriatico, Sicilia, Londra, Amburgo, Anversa e Rotterdam e ritorno). Le stesse assicurazioni date dal Ministro in occasione della sua visita a Venezia nel giugno scorso circa il ripristino della linea del periplo autorizzavano e autorizzano a interpretare il provvedimento e la volontà del Ministro nel senso sopradetto, non sembrando ammissibile che la riattivazione della linea, tanto propugnata dagli ambienti veneziani e ritenuta quale efficace rimedio contro l'attuale carenza di lavori e traffici del com-

plesso portuale di Venezia potesse, in fase realizzativa, riservare a Venezia il solo e magro beneficio di scali periodici, alla pari di qualsiasi altro porto intermedio della Penisola. Dicono i veneziani, e qui il Ministro è personalmente chiamato in causa: Si è sicuri che proprio in fase realizzativa le cose andranno come le assicurazioni ministeriali, i diritti e la logica porterebbero a pensare? Nel dubbio — che faccio mio — noi pensiamo che sia opportuno primo, interpellare — come interpello — il Ministro Saragat allo scopo di ottenere l'assicurazione che l'imminente ripristino del periplo italico avvenga in modo tale da segnare un vero e proprio trapianto, a Venezia, di tutte le attività marittime di preminente interesse nazionale già facenti capo a Fiume; secondo, ottenere che nella convenzione governativa di appalto dei servizi gestiti dalla « Tirrenia » venga sostituito all'obbligo di avere una sede succursale di armamento in Fiume, quello di trapiantare detta sede in altro porto dell'alto Adriatico e precisamente a Venezia. E, questa, cosa quanto mai saggia e opportuna in attesa che sia chiarita la situazione di Trieste. Quando domani Trieste dovrà prendere il posto che noi auspichiamo da molto, da troppo tempo, quando cioè potrà riprendere, protetta dai colori della nostra Patria, il suo posto, naturalmente Venezia, che è sorella maggiore di Trieste, saprà in quel momento e a quel giusto momento, anche rinunciare a questo transitorio beneficio di avere i diritti che aveva Fiume, per cederli alla sua sorella minore, ma preferita.

Dunque, queste sono le richieste per quanto riguarda la « Tirrenia ». In questo settore tutto particolare, mi auguro di avere assicurazioni dal Ministro Saragat ma soprattutto auspico, e firmerò con gli altri colleghi un ordine del giorno, per quanto ha riferimento alla specifica competenza del Ministro dei lavori pubblici, che si provveda alla escavazione di canali — perchè voi sapete benissimo che a Venezia si corre il rischio che l'insabbiamento possa porre il porto in condizioni di inefficienza rispetto al suo fabbisogno — che si prendano gli opportuni provvedimenti anche a questo proposito. Noi abbiamo bisogno di questa vivificazione del porto di Venezia. L'anno scorso il Ministro Saragat mi rispose che la distribuzione del traffico non è esclusivamente di sua competenza. Perfettamente d'accordo, ma qui, di questa competenza, ho sentito parlare così diffusamente e con tanta competenza da sentirmi esonerato dall'obbligo di propugnare una semplificazione che permetta finalmente ad un unico organo, ad un'unica entità di disciplinare questa distribuzione del carico e dello scarico, cioè del traffico dei porti, in maniera che Venezia, ripeto, abbia la parte che le compete in rapporto alla sua posizione geografica, in rapporto a quelle che sono le sue antiche tradizioni, in rapporto a quello che è il fabbisogno, per assicurare una equa ripartizione di lavoro ai portuali.

Ed ora vorrei fare eco, toccando un altro argomento, a quel che ha detto proprio un minuto fa l'onorevole Romano. Onorevole Saragat, quando siamo stati in sede di discussione della legge che porta il suo nome, per quanto riflette la ricostruzione della Marina mercantile, io ricordo — e il Ministro me ne darà atto — che chiesi la graduatoria, per potenzialità di mezzi meccanici e ampiezza dei bacini, dei cantieri italiani. E quando vidi il posto che nella graduatoria aveva avuto il cantiere di Mestre, feci una sola raccomandazione; dissi: per l'assegnazione del lavoro, per l'assegnazione del tonnellaggio da ricostruire, non chiedo che i cantieri di Venezia abbiano la preferenza sugli altri, ma chiedo che non siano sacrificati. Ebbene nella « Gazzetta adriatica » ho visto una cosa che veramente mi ha addolorato profondamente, cioè ho visto che nell'assegnazione del tonnellaggio il cantiere di Mestre o di Venezia, è stato sacrificato. In un primo tempo si era parlato di dargli un lavoro pari a undici mila tonnellate, ma il Comitato tecnico ha tagliato fortemente questa modesta assegnazione sulla quale i cantieri avevano avuto una certa assicurazione e l'assegnazione è stata ridotta a sole 7 900 tonnellate con la falcidia di due navi. Il Comitato tecnico avrà le sue buone ragioni per far ciò, ma Venezia si è sentita danneggiata da questo taglio che ha portato l'assegnazione da sei navi a quattro, essendo state le altre due assegnate ai cantieri di Ancona.

Non vorrei sentirmi dire dal Ministro a proposito di questo taglio che ha portato il tonnellaggio a settemila e novecento tonnel-

late, dalle undici mila sulle quali i lavoratori di Marghera avevano fatto assegnamento, non vorrei dicevo che venisse fuori un nome di nave che ormai è servito di pasto a molti articoli di stampa, perchè credo che quando si parla della « Nino Bixio » si parla di una cosa delicatissima poichè ne abbiamo sentito parlare anche recentemente nello sciopero dei marittimi. Questo nome — non so adoperare aggettivi o verbi più degni della maestà del Senato — comincia ad odorare di scandalo Non è colpa sua, signor Ministro, lo so ma è così.

Ed allora chiedo che mi si permetta di leggere quello che in sede della legge Saragat e a proposito dell'articolo 26 io dicevo nella seduta antimeridiana del 25 febbraio del corrente anno:

« Ho preso la parola sull'ordine del giorno Lanzetta al quale io voterò contro per una considerazione Qui abbiamo un Ministro in carica e siede in quest'Aula anche il suo predecessore. Ora per la questione della " Nino Bixio ", è bene che dai Ministri venga una parola ben chiara. Io sono per la cooperazione ovunque e sempre, ma quando il capo di una cooperativa o le cooperative assumono un atteggiamento che è in contrasto evidente con il concetto della cooperazione, e rappresentano un peggioramento dei concetti che improntano l'amministrazione di qualunque privato speculatore capitalista, allora dico: basta.

« Ora la " Nino Bixio " è nei cantieri Breda di Marghera da due anni, perlomeno; le vicende del finanziamento della " Garibaldi " sono note a me e le dovrà rendere maggiormente note il Ministro al Senato.

« Qui siamo di fronte ad una nave — è bene essere chiari ed assumere le proprie responsabilità — la quale, se non fosse stata oggetto di continue transazioni, buone e men buone, la avremmo già in mare da un anno e mezzo, e l'avremmo già in mare con una spesa perlomeno della metà o, addirittura, di un terzo in confronto a quello che verrà a costare oggi. La causa la dirà il Ministro. Ci sono stati tentativi di transazioni sui quali non abbiamo mai raggiunto un accordo, e attraverso queste tentate transazioni vi è stato anche un danno a due opere pie, quali l'ospedale di Venezia e l'ospedale di Mestre, i quali hanno avuto un giorno il miraggio di ottenere l'uno 400 milioni e l'altro 100 milioni, danaro che, viceversa, come sentirete dal Ministro, forse oggi si è volatilizzato.

« D'altra parte, l'altro ramo del Parlamento ha integrato già l'articolo 26, mettendo in rilievo la finalità dell'articolo medesimo che assicura alla " Garibaldi " un finanziamento che, per mio conto, corrisponde ad un concetto di equità.

« Ragione per cui parmi giunto il momento di dire che va anche stabilito che l'articolo 26 nel testo venuto a noi è sufficientemente equo: ogni altra elargizione sarebbe assolutamente fuori luogo e, anzichè incoraggiare lo spirito cooperativistico, incoraggerebbe viceversa uno spirito che con quello cooperativistico è completamente all'opposto ».

Le conseguenze di questo famigerato — chiamiamolo così — articolo 26, le conseguenze di questa eterna agonia di questa nave che a momenti diventerà ferraccio vecchio non altrimenti recuperabile, come, del resto, sta avvenendo per il « Savoia » nel porto di Venezia, le vicende di questa « Nino Bizio » sono troppo evidenti: è tempo quindi di chiarire una volta per sempre l'interpretazione della legge.

Ed io chiudo e desidero esprimere la mia parola di augurio che le assicurazioni da lei date nell'altro ramo del Parlamento e, come dicevo, autorevolmente avallate dal Presidente del Consiglio, siano mantenute, cioè sia dato a Venezia quel traffico che le spetta e che questa « Nino Bixio » salga finalmente sul bacino di carenaggio dal quale dovrà scendere poi nel mare che essa tenne sempre gloriosamente. Io non conosco nè voglio conoscere se vi sono difetti anche e forse da parte dei dirigenti di quei cantieri; ma se vi sono difetti e torti siano eliminati, sicchè non sia eliminato il lavoro sul quale Venezia e i suoi lavoratori tanto affidamento fanno e faranno con la speranza di non essere una volta ancora dimenticati (*Applausi da destra*).

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

RAVAGNAN Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io penso che chiunque abbia preso in esame gli stanziamenti del bilancio della marina mercantile, anzitutto, non pos-

sa non esprimere il proprio stupore per l'esiguità dei fondi che sono destinati ad un settore così importante e fondamentale dell'economia nazionale, soprattutto in considerazione dei danni gravissimi che esso ha riportato durante la guerra e in seguito alle conseguenze di questa. La cifra complessiva del bilancio della marina mercantile non comporta che 4 miliardi il che non rappresenta nemmeno lo 0,5 per cento dell'intero bilancio dello Stato. Ora tale percentuale non è certo corrispondente alla proporzione nella quale si trova l'industria marittima e commerciale-marittima rispetto al complesso generale dell'industria italiana.

Se noi poi guardiamo più particolarmente il modo come si suddividono questi fondi, altre considerazioni ed altro oggetto di meraviglia dobbiamo rilevare. Considerate le spese del personale ministeriale, del personale periferico militare e civile; si raggiunge la somma di poco più di 424 milioni; se a questa si aggiungono le spese generali di 442 milioni, si ha un totale di 867 milioni per le spese generali e del personale. Questa è una cifra grossa, ma più grande ancora è la seconda cifra di 2 miliardi e 825 milioni e mezzo di lire dedicata alla voce sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi. Dirò più precisamente che da questa cifra 500 mila lire debbono essere detratte per l'acquisto e la manutenzione di ormeggi e galleggianti. Crede davvero, onorevole Saragat, che con 500 mila lire si possa assicurare la manutenzione e persino l'acquisto di galleggianti?

Ripeto che 2 miliardi e 825 milioni rappresentano circa il 70 per cento dell'intero bilancio della marina mercantile e tale somma è dedicata a titolo di sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi. Noi sappiamo quali sono le esigenze e le necessità della marina mercantile oggi, ma io credo che lei, onorevole Saragat, non vorrà certo sostenere che l'istituto della « Finmare » o altri istituti del genere rappresentino alcunchè di corrispondente alle riforme di struttura che sono contemplate nella nostra Costituzione. È chiaro che oggi come oggi le sovvenzioni che assorbono la maggior parte del bilancio della marina mercantile non servono ad altro che a mettere in pratica la politica generale del grande armamento italiano e che quindi il Ministero della marina mercantile non rappresenta praticamente altro che il Ministero del grande armamento italiano. Ne vogliamo la prova? Nel bilancio, alla voce « spese per la pesca » sono dedicati 5 milioni! Quale spesa straordinaria per incrementare, sussidiare la pesca, 10 milioni; quale concorso dello Stato per il credito navale un milione e 712 mila lire, in totale 16 milioni e 712 mila. Credo che queste cifre non abbiano bisogno di essere commentate. È chiaro che una proporzione entro il bilancio della marina mercantile non esiste tra le esigenze della pesca e le esigenze, così come sono ufficialmente considerate, degli altri settori.

Due parole a proposito del trattato italo-jugoslavo. L'onorevole Salerno probabilmente le avrà detto, onorevole Saragat, il modo come si è svolto il recente convegno di Ancona che è stato indetto in seguito al disgraziato, per non dire altro, accordo concluso a Belgrado dal senatore Bastianetto. Già rilevanti critiche sono state fatte anche qui e mi compiaccio che il senatore Tartufoli, uomo della maggioranza, abbia detto che in complesso questo trattato rappresenta un trattato politico, per cui i pescatori della costa dell'Adriatico dovrebbero in fin dei conti pagare le spese della politica generale del Governo. Ma non solo le conseguenze di questo trattato sono disastrose per la categoria dei pescatori, ma anche le premesse di questo trattato sono in corrispondenza all'errata politica del Governo attuale. Ma di questo argomento sarà opportuno parlare più diffusamente quando si tratterà della ratifica dell'accordo.

Quel che noi sappiamo è che, mercè questo trattato, noi dovremmo pagare 750 milioni; 750 milioni rappresentano, secondo i calcoli fatti dagli interessati, all'incirca il 40 per cento del valore totale di quel che si potrebbe pescare da noi in un anno.

Se lei aggiunge a questo tutte le altre spese generali, è chiaro che è impossibile l'esercizio della pesca nelle ristrette zone che ci sono state assegnate. I pescatori sino ad oggi non solo a Chioggia o a Venezia, ma in nessuna altra capitaneria di porto hanno ancora presentato alcuna domanda di licenza. Mi è stato

detto che lei, onorevole Saragat, in una sua visita a Chioggia avrebbe promesso ai pescatori che questi 750 milioni li avrebbe pagati lo Stato. Non so se questo avverrà; ad ogni modo non si vedono accennate queste cifre nel bilancio della marina mercantile. D'altra parte è stato già detto in questa Assemblea che vi è poca possibilità di risolvere questo problema.

A proposito della situazione in cui versa l'industria della pesca io vorrei domandare all'onorevole Ministro, poichè il settore della pesca dipende in gran parte da lui, se al suo Ministero risulta che nella sola città di Chioggia ci sono 75 vedove e 240 orfani a causa dello scoppio delle mine. Vorrei sapere se l'onorevole Saragat conosce — sebbene questo non sia direttamente di sua competenza, ma, trattandosi della marina mercantile che per larga parte si occupa della tutela della pesca, credo che sia bene ne sia informato il Ministro — vorrei sapere dunque se l'onorevole Saragat sa che è stata presentata una domanda affinchè i pescatori morti per causa di mine fossero considerati delle vittime civili di guerra. Da un ufficio ministeriale — non credo sia il suo — è stato risposto che le vedove non hanno diritto a pensione nè a sussidio perchè questi pescatori erano rimasti vittime della loro imprudenza.

A Chioggia vi sono sette mila addetti alla pesca; di questi oltre mille sono disoccupati. Ci sono 9500 persone che sono sussidiate dall'E.C.A.; i cantieri di costruzioni in legno sono tutti chiusi. Io cito questi casi particolari perchè si tratta del centro marittimo più importante dell'Adriatico. Ricordo che lo onorevole Salerno e l'onorevole Bastianetto nel convegno di Ancona lanciarono ai pescatori questo motto: « rinnovatevi! I vostri sistemi, i vostri metodi sono troppi antiquati; bisogna costruire, creare dei navigli moderni, altrimenti non si potrà andare avanti ». Onorevole Saragat, come è possibile che della gente che è ridotta in questa situazione possa trarsi fuori con i suoi soli mezzi? Io ho calcolato che un pescatore, come media di un anno, non guadagna più di 300 lire al giorno. Si potrebbe ovviare a questo riunendo i pescatori in cooperative. La Costituzione afferma l'impegno dello Stato di aiutare il movimento cooperativo. Orbene esisteva a Chioggia un consiglio di amministrazione della Cooperativa di pesca che è stato sciolto due volte, ed è stato imposto un commissario governativo il quale si comporta in questo modo: liquida questa cooperativa riducendola ai soli soci esercenti la piccola pesca, che sono i più infelici ed i più economicamente depressi della loro categoria. È chiaro che per questa strada la cooperativa sarà liquidata ed evidentemente non ci saranno nemmeno i mezzi basilari per rinnovarsi.

Il mercato ittico di Chioggia nel 1948 ha registrato un complessivo movimento di 373 milioni; nei primi otto mesi del 1949 si è registrata invece una cifra proporzionalmente molto inferiore, il che indica una contrazione sensibile in questo mercato.

Questo per quanto riguarda la pesca, ma vorrei parlare anche del piccolo naviglio commerciale, del naviglio di piccolo cabotaggio. Credo che sia stato rilevato da qualche altro oratore, ma occorre ripeterlo, che vengono utilizzate le « Liberty » per il piccolo cabotaggio. Orbene, anche qui i grossi armatori, i più forti, fanno concorrenza e vincono i più deboli. Il nostro piccolo cabotaggio, come lei sa, onorevole Ministro, si svolge verso l'altra sponda per commerciare e trasportare merci. Occorrono evidentemente le licenze di importazione, ma queste licenze giacciono inevase al Ministero del commercio estero. Il Ministero della marina mercantile dovrebbe farsi parte diligente affinchè rapidamente venissero evase queste domande, perchè è facile per i grossi armatori avere relazioni presso gli uffici dei Ministeri, ma non è altrettanto facile per un piccolo proprietario poter avere le stesse aderenze e possibilità.

Connesso con l'attività marittima è il problema dei porti, ed io brevemente aggiungerò qualcosa a quello che è stato detto poco fa dall'onorevole Tommasini.

Nella sua recente visita a Venezia, il Presidente del Consiglio si è dichiarato sorpreso della situazione che gli veniva esposta da parte di una commissione nella quale erano rappresentate tutte le categorie che hanno attinenza con l'esercizio delle attività portuali.

L'onorevole De Gasperi, dicevo, è rimasto sorpreso e ha dichiarato che non sapeva nulla di tale situazione. Come mai il Ministero della marina mercantile non avverte il Governo perchè venga avviato a soluzione un problema così importante? Il traffico del porto di Venezia è ridotto del 50 per cento, mentre la ricostruzione delle sue attrezzature si è verificata all'incirca per i due terzi. La ragione è che quel porto non viene valorizzato perchè la sua attività essenziale e tradizionale, e potremmo dire naturale, si svolge e non si può non svolgersi se non in direzione dell'Oriente, o almeno prevalentemente in direzione dell'Oriente.

La politica attuale del Governo italiano è orientata, come tutti sanno, sull'Occidente, e Venezia fa le spese di questa politica.

Io domando che cosa il Ministero della marina mercantile farà per evitare che sia reso inoperante, per esempio, il trattato italo-sovietico per il quale notevoli ordinazioni venivano contemplate, ordinazioni che possono anche essere allargate ed estese, a quanto mi consta, alle nostre industrie di porto Marghera. Perchè — io domando — non vengono inviate missioni commerciali nei Paesi orientali? Perchè il Governo resta in questa situazione di miopia reazionaria e non cura realisticamente gli interessi economici del nostro Paese? Si ricordi che gli interessi di tutta la popolazione di Venezia e del suo retroterra sono collegati alla soluzione di questo problema. Suppongo che non passerà per la mente del Governo di affrettarsi ad allacciare rapporti economici con la nuova Cina, mentre va considerato che il regime attuale della nuova Cina è appoggiato dalla immensa maggioranza della popolazione cinese. Credo che il Governo, supino agli ordini dell'America, si lascerà sopravanzare dall'Inghilterra.

È evidente che il turismo a Venezia non può essere il surrogato dell'attività commerciale e dell'attività marittima. Anzi conviene al turismo è fonte indiretta di incremento del turismo, che Venezia non sia ridotta solo ad una popolazione di ciceroni e di affittacamere. Potrà dirsi che pochi giorni fa è stata inaugurata a Venezia, e pare cominci a funzionare la Zona franca. Ora non so se ella, onorevole Saragat, sappia che la banchina di San Basilio, fulcro di questa zona franca, non può servire per l'attracco dei piroscafi di portata e di pescaggio notevole, perchè il pescaggio è di sei metri, mentre occorrerebbero 10 metri, ragione per cui sarebbe necessario appunto che si provvedesse all'escavazione dei canali che adducono alla banchina, sia alla Marittima, sia al Porto Marghera. So che questo è di particolare competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma, ripeto, l'attività marittima è sotto la tutela, o dovrebbe essere sotto la tutela, del Ministero della marina mercantile. Di questo se ne dovrebbe particolarmente occupare il suo Ministero, tanto più che leggo che nel suo bilancio vi è uno stanziamento di 21 milioni e mezzo per la vigilanza dei banchi di ghiaccio nel Nord-Atlantico. Se in un bilancio così ristretto si trova una somma per vigilare i banchi di ghiaccio nel Nord-Atlantico a maggior ragione si potrebbe utilizzare questo denaro per urgenti servizi nazionali.

Un altro problema che è connesso con questo è la delimitazione del retroterra dei vari porti italiani. Noi partecipiamo alla concorrenza internazionale, naturalmente secondo le direttive dell'America. Abbiamo però anche una nefasta concorrenza interna. Ogni porto cerca di entrare e di estendersi nel retroterra degli altri porti; sarebbe giusto che si seguissero delle direttive, si impostasse una politica per cui queste interferenze non potessero verificarsi. Nè può dirsi che a ciò fanno ostacolo le differenti tariffe operaie di carico e di scarico delle navi, poichè mi risulta che l'orientamento della Federazione dei lavoratori dei porti aderente alla C.G.I.L., è in direzione di una tariffa unica nazionale.

Vorrei aggiungere alcune parole per quanto riguarda un'altra questione, che è particolare dei lavoratori portuali di Venezia. È ora che venga liquidato l'ingiusto privilegio di cui godono, a differenza di tutti gli altri industriali di tutti gli altri porti d'Italia, gli industriali di Porto Marghera, i quali derogano alla regola ovvia e generale per cui lo scarico e il carico delle navi deve essere fatto non dagli operai interni delle fabbriche ma deve essere fatto dagli operai portuali. Di questo privilegio, che è stato concesso in passato agli industriali di Porto Marghera, essi sono riusciti a ottenere

la proroga a ogni scadenza del privilegio stesso. Sarebbe ora, onorevole Saragat, che si accogliessero i voti dei lavoratori portuali, affinchè questa disposizione fosse abrogata.

Per quanto concerne la «Nino Bixio», avrei da aggiungere due parole a quanto è stato qui detto. È certo che questa è una questione annosa, la cui soluzione viene prospettata a parole soltanto alla vigilia delle consultazioni elettorali. L'onorevole Cappa, suo predecessore, alla vigilia del 18 aprile dichiarò esplicitamente in un comizio a Mestre, mi pare, che la questione era ormai risolta. Io non so se egli abbia lasciato questa consegna a lei, onorevole Saragat, allorchè assunse il Ministero della marina mercantile. Non so nemmeno se i ritardi che si frappongono alla possibile, utile, redditizia messa in esercizio di questa nave, siano dovuti al fatto che in questo caso si tratta di uno speciale armatore che si chiama la Cooperativa «Garibaldi». A questo proposito vorrei anche ricordare che esiste e torreggia nella laguna un grande relitto della guerra, che è il «Conte di Savoia». Non si sa quale sia la sorte riservata a questa che è ormai una nave perduta, io penso. Se questa nave dovesse essere demolita ci sarebbe la possibilità di occupare diverse centinaia di operai disoccupati, ci sarebbe la possibilità di dare materiale alle fonderie.

Voglio concludere, onorevole Saragat, dicendo che la stessa relazione che ci è stata presentata, non consta che di sei paginette, in rapporto, io penso, alla esiguità degli stanziamenti del suo Ministero, esiguità di cui ho parlato in principio, ma contiene tanti rilievi essa stessa e tante osservazioni che la conclusione dovrebbe essere diversa da quella di accettare e di approvare il bilancio. Anche per questo, onorevole Saragat, non si aspetti una approvazione del suo bilancio da parte nostra. *(Applausi da sinistra).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare la onorevole Merlin Angelina che ha presentato anche i due seguenti ordini del giorno:

«Il Senato della Repubblica

considerata la grande importanza che nella economia del Paese ha l'attività peschereccia, della quale vivono oltre 100.000 lavoratori e nella quale sono impiegate cospicue attrezzature;

rilevato che gli Uffici statali di sovraintendenza alla pesca presentano il grave e pregiudizievole difetto di essere ripartiti fra parecchi Ministeri;

invita il Governo ad enunciare le linee di una appropriata azione da seguire per sollevare il settore dalla grave crisi in cui versa attualmente;

e lo invita altresì ad istituire un apposito commissariato, o quanto meno a potenziare immediatamente gli Uffici della pesca al Ministero della marina mercantile con la istituzione di una Direzione generale, eliminando tutte le competenze che in materia siano attualmente attribuite ad altri Uffici dello Stato».

«Il Senato della Repubblica

considerato che i continui sequestri di motopescherecci nell'Adriatico e nelle acque della Tunisia arrecano grave danno alla nostra economia e mettono i lavoratori della pesca nella impossibilità di continuare nella loro attività;

considerato altresì che i natanti sequestrati dalla Jugoslavia sono restituiti completamente spogli delle loro attrezzature e debbono essere messi in disarmo per le difficoltà in cui si trovano i pescatori a rimettere le barche in efficienza;

invita il Governo ad intervenire energicamente e sollecitamente per la regolarizzazione delle relazioni internazionali per la pesca;

ed invita altresì a provvedere immediatamente ad andare incontro ai pescatori che a seguito dei sequestri sono nella impossibilità di riprendere il mare»

MERLIN ANGELINA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, l'esigua cifra di 10 milioni stanziati al capitolo n. 53 del bilancio della Marina mercantile è un'altra prova, se di prova ne occorreva un'altra, che la pesca è considerata la cenerentola dell'economia nazionale. Perciò io, che ho avuto il destino di occuparmi di altre cenerentole della vita, ho presentato questi due ordini del giorno che mi permetto di illustrare assai brevemente, tanto più che trattano di argomenti già precedentemente illustrati da altri colleghi. Il nostro armamento peschereccio è abbastanza notevole. Si compone di 700 motope-

scherecci con una ingente attrezzatura. Il costo di un motopeschereccio piccolo è di cinque milioni, di un motopeschereccio grande è da trenta a quaranta milioni. Abbiamo inoltre sei navi per la pesca atlantica del costo di 700 milioni ciascuna.

Le persone che vivono della pesca sono numerosissime: abbiamo più di 100 mila pescatori e quindi circa 100 mila famiglie che dal mare traggono il loro sostentamento. Di questi 100 mila pescatori ben 71.453 sono soci di 378 cooperative. Ma altre persone appartengono alle industrie derivanti dalla pesca e sono coloro che lavorano nei cantieri, nei cotonifici, nell'industria tessile, nelle corderie, nelle vetrerie, agli strumenti di precisione, nell'elettrotecnica, nella radiotecnica, nelle fabbriche di motori, negli oleifici, nella chimica industriale, nell'industria conserviera, nell'industria dei trasporti, ecc. Ora, la crisi alla quale ho accennato nel mio primo ordine del giorno è una crisi della pesca, ma che si ripercuote anche in tutte queste altre industrie. Vediamo quali sono le cause principali della crisi nella pesca. Anzitutto, i prezzi del carburante e delle materie prime, poi la pressione fiscale, la diminuita produttività delle acque, il crollo dei prezzi e, infine, la concorrenza delle importazioni.

Il costo del carburante, evidentemente, non dipende dal Ministro della marina mercantile, però qualche cosa potrebbe fare anche il Ministro della marina mercantile. Per esempio, (e qui traggo le notizie da una relazione del collega senatore Vaccaro) in Sicilia esistono 400 motopescherecci e il fabbisogno annuo del carburante è questo: petrolio, 15 mila tonnellate: benzina, 10 mila tonnellate; nafta, 40 mila tonellate; olio centrifugato, 2.500 tonnellate. Si assicura che tutto ciò è dato *gratis* dalla America. Invece, all'armatore il carburante viene a costare 40 lire in media al chilogrammo. E per quale ragione? Evidentemente perchè non si è saputo trovare un sistema più spiccio ed economico di distribuzione. Ora, la maggiorazione sul costo del carburante è dovuta essenzialmente alla burocrazia.

La pressione fiscale. Come in tutti gli altri settori la pressione fiscale grava principalmente sui piccoli e qui ci sarebbero molte cose da dire. Occorreva, come occorre tuttora, una riforma che io non so se debba cadere dal cielo o se debba invece essere opera dei nostri governanti.

La diminuita produttività delle acque. Evidentemente la colpa non è del Ministro, ma è da attribuirsi principalmente alle due guerre mondiali che si sono succedute nel volger di pochi anni e allo scoppio delle mine che ha notevolmente diminuito la quantità dei pesci. Noi non possiamo chiedere naturalmente al Ministro di adottare quei metodi scientifici che per ora sono soltanto teoria. Victor Hugo era un grande poeta ma sognava anche delle cose pratiche che finora non sono state ancora attuate. Egli diceva: «*empoissonner la mer et les rivières*». Naturalmente applicare questo comandamento alle nostre acque sarebbe una cosa non troppo semplice. Ma ci sono altri metodi per aumentare la produzione ittica, metodi che vanno affidati a dei tecnici, che vanno affidati soprattutto a dei pescatori. Io ho vissuto parecchi anni vicino ai pescatori e so che sono in maggioranza analfabeti. Essi prendono il mare quando ancora sono bambini e che cosa dunque possiamo pretendere noi da loro? Essi fanno i pescatori come lo facevano i loro padri e come lo facevano probabilmente i primi uomini che si diedero al mare. Bisogna dunque provvedere alla educazione professionale dei pescatori e promuovere dei metodi nuovi di pesca, occorre soprattutto assicurarsi delle zone pescose.

Il crollo dei prezzi. Ma il crollo dei prezzi avviene per quelli all'ingrosso perchè — e qui le donne mi potrebbero fare una buona testimonianza — se noi andiamo in pescheria constatiamo che il costo del pesce è altissimo, talchè le famiglie che hanno uno scarso reddito non possono naturalmente sopportarlo. Aggiungiamo poi la quantità di olio necessario per la cottura e via dicendo e vedremo che ne è impossibile la consumazione per la maggior parte delle famiglie. Ma ciò che soprattutto influisce fra la differenza del prezzo all'ingrosso e quella al minuto è l'esosità degli intermediari ed il costo dei trasporti. Anche a questa ragione è da attribuire il poco consumo di pesce tra le nostre masse. In media l'italiano ne consuma 3 chilogrammi e mezzo al-

l'anno. Se si consumasse di più, noi avremmo una maggiore immissione di un genere molto nutritivo nelle nostre mense e ciò contribuirebbe anche a migliorare il tono di vita generale e se ne avrebbe una economia in altri settori, come per esempio nel campo zootecnico.

Recentemente io sono stata in Olanda, paese che, come si sa, ha un grande patrimonio zootecnico. Visitando quella regione, ho visto praterie con numerosissime mandrie. L'Olanda infatti procura in ogni modo di aumentare il suo patrimonio zootecnico e la popolazione, che è privata della carne per tre giorni alla settimana, si ciba in gran parte di pesce. Ora per noi esiste il problema di conciliare il maggior consumo, il minor prezzo e la maggiore produzione ed anche bisogna vincere la concorrenza dell'importazione. Quali altri ostacoli si aggiungono alla crisi che lamentavo? Quello cui ho accennato nell'ordine del giorno, cioè lo smembramento, la polverizzazione del settore pesca tra vari Ministeri. Il Ministero dell'agricoltura stanzia, al capitolo 53, 20 milioni, ma sono soprattutto dedicati alla pesca nelle acque interne. Poi vi è il Ministero del lavoro che stanzia al capitolo 66 (per indennità e spese relative alla vigilanza sulle cooperative e consorzi) 3 milioni e 700 mila lire, al capitolo 67, 5 milioni ai membri delle commissioni di vigilanza nelle cooperative di produzione e lavoro, al capitolo 68 (spese per stampa, propaganda e mostre interessanti l'attività cooperativa), 2 milioni: totale 10 milioni e 700 mila lire. Però dei 10 milioni e 700 mila lire stanziati per tutte le cooperative, quanto tocca alle cooperative peschereccie che sono così numerose? Abbiamo infine la marina mercantile con 10 milioni. Poi ci sono altri Ministeri interessati alla pesca: il Commissariato per l'alimentazione, che si occupa dei mercati del pesce, il Ministero degli esteri, che si occupa degli accordi con l'estero, il Ministero del commercio con l'estero, che si occupa degli accordi commerciali. Ma questi Ministeri lavorano ognuno per conto proprio, nessuno collega la propria attività a quella degli altri. Per esempio, al Ministero del commercio con l'estero non si ascolta nessuno perchè non esiste un ufficio pesca all'altezza di imporre una politica. Quindi ci sono molti conflitti di competenza, ma poca competenza tecnica.

In questo settore non si può riversare la colpa del cattivo andamento ai disordini e alle agitazioni, perchè non esistono profondi contrasti sociali tra datori di lavoro e lavoratori. Generalmente la divisione del profitto avviene nella seguente misura: il 50 per cento al datore di lavoro, il 50 per cento all'equipaggio, qualche volta il 47 o il 52 per cento. C'è qualche cosa che unisce questa gente al di sopra degli interessi: la vita in comune, la vita dolorosa che li espone a tutti i pericoli sulla stessa barca. È questo che fa superare tanti contrasti. Ma il bisogno e la miseria esistono sempre fra questa gente.

Dobbiamo poi esaminare attentamente la questione delle importazioni. Come ha detto il collega Ravagnan, finora l'importazione del pesce ha fatto le spese di tutti i trattati commerciali. Per esempio, abbiamo fatto un trattato con la Norvegia per l'importazione del filetto di merluzzo e per il merluzzo, con l'Islanda per gli stessi generi, con la Danimarca, dalla quale importiamo eccessive quantità di pesce fresco. Abbiamo un'importazione dalla Jugoslavia di circa 3 mila tonnellate di pesce pescato da jugoslavi. Dalla Spagna noi non abbiamo importato mai pesce fresco, ma per l'accordo in via di rinnovo, gli spagnoli chiedono di poter esportare in Italia pesce fresco. Con lo Stato d'Israele siamo sulla strada di un accordo che ci porterà via i pochi tecnici specializzati che abbiamo in questo settore. Bisogna che gli accordi non diminuiscano la nostra attività peschereccia. Ecco perchè abbiamo chiesto che si organizzino i servizi in una sola competenza e che a questa, commissariato o direzione generale, siano preposti degli uomini competenti.

E vediamo al secondo ordine del giorno. Con l'accordo jugoslavo del 13 aprile 1949 noi abbiamo ottenuto di mandare 200 pescherecci in una zona di 4.802 chilometri quadrati circa nell'arcipelago di Premuda, Duci, Otok, Kornat; nell'arcipelago di Jabuga, Kanick, nell'arcipelago di Pelegruza, Kaiola e nell'isola di Meljet. Dobbiamo pagare, per questo, 750 milioni annui. La convenzione è stata fatta, ma non è

stata ancora ratificata. Non mi scaglio contro il collega Bastianetto, io che sono nata da una famiglia marinara e so dell'antico conflitto tra le stirpi venete e gli «schiavi» o «schiavoni», i pirati della sponda opposta, so che questo conflitto ha assunto varie forme e si è prolungato nei secoli, dalla lotta tra «Marco e Imperaor» a quella di cui ho visto le ultime manifestazioni nella mia fanciullezza, tra i nostri pescatori e i sudditi dell'impero asburgico nell'opposta sponda. Dopo la prima guerra mondiale, c'è stata la convenzione di Brioni, uscita dal Trattato di Rapallo, che non ha affatto migliorato le condizioni dei pescatori di Chioggia e di tutti i pescatori dello Adriatico che vanno a pescare dinanzi alla costa dalmata. La Jugoslavia non aveva mai consentito alle facilitazioni, previste da quella convenzione, per le zone che non erano abbastanza sfruttate dai pescatori jugoslavi. Ora però le condizioni si sono molto peggiorate. Leggo in un giornale «La voce del popolo», che mi viene mandato dalla Jugoslavia, quanto segue: «I vecchi pescatori dalmati debbono tornare indietro di quarant'anni nella loro memoria, fino al 1909 per potersi ricordare di una pesca abbondante come quella di quest'anno. Infatti, mentre fin dal 1931 al 1941 la quantità media annua del pesce pescato si aggirava sulle 9500 tonnellate, questo anno, fino alla fine del mese di luglio, sono state pescate 12.900 tonnellate. L'abbondanza di questa pesca la si comprende soprattutto se si pensa che il periodo della pesca del pesce azzurro dura fino ai primi giorni di ottobre e che entro tale termine la pesca salirà ancora notevolmente». Poi si danno altri particolari, ed infine si dice: «Nel 1939 le moto barche da pesca erano circa 200, mentre oggi ammontano a 540».

Ora è evidente che la Jugoslavia ha tutto l'interesse di far pescare con mezzi moderni dai suoi pescatori. Noi abbiamo importato dal principio dell'anno fino a tutto giugno ben 9000 tonnellate di pesce fresco, e ciò significa che altrettanta valuta è andata fuori d'Italia.

Onorevole Saragat, è stato detto che lei aveva promesso ai pescatori chioggiotti che il Ministero avrebbe pagato, ma chi paga è chi tiene i cordoni della borsa, e i 750 milioni il Ministero del tesoro non vuole versarli: vuole che siano dati dai pescatori. È stata indetta un'asta nella quale si offriva una licenza per un milione: non si è presentato nessuno.

La Jugoslavia, saputo che i pescatori italiani non vogliono sborsare il denaro e che nemmeno il Ministero lo vuole sborsare, quando i nostri pescatori vanno anche nelle zone che sono contemplate nell'accordo Bastianetto, arrestano i capitani, li mettono in prigione, danno delle grandissime multe e tolgono tutte le attrezzature alle barche; in queste condizioni i nostri pescatori ritornano.

Intervenga il Governo per regolare i rapporti su di un piano di giustizia e non su di un piano di pirateria come faceva la stessa gente al principio dell'epoca in cui sorse Venezia dalle isole della laguna. E deve intervenire con delle sovvenzioni specie a favore delle cooperative perchè possano riprendere il mare. Onorevole Saragat, prima i poveri pescatori e poi gli armatori delle navi atlantiche!

Qualcosa di simile a quello che avviene sulle coste dell'Adriatico si verifica anche in Tunisia. Il grave sta nel fatto che la Reggenza ha stabilito dei limiti di acque dove è possibile effettuare la pesca e sono talmente estesi che praticamente è impossibile pescare per le barche italiane, essendo fissati in 50 metri di profondità cioè fino a Pantelleria. La Francia si nasconde dietro la Reggenza di Tunisi e noi con questa non abbiamo ancora un accordo. Si tenga presente quanto ho detto in proposito, quando si farà l'accordo.

Si tratta di un settore economico che è della massima importanza. Noi dobbiamo difendere il nostro Paese contro le pretese degli altri Paesi europei. Evidentemente l'Europa non è da considerarsi un continente, ma piuttosto una penisola, molto articolata, del grande continente euroasiatico. Tutti i Paesi che si affacciano sul mare ed hanno le attrezzature pescherecce che la nostra marina non ha, evidentemente sono in grado di pescare più pesce e noi, poveri disgraziati, dobbiamo diventare i clienti di tutte queste bravissime persone, che, è logico, fanno i loro interessi. Ma anche noi, signor Ministro, dobbiamo pensare a fare i nostri interessi.

Ho sentito che lei conosce Chioggia. Ho vissuto la mia fanciullezza in quella città ed ho ancora il ricordo dei fortunali che imperversano lungo quel litorale, e delle barche capovolte e delle decine di pescatori che lasciavano la vita nei gorghi, senza alcuna possibilità di salvarli, e ricordo ancora la estrema miseria di quella gente. Ora, se il porto è stato migliorato, se le barche sono state motorizzate, la miseria è sempre la stessa. Sono stata questa estate a Chioggia e ho visto la marcia della fame dei pescatori, ed è avvenuto che perfino la Celere di Scelba non ha avuto il coraggio di intervenire contro le mamme disperate e i bambini denutriti.

Lei è un uomo di lettere, che ama l'arte, e sente certo la bellezza delle nostre grandi città marinare ed anche delle piccole città che si affacciano sui nostri tre mari, ma lei, per vicissitudini politiche è divenuto anche un uomo di mare, cioè l'uomo per eccellenza. L'uomo per eccellenza comprende le miserie e le necessità e deve comprendere prima di tutto quelle del proprio Paese che per noi è l'Italia, percossa da mille sventure. *(Vivi applausi, molte congratulazioni).*

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CERMENATI, *segretario:*

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere perchè non viene corrisposta la così detta indennità di rischio al personale dei Consorzi antitubercolari, che vive giornalmente a contatto con tubercolotici ed è perciò esposto al rischio del contagio. (900).

ROMANO Antonio.

Al Ministro dell'interno, per sapere se non sia opportuno intervenire con un contributo straordinario a favore del comune di Motta D'Affermo per l'esecuzione di opere igieniche, come fognatura ed acquedotto, di cui quella popolazione è priva, e se non sia necessario provocare provvedimenti per dare a detto Comune un servizio di auto-trasporto ed un armadio farmaceutico, non potendo circa tremila abitanti vivere isolati dal mondo e senza la possibilità di acquisto di medicinali per gli infermi. (901).

ROMANO Antonio.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere per quali motivi, malgrado le precise assicurazioni a suo tempo fornite, non vengono finanziati i lavori rurali progettati e già approvati dell'acquedotto del Ruzzo (Teramo) per l'anno 1948 quantunque la direzione dell'acquedotto stesso abbia accolto tutte le richieste ministeriali in proposito ed ad onta che i relativi decreti siano da tempo già predisposti.

I lavori in oggetto rivestono carattere di grave assoluta urgenza per la salute pubblica della Provincia. (746).

CERULLI IRELLI.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere le ragioni che ritardano la presentazione di una legge che modifichi lo Statuto dei Consorzi di bonifica nel senso di dare ad ogni socio il voto egualitario non in rapporto, cioè, all'estensione di terreno di rispettiva proprietà, e ciò allo scopo di democratizzare i Consorzi medesimi, così come l'onorevole Ministro ha annunziato durante la discussione del bilancio dell'agricoltura al Senato della Repubblica; e se non ritenga urgente la detta presentazione di legge alle Camere in vista dell'incremento delle bonifiche, secondo i piani E.R.P. per l'Italia meridionale. (747).

CASO.

Ai Ministri del tesoro e del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni che, nonostante il buon volere del Ministro del lavoro, fanno ritardare ancora l'emanazione delle norme per l'amministrazione e l'erogazione delle disponibilità del « Fondo per l'ad-

destramento professionale dei lavoratori », di cui all'articolo 62, della legge 29 aprile 1949, n. 264;

e per sapere se e come il Governo — ricorrendo eventualmente anche a proporre opportune modificazioni dell'articolo stesso — intenda stroncare l'ostruzionismo che alcuni burocrati del Ministero del tesoro oppongono alla rapida esecuzione della legge, facendo ritardare l'attuazione di provvedimenti a favore dei lavoratori, con speciale riguardo ai Cantieri di sistemazione montana, rimboschimento e lavoro. (747).

GORTANI, GRAVA, CEMMI, MUSOLINO, PIEMONTE, MACRELLI, FANTONI, PEZZINI, BISORI, VACCARO, MOMIGLIANO, CONCI, CARBONARI, GALLETTO, TOMMASINI, TESSITORI, BUBBIO, TOSELLI, DE BOSIO, BRACCESI, LAMBERTI, LANZETTA, BOSCO LUCARELLI, LOVERA, OTTANI, CONTI, TOMÈ, MERLIN Umberto, SALOMONE.

Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritengano necessarie che la casa, già patrimonio del Commissariato dell'emigrazione, attualmente adibita a colonia gratuita dei figli dei dipendenti del Ministero degli affari esteri, venga restituita prima dell'inverno agli emigranti, il cui trattamento d'assistenza alle stazioni di frontiera è sommamente deplorevole. (749).

LUSSU, SINFORIANI.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Svolgimento dell'interpellanza:

BOSCO (FUSCO). - *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste.* — Per premurare la presentazione di disegni di legge atti a lenire le conseguenze dei gravissimi danni prodotti dal nubifragio nelle provincie della Campania e per stimolare lo studio e la realizzazione di un piano organico di lavori onde regolare il flusso delle acque meteoriche e il corso dei fiumi a carattere torrentizio (154).

III. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 (633).

VI. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. MERLIN Angelina. - Abolizione della regolamentazione della prostituzione, lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui e protezione della salute pubblica (63).

2. Deputati LUCIFREDI ed altri. - Proroga del termine per l'effettuazione delle elezioni dei Consigli regionali e degli organi elettivi delle Amministrazioni provinciali (582) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Istituzione del Consiglio supremo di difesa (355).

La seduta è tolta (ore 20,15).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti