CCLXXVIII. SEDUTA

VENERDÌ 7 OTTOBRE 1949

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 10694

Decreti relativi ad amministrazioni comunali (Comunicazione) 10694

Disegni di legge (Trasmissione) 10694

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*) (Seguito della discussione e approvazione):

LANZETTA 10696
GENCO 10706
BATTISTA 10707
ZANARDI 10709
RAJA, *relatore* 10709
SARAGAT, *Ministro della marina mercantile* 10716, 10726
BERLINGUER 10727
LAVIA 10728

Interrogazioni:

(Annunzio) 10728

(Svolgimento):

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale* 10695
AZARA 10695

Mozione (Sullo svolgimento):

PICCIONI, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri* 10715, 10716
SPEZZANO 10716

Registrazioni con riserva 10694

Sull'ordine del giorno:

PRESIDENTE 10730
MENOTTI 10730

Sul processo verbale:

LEPORE 10693

La seduta è aperta alle ore 16.

Sul processo verbale.

MERLIN ANGELINA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

LEPORE. Domando di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEPORE. Onorevole Presidente, ieri ero firmatario insieme all'onorevole Bosco Lucarelli di una interrogazione per l'alluvione beneventana; non presi la parola perchè svolse l'interrogazione l'onorevole Bosco. Ma dal resoconto sommario ho rilevato che vi fu uno specifico attacco sull'intervento del Ministero dell'interno. Io che sono stato presente sul luogo dal primo momento, che sono stato il primo parlamentare ad arrivare sul posto dell'alluvione, che ho partecipato insieme ad altri parlamentari ad una richiesta di urgenti soccorsi al Governo, sento il dovere di dire che mai come questa volta si è fatto tutto quello che nel momento si poteva fare; perchè gli aeroplani di soccorso giunsero dopo un'ora e mezzo, l'esercito dopo due ore, la marina mandò le sue barche di soccorso. Il Ministro dell'agricoltura giunse sul posto prima di mezzogiorno. Mai come in quell'occasione la città ha potuto avere un più sollecito e rispondente aiuto,

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

pieno di umanità da parte dello Stato. Quindi ho il dovere, giacchè non sento di essere un facile adulatore del Governo, di fare in modo che resti fissato questo di preciso: che, cioè, in quell'attimo tragico per la vita della città in cui circa 12.000 persone rischiavano la vita, tutta l'Italia ha risposto, dalla marina all'esercito, dall'esercito ai pompieri di Napoli. E debbo dire che siamo grati a Napoli che intervenne prontamente a mezzo dei suoi pompieri che svolgendo opera mirabile e rischiosa, salvarono 25 persone. Questa è la verità, e desidero che questa verità resti consacrata. Va data lode poi e ringrazio specificamente il Ministro dell'interno perchè contribuì immediatamente al vettovagliamento della zona. Questo ho voluto dire per un dovere di coscienza.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, il verbale si intende approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Angelini Nicola per giorni due, Farioli per giorni sette, Jannuzzi per giorni due, Romano Domenico per giorni dodici, Tartufoli per giorni sette.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intendono accordati.

Comunicazione di decreti relativi ad amministrazioni comunali.

PRESIDENTE. Informo il Senato che, in adempimento a quanto prescritto dall'articolo 149 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, il Ministero dell'interno ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica concernente la rimozione dalla carica di alcuni sindaci.

Inoltre, in adempimento a quanto prescritto dall'articolo 323 del testo unico predetto, ha comunicato gli estremi del decreto del Presidente della Repubblica, emanato nel terzo trimestre del 1949, relativo allo scioglimento di un Consiglio comunale.

Lo stesso Ministero ha infine comunicato, ai sensi dell'articolo 103 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2839, richiamato in vigore dall'articolo 25 della legge 9 giugno 1947, n. 530, gli estremi dei decreti prefettizi concernenti la proroga delle gestioni commissariali in alcuni Comuni.

Registrazioni con riserva.

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

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso, in data odierna, i seguenti disegni di legge:

« Autorizzazione della spesa di lire 200 milioni per l'esecuzione di opere pubbliche urgenti a pagamento non differito anche a sollievo della disoccupazione » (644);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 » (378),

« Norme per il sorteggio e la riunione delle obbligazioni del prestito redimibile 5 per cento emesso in forza del regio decreto-legge 5 ottobre 1936, n. 1743, convertito nella legge 11 gennaio 1937, n. 151 » (646);

« Determinazione dell'importo dell'indennità di contingenza da corrispondersi agli invalidi di guerra di prima categoria per il semestre gennaio-giugno 1949 » (647).

Comunico inoltre che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge per il quale il Presidente della Repubblica aveva chiesto alle Camere un nuovo esame. « Aumento dei soprassoldi spettanti al personale militare adibito agli stabilimenti di lavoro » (Doc. XLVII).

Comunico infine che il Ministro degli affari esteri ha trasmesso il seguente disegno di legge: « Esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e l'U.R.S.S. sul pagamento all'Unione Sovietica delle riparazioni, concluso a Mosca l'11 dicembre 1948 » (648).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

Svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interrogazione del senatore Azara al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale: « per sapere se siano a conoscenza che l'Istituto nazionale assicurazione malattie trascura di corrispondere agli ospedali e ai medici della provincia di Sassari quanto è loro dovuto per cure prestate agli assicurati all'Istituto; che l'accumulo dei debiti è giunto alla cifra di circa 20 milioni; che l'Istituto, ripetutamente sollecitato al pagamento, rifiuta protestando che esso è in credito verso un altro Ente, " La Carbosarda ", che nulla ha da vedere con gli ospedali e con i medici della provincia di Sassari; che tale confusione tra crediti e debiti, che non hanno alcuna interdipendenza, non è corretta nè giuridicamente nè economicamente; e se, pertanto non credano di intervenire per impedire che continui a sussistere uno stato di cose che non è decoroso per l'Istituto; che è contrario alle finalità della sua creazione, e che può da un giorno all'altro determinare incresciosi perturbamenti, come è dimostrato da un vivace ordine del giorno votato dal Consiglio dell'Ordine dei medici di Sassari e dalle intenzioni di resistenza manifestate dalle Amministrazioni ospedaliere » (899).

Ha facoltà di parlare l'onorevole La Pira, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale, per rispondere a questa interrogazione.

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. La situazione è la seguente. Noi ci siamo interessati presso l'I.N.A.M. e quell'istituto ci ha assicurato che da qualche tempo a questa parte ha ripreso a pagare i suoi debiti. L'I.N.A.M. è creditore di svariati miliardi nei riguardi della « Cogne » della « Breda », dell'« Isotta Fraschini », dei « Cantieri Riuniti Adriatico », della « Savoia Marchetti », dell'« Alfa Romeo » della « Caproni », della « Ducati », della « Motomeccanica », della « Salmoiraghi » ecc., oltre poi ad essere creditore della « Carbosarda ». Ora, per la Sardegna, la situazione è particolarmente aggravata dal fatto che la « Carbosarda » non paga. La « Carbosarda » è, in ultima analisi, il Tesoro perchè è finanziata dallo Stato.

Vi è poi una forte insufficienza del gettito contributivo nel settore dell'agricoltura. Tra le entrate e le uscite dell'I.N.A.M. vi è un fortissimo divario. Ad ogni modo l'avv. Mosconi, interessato per la Sardegna e non solo per la Sardegna, ci ha assicurato che in questi ultimi tempi si va procedendo al pagamento dei debiti verso gli ospedali e i medici. Speriamo che questa promessa sia mantenuta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Azara per dichiarare se è soddisfatto.

AZARA. Sarei stato felice di dichiararmi soddisfatto, ma . . . ci sono i ma. Da quanto ha detto il Sottosegretario di Stato risulta molto chiaro che l'I.N.A.M. ha debiti verso molti enti in tutta Italia. Ora, l'altro giorno quando ho sentito il Ministro Fanfani che tesseva un elogio dell'Istituto nazionale per le assicurazioni contro le malattie, che presentava un vistoso elenco di milioni che erano stati distribuiti per la previdenza ed assistenza, mi sono rallegrato perchè sono tanti e tanti gli infelici ammalati che vengono assistiti. D'altra parte mi sono sentito stringere il cuore pensando che a quelli della Sardegna, ed in modo particolare a quelli della provincia di Sassari, questi soccorsi non arrivano. Mi duole dover dire al Sottosegretario di Stato che le informazioni, che egli ha avuto, non sono completamente esatte perchè da alcune cifre, che leggerò subito, vedrà che la situazione non è come a lui è stata presentata.

Ora, vorrei sapere dal rappresentante del Governo quali sono i motivi veri per cui a quella povera gente si nega l'assistenza data a tutti gli altri lavoratori. Non posso ammettere che una bega personale tra i dirigenti di due enti, che poi sono amici personali, possa portare a questa situazione, che uno di questi due enti pervicacemente si rifiuti, questa è la verità, di compiere il proprio dovere verso gli ospedali, i medici e gli ammalati, come ho accennato nella mia interrogazione.

Perchè il Senato si renda conto della esattezza delle cifre e della gravità della situazione, non ho da fare altro che leggere un ordine del giorno che mi è pervenuto dall'Ordine dei medici di Sassari e dal Sindacato medico della stessa provincia, che si sono riuniti insieme per

esaminare la situazione e per deliberare. Darò così notizie con cifre, visto che l'onorevole Sottosegretario di Stato non ha potuto darcene.

È da ritenere che questi signori medici, i quali sono le persone in credito, abbiano una precisione maggiore di informazioni in confronto di quelle che sono state date a lei, onorevole Sottosegretario di Stato.

Senta, dunque, anche lei ciò che dicono questi medici: « Vista inutile la lunga attesa per il pagamento delle competenze arretrate dell'I.N.A.M. verso i medici per l'anno 1948, considerato ancora che non è stata attuata nessuna liquidazione per l'anno 1949 (tenga presente che questo ordine del giorno è del 30 settembre, quindi non so come l'Istituto possa dire che ha cominciato a mettere in moto la macchina dei pagamenti) che le prestazioni del 1949 ammontano a oltre 30 milioni, ai quali vanno aggiunti circa altri 20 milioni per le prestazioni relative al terzo trimestre dell'anno in corso (questo è tutto un *plus* di fronte a quello che ha determinato la mia interrogazione perchè essa si riferiva soltanto all'altra parte) – preso atto che l'intervento dell'I.N.A.M. verso gli ospedali supera la cifra di venti milioni; (nel momento in cui ho fatto l'interrogazione non conoscevo questi altri dati di fatto) considerati i gravi malumori che si vanno creando fra la cassa medica che da oltre due anni attende con pazienza la liquidazione delle competenze dovute dal l'I.N.A.M., unanimemente delibera di protestare contro tale sistema che crea gravissimo disagio e delibera di rivolgere contro tale sistema un energico appello, oltre che a tutti i dirigenti dell' I.N.A.M., a tutte le autorità governative ed ai parlamentari della provincia, perchè, in considerazione dello stato di cose che ha bisogno di un urgente intervento, interpongano i loro autorevoli uffici presso chi di dovere affinchè sanando tale gravissimo stato di cose si possa evitare un aumento del generale malcontento della classe medica della provincia, che non si esclude possa portare ad una incresciosa agitazione diretta a provvedimenti gravi atti a tutelare i propri diritti ».

Quanto agli ospedali rimasti privi completamente di mezzi si pensava addirittura di rifiutare l'accoglimento degli ammalati e parecchi medici mi dichiaravano che non avrebbero prestato l'opera loro. Si giunge così ad una non lodevole gara per negare quell'opera di carità. Ho cercato, come era mio dovere, di persuadere quanti mi premuravano che per nessun motivo si poteva giustificare il rifiuto alla prestazione dell'assistenza medica quando ve ne è bisogno. Ma, detto questo ai medici e agli enti ospedalieri, debbo dire la stessa cosa all'onorevole Sottosegretario di Stato per il Governo. Lo so bene; lei non ha bisogno di incitamento perchè è ben noto a tutti il sentimento di carità cristiana che alberga nel suo cuore.

Faccia in modo, onorevole La Pira, che quando ascolteremo o leggeremo un nuovo elenco di milioni, che vengono distribuiti dall'Istituto per le assicurazioni delle malattie, vi siano anche quei milioni che dovrebbero essere dati alla Sardegna, che li merita quanto qualsiasi altra regione; e, soprattutto, faccia in modo che nel frattempo si paghino prontamente i debiti, come li pagano tutti i galantuomini. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno il seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1949-50.

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

LANZETTA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, siamo al secondo bilancio della marina mercantile. L'anno scorso noi abbiamo discretamente discusso il primo bilancio di questo giovane dicastero della nostra giovanissima Repubblica. L'anno scorso non mancarono le critiche da tutti i settori, anche da quelli governativi, specialmente per quanto si attiene a questioni tecniche e alla politica insufficiente del Governo in materia di marina mercantile. I governativi votarono il bilancio, noi fummo contrari, spiegandone i

motivi, ma esprimemmo alla fine l'augurio di poterci ricredere, in un avvenire più o meno prossimo, per dare al Ministro della marina mercantile quel consenso e quell'appoggio che, per la risoluzione di un grave problema come quello dei traffici marittimi, sono necessari, anzi indispensabili.

Ad un anno di distanza, non per quello che pensiamo noi soltanto, ma per quello che è anche il parere di autorevoli rappresentanti delle zone ministeriali, il bilancio della marina mercantile merita ancora di essere criticato. L'anno scorso usammo le giuste espressioni che la realtà sollecitava e il Ministro se ne offese a titolo personale; quest'anno nel rifare la critica al Dicastero della marina mercantile intendiamo precisare che essa si rivolga anzitutto al Governo, che alla marina mercantile ha dato così pochi mezzi, che ha considerato *ab origine* e continua a considerare la marina mercantile come una piccola trascurabile cosa nel quadro della economia nazionale. Quindi non se ne adonti a titolo personale il Ministro, ci segua e sia con noi, perchè egli come noi deve avere interesse a che i vari problemi riguardanti il suo dicastero siano esaminati in profondità e siano risolti con mezzi adeguati. L'anno scorso il Ministro Saragat era nuovo del suo dicastero, si diceva che non avesse i precedenti dell'uomo di mare e che il suo predecessore, il nostro egregio collega Cappa, avesse alcuni numeri che facevano difetto al successore. A distanza di un anno noi riteniamo che la probabile insufficiente preparazione iniziale sia stata colmata e che se i vari problemi non sono stati affrontati, questo non debba attribuirsi principalmente all'onorevole Saragat, ma alla politica sbagliata dell'intero Governo. Forse, come ha già insinuato qualcuno, il suo dicastero è stato fornito di mezzi insufficienti perchè il Ministro non è un integrale democristiano, e il dicastero suo non è tra i dicasteri più ben visti dal nuovo regime, ma è certo che aver dimenticato la marina mercantile, che in un Paese circondato dai mari come l'Italia dovrebbe avere una importanza di primo piano, è cosa grave che non va sottaciuta.

Non aver visto il problema è peccaminoso per un Governo che dovrebbe vedere tutti i problemi del Paese che amministra. Ma se per caso non lo avesse visto perchè non lo ha voluto vedere, il Governo sarebbe ancora più in colpa.

Il relatore onorevole Raja è ottimista. Vedremo in seguito come l'ottimismo suo sia fondato soltanto su delle affermazioni apodittiche. Egli ha scritto che la marina mercantile va bene; che è in incremento straordinario, che possiamo guardare con ottimismo, non soltanto con speranza, l'avvenire. Onorevole relatore, su che cosa voi fondate il vostro ottimismo ? Voi stesso avete detto che i mezzi di questo bilancio sono insufficienti e quasi ridicoli; voi stesso avete detto che molti problemi non sono stati risoluti; voi stesso ci avete fornito elementi sufficienti per dire che voi siete in contraddizione quando parlate di visione ottimistica mentre mostrate le cifre di una realtà disastrosa. Nel 1938 il tonnellaggio della marina mercantile italiana era di quasi 4.000.000 di tonnellate efficienti. Oggi, nonostante le gonfiature, che sono state fatte anche qui, saremo arrivati a 2.400.000 tonnellate di stazza lorda; ma questa cifra comprende oltre 1.000.000 di tonnellate «Liberty» e «Victory» e tutti sanno che esse rappresentano, se non un peso morto oggi, certo delle unità non molto robuste nè paragonabili a quelle che la marina italiana aveva nel 1938. Inoltre 400.000 e più tonnellate sono date da navi recuperate, cioè a dire da navi già avariate, navi che non possono dirsi in piena efficienza. E 230.000 tonnellate si devono ancora costruire. Il resto, da che cosa è dato ? È dato da navi già vecchie che non possono certamente rappresentare una cospicua realtà, capace di far bene sperare nell'avvenire prossimo della nostra marina. Quindi il vostro ottimismo, onorevole relatore, è veramente mal fondato. E vi porto ancora un elemento di giudizio: voi, per corroborare le vostre asserzioni sull'attività della marineria italiana ci avete portato l'esempio del porto di Genova, avendo inteso dimostrare che nel 1948 e nel 1949 il movimento di tal porto è stato più forte di quello del 1938; ma voi stesso, onorevole relatore, un po' malaccortamente ci avete fornito i dati analitici senza accorgervi che gli incrementi sono relativi alle merci di importazione e non a quelle di esportazione, senza tener conto del fatto che nel 1938 le merci in partenza erano in maggiore quantità. In altri termini quel che è suc-

cesso a Genova non è un merito della Marina italiana: sono arrivate navi americane e non navi italiane, quelle famose navi americane che hanno trasportato tutta la merce E.R.P. anche oltre e contro lo spirito e la lettera delle convenzioni, come ha detto l'onorevole Cappa. Quindi trarre da questi elementi malinconici il convincimento che ci troviamo di fronte ad un serio incremento della nostra Marina, che ci troviamo di fronte a un'ottimistica posizione di essa, è veramente enorme e contrario alla realtà. Noi invece abbiamo il dovere di presentare al Paese la realtà per quella che è senza sofisticarla, perchè il Paese ha bisogno di verità e non vuole essere ancora influenzato da false asserzioni.

Le stesse critiche che facemmo l'anno scorso al bilancio della marina mercantile le dovremmo ripetere quest'anno, ma non ripeteremo tutti gli argomenti, che sarebbero troppi. I colleghi sono invitati a rileggere gli atti parlamentari dell'anno scorso. Noi oggi diciamo solo che i punti fondamentali delle nostre critiche riguardanti l'assenza di una concreta politica della Marina mercantile rimangono tuttora attuali. Manca una chiara ed approfondita visione della Marina mercantile non solo da parte di chi dirige quel dicastero ma principalmente da parte del Governo di cui egli è partecipe.

Il Governo li ha quasi ignorati i complessi problemi della Marina mercantile e perciò non ha previsti i mezzi adeguati per risolverli.

Abbiamo notato con compiacimento che quest'anno il numero degli oratori che hanno parlato sul bilancio della Marina mercantile è notevolmente aumentato. Questo è l'unico elemento positivo, onorevole relatore. L'anno scorso il bilancio della Marina mercantile arrivò quasi inosservato e rimase quasi inascoltato. Pochissimi dimostrarono di interessarsene. Invece quest'anno il numero degli oratori e degli ascoltatori è notevolmente cresciuto. Vi sono stati molti interventi di dettaglio che però hanno affrontato i problemi della pesca come se fossero problemi fondamentali pel dicastero della Marina mercantile, senza considerare che i problemi della pesca, pure interessanti in se stessi, nel bilancio della Marina mercantile hanno una importanza molto relativa. Questo lo ha rilevato lo stesso relatore quando ci ha ricordato che gli stanziamenti per la pesca sono in complesso 15 milioni, ai quali va aggiunto un milione per il famoso intervento statale nel credito peschereccio.

In un momento in cui si comincia a contare a miliardi, il Ministero della Marina mercantile, cui tutti si rivolgono perchè potenzi la pesca, perchè faccia i miracoli per la pesca, dà poco più di un milione, cioè a dire quello che prima nel 1938, poteva essere rappresentato dalla somma di 20.000 lire. Un milione per il credito peschereccio! Mi fa certamente piacere che molti comincino a occuparsi della pesca; ne ho piacere, con l'animo di chi per tanti anni ha parlato quasi nel deserto ed ha visto i pescatori quasi del tutto inascoltati e sconosciuti e si meraviglia un po', ma con viva gioia, nel sentire ora parlare molto della pesca, il che val quanto dire parlare molto dei pescatori. Effettivamente oggi molti ne parlano, forse non solo per amore della pesca o per risolverne i problemi, ma perchè le organizzazioni dei pescatori finalmente sono qualche cosa che si impone all'attenzione di tanti che esaminano il Paese dal punto di vista dei calcoli elettorali. Le organizzazioni dei pescatori rappresentano ormai 300 e più cooperative, cioè un'entità davvero interessante. Mi fa piacere dunque che i problemi della pesca siano posti, ma, ripeto, in questa sede i problemi della pesca vanno posti nei loro termini giusti, nelle loro giuste proporzioni, nel quadro più vasto della Marina mercantile, perchè il dicastero della Marina mercantile si occupa in modo predominante di traffici e di trasporti marittimi, parallelamente al Ministero dei trasporti che si occupa dei trasporti terrestri. Questa è la realtà. Io non credo che l'onorevole relatore possa pensare diversamente. Se noi dimentichiamo questo elemento fondamentale, non abbiamo più i termini per poter esaminare le varie posizioni delle diverse materie e per esaminare, ad esempio, la grossa questione della Finmare.

La politica dei trasporti marittimi è preminentemente la politica del Ministero della marina mercantile. Quando noi abbiamo discusso negli anni passati (ed anche quest'anno se ne è discusso, se ne è parlato e se ne parla) del disavanzo, per esempio, del Ministero dei trasporti nessuno ha arricciato il naso trovando

naturale che i trasporti siano gestiti in perdita dallo Stato.

È evidente che se i trasporti debbono essere effettuati, non a prezzi economici, ma a prezzi aderenti alle possibilità di coloro che ne debbono usufruire, cioè a dire a prezzi politici, debbono necessariamente essere in perdita. Invece tutti, chi più, chi meno, hanno trovato a ridire sulle sovvenzioni alla Finmare, che non fa altro che gestire servizi pubblici di trasporti marittimi. Eppure 2.800.000.000 che sono ben in evidenza nel bilancio e che hanno fatto storcere la bocca a più di un parlamentare, in realtà – ed è una fortuna che l'abbia sostenuto anche l'onorevole Casardi – non rappresentano che una modesta somma, il 15 per cento di quello che è il disavanzo del Ministero dei trasporti. Non è azzardato dunque dire che bene può lo Stato intervenire con sovvenzioni e sanare i bilanci delle aziende Finmare che sono per giunta aziende dello Stato.

Indubbiamente il collega onorevole Cappa non può vedere le cose allo stesso modo di come le vediamo non noi soltanto, ma anche l'onorevole Casardi, che non è della nostra parte. Egli pensa ai liberi armatori, pensa soltanto a coloro i quali quando si muovono debbono guadagnare sempre, perchè non ci si può muovere senza guadagno. Egli lo ha solennemente detto. Egli dimentica così che i pubblici servizi si possono benissimo gestire anche in perdita e che anzi, specie in determinati settori o in determinati momenti, non possono che essere in perdita, perchè i prezzi economici che li dominano li renderebbero non accessibili alla generalità dei cittadini.

CAPPA. Io non sono contrario alle sovvenzioni e capisco benissimo che bisogna sovvenzionare i servizi necessari. Sono contrario alle integrazioni di bilancio, che sono tutt'altra cosa.

LANZETTA. Io accetto l'interruzione, anzi essa mi fa piacere perchè vale meglio a chiarire quella che è la realtà delle nostre diverse posizioni. Ieri l'onorevole Cappa ha cercato di attenuare quella che fu la posizione che egli assunse in occasione della discussione sulla legge Saragat, quando attaccò vivamente la Finmare e difese a spada tratta i cosiddetti liberi armatori. Egli ieri infatti ci ha detto di non essere contrario alla Finmare ed all'armamento di Stato. Ma ora egli fa una sottile distinzione tra sovvenzioni ed integrazioni di bilancio. Spiego: Lo Stato può e deve intervenire per integrare i bilanci delle società di cui possiede le azioni, ma non può intervenire ad integrazione dei bilanci delle società private di cui non ha le azioni; però lo Stato, secondo l'onorevole Cappa, potrebbe *sovvenire* anche i privati. Quindi egli è per le sovvenzioni e non per le integrazioni di bilanci. Ma a parte tutto, onorevole Cappa, la cifra delle integrazioni di bilancio è minima . . .

CAPPA. È la maggiore.

LANZETTA. Non è esatto. È maggiore la cifra complessiva delle sovvenzioni.

Comunque una volta per sempre è bene chiarire, anche a costo di ripeterci: la Finmare gestisce servizi pubblici indispensabili: per esempio: continente–Sardegna e Napoli–Sicilia. Queste due linee sono enormemente passive e nessun armatore privato le assumerebbe. Sono linee che lo Stato dovrebbe gestire direttamente per rispondere ad un elementare dovere di organizzazione di trasporti. Ora se le Società del gruppo Finmare sono in perdita, a fine d'anno, per la gestione di questi servizi di interesse pubblico, è logico che lo Stato intervenga con integrazioni di bilancio. Noi dobbiamo vedere l'intervento dello Stato nel gruppo Finmare con la stessa serenità con la quale esaminiamo il bilancio del Ministero dei trasporti, perchè se il Ministero dei trasporti si occupa dei trasporti terrestri per conto dello Stato, la Finmare, per conto dello stesso Stato, si occupa dei trasporti marittimi. I trasporti terrestri sono di interesse dello Stato non per fini economici, ma per fini superiori di complessa indole. Questa è la ragione per cui noi troviamo logico che lo Stato perda dei miliardi ogni anno per mantenere integri questi servizi pubblici. Bisogna aggiungere che non abbiamo arricciato il naso quando lo Stato ha speso centinaia di miliardi per la ricostruzione delle ferrovie e che nessuno ha pensato che lo Stato invece non è intervenuto alla stessa maniera, come avrebbe dovuto, per restituire al gruppo Finmare le navi perdute durante la guerra.

Se il gruppo Finmare, che è proprietà dello Stato, gestore di servizi pubblici, ha perduto il proprio patrimonio al servizio della Nazione, è logico che lo Stato avrebbe dovuto reinte-

grarlo *in toto*. D'altra parte, se lo Stato fosse intervenuto e intervenisse per quanto ho innanzi detto, non erogherebbe a vuoto, ma erogherebbe a favore di se stesso.

Questo problema della Finmare lo abbiamo esaminato in profondità anche in occasione del bilancio del Ministero dell'industria; in quella sede abbiamo chiesto che non soltanto le aziende del gruppo Iri debbano venire in discussione in Parlamento ma anche quelle del gruppo Finmare, perchè il Paese sappia attraverso il Parlamento la verità nè equivoca, nè equivocabile su tali aziende nel quadro completo dell'economia generale. Oggi dobbiamo insistere presso il Ministro Saragat perchè, per la parte che lo riguarda, finalmente si decida a portare in Parlamento la discussione sul gruppo Finmare.

Anche voi, onorevoli colleghi di parte governativa, avete chiesta questa discussione, sia pure con fini diversi dai nostri. Voi siete rimasti inascoltati così come noi siamo rimasti inascoltati. La ragione è evidente. Il giorno in cui si venisse a conoscere la verità sul gruppo Finmare una risoluzione bisognerebbe pur prenderla e ciascuno dovrebbe assumere le proprie responsabilità in proposito, noi, voi ed il Governo. Io l'altra volta mi son permesso a più riprese di ricordare a voi che voi e noi fino ad un certo punto abbiamo un interesse uguale ad esaminare a fondo la questione della Finmare ed a potenziarne le attività, salvo a vedere quello che potrà essere in avvenire l'utilizzazione delle navi. Voi che siete per gli armatori liberi . . .

CAPPA. Noi non siamo affatto per gli armatori liberi.

LANZETTA. Indubbiamente ritengo che non siate gli avvocati in Parlamento del tale o tal'altro armatore, ma in sostanza voi siete per gli armatori liberi a causa della vostra mentalità politica; ed è logico; siete conseguenti. Anche il collega Raja, che è relatore in questo bilancio, ha spezzato una lancia a favore dell'armamento libero, sino a chiedere, in relazione scritta, che lo Stato intervenga a favore della nobile attività degli armatori liberi. Non me ne faccio meraviglia. Questa è storia vecchia; noi siamo gli attuali protagonisti di un dramma che è molto più vecchio di noi e non vi è affatto da meravigliarsi se voi vi abbiate una parte e noi un'altra.

Certo è che voi siete per l'armamento libero e noi per l'armamento di Stato, cioè a dire per la nazionalizzazione dei trasporti marittimi. E voi che non arricciate il naso in presenza della nazionalizzazione dei trasporti terrestri, mostrate di arricciarlo in presenza di una ipotesi di nazionalizzazione dei trasporti marittimi: questo è il ridicolo della situazione.

Anche quando furono nazionalizzati i servizi dei trasporti terrestri, vi fu qualcuno che disse che lo Stato non era un buon gestore dei trasporti. Allora molti erano gli avvocati delle società che gestivano i trasporti terrestri, che si scandalizzarono e riempirono l'aria di strida. Oggi il fatto è scontato ed anche i più conservatori non se ne preoccupano più e trovano naturale la cosa. Ebbene, bisogna che ognuno cominci a pensare che il turno della nazionalizzazione dei trasporti marittimi è giunto. È un problema, questo, che noi dobbiamo affrontare, perchè il pubblico italiano come viaggia e fa trasportare con tranquillità, a prezzo buono e con sicurezza sulle ferrovie, deve viaggiare e far trasportare a prezzo buono, con sicurezza e tranquillità sulle navi. Due attività collaterali, che tendono allo stesso fine e sono complementari tra loro non, possono che essere regolate secondo un medesimo criterio fondamentale.

Ma questa che dovrebbe essere la politica del Ministero della marina mercantile è stata dimenticata anche dal Ministro oltre che dal Governo ed anche il relatore nella sua relazione l'ha taciuta. Il nostro collega Ducci, alla Camera dei deputati, ha fatto una specie di elencazione delle persone o dei gruppi che erano in attesa della discussione del bilancio della marina mercantile, per concludere che se alcuni sono rimasti soddisfatti, la grande maggioranza è rimasta invece delusa. Noi possiamo dire la stessa cosa: portuali, personale delle capitanerie di porto, rappresentanti della pesca e del navalpiccolo, armatori liberi non appartenenti alla cosidetta aristocrazia del ceto armatoriale, tutti sono rimasti delusi, perchè non hanno visto nel bilancio i primi segni di quella politica marinara, di traffici marittimi e di espansione pacifica sul mare, che essi si attendevano ed in cui speravano molto per lavorarvi onestamente.

Gli unici che sono rimasti soddisfatti sono stati i signori armatori liberi, perchè essi ave-

vano una certa preoccupazione che il Ministro Saragat, ricordandosi un po' che egli è stato socialista e ancora vuol essere ritenuto tale, potesse almeno mettervi un lievito di nazionalizzazione; ma dato che nel bilancio neanche lontanamente vi si accenna, nè si pongono i primi passi per questa eventuale realizzazione, sono rimasti soddisfatti, ed il nostro egregio collega Cappa ha elevato un inno, sia pure con qualche riserva e critica, al bilancio e al Ministro della marina mercantile.

Nell'altro ramo del Parlamento l'onorevole Mazza ha fatto l'elenco, un elenco lungo, di quel che dovrebbero fare le capitanerie di porto con i 20 milioni iscritti in bilancio, che non servono neanche a fare la cinquantesima parte di quello che si dovrebbe fare. Ora, quando un bilancio si presenta con impostazioni che non servono a risolvere neanche la cinquantesima parte del programma di ordinaria amministrazione, bisogna dire che quel bilancio è un bilancio non solo inefficiente, ma risibile.

Per i capitoli riguardanti la pesca il collega Raja, lo ha di suo pugno scritto, dimostra che le cifre impostate sono irrisorie. Lo stesso dicasi per tanti altri capitoli di altra natura. Nè si può pensare, come qualcuno ha detto, che il bilancio della marina mercantile, sia già stato da noi discusso in sede di esame della legge Saragat. Anche allora noi avvertimmo la impossibilità di considerare la legge Saragat come il bilancio della marina mercantile. Essa non era nè un bilancio ordinario nè un bilancio straordinario del dicastero della marina mercantile. Alla stessa stregua noi socialisti ci rifiutammo di considerare l'E.R.P. per l'agricoltura come una sottospecie di bilancio della agricoltura. Tutto quello che si fa coi fondi E.R.P. non entra nei bilanci dei vari Ministeri; è tutta una cosa a parte. Quindi la legge Saragat che utilizzava una certa parte di questi fondi E.R.P., neanche generosa o cospicua, non può considerarsi bilancio della marina mercantile. I bilanci della marina mercantile rimangono quelli che sono: circa 3 miliardi l'anno scorso, circa 4 miliardi questo anno. L'aumento di cifra non rappresenta un incremento importante e vitale: è un aggiornamento di prezzi e, bene analizzando, si può vedere che nel quadro generale del bilancio finanziario dello Stato, quest'anno quello della marina mercantile rappresenta qualche cosa di meno di quello che era l'anno scorso. L'anno scorso esso rappresentava circa il 2 per cento dell'intero bilancio, quest'anno rappresenta, se non sono in errore, circa il 0,50 per cento. Quindi la politica della marina mercantile non è in progresso ma è in regresso. Se l'anno scorso il Governo l'ha valutata per *x* questo anno l'ha valutata per *x* meno qualcosa.

Questo è un problema che noi poniamo al Parlamento, e ci permettiamo di sottoporlo pure all'onorevole Ministro perchè riguarda la sua dignità che è dignità anche nostra.

Nessuna concreta politica, dunque, della marina mercantile da parte del Governo.

E veniamo a parlare più specificamente della pesca. Ho detto che la pesca non rappresenta la parte più importante della marina mercantile ma rappresenta, nel quadro generale della economia italiana, qualcosa di importante per oggi e specialmente per l'avvenire. Molti ne hanno parlato: è giusto che anche io ne parli. Problema centrale è quello della unificazione dei servizi. Indubbiamente i servizi della pesca vanno unificati. Noi lo sosteniamo da anni. Ma vanno unificati presso quale dicastero? Presso il Ministero della marina mercantile? Presso il Ministero dell'agricoltura? È opinabile un'ipotesi come l'altra. Fatto sta che non è ancora esatto che presso il Ministero della marina mercantile ci siano tutti i servizi per la pesca marina e non è esatto che presso il Ministero dell'agricoltura sia rimasta soltanto la pesca nelle acque dolci In realtà il Ministero della marina mercantile, Ministero cioè, dei traffici marittimi, accessoriamente è incaricato del settore della pesca di mare, che tiene a mezzadria con altri Ministeri. Ma uno degli istituti più importanti nel settore della pesca è costituito da mercati ittici, di cui nessuno ha parlato. Ebbene essi, predominantemente riguardanti la pesca di mare sono, del tutto regolati dal Ministero dell'agricoltura!

Allora presso chi riunire questi servizi? A noi non interessa la scelta nel giuoco della prevalenza fra i vari dicasteri Noi non siamo per il Commissariato della pesca che presenta molti inconvenienti. Non siamo a spada tratta sostenitori di un ritorno alla agricoltura dei

servizi della pesca, tanto più che siamo convinti che la pesca non sia assimilabile alla caccia o ad altre attività incrementi all'agricoltura, anche se nelle acque interne interessanti la bonifica vi sia del pesce e vi sia una notevole quantità di cittadini che vi esercitano la pesca. Ma noi non siamo neanche a batterci per dare questo ramo di attività al Ministero della marina mercantile anche perchè questo finora non ha dimostrato di voler seriamente prendere a cuore il problema della pesca per definirlo. Infatti non basta una intervista Saragat concessa a « Critiche parlamentari » o ad altra rivista in cui si parli della pesca e dei pescatori un po' genericamente. Occorre operare, cioè compiere fatti, a favore della pesca e dei pescatori. La legge Saragat – lo dicemmo già durante la sua discussione qui in Senato – poteva rappresentare una buona occasione per porre il Ministro della marina mercantile in buona luce presso i pescatori e specialmente presso quelli della piccola e media pesca che a noi particolarmente interessano. In quel riscontro abbiamo criticato la quasi assenza di stanziamenti a favore della costruzione di navi per la pesca e la preminenza data alla pesca oceanica che è sin oggi industria da capitalisti, con una trascuratezza veramente non lodevole ed anzi deplorevole a carico della piccola e media pesca che è l'industria dei lavoratori.

In questo momento io ricordo che un anno fa l'onorevole Saragat promise che avrebbe presentato in Parlamento una legge sulla pesca; questa legge noi l'abbiamo aspettata per un anno ansiosi, nella speranza di trovare in essa l'eco di quel grido di dolore e di quell'appello disperato che i pescatori a Napoli, in presenza del Sottosegretario alla marina e di molti parlamentari anche democristiani, espressero. Ma quella legge non è venuta ancora, nè abbiamo ancora il principio di una dimostrazione che si vogliano risolvere sul serio i problemi della pesca e dei pescatori. Rivolgiamo espressa domanda all'onorevole Saragat perchè ci dica dove e quando intenderà provvedere a favore della pesca e dei pescatori.

A proposito della pesca si è parlato anche del trattato con la Jugoslavia che riguarda la pesca nell'Adriatico. Se ne è parlato con calore da parte di tutti e da parte di alcuni è stata fatta l'invocazione che lo Stato assuma a suo carico l'onere di esso. L'onorevole Casardi invece ci ha detto che la questione di quel trattato riguarda eminentemente il Ministero degli esteri. No, non è esatto: il Ministero degli esteri è traduttore in campo internazionale di quelli che sono gli elementi della politica del Governo che rappresenta. Se il Governo democristiano avesse avuto a proposito della pesca adriatica una chiara visione dei problemi e un chiaro e concreto intendimento di risolverli, avrebbe incaricato il Ministro degli affari esteri di caldeggiare la risoluzione del problema della pesca sulle coste dalmate ed il Ministro degli esteri lo avrebbe risoluto, perchè lo avrebbe posto come condizione *sine qua non* per la risoluzione dei rapporti con la Jugoslavia; non lo avrebbe accantonato così come ha fatto, quasi dimenticando che esiste un mare Adriatico e nel mare Adriatico esiste la penosa realtà della pesca sulle coste dalmate. Vogliamo fare addebito di ciò esclusivamente al Ministro degli esteri? No. E non ne facciamo neanche al Ministro della marina mercantile; dobbiamo addebitarne il Governo che a questo proposito – ripetiamo – non ha avuto un programma e una idea chiara. Ed è logico allora che il nostro povero collega Bastianetto abbia trovato molto da penare quando ha dovuto di recente affrontare questo problema col Governo jugoslavo. Io conosco l'onorevole Bastianetto e so quanta passione metta nello studio dei problemi della pesca; so che avrebbe desiderato risolvere vantaggiosamente per l'Italia e per i pescatori italiani quel problema; ma si è trovato di fronte a porte chiuse. Eufemisticamente qualcuno qui ha detto che quel trattato è uno spiraglio nella porta chiusa. È uno spiraglio sì, ma perchè la porta non combacia bene. Le porte che non combaciano bene lasciano qualche spiraglio, ma quando sono sprangate non si aprono egualmente, senza calcolare che uno spiraglio può risolversi qualche volta anche in una trappola. Certo è che quel trattato non rappresenta un serio punto di vantaggio per il nostro Paese e meno ancora per i pescatori e sarebbe estremamente ridicolo (questa è l'unica parola adatta) pretendere che i pescatori paghino 750 milioni all'anno per l'esercizio della pesca nelle acque dalmate. Non i pescatori debbono pagare ma lo Stato; anche se per combinazione qualche

cosa dovessero pagare i pescatori per beneficiare della pesca in quelle acque, in realtà è lo Stato che predominantemente deve pagare, prima di tutto per aver fatto la sciocchezza di pagare 750 milioni un diritto di pesca che vale molto meno, in secondo luogo perchè se una utilità di carattere generale riguardante le nostre relazioni internazionali ha tratto lo Stato italiano è logico che il carico finanziario corrispondente si addebiti ad altre partite e non alla partita della pesca e dei pescatori.

Io – ripeto – non critico l'onorevole Bastianetto; anzi ancora una volta lo ringrazio a nome di tanti pescatori per aver compiuto ogni nobile sforzo in proposito, ma ancora una volta io dico all'onorevole Bastianetto, agli amici di Bastianetto, a tutti coloro che sono nella sua sfera di considerazioni, che è tempo di aprire gli occhi. È inutile battere la testa contro il muro nella speranza che il muro si apra; è necessario cambiare completamente strumento; lo strumento di oggi suona male, stona e tutta l'orchestra ne soffre. Occorre cambiare orchestrazione. Soltanto allora i problemi della pesca e dei pescatori saranno risoluti con dignità e con efficacia.

E per finire a proposito della pesca, debbo ricordare che non lontano da noi c'è un Paese dove della pesca ci si occupa con maggiore serietà. Faccio presente che in Francia, per esempio, non soltanto lo Stato ha rifatto ai pescatori tutto il naviglio perduto durante la guerra, ma ha costruito delle nuove navi da pesca con propri mezzi e le ha date in gestione ai pescatori, con ragionevole canone annuo e con diritto di riscatto, senza poi tenere conto di tutta una serie di altri provvedimenti di favore. Ciò sta a significare come il Governo francese comprenda l'interesse dei problemi della pesca.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Lo ha fatto per tutte le navi, non soltanto per quelle da pesca.

LANZETTA. Noi in questo momento stiamo occupandoci della pesca. Indubbiamente la Francia lo ha fatto anche per le altre navi e se lo avesse fatto pure l'Italia avrebbe fatto bene. Voi mi potreste ripetere la vecchia storia secondo cui l'Italia non ha i mezzi della Francia, ma allora io vi rispondo che se pure l'Italia non può intervenire per complessi tanto importanti almeno può intervenire in un settore così modesto dal punto di vista delle possibilità economiche quale è quello della pesca, che ha bisogno di un indirizzo nuovo che si differenzi un poco dai criteri stantii che tante volte abbiamo criticato. Aspettate forse che i pescatori vi si ribellino, che i pescatori attraverso le proprie organizzazioni facciano sentire il peso della loro forza? È indice favorevole il fatto che molti colleghi, anche democristiani, ne hanno parlato perchè essi sanno che le organizzazioni dei pescatori sono efficienti e che sarebbe piacevole irretirle. Ma i pescatori sono gente semplice che non si fa molto facilmente imbrogliare. Essi sono capaci di puntare i piedi e di pretendere che una buona volta li si consideri alla pari di altri più fortunati soggetti di economia.

A proposito della politica marinara lo stesso relatore ha messo in evidenza la necessità che una coscienza marinara si formi nel nostro Paese. Noi lo dicemmo l'anno scorso nella discussione del bilancio e vi fu qualcuno che protestò quasi pensando che noi ripetessimo parole già dette in altri tempi con retorica enfatica. Noi affermavamo delle cose semplicissime e ci rallegriamo che altri colleghi, non del nostro settore, cominciano a capire che una coscienza marinara bisogna che si formi, una coscienza marinara non fatta di retorica ma di concreta visione della nostra situazione italiana, della necessità di uno sviluppo della marina mercantile per l'economia generale. Allora mi permisi di richiamare l'attenzione del Senato sulla piccola Norvegia e ricordai l'entità numerica del tonnellaggio norvegese. Ricordai come quel Paese, meno favorito del nostro, avesse una flotta di gran lunga superiore alla nostra. Bisogna che entri nella coscienza di tutti il convincimento che anche noi dobbiamo costruire molte navi per risolvere la crisi dei marittimi, per risolvere la crisi dei cantieri, dei portuali, di tutto quel che riguarda il lavoro che si svolge intorno ai porti e sui mari, ma principalmente per risolvere un grosso problema che si è vanamente tentato di affrontare attraverso l'emigrazione. Ricordo che l'anno scorso molti colleghi si riempivano la bocca parlando dell'emigrazione. Lo stesso onorevole Jacini fece un lungo discorso in cui arrivò a chiedere quasi un Ministero

dell'emigrazione. Sembrava che noi potessimo mandare all'estero milioni di italiani. A distanza di appena pochi mesi ormai più nessuno prende sul serio quel che si disse allora. Gli stessi uomini della compagine ministeriale hanno constatato che l'emigrazione è una cosa molto diversa da come si vedeva prima: l'emigrazione non è quella che ci descrivevano l'onorevole Jacini ed altri. Ed allora questo supero continuo di nati sui morti, questo continuo aumento di disoccupazione dove deve trovare sfogo ? La terra è limitata mentre il mare è illimitato; ed ho piacere che l'onorevole Raja nella relazione abbia ricordato questo. che cioè sul mare effettivamente c'è la possibilità di sistemare tanti italiani. Quel problema che vanamente si è cercato di risolvere con altri metodi può trovare soluzione almeno parziale in questo campo. Ma occorre che il Governo abbia giusta coscienza del problema della sistemazione della mano d'opera disoccupata. Esso aveva pensato all'emigrazione con la mentalità di chi cerca di mandar via gente molesta, non con quella di chi deve assistere la gente che ha bisogno di assistenza, secondo le norme della nostra Costituzione che noi tutti liberamente abbiamo accettata.

L'emigrazione come mezzo per togliere dalla strada dei fastidiosi è cosa alla quale non possiamo più pensare oggi; dare lavoro specialmente sul mare è una cosa possibile e noi speriamo, onorevole Saragat, che nel presentarci il bilancio per l'esercizio finanziario 1950-51 cominci seriamente a pensare e a mettere in evidenza il fatto che ella intende concepire il programma del suo Dicastero in funzione sociale, non soltanto in funzione amministrativa.

Ella, onorevole Ministro, che è stato socialista, ella che dice di voler rimanere tale, ci dimostri che effettivamente intende guidare il suo Dicastero verso una funzione sociale; ella non avrà dal Governo i mezzi necessari appunto perchè non è integralmente democristiano . . . (*Commenti*) e per febbraio forse non lo sarà ancora anche se è su quella strada... (*Ilarità*). Però noi ci auguriamo che ella perlomeno ci dia qualche indicazione che ci consenta di guardare con fiducia all'avvenire dell'attività del suo Dicastero.

La legge Saragat ha rappresentato qualche cosa; in questo io sono in disaccordo con l'onorevole Ruggeri che ha detto di preferire il progetto Cappa.

Mi dispiace, onorevole Cappa, ma debbo dirle che preferisco il progetto Saragat al suo.

GRISOLIA. Non speculate su un dissidio... (*Ilarità*).

LANZETTA. Noi uomini politici dobbiamo tener conto anche di queste realtà relativamente modeste, ma non speculiamo su alcun dissidio. L'onorevole Ruggeri ha visto la legge Cappa sotto un profilo tecnico, io la vedo sotto un profilo sociale. Dal punto di vista sociale la legge Cappa non risolve niente, la legge Saragat non risolve molto, ma qualcosa dice; avrebbe potuto, in sede di esecuzione, essere aggiustata meglio, essendo claudicante. Noi però dobbiamo riconoscere che egli non si è lasciato trascinare completamente nella scìa dei liberi armatori e non ha dato tutto all'armamento libero, ma dobbiamo al tempo stesso ricordargli che non ha dato sufficientemente all'armamento di Stato, come un socialista e Ministro italiano avrebbe dovuto fare. Noi speriamo che a febbraio, quando dovremo discutere il bilancio della marina mercantile – insisteremo per discuterlo a febbraio e non ad ottobre, cioè quasi a fine d'esercizio – ci troveremo in presenza di un diverso bilancio un pó meno ridicolo nelle cifre, un po' più indicativo in senso sociale nelle impostazioni.

E per finire un piccolo accenno allo sciopero dei marittimi, a proposito del quale noi non possiamo condividere nè il modo di vedere dell'onorevole Cappa, nè quello del relatore, il quale ha persino invocato i rigori del Codice della navigazione, dimenticando che il Codice della navigazione, se pure non è stato formalmente abrogato, è superato in parte dalla Costituzione. Il Codice della navigazione è stato fatto in un periodo in cui non esisteva diritto di sciopero, in cui non c'era possibilità di libera organizzazione. La Costituzione invece prevede il diritto di sciopero, prevede la libera organizzazione. Questa è la ragione per la quale – a similitudine di quanto tante volte abbiamo detto anche al Ministro dell'interno a proposito della legge di pubblica sicurezza nata in altri tempi e permeata di altro spirito che la Costituzione ha mortificato e superato – diciamo oggi e al relatore e al Ministro che il Codice della navigazione va interpretato al lume e secondo i canoni della Costituzione,

per cui in presenza di uno sciopero di marittimi non si possono applicare le note sanzioni, onorevole Raja, che voi avete invocato. Io credo che lo stesso magistrato si ribellerebbe se dovesse applicarle, perchè una cosa è la lettera della legge, altra cosa è lo spirito. La lettera della legge è certamente rimasta, dato che non è stata aggiornata, ma lo spirito di quella legge è completamente annientato, superato dalla Costituzione. I tempi nuovi hanno superato quei tempi, quel Codice della navigazione non è più tutto applicabile. Mi meraviglio che proprio un repubblicano, un mazziniano, si sia permesso di invocare i rigori di quella legge, in presenza dei danni che sarebbero derivati alla economia del Paese. Indubbiamente ogni sciopero arreca un danno. Ma Mazzini è stato forse contrario agli scioperi? Credete voi che i migliori uomini del pensiero repubblicano abbiamo avuto delle ripugnanze verso le manifestazioni dei lavoratori, nei conflitti economici? Ed allora non si può dire che lo sciopero dei marittimi debba essere stroncato, non debba essere visto nella sua giusta luce, semplicemente perchè danneggia l'economia generale. Ma danneggia l'economia generale anche l'attività di tutti i datori di lavoro, anche l'attività dei padroni del mare, e non solo danneggia l'economia nazionale, ma viola quelli che sono i canoni fondamentali della Costituzione. Noi dobbiamo vedere questo fenomeno con occhio più sereno. E, badate, non parlo a questa maniera perchè voglio difendere capitan Giulietti, o padron Giulietti come dice l'onorevole Cappa, che è uomo di vostra parte, e appartiene al partito repubblicano, cioè ad un partito governativo.

MACRELLI. È con voi adesso.

MARIOTTI. È con chi gli pare . . .

LANZETTA. È certo che è un vostro uomo; è più vicino a voi che a noi; comunque, quando parliamo di scioperi di marittimi noi prescindiamo dalla persona che possa dirigerne l'azione. Ma noi che siamo stati i primi a rilevare i molti errori del capitan Giulietti, siamo ancora oggi i più tenaci sostenitori delle lodi che gli vanno rese per avere organizzata la gente di mare. Prima di capitan Giulietti la gente di mare era qualche cosa di trascurabile; capitan Giulietti l'ha organizzata, e se oggi la gente di mare, a qualunque colore appartenga, crede ancora al fondo dell'anima del capitano Giulietti, così ricca anche di difetti, oltre che di pregi, è segno che l'anima della gente di mare si sente vicina a chi ha diretto l'agitazione. L'agitazione era giusta, era santa, e se il Ministro, pur senza compromettersi, non ha adottato quei rigori che da più parti erano stati invocati, e ha consentito che il suo giornale avesse in una testata ben vistosa parole aspre per gli armatori, noi gliene rendiamo grazie. Fra i suoi difetti, tra le tante deficienze che gli abbiamo addebitato e che tutti i giorni gli andiamo addebitando, quando capita l'occasione. . .

RAJA. Quando capita l'occasione gli fate un turibolo!

LANZETTA. Continuamente noi gli diciamo più parole aspre che buone, ma è certo che noi non possiamo trattare il Ministro Saragat alla stessa stregua di qualche altro, perchè pensiamo sempre che è uomo recuperabile mentre altra gente non è recuperabile. (*Interruzioni*).

Può darsi che le illusioni nostre rimangano tali, ma quante illusioni ci siamo fatte nella vita e continueremo a farcene, perchè tutta la nostra vita è fatta più di illusioni che di realizzazioni! Comunque, questa è una nota di serenità che voi e il Ministro vorrete accettare. Noi non abbiamo animo preconcetto; gli abbiamo addebitato il fatto increscioso di aver partecipato ad una compagine ministeriale che per noi è negativa e nefasta per il Paese, ma, una volta fatto questo addebito, noi non gli possiamo addebitare più di quello che egli ha fatto. Le responsabilità maggiori le diamo al Governo perchè non possiamo addebitarle a lui.

Concludendo, il bilancio del Ministero della marina mercantile merita per noi censura e quindi noi voteremo contro. Esso non rappresenta ancora niente di sicuro e di veramente efficiente sulla via della ricostruzione della marina e del progresso di essa, tanto più che la posta non è quella di un ritorno puro e semplice al 1938. L'Italia ha camminato; la posta è quella di assicurare alla nostra marina mercantile il posto che deve avere, non per considerazioni di prestigio, ma per una necessità economica e sociale, nel giuoco delle attività internazionali. Fino al giorno in cui nel bilancio della Marina mercantile non vi saranno elementi sicuri per sperar bene di questa rina-

scita e di questo progresso, noi saremo nettamente contrari al bilancio della Marina mercantile e accomuneremo il Ministro nel rimprovero, nella critica e nella disapprovazione che costantemente noi rivolgiamo al Governo tutt'intero, che crediamo non capace di interpretare i giusti sentimenti degli italiani. Ma saremo lieti se un giorno potremo constatare che il Ministro della marina mercantile, ascoltando una volta tanto le nostre critiche, si sia ravveduto e si sia messo decisamente sulla strada di realizzazioni complete in questo campo. Egli ha bisogno di ritornare in se stesso per ritrovarsi e per ritrovare gli altri se non vuole correre il rischio di perdersi e di perdere tanti altri. (*Approvazioni dalla sinistra*).

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

GENCO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, cercherò di rimediare io con la mia brevità al lungo interessante discorso del collega Lanzetta. Dopo una discussione così ampia non voglio ripetere ciò che è stato già detto. Ho preso la parola solo per chiedere che il Ministro chiarisca un punto interessante. Nel suo discorso al Senato del 25 febbraio u.s. a proposito del provvedimento a favore delle costruzioni navali e dell'armamento il Ministro ebbe a dire: « Questo disegno di legge non è stato fatto per risolvere il problema dei nostri cantieri. Penso che nessun progetto può essere elaborato per portare a soluzione questo problema. Però posso dire che questo disegno di legge aiuta a risolverlo ». E più avanti: « È nel quadro generale del Piano Marshall, che va visto il valore di questa legge che mette i cantieri in condizioni di potere durante questo triennio, avere del lavoro perchè l'operazione di riconversione non può avvenire a freddo, ma a caldo a differenza della chirurgia, e cioè nel momento in cui gli organismi lavorano. Noi mettiamo i cantieri in condizioni di lavorare e in questo periodo vi sarà una riorganizzazione della siderurgia e dell'industria meccanica, che contribuirà a favorire un adeguamento dei costi ».

E più avanti dice pure che i cantieri con il loro lavoro provvederanno a risolvere i problemi dell'industria italiana.

Domando al Ministro in qual modo questa legge, dopo 8 mesi di applicazione, abbia influito sulla ricostruzione dei nostri cantieri.

Fra tre anni, quando le commesse stabilite dalla legge saranno esaurite, qualcosa in materia sarà stata fatta perchè se quel disegno di legge non dovesse servire alla riorganizzazione dei cantieri, questi si troverebbero a vivacchiare forse per altri tre anni. Le nostre industrie cantieristiche non sarebbero in grado di mettersi in concorrenza con quelle straniere e la crisi diventerebbe cronica e ricorrente. Dovremo provvedere allora con altri aiuti poderosi ad evitare che i nostri cantieri si chiudano; problema dunque rimandato, non risolto; ed allora, signor Ministro, si preoccupi di fare qualcosa di immediato in questo settore delle costruzioni navali.

Ciò premesso, debbo aggiungere qualcosa a proposito della quota del 30 per cento assegnato con quella legge ai cantieri meridionali. È il Meridione che parla sempr ... Una costruzione navale è costituita all'incirca da un terzo di materiale, da un terzo di scafo e allestimenti vari, da un terzo di macchinari. I materiali si acquistano al Nord quasi per intero, il macchinario viene quasi tutto costruito al Nord, pure essendoci possibilità nel Mezzogiorno. Vi sono infatti a Napoli quattro stabilimenti, quello di Pozzuoli, quelli della Navalmeccanica, quelli delle Industrie Meccaniche Meridionali e quelli della Metalmeccanica. Ma tutti i macchinari per le costruzioni navali sono invece forniti dagli stabilimenti dell'I.R.I. che si trovano al Nord. Si potrebbe affermare che gli stabilimenti meridionali sono incapaci di fabbricare macchinari, ma io faccio osservare che alcuni anni fa si sono costruite a Napoli, nei cantieri Pattison, delle navi totalmente, per intero, fino alla rifinitura. Quindi non c'è motivo per cui anche adesso l'industria navalmeccanica meridionale debba esser messa in condizioni di non poter costruire navi.

Debbo anche ribadire quello che ha detto la collega Merlin a proposito della pesca in Adriatico. Occorre una certa protezione per i nostri motopescherecci che vengono catturati, i cui equipaggi riescono a tornare a casa dopo molte settimane e talvolta mesi. Accade così che molti nostri pescatori non osano allontanarsi dai nostri porti e rinunciano a zone pescosissime che erano da loro frequentate. I pescatori dei nostri porticcioli di Puglia, di Molfetta, di Bar-

letta, andavano anche sulle coste opposte della Grecia, ma ora non ci vanno più, a causa della situazione bellica, direi, e si capisce perciò come questa industria della pesca versi in condizioni di miseria. A quei pescatori, continuatori delle ardimentose tradizioni della nostra gente di mare, vada il mio saluto augurale e la promessa che il Governo farà quanto è in suo potere perchè tornino a battere gloriosamente le vie del nostro mare. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo allo svolgimento degli ordini del giorno. Il primo è quello del senatore Battista, così formulato:

« Il Senato della Repubblica, considerata la assoluta necessità di una efficiente ed adeguata organizzazione tecnica specializzata in seno al Ministero della marina mercantile, atta ad assolvere, tra l'altro, agli importanti compiti di vigilanza e controllo previsti per le nuove costruzioni navali;

richiamandosi all'ordine del giorno Giardina presentato sul medesimo argomento in occasione della discussione dello stato di previsione dell'esercizio 1948-49, accettato come raccomandazione dal Governo, ed alle assicurazioni date dal Ministro in sede di discussione della legge " provvedimenti a favore dell'industria navale dell'armamento ";

invita il Governo a provvedere con urgenza alla istituzione di una Direzione generale o di un Ispettorato generale dei cantieri e delle costruzioni navali con un sufficiente organico di personale tecnico di gruppo *A* ».

Ha facoltà di parlare il senatore Battista per svolgere il suo ordine del giorno.

BATTISTA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, permettete che con il mio ordine del giorno intervenga, a completamento della esauriente discussione che si è tenuta sul bilancio della Marina mercantile, parlando anche dell'organizzazione tecnica di questo Ministero.

A nessuno sfugge l'importanza che ha una efficiente organizzazione tecnica in un Ministero così essenzialmente tecnico come quello della marina mercantile.

Abbiamo approvato quest'anno una legge per le nuove costruzioni navali, ed appunto in essa è previsto che alla Marina mercantile, attraverso un ufficio tecnico, venga affidato il compito importantissimo dell'esame dei progetti e della sorveglianza delle costruzioni delle nuove navi poste in cantiere. Nella stessa legge, per effettuare questa sorveglianza tecnica, è prevista una ritenuta sui contributi concessi agli armatori, se non mi sbaglio del 5 per mille, per formare un fondo che deve servire al pagamento di queste prestazioni di carattere tecnico. Ora, non è detto che non si sia fatto niente a questo proposito, poichè se dicessi che nel Ministero della Marina mercantile non esiste un ufficio tecnico direi una cosa assolutamente falsa. Sempre vi è stato un ufficio tecnico, sin dai primi tempi, quando furono inviati al Ministero un certo numero di ufficiali del genio navale, comandati appunto per assolvere ai detti compiti; successivamente; nel 1948, venne anche fatta una legge a questo scopo con cui si stabiliva un organico di ingegneri per assolvere alle mansioni di sorveglianza e di controllo delle costruzioni navali. Però, praticamente, ancora questo ufficio tecnico non è organizzato in maniera efficiente. Oggi, l'ufficio tecnico, dopo il richiamo da parte dell'Amministrazione della marina militare degli ufficiali che erano stati comandati presso il Ministero – e mi consta che ne sono rimasti soltanto due del ruolo genio militare – è stato affidato a degli ingegneri avventizi, illustri peraltro – perchè, se io mi riferisco a colui che oggi dirige l'ufficio tecnico, debbo riconoscere che è uno dei nostri migliori ingegneri navali, ma, ad ogni modo, questi ingegneri vengono a trovarsi in una posizione moralmente, oltrechè economicamente, non corrispondente alle particolari mansioni che loro vengono affidate. Dovrebbe bandirsi, a quel che mi consta, un concorso per 5 ingegneri, da adibirsi all'ufficio tecnico, e questi ingegneri verrebbero assunti al grado 8°, ma poichè quella tale legge del 1948, che in certo qual senso regolamenta l'ufficio tecnico della marina mercantile, prevede che il massimo della carriera sia soltanto il grado 6°, ne viene come conseguenza che i concorrenti non saranno certamente fra i migliori ingegneri italiani. Infatti, quale è

quell'ingegnere che vorrà fare un concorso statale con la prospettiva di arrivare soltanto al grado 6°, senza parlare delle condizioni economiche ? Se un ingegnere si riduce a fare un concorso statale allora preferirà scegliere un'altra amministrazione dove può aspirare perlomeno al grado 4° od anche al 3°.

Questo problema è stato affrontato dal Ministro, perchè si è reso conto dell'importanza dell'ufficio tecnico, ma non è stato risolto nella maniera organica che noi certamente vogliamo. Mi si dirà che per la istituzione di una speciale direzione tecnica è necessaria una legge, e quindi interviene il Tesoro il quale non ha fondi sufficienti per l'istituzione di un nuovo ispettorato o di una nuova direzione generale. Ma a questo proposito esiste appunto la legge per le nuove costruzioni navali per la quale si riesce ad accumulare un fondo di circa 130-140 milioni. Non voglio dire che questi 130-140 milioni siano una grossa cifra, ma siccome, d'altro canto, questo ufficio tecnico non sarà molto numeroso, ma di qualità, io credo che essa, anche se ripartita in tre anni, sarà largamente sufficiente per la costituzione di un organico ufficio tecnico, che potrà essere una direzione generale o un ispettorato. Quel che è importante è che sia un ufficio con organico a sè, autonomo, con una propria dignità, che consenta agli ingegneri di accedere ad un grado elevato come gli altri funzionari dello Stato. Solo allora si potrà rendere efficiente questo servizio che ritengo di massima importanza Voglio ripetere qui quel che ho detto altre volte: pagando bene gli ingegneri lo Stato non spenderà male il suo denaro. Infatti ingegneri bravi ed efficienti, che stiano bene al loro posto, che si sentano ben considerati, che siano ben pagati, faranno risparmiare all'amministrazione dello Stato molti milioni per le ordinazioni, i controlli, l'esame dei progetti, la direzione dei lavori.

Per questo, onorevoli colleghi, mi sono permesso di presentare l'ordine del giorno in cui chiedo appunto l'istituzione o di una direzione generale o di un ispettorato generale dei servizi tecnici. Di questo argomento parlò in sede di bilancio l'anno scorso il senatore Giardina, di questo argomento parlai io in sede di discussione della legge per le nuove costruzioni navali.

Il Ministro delle assicurazioni e l'ordine del giorno presentato l'anno scorso venne accettato come raccomandazione. Oggi, per quanto sappia che ci sia della buona volontà da parte del Ministro, non si è visto niente di concreto. Perciò, nel presentare questo ordine del giorno, mi auguro che il Ministro voglia accettarlo. Verrebbe a colmarsi una lacuna veramente grave nell'organizzazione del suo Ministero. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dai senatori Berlinguer, Lussu e Giua, così formulato:

« Il Senato, preso atto degli impegni recentemente assunti dal Governo dinanzi alla Camera dei deputati, in merito ai continui aumenti delle tariffe per i trasporti marittimi della Sardegna, invita il Governo stesso ad intervenire d'urgenza perchè tali tariffe siano equiparate a quelle dei trasporti ferroviari di cui possono usufruire tutte le altre regioni d'Italia ».

I presentatori, pur mantenendolo, rinunciano a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Zanardi:

« Interprete del voto del Congresso nazionale dei farmacisti non proprietari tenuto in Roma il 9 luglio 1949, nel quale si richiamava l'autorità competente all'osservanza dell'articolo 122 del testo unico delle leggi sanitarie 27 luglio 1934, n. 1265, così concepito:

" La vendita al pubblico di medicinali a dose o forma di medicamento non è permessa che ai farmacisti e deve essere effettuata nella farmacia sotto la responsabilità del titolare della medesima. Sono considerati medicinali a dose o forma di medicamento per gli effetti della vendita al pubblico anche i medicamenti composti e le specialità medicinali, messi in commercio già preparati e condizionati secondo la formula stabilita dal produttore ",

il Senato invita il Governo a prendere provvedimenti per obbligare gli armatori ad assumere fra il personale adibito alle navi da trasporto con almeno mille passeggeri un laureato in farmacia per la distribuzione dei medicinali ai viaggiatori secondo l'articolo citato ».

Ha facoltà di parlare il senatore Zanardi per svolgere il suo ordine del giorno.

ZANARDI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io faccio sempre brevi interventi in quest'Assemblea e questa volta sarò brevissimo.

Mi occupo a preferenza del Codice sanitario perchè la coscienza igienica sia diffusa, perchè siano considerati gli interessi dei sanitari. Noi abbiamo un popolo diseducato ad ogni forma di igiene e pieno di pregiudizi; per questo incidentalmente debbo dichiarare alla signora Merlin che la sua legge in esame è pericolosa ed inutile. Il testo unico delle leggi sanitarie riguarda tutte le attività, il pane quotidiano, riguarda la casa, riguarda anche i noli marittimi e per questi io parlo. Si tratta di stabilire se le navi passeggeri con emigranti, oltre il medico e l'assistenza sanitaria debbano avere anche la presenza del farmacista.

Vi è una legge la quale stabilisce che è necessario un medico se vi sono 700 imbarcati, due se gli imbarcati superano i 700 e tre se superano i 1.500 e c'è poi anche il dovere di curare l'assistenza sanitaria con uomini e donne infermieri. Orbene, io domando che in mezzo a questi gruppi di medici e di infermieri vi sia anche un farmacista. Secondo l'articolo 122 del testo unico della legge sanitaria i medicinali debbono essere distribuiti soltanto dal farmacista. Ho fatto una proposta molto modesta ed ho finito. Desidero però che sia dato un voto sopra questa mia proposta perchè delle assicurazioni dei Ministri, anche se si tratta dell'amico Saragat, ho una diffidenza completa. Desidero che il Senato sia chiamato a dare il voto proprio sopra la mia proposta, la quale non è intesa a difendere nessuna categoria, ma riguarda un numero notevole di laureati senza occupazione e minacciati dai nuovi laureandi iscritti alle nostre Università. Affido al Senato questa mia semplice e doverosa proposta che è da me sostenuta per rispondere al desiderio dei farmacisti non proprietari.

Difendiamo e modifichiamo quindi il Codice sanitario non soltanto perchè la salute pubblica è suprema legge nel senso fisico, ma perchè lo è anche e soprattutto nel senso morale e perchè introducendo questi futuri laureati nel folto della vita, noi difendiamo anche la gioventù intellettuale del nostro Paese. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Parri così concepito:

« Il Senato della Repubblica invita il Ministro della marina mercantile a promuovere, di concerto con il Ministro dell'agricoltura, la nomina di un Comitato che, riunendo rappresentanti del Parlamento, dell'Amministrazione e delle categorie interessate, abbia l'incarico di predisporre, entro un determinato limite di tempo, un piano coordinato e realizzabile di provvedimenti amministrativi, tributari e finanziari, atto a dare assetto economico organico e stabile al settore dell attività peschereccia ».

Il presentatore, pur mantenendolo, rinuncia a svolgerlo.

Essendo esauriti gli ordini del giorno, ha facoltà di parlare il relatore, senatore Raja.

RAJA, *relatore*. Onorevoli senatori, debbo dare prima di tutto una risposta agli onorevoli Ravagnan e Lanzetta. Mi piace affermare che la nostra Commissione, occupandosi dello sciopero dei marittimi, non ha inteso in nessuna maniera di voler eccitare il Governo ad una azione di rigore. Del resto, era inutile tale eccitamento perchè lo sciopero erasi già concluso per la mediazione dell'onorevole Ministro della marina mercantile. Ma la Commissione, onorevoli colleghi, non poteva fare a meno d'occuparsi di un avvenimento che danneggiava il nostro sforzo di ricostruzione e non poteva fare a meno di richiamare gli armatori ed i marittimi alle loro responsabilità ed al rispetto delle leggi; al rispetto soprattutto del Codice della navigazione, che, comunque si voglia interpretare, è ancora legge dello Stato alla quale tutti, noi per primi, dobbiamo rispetto.

Le illazioni, quindi, dell'onorevole Ravagnan, ripetute dall'onorevole Lanzetta, sono infondate. Ma questo contrasto mi dà l'occasione di affermare, così come ho scritto nella relazione, che è necessaria, specialmente in questo delicato settore dell'attività industriale marinara del nostro Paese, una collaborazione permanente tra le classi lavoratrici e gli armatori, se vogliamo veramente assicurare al Paese lo sviluppo della nostra marina mercantile. In ogni conflitto economico vi è sempre un

punto di conciliazione. Con buona volontà si può sempre trovare e raggiungere, prima che si arrivi allo sciopero, questo punto di conciliazione; lo sciopero si risolve sempre a danno della classe lavoratrice e dei datori di lavoro.

LANZETTA. Corporazioni, eh ? !

RAJA, *relatore*. Non corporazione, ma associazione. Siamo in posizioni diverse, caro Lanzetta; noi crediamo all'associazione tra lavoro e capitale, voi credete alla lotta di classe: questo è il nostro contrasto. Ma noi stiamo discutendo il bilancio della marina mercantile e quindi cerchiamo, serenamente, senza preconcetti e senza richiamarci a quelle che possono essere le nostre ideologie, di esaminare questo bilancio e di portare ognuno il nostro contributo. Sarebbe l'opera più efficace perchè venga veramente iniziata una nuova politica marinara.

E a proposito quindi di una nuova politica marinara io vi debbo dire, e lo ho già accennato in una forma molto sintetica nella mia relazione, che il problema della marina mercantile è un problema vasto, complesso e vario. E, perdonatemi, onorevoli senatori, questo problema che avevo cercato di prospettare nella mia relazione, nella viva speranza di accendere una grande e grave discussione, purtroppo, ve lo debbo dire con molto rammarico, non è stato affrontato in pieno dal Senato. Noi vogliamo indicare al Governo e principalmente al Ministro della marina mercantile, che ne è l'espressione, la necessità che si inizi una nuova politica marinara, perchè vi dico, come mio pensiero personale, che in Italia, dolorosamente, non si è mai fatta una politica marinara. Noi abbiamo fatto sì una politica navale militare, e forse in questo trovò anche sfogo quella che era la tradizione del nostro Paese, ma una politica della marina mercantile, cioè una politica dell'industria mercantile e dei traffici, noi questa non l'abbiamo fatta; se qualcosa si è fatto, questo bisogna riconoscerlo da qualsiasi punto di vista si voglia guardare, si è fatto per merito dell'iniziativa privata.

RUGGERI. È una grande bugia.

RAJA, *relatore*. A questa discussione, onorevoli colleghi, è stato portato un largo contributo da parte dell'onorevole Cappa, da parte dell'onorevole Casardi e da parte dell'onorevole Lanzetta. Devo dare atto all'onorevole Lanzetta della passione che lo spinge verso i problemi marittimi del nostro Paese. Evidentemente ognuno guarda le cose da un suo punto di vista, da quelli che sono i propri studi, da quella che è la propria esperienza, come ha fatto l'onorevole Casardi, da quella che è la propria preparazione, in un problema di sì grande importanza.

Io vi devo dire sinceramente che non posso condividere il pessimismo dell'onorevole Cappa. Egli ha avuto questa grande preoccupazione: i noli diminuiscono, quindi questo nostro patrimonio marinaro diminuisce di valore; i noli diminuiscono e quindi diminuiscono anche i traffici, perchè quando i noli diminuiscono ciò significa mancanza di richiesta e ha lamentato opportunamente che la nostra Commissione a Washington non abbia provveduto a garantire i termini della convenzione con gli Stati Uniti per l'invio delle merci E.R.P. in Italia; richiamo preciso che merita tutta l'attenzione del Governo. Ma questo pessimismo, onorevoli senatori, secondo me, è un pó esagerato, perchè alla crisi dei noli, crisi che è attuale, contribuiscono numerosi fattori: essa non dipende esclusivamente dalla nostra volontà o dalla nostra efficienza marinara, ma dipende dall'enorme concorrenza che si va man mano stabilendo con la rinascita di tutte le marine del mondo. Quindi, noi non possiamo avere questa preoccupazione: noi dobbiamo avere un'altra preoccupazione, quella cioè di creare una flotta mercantile che per la sua specializzazione e per il tipo del suo naviglio possa non solo, anche, con i costi di gestione, affrontare la concorrenza estera, ma possa essere prediletta dai caricatori delle merci e anche dai passeggeri. Problema, come vedete, onorevoli colleghi, di ampia portata, problema che merita tutta l'attenzione del Governo, che merita principalmente il nostro studio e la nostra attenzione, se vogliamo veramente corrispondere all'attesa del popolo italiano, perchè, badate, contrariamente a quello che si afferma, il popolo italiano tiene a mantenere la sua tradizione marinara e tiene a che in un periodo di pace possa finalmente essere creata una grande flotta mercantile, che poi, in concorrenza con le altre flotte, potrà dimostrare quella che è la nostra potenza di lavoro, la nostra fattività di iniziativa.

Ed allora, onorevoli colleghi, per noi è necessità quasi di vita creare una politica marinara. Nella mia relazione ho accennato al fatto che la nostra agricoltura, comunque rinnovata, e la nostra industria, comunque attrezzata, non sono sufficienti ad impiegare la mano d'opera italiana. Quasi quasi è la necessità che ci spinge verso il mare che bacia le nostre terre. Siamo spinti verso il mare per una ragione naturale ed allora da questo mare cerchiamo di trarre una fonte di un eventuale nostro benessere e di una eventuale nostra ricchezza. Noi questo vogliamo, onorevoli colleghi; e non è una semplice aspirazione più o meno lirica della nostra passione, ma è una aspirazione che trae fondamento dalle realizzazioni. Perchè lo dobbiamo disconoscere? Perchè, ad ogni piè sospinto, noi italiani abbiamo il brutto difetto di non considerare quello che è lo sforzo che si fa e da parte di coloro che hanno posti di responsabilità e da parte del popolo? Tre anni fa, dopo le rovine della guerra, la nostra flotta era pressochè distrutta. Noi avevamo un piccolo naviglio, che fece tutto quello che potè fare nell'interesse del Paese per mantenere le relazioni tra le nostre isole e le altre zone della penisola. Ma in questo triennio, che deve essere considerato con molta attenzione, noi abbiamo gettato le basi per una politica navale, abbiamo ricostruito un naviglio, che ha immesso anche la nostra bandiera alla conquista dei grandi traffici del mondo.

Ed allora se questa è una realtà non vi è dubbio che il Ministero della marina mercantile ha già stabilito, con quella che è stata l'opera di ricostruzione, le premesse per poter attuare con altre provvidenze – che noi saremo chiamati a votare – tutta la politica nuova che possa far rinascere, non solo la nostra vecchia marina mercantile, ma che possa aumentarne il potenziale ed il prestigio.

Quando il Senato concordemente sottolinea la meschinità dei fondi che sono stati messi a disposizione del Ministero della marina mercantile, evidentemente tocca la nota più dolente, perchè avverte il Governo e lo richiama affinchè possa questo dicastero esser messo in piena efficienza, possa essere attrezzato in maniera da corrispondere a quelle che sono le esigenze dell'oggi e del domani della nostra marina. E qui vale la pena, onorevole Lanzetta . . .

LANZETTA. La politica è realtà, la realtà si ottiene con i mezzi. Se il Governo non ha i mezzi non può fare la politica. (*Commenti*).

RUBINACCI. Ci vorrebbe la bacchetta magica.

RAJA, *relatore*. Queste sono idee preconcette. Voi vedete tutto con una lente che non è la lente della realtà.

RUGGERI. Voi siete miopi.

RAJA, *relatore*. Voi profilate ogni vostro atto, ogni vostra parola, ogni vostra azione nella opposizione al Governo. Voi invece avete un grande compito da compiere, che è quello di concorrere con l'azione governativa perchè siano corretti molti errori. Voi avevate anche un altro grande compito da compiere e non l'avete compiuto: quello cioè di controllare come si spende il danaro pubblico. Questo poteva essere il compito della vostra opposizione.

Ma vi prego, onorevoli colleghi dell'estrema sinistra, di lasciare che io abbia la possibilità di esprimere il mio pensiero, così come – io non ho interrotto che una volta sola l'onorevole Ravagnan – ho lasciato che ognuno esprimesse il proprio pensiero. Potrò essere nel torto, potrò avere ragione: queste sono conclusioni a cui verrà il Senato e a cui verrete ognuno di voi singolarmente.

Dicevo a questo punto (perchè è bene fissare dei punti fermi) che questo sforzo di ricostruzione che noi abbiamo compiuto non è stato semplicemente lo sforzo del Governo (perchè il Governo ha dato il più grande impulso, gliene dobbiamo dare atto) ma è stato anche lo sforzo dell'armamento libero. Io non sono l'avvocato di nessuno. Per mia grande fortuna ho finito di fare l'avvocato il 18 maggio 1948. Ma io vi dico, onorevoli colleghi, che voi volete stabilire un antagonismo, arrivo a dire che voi volete mettere in contrasto due forze attive della nostra marina: l'armamento libero, che ogni giorno compie sacrifici e sforzi . . .

RUGGERI. Ma di che genere?

RAJA, *relatore*. . . . sacrifici e sforzi per potenziare il naviglio italiano, l'armamento di preminente interesse nazionale, che fa capo alla Finmare. Ora, queste due grandi forze industriali italiane, che sono destinate anche a

svolgere un'opera feconda, possono coesistere, o amici della estrema sinistra. L'una non è nemica dell'altra, anzi vi dico che l'una ha dei compiti che sono diversi da quelli dell'altra.

C'è un grande equivoco che bisogna chiarire. Ci sono delle correnti nei vostri settori che ritengono che coloro che intendono rispettare l'iniziativa privata e garantirla vogliano distruggere tutto ciò che rappresenta patrimonio dello Stato nei vari settori industriali. No, amici miei. Io ho bene il diritto di dirvi – e ve lo dico richiamandomi anche a quella che è la mia ideologia – che noi pensiamo che lo sforzo della iniziativa privata va rispettato, incoraggiato e potenziato; come vanno garantite ed assicurate quelle che sono ormai le fortune di alcuni settori industriali già nelle mani dello Stato.

Fatta questa affermazione di principio, io credo che noi possiamo andare avanti. Dicevo quindi che, poichè noi abbiamo constatata la meschinità degli stanziamenti dei fondi della marina mercantile, certamente il Governo terrà presente, e lo terrà principalmente presente il Ministro Saragat, questo nostro rilievo, che, comunque, non ha nessun particolare sapore politico. Noi siamo con il Governo perchè riteniamo che in questo momento la coalizione governativa risponda ad una necessità del nostro Paese. Verrà forse il giorno in cui ognuno potrà assumere la propria responsabilità, potrà dividere la propria responsabilità da quella altrui. Ma oggi, mentre stiamo rifacendo le ossa a questa nostra grande Madre, noi abbiamo il dovere di cercare, con la garanzia dei sistemi democratici, la strada per avviarci verso soluzioni che possano essere di soddisfazione per le classi popolari che sono – non per dirvi una frase semplicemente sentimentale – nel nostro cuore, e di cui vorremmo che si aumentasse giorno per giorno il benessere, attraverso una nuova vita ed un nuovo stato affinchè i lavoratori possano, dopo aver faticato l'intera giornata, avere la possibilità di godere un poco anche le gioie della vita. (*Applausi dal centro*).

Noi invochiamo, quindi, dal Governo l'impegno a presentare, attraverso alcuni disegni di legge, un programma pel potenziamento delle attività marinare. Il Paese lo reclama, il Parlamento lo attende per l'esame e l'approvazione.

In verità il Ministero della marina mercantile, se vuole rispondere agli immancabili destini della nostra marina ed essere organo di propulsione e di orientamento, di vigilanza e di coordinamento, deve essere completato nei suoi servizi, onorevole Ministro, attrezzato, reso perfetto in ogni dettaglio e nel suo complesso; deve essere potenziato nelle sue funzioni e nei suoi poteri, in maniera da disciplinare, controllare, correggere, indirizzare, tutta l'attività marinara. Solo quando avremo costituito questo grande organo, solo quando gli avremo dato anche tutti i mezzi indispensabili e necessari per l'adempimento delle sue vaste funzioni, potremo anche esaminare e sollecitare perchè l'aviazione civile, che ormai rappresenta una importante branca dei trasporti, venga sottoposta, così come auspicava l'onorevole Cappa, all'Amministrazione della marina mercantile.

Ma è necessario anche che si formi la coscienza marinara del popolo italiano. Ed a questo proposito dirò delle parole dolorose. Per quello che riguarda la qualificazione delle nostre maestranze, a parte quel che può essere l'*apprentissage*, che viene fatto presso i cantieri o presso i maestri, noi abbiamo trenta scuole che dipendono, se non ricordo male, dall'Ente nazionale per l'educazione marinara. Ebbene, queste trenta scuole, che servono per preparare i nostri mastri d'ascia, i nostri motoristi, i nostri padroni-capitani e per dare loro tutte quelle nozioni che sono indispensabili per la qualificazione del loro mestiere, e che dipendono dall'Ente nazionale per l'educazione marinara, che non so se è sotto la vigilanza del Ministero della marina mercantile o sotto quella del Ministero della pubblica istruzione, vivono una vita grama.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dipendono dal Ministero della pubblica istruzione.

RAJA, *relatore*. Comunque, la pubblica istruzione ha delegato questi suoi poteri all'Ente nazionale per l'educazione marinara, che credo dipenda dal Ministero della marina mercantile o, dal Ministero dell'agricoltura.

Voci. No, dal Ministero della pubblica istruzione.

RAJA, *relatore*. Ebbene, si tratta dell'Ente nazionale per l'educazione marinara, che ha questo fine: «Promuovere, dirigere, coordi-

nare l'attività di corsi che di volta in volta si rende opportuno istituire in paesi e località costiere per la preparazione di personale abilitato alla conduzione di motobarche, di motoristi navali, di maestri d'ascia ».

Io invoco prima di tutto dall'onorevole Ministro che cerchi di sollevare le sorti modeste ed infelici del corpo insegnante e poi di aumentare ed attrezzare queste scuole perchè esse servono non solo a creare dei buoni marinai, ma principalmente a diffondere nel popolo quella coscienza marinara, che è nella nostra tradizione.

Da parte di alcuni senatori è stato accennato alla questione dei porti; e si è parlato, a proposito del problema della pesca, dei porti di rifugio e dei porti peschereci, delle attrezzature, delle escavazioni, ecc. Io non mi permetterò di dire una sola parola, anche perchè tuttociò è compito del Ministro dei lavori pubblici. Se c'è qualcosa da osservare lo si farà in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici. Ma non posso trascurare un argomento che è stato prospettato quasi da tutti i senatori che sono intervenuti in questo dibattito: il problema dei nostri cantieri.

Onorevoli colleghi, evidentemente non c'è dubbio che noi abbiamo una pletora di cantieri, come non c'è dubbio – si deve riconoscere – che, in esecuzione della legge Saragat, quasi tutti i cantieri italiani hanno avuto la loro parte di commesse. Questo è un punto fermo; ed oggi questi cantieri sono in condizioni di poter più o meno lavorare e di avere anche assicurato il lavoro perlomeno per un paio di anni. Non vi è neanche dubbio che il lavoro sia stato distribuito con equità. Tutto ciò dava a me la speranza, mentre scrivevo la relazione, che principalmente i cantieri di grande importanza potessero rinnovare la propria attrezzatura durante questo periodo di lavori, con gli eventuali ricavati dalle commesse; debbo dire sinceramente che invece, dalle informazioni che ho avuto, noi fra due o tre anni ci troveremo nelle identiche condizioni di oggi e forse in condizioni ancora peggiori. Ora, tutto ciò, se mi permettete di dire, deve formare oggetto della rinnovata politica marinara.

Il Governo nel momento in cui affronterà questo problema – e dovrà affrontarlo prima o poi – avrà anche la possibilità di considerare il grande settore della vita marinara rappresentato dai cantieri italiani. La maggior parte di questi cantieri fanno parte dell'I.R.I., e quindi anche in questo potreste essere contenti voi dell'estrema sinistra, che ritenete che queste organizzazioni, statali o parastatali, che in una forma qualunque vengono sotto la vigilanza, il controllo ed il finanziamento dello Stato, possano vivere e prosperare. Tutto questo comporta, onorevoli colleghi, l'attrezzatura ed una efficienza piena del Ministero, la creazione di nuove scuole e di Enti marinari, la riattazione, la costruzione e l'attrezzatura dei porti e la efficienza dei cantieri.

Sono queste le premesse, come dicevo prima, per svolgere una nuova politica marinara, dedicata alla creazione di una grande flotta mercantile, la cui importanza è certamente evidente. È necessario creare una flotta mercantile, credo di averlo già accennato, poichè essa serve come mezzo ordinario di trasporto in tempo di pace e può servire come flotta ausiliaria in tempo di guerra. Dobbiamo con tristezza affermare che per ben otto anni noi siamo stati assenti dai Paesi d'oltre Oceano, siamo stati assenti dai traffici mondiali. Dobbiamo quindi presentarci in quelle lontane contrade, dobbiamo attraversare le vie del mare con una flotta che abbia raggiunto una perfetta rispondenza alle esigenze del traffico di linea, che possa dare prestigio al nostro Paese e che dia la sicurezza di poter sostenere la concorrenza dei noli.

È un programma, questo, di rinnovamento graduale della flotta mediante acquisti di navi di seconda mano e mediante nuove costruzioni di naviglio di qualità e di specializzazione: dalle navi cisterna a quelle frigorifere ed alle bananiere. Ma per fare tutto questo è necessario che ci sia un piano di larga portata da eseguire, io penso, in un decennio. È necessario che sia creato finalmente un Istituto di credito navale; è necessario, forse, che sia emesso anche un prestito, in maniera da poter, con quelle che saranno poi le provvidenze dello Stato, concorrere alla formazione di questo grande patrimonio, che può essere utilizzato e che deve essere certamente impiegato per ottenere un grande reddito alla Nazione.

Non mi resta che dire poche parole per quel che riguarda l'armamento libero e l'armamento

sovvenzionato. L'armamento libero aveva molte linee prima della guerra, linee di cabotaggio lungo la costa verso la Libia e la Tunisia; linea Tirreno – Levante; Genova – Lisbona – Oporto; Adriatico–Nord Africa - Spagna; Genova–Palma–Siviglia; Adriatico–Marocco; Genova–Napoli–Massaua; Trieste–Massaua; Genova–Massaua; Genova–Uston; Mediterraneo–Canadà; Italia–Golfo del Messico.

Le linee sovvenzionate di preminente interesse nazionale avevano invece i servizi che sono noti e che non voglio ripetere. Ma è utile rilevare che per l'esercizio 1949–50 per le società di preminente interesse nazionale, le sovvenzioni annue previste sono: all'« Italia » 15 milioni; al « Lloyd Triestino » 95 milioni; alla « Adriatica » 48 milioni; alla « Tirrenia « 83 milioni. Le convenzioni poi prevedono l'obbligo da parte dello Stato di integrare ogni quadriennio le cennate sovvenzioni fino ad assicurare un utile del 4 per cento al capitale azionario. Le sovvenzioni poi per le società di carattere locale sono: « Società di navigazione Toscana », quattro milioni 100 mila; « Società di navigazione Partenopea » quattro milioni 150 mila; « Società di navigazione Eolia » due milioni 950 mila; « Società di navigazione La Meridionale » tre milioni 707 mila; « Società di navigazione Istria–Trieste » tre milioni 200 mila, « Società di navigazione Fiumana » 13 milioni. Per l'esercizio 1949–50 si sono previste altre sovvenzioni per un ammontare di 175 milioni. Non c'è chi non veda, onorevoli colleghi, che le linee sovvenzionate, che sono necessarie, costano molto all'Erario. Ma nessuno può disconoscere la grande funzione che esercitano, per quanto il loro costo sia abbastanza elevato. Nella mia relazione ho detto che è bene che finalmente questo problema delle sovvenzioni alle linee di preminente interesse nazionale venga discusso davanti al Parlamento. Non v'è dubbio che gli aumenti sono stati portati dalla guerra, dalla svalutazione della moneta, da questo terremoto che è successo, ma non v'è dubbio anche che è venuto il momento in cui è necessario, prima di tutto, stabilire quali sono le linee che debbono ancora rimanere e quindi essere curate e quali sono le linee che possono essere soppresse....

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Non si tratta di sopprimere: bisogna aumentarle.

RAJA, *relatore*... o eventualmente essere aggiunte! Ma è un problema, onorevole Ministro, che bisogna affrontare. Non v'è dubbio che occorrono altre linee, principalmente per le comunicazioni tra le isole e la penisola e tra le isole stesse. Su questo siamo d'accordo. Nessuno osa porre una qualunque limitazione alla necessità delle sovvenzioni di queste linee. Ma io penso, onorevole Ministro – può essere anche un mio pensiero personale – che è necessario che si esaminino queste necessità, e, in accoglimento anche dei voti delle varie regioni, si cerchi di venir loro incontro. Io con piacere, come ho detto anche nella relazione, ho constatato che si sta ristabilendo il periplo italico, che metterà in comunicazione, attraverso tutti i porti della penisola e delle isole, Genova con Venezia. Questa è una delle linee più indispensabili che serve al traffico dei nostri prodotti. Questo sistema delle sovvenzioni è stato pesante, nessun dubbio in proposito, per l'erario italiano, che ha dovuto sostenere grandi sacrifici anche per l'integrazione dei bilanci per assicurare agli azionisti delle Compagnie il dividendo minimo del quattro per cento all'anno. La questione pertanto si riduce a vedere come si spende il denaro dei contribuenti, non a cercare le vie di economie, che possono strozzare le attività delle società di preminente interesse nazionale. In altri termini, io penso che non bisogna strozzare queste linee, ma bisogna cercare di avere un più utile e redditizio impiego delle grandi e piccole linee sovvenzionate.

Del resto, onorevole Ministro, su quella che è anche la necessità delle linee sovvenzionate non vi può essere dubbio; perchè se noi vogliamo esportare i nostri prodotti, sia ortofrutticoli che industriali, perchè essi possano affluire nei mercati di consumo del nord–Europa, Inghilterra e Levante, e sostenere la concorrenza straniera, dovremo stabilire frequenti periodiche, rapide e poco costose linee di comunicazione. Con le dette linee sovvenzionate avremo assicurato al Paese una formidabile arma di difesa e di penetrazione economica nel mondo. E credo che su questo punto non debba io dire altra parola.

Debbo infine occuparmi brevissimamente, perchè questi due problemi sono stati trattati ampiamente dal Senato, della crisi del Naval. piccolo e del problema della pesca. Per il pro-

blema della pesca si è detto qualche errore; tra le altre cose, si è ancora parlato da parte, mi sembra, dell'onorevole Merlin Angelina, del gravoso costo dei combustibili. In questo bisogna riconoscere invece che il Ministero della marina mercantile ha portato il costo dei combustibili a 25–26 lire e così anche l'olio è ribassato notevolmente.

Quindi, la crisi della pesca non si basa semplicemente sul costo di gestione, che è imponente, non ci può essere dubbio, ma si basa anche sulla impossibilità che oggi abbiamo di poter andare a pescare in altri mari. L'opera che dovrebbe fare il Ministero della marina mercantile è pertanto opera di eccitamento. Le convenzioni con Stati esteri e quindi anche i trattati sul diritto di pesca in mari non territoriali non dipendono dal Ministero della marina mercantile, ma il Ministero stesso deve fare opera di pressione e di sollecitazione presso il Ministro degli esteri perchè si affretti a trattare e concludere un trattato con la Francia. Noi ci abbracciamo ogni giorno con la Francia; c'è in corso una unione doganale e siamo si può dire in continuo idillio. Ora, è possibile ch' ai motopescherecci e ai pescatori della Sicilia non debba essere consentito di andare a pescare nelle acque africane della Tunisia e dell'Algeria ? Tutte le volte che ci vanno corrono il rischio di vedersi catturare la nave con tutti i danni che ne conseguono, così come avviene nell'Adriatico. Ora, devo dire che se una tale amicizia esiste tra noi e la Francia, ci dia la Francia questa piccola prova di solidarietà, consentendo ai nostri pescatori, magari col pagamento di un pedaggio in una convenzione fatta con il Governo italiano, la libertà di pesca in questi mari; mari che sono pescosi anche perchè non sono battuti frequentemente dai motopescherecci e quindi il pesce ha possibilità di moltiplicarsi. Io invoco perciò da parte del Ministro della marina mercantile il suo intervento, come invoco anche che, per quelle che possono essere le costruzioni che a mano a mano si vanno rinnovando, l'amministrazione della marina mercantile possa trovare in una provvidenza legislativa la possibilità di mettere a disposizione dei pescatori determinati fondi che possano servire a correggere per lo meno quello che è il costo della costruzione delle navi.

Per quanto riguarda il Navalpiccolo, nella mia relazione ho detto quello che si poteva dire; quindi non vorrei ripetermi. Ma io vorrei pregare il Ministro di tener presenti le provvidenze prospettate nella relazione, che rappresentano richieste fatte dai vari congressi degli armatori di piccolo cabotaggio e fatte da tutte le classi marinare. Spero che anche su questo punto potranno venire delle parole di assicurazione da parte del Ministro stesso per alleviare la presente crisi del piccolo armamento.

Onorevoli senatori, io ho finito questa mia fatica. Voi penserete che mi sia lasciato trasportare un po' dalla mia passione, molto dal mio sentimento e dal mio grande senso di ottimismo, come mi veniva rimproverato dall'amico Lanzetta. Io vi dico invece che vedo che prima o dopo il Governo italiano – e forse è meglio prima – sarà indotto a creare questa nuova attività, che è imposta, come dicevo, dalla stessa natura del nostro Paese e che è voluta anche dal nostro popolo. Solo allora, onorevoli senatori, il popolo d'Italia potrà essere sicuro di aver vinto nelle opere di pace la sua battaglia, riacquistando attraverso i mari, con i suoi traffici, in pacifica concorrenza con gli altri popoli, i vecchi mercati e assicurandosi i nuovi. E, nella soddisfatta gioia del suo benessere, conquistato dal suo lavoro, potrà sentire l'orgoglio di portare in tutte le zone della terra un soffio della sua civiltà con i prodotti della sua fatica, della sua iniziativa e della sua genialità e di portare la sua bandiera in tutte le grandi vie del mondo. Se questa malauguratamente, per pigrizia di uomini responsabili, dovesse rimanere una speranza, lasciateci almeno la poesia di questa speranza e la fede immancabile nell'avvenire del nostro Paese. (*Applausi e molte congratulazioni*).

Per lo svolgimento di una mozione.

PRESIDENTE. Come il Senato ricorderà è stata annunziata in altra seduta la mozione del senatore Spezzano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri circa il prezzo del pane.

Prego il Governo di dichiarare quando intende rispondere a questa mozione.

PICCIONI, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri*. Io non ho nulla in contrario a

che la discussione di questa mozione sia fissata per una mattina della prossima settimana, giovedì o venerdì, per esempio.

SPEZZANO. La mozione è stata presentata circa un mese fa, si tratta di cosa urgente ed importante che andrebbe discussa al più presto. Pregherei perciò il Governo di volerne fissare la discussione a mercoledì.

PICCIONI, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri*. Non è possibile, perchè in quel giorno ci sarà Consiglio dei Ministri.

PRESIDENTE. Penso che lo svolgimento della mozione, potrà aver luogo venerdì mattina. Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

Ripresa della discussione sul bilancio della Marina mercantile.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saragat, Ministro della marina mercantile.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, la Marina mercantile attraversa oggi un periodo assai delicato. È finita l'epoca dei viaggi redditizi e la flessione dei noli, che era già in atto nell'ottobre dello scorso anno, ha raggiunto oggi degli aspetti che sono veramente preoccupanti. Dai 14 dollari a tonnellata per il trasporto di carbone, quotati nella primavera del 1947, si è scesi successivamente a 9, 8, 7 dollari. Nell'autunno del 1948 si quotavano già 6 dollari. L'odierna misura del nolo non supera in media i 5 dollari ed in qualche caso è scesa, come è stato detto del resto ieri dall'onorevole Cappa, a dollari 3,84. Un fenomeno analogo a quello dei trasporti di carbone si è verificato anche per i trasporti di grano. Le quotazioni massime raggiunte nel 1947, cioè di dollari 17,40 sulle rotte del Nord America, hanno ripiegato a 10 dollari nell'agosto di quest'anno, mentre una flessione ancora più forte si è manifestata nei noli delle cisterne che sono scesi da dollari 10,60 nel marzo 1947 a dollari 4,16 nell'agosto u. s. per risalire a dollari 5,61 nel mese di settembre. D'altra parte la pressione del tonnellaggio mondiale non accenna a diminuire. Alla scarsezza stagionale dei carichi si sono aggiunte altre cause depressive nel mercato dei noli quali, per esempio, la ridotta produzione di carbone in seguito al conflitto tra proprietari di miniere e minatori degli Stati Uniti dell'America del Nord, e la ritardata approvazione del programma degli aiuti ECA all'Europa per l'esercizio finanziario 1949-50. È chiaro che in queste condizioni il naviglio da carico incontra serie difficoltà di gestione, difficoltà che, per le ragioni accennate, non potranno essere eliminate in modo sollecito.

Migliore si presenta la situazione del naviglio di linea ed in genere delle navi da passeggeri. Sul naviglio di linea gioca il meccanismo delle « Conferences », che, come voi sapete, stabiliscono i noli minimi obbligatori per tutte le compagnie che aderiscono alle « Conferences » stesse. In tal modo è chiaro che si può stabilire un efficace freno alla discesa troppo precipitosa dei noli. In questi ultimi tempi, anzi, su alcune rotte, ad esempio quelle dell'Australia, si sono verificati leggeri aumenti per il trasporto di merci su navi di linea, mentre sono ancora a livelli largamente remunerativi i noli per trasporto passeggeri.

Qui si profila un problema di politica marinara che è generale per tutti i Paesi e non è esclusivo solo per noi, ed è il problema della ricostruzione del naviglio mercantile. Con stupore ho sentito, durante questa discussione, alcuni onorevoli senatori che si lamentavano della mancanza di una politica della Marina mercantile. Si direbbe che il Senato si dimentichi che pochi mesi fa ha votato uno stanziamento di 34 miliardi per costruire nuove navi. Se le critiche che il Senato muove per una insufficienza della politica mercantile significano che il Senato è disposto ad approvare un nuovo progetto per costruzioni navali, dichiaro che sono a sua completa disposizione e non chiedo di meglio che presentarmi, magari tra pochissimi giorni, con un programma di 500 mila tonnellate. Udendo soprattutto il discorso dell'onorevole relatore che parlava di una politica mercantile più grandiosa, mi ricordavo alcuni versi curiosi dell'abate Casti, che mi permetto di ricordare: « Figlio mio, codeste istorie ben le so, le ho lette anch'io – qui si tratta non di istorie, ma si tratta di

danaro ». Se il Senato è disposto ad approvare una nuova legge con stanziamenti maggiori, è chiaro che potremmo fare una politica mercantile ancora più larga.

Prima di accennare a quel che è stato fatto in Italia desidero fare un breve riassunto di ciò che si è fatto e si intende fare in altri Paesi, dove, come nell'Inghilterra e negli Stati Uniti, si può fare di più perchè si dispone di bilanci molto più forniti di quello dello Stato italiano. L'onorevole relatore non si stupirà se il programma della Gran Bretagna prevede per le sole navi da carico, entro la fine del 1952, un tonnellaggio globale di 13 milioni di tonnellate, e, per le navi cisterna, un tonnellaggio globale di quattro milioni. Praticamente, tenuto conto della consistenza odierna del naviglio britannico, il tonnellaggio da costruire di qui al 1952 è precisamente di tre milioni di tonnellate. Per la Francia i programmi prevedono nuove costruzioni ed acquisti all'estero in modo che alla fine del 1952, essa possa disporre di un tonnellaggio superiore a tre milioni e mezzo di tonnellate, ivi comprese 680 mila tonnellate di navi cisterna. Si tratta in definitiva di un rinnovamento quasi totale della flotta francese la quale, come la nostra, è stata duramente provata dalla guerra.

I Paesi scandinavi hanno programmi intesi non solo a colmare le perdite subite durante la guerra, ma anche a migliorare l'efficienza del naviglio che già posseggono. La Danimarca aveva un milione e 93 mila tonnellate nel 1939, avrà un milione e 451 mila tonnellate nel 1953. La Svezia da un tonnellaggio di un milione e 780 mila tonn. arriverà alla fine del 1955 ad un tonnellaggio di due milioni 370 mila tonnellate. La Norvegia, che ha antiche tradizioni marinare e dove i trasporti marittimi costituiscono la prima industria del Paese, avrà alla fine del 1952 un tonnellaggio globale di cinque milioni e 600 mila tonnellate con un aumento di due milioni su quello attuale.

Anche gli Stati Uniti hanno un programma di rinnovamento della loro flotta mercantile; tuttavia non possiamo ancora precisare, per mancanza di informazioni esatte, l'orientamento definitivo di tale programma.

È certo però che un particolare interesse si dimostra sin da oggi per le navi da passeggeri e miste, il cui impiego sarebbe assicurato da un largo movimento di persone e merci per i principali porti europei. Per avere un'idea dell'importanza delle costruzioni navali in tutto il mondo ritengo opportuno citare alcune cifre tratta dal « Lloyd Register »: al primo luglio 1949 erano in costruzione in tutti i cantieri navali del mondo 1070 unità per quattro milioni 476 mila tonnellate di stazza lorda. Al primo posto era la Gran Bretagna con 397 unità per due milioni e 43 mila tonnellate di stazza lorda, seguìta dalla Francia con 110 unità per complessive 389.479 tonnellate di stazza lorda e dalla Olanda con 104 unità per 286.262 tonnellate di stazza lorda. Seguivano: la Svezia con 61 unità per 227.135 tonnellate di stazza lorda, la Danimarca con 29 unità per 119.870 tonnellate di stazza lorda.

Per quanto riguarda le nostre costruzioni, ho già accennato nell'altro ramo del Parlamento al programma predisposto in base alla recente legge 8 marzo 1949, n. 75, sulle costruzioni navali. Desidero ora aggiungere poche parole sull'incremento quantitativo e qualitativo della nostra marina mercantile dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949.

La consistenza complessiva di tutto il nostro naviglio mercantile a propulsione meccanica e a vela, da traffico e da pesca, al 30 giugno 1948 si riassumeva nelle cifre seguenti: 3.805 unità per 2.351.000 tonnellate di stazza lorda. Le corrispondenti cifre al 30 giugno 1949 sono: 4198 unità per 2.558.000 tonnellate di stazza lorda.

Le costruzioni navali in corso nei nostri cantieri alla data del 30 giugno 1949 comprendevano 49 unità per 217 mila tonnellate di stazza lorda, di cui erano in costruzione per conto dell'estero 30 unità per 97.610 tonnellate di stazza lorda.

Per conto di committenti nazionali erano quindi in costruzione, alla data sudetta, 19 unità per 119.390 tonnellate di stazza lorda.

La ripartizione della nostra flotta mercantile al 1° luglio 1949 era la seguente: navi da passeggeri e miste 94, per 384.767 tonnellate di stazza lorda; navi da carico secco, 574, per 1.486.516 tonnellate di stazza lorda; navi cisterna, 136, per 530.155 tonnellate di stazza lorda; navi di tipo speciale, 74 per 25.396

tonnellate di stazza lorda; navi inferiori a 100 tonnellate di stazza lorda, 235 per 10.854 tonnellate di stazza.

Lenta, ma sicura è la ripresa della nostra flotta da passeggeri. Lo sviluppo degli altri tipi di navi è condizionato all'andamento del mercato dei noli ed abbiamo visto in quale critica situazione si trovi oggi il naviglio da carico e quali sforzi debba sostenere l'armamento con i noli ridotti all'osso e con le spese di gestione in continuo aumento. Ciò spiega perchè, oltre alle ragioni dipendenti dall'alto costo delle costruzioni navali in Italia, non vi siano da parte dei nostri armatori commesse per costruzioni di navi da carico. È molto più conveniente in queste condizioni acquistare all'estero naviglio di seconda mano piuttosto che costruire navi nuove; e ciò per due motivi: anzitutto perchè le navi di seconda mano costano meno, e poi perchè si ha di esse l'immediata disponibilità, e quindi vi è la possibilità di utilizzarle non appena si presenti l'occasione favorevole per un impiego economicamente conveniente.

Si è molto criticata e discussa la nostra politica di aiuti per le costruzioni navali. Non intendo ora rifare la storia delle vicende del noto provvedimento a favore dei cantieri e dell'armamento e ricordare i motivi che convinsero il Governo ed il Parlamento a varare la legge suddetta. Sono ben noti a voi, onorevoli senatori, quei motivi di ordine sociale e di ordine economico che hanno ampiamente giustificato il provvedimento così come giustificheranno quel successivo provvedimento che m'impegno di presentare a questa Assemblea. Aggiungo soltanto che non siamo soltanto noi in Italia a seguire una politica di sussidi alle costruzioni navali. Ci sono altri Paesi, ed in misura ben più larga della nostra, che adottano gli stessi criteri. Ricorderò qui incidentalmente che gli Stati Uniti d'America sussidiano fino al 50 per cento del costo la costruzione di tutte le navi da adibirsi al servizio su determinate rotte. L'associazione degli armatori americani chiede ora l'estensione di tale beneficio a tutti indistintamente gli armatori; il relativo disegno di legge è all'esame del Comitato per la marina mercantile del Congresso americano. Ma non si fermano qui le richieste di sovvenzioni per la marina mercantile. Infatti la Commissione marittima statunitense ha già approvato un disegno di legge, compilato dalla suddetta associazione, concernente l'estensione a tutte le navi, compresi i « tramps » impiegati in traffici esteri, dei sussidi differenziali di gestione concessi ad alcune compagnie che fanno il trasporto di passeggeri. L'unico Paese la cui marina mercantile non riceva sussidi è la Norvegia, di cui non potremmo certamente seguire l'esempio, giacchè quella Nazione si trova, in questo campo, in condizioni di gran lunga migliori della nostra.

Senza dubbio, onorevoli senatori, le 240 mila tonnellate che potranno essere costruite in base alla legge n. 75 dell'8 maggio 1949, sono ancora poca cosa. È appunto perciò, ripeto, che bisogna prendere tempestivamente le misure necessarie affinchè un altro programma venga sottoposto al vostro esame. Non ho bisogno di dirvi che questo impegno che prendo trova già un principio di esecuzione per il fatto che gli uffici del Ministero della marina mercantile da tempo stanno studiando un progetto di più ampio respiro di quello attuale. Va poi tenuto presente che, accanto alle nuove costruzioni, il mio Ministero ha cercato di promuovere acquisti di navi all'estero. Quando ci siamo trovati di fronte al nuovo progetto di costruzioni navali ci siamo posti il problema se fosse opportuno impedire agli armatori l'acquisto di naviglio all'estero, onde indurli a costruire le navi in Italia. La esperienza ha dimostrato che questo stimolo era perfettamente inutile, perchè gli armatori hanno trovato conveniente comprare navi all'estero ed inoltre passare l'ordinazione di nuove costruzioni ai cantieri navali italiani. La nostra è stata quindi una politica saggia che ha permesso di arricchire, durante questo anno, la nostra marina mercantile di un tonnellaggio notevole, e di conseguenza, di dare occupazione ad un certo numero di marittimi.

D'accordo con il collega delle finanze, è stato predisposto un provvedimento che consente la proroga delle agevolazioni fiscali, già concesse in passato per acquisto di navi all'estero, riducendo dal 16 per cento al 2 per cento il coacervo di tutti i gravami fiscali.

Quasi quotidianamente vengono sottoposte al mio esame richieste di acquisto di navi

all'estero; passo queste domande all'ufficio competente, l'ufficio del naviglio, il quale a sua volta le trasmette all'ufficio tecnico che esamina se la nave che l'armatore si propone di acquistare è una unità che può veramente arricchire la marina italiana. Dopo l'esame dei due suddetti uffici la pratica passa per competenza al Ministero del commercio con l'estero che decide in materia valutaria.

Posso dire con tranquillità che in un anno, silenziosamente e tenacemente, sono stati fatti nel settore navale notevolissimi progressi, tali da giustificare previsioni ottimistiche per l'avvenire della nostra flotta commerciale.

Voglio ricordare agli onorevoli senatori che navi nuove, bellissime, quali l'*Esperia*, il *Vespucci*, l'*Usodimare* – per accennare alle principali – sono entrate in linea, oltre alle due grandi unità *Conte Grande* e *Conte Biancamano* completamente trasformate. Dal canto suo anche l'armamento privato ha concorso efficacemente con nuove navi e con riuscitissimi lavori di trasformazione ad arricchire la nostra marina di nuove navi efficienti e veramente redditizie.

Strettamente connesso con il settore del naviglio è lo sviluppo che i servizi marittimi hanno assunto nel campo delle comunicazioni interne e internazionali con i principali Paesi del mondo. Ho già accennato nell'altro ramo del Parlamento quali siano stati i progressi raggiunti in questo settore. In pochi mesi sono stati ripristinati quasi tutti i servizi dell'anteguerra, anche se, per necessità di cose e per deficienza di naviglio, tali servizi hanno ancora una frequenza ridotta. Tuttavia, se si escludono le linee dell'Estremo Oriente e del periplo africano, che non sono ancora state rimesse in esercizio, oggi sono state ristabilite tutte le principali comunicazioni con le altre parti del mondo, ripristinate le linee del sud-Africa e dell'Australia, ripristinate quelle del centro America e del Pacifico Nord e Sud, rinforzati i servizi con il sud-America. Un anno fa eravamo ancora molto lontani dal raggiungere tale traguardo e deve essere per noi motivo di legittimo compiacimento l'aver ristabilito le vecchie comunicazioni con Paesi con i quali eravamo da tempo in cordiali rapporti commerciali. Il problema che ora si profila e di cui molto si è discusso anche in passato è quello relativo al carattere di queste comunicazioni marittime e, cioè, se esse debbano essere libere oppure controllate o, comunque, sovvenzionate dallo Stato. Non credo che vi sia tra voi, onorevoli senatori, qualcuno che metta in dubbio la necessità di un intervento finanziario dello Stato, nessuno che, ad esempio, voglia contestare la necessità di sovvenzionare linee indispensabili, come quelle, per esempio, della « Tirrenia », che uniscono il continente alle nostre isole.

Sono stato rimproverato, e giustamente, nell'altro ramo del Parlamento da alcuni deputati sardi perchè questi servizi non rispondono ancora a quelle che sono le esigenze del traffico tra una regione come la Sardegna e la Penisola. È chiaro quindi che dovremo fare meglio di quanto si è fatto nel passato, affrontando nuove, maggiori spese, il cui onere non è possibile far gravare sui sardi, ma deve invece essere sopportato da tutta quanta la collettività nazionale. Occorre disilludersi: che queste società possano sopperire con i loro soli mezzi a bisogni che invece debbono essere coperti da un contributo di tutta la nazione, è pura illusione. Tanto varrebbe, per esempio, decretare che in certe regioni meno favorite dal commercio le linee ferroviarie debbano essere soppresse perchè non sono redditizie per lo Stato. Penso che nessuno possa entrare in un ordine di idee di questo genere. Ci sono delle linee le quali mantengono dei rapporti vitali tra regione e regione italiana, e quelle linee debbono assolutamente essere, non soltanto incrementate, ma, se occorre, migliorate, come noi ci impegniamo di fare. Dette linee hanno la gestione passiva e se non interviene lo Stato non possono essere esercitate da nessuno. Ho trovato molti armatori i quali si appresterebbero molto volentieri, per esempio, a trasportare emigranti in Australia; ne ho trovati pochissimi che vogliano, per esempio, fare il servizio con l'isola d'Elba o con la Sardegna, e la ragione è chiara. In un caso infatti c'è da guadagnare quattrini e nell'altro no. Ma dal punto di vista dello Stato le comunicazioni con la Sardegna devono essere curate, e non abbandonate, come sosterrebbe l'onorevole Cappa. Ovviamente occorre tener conto anche dell'interesse dell'armamento libero.

In verità il problema non è quello di negare la necessità di sovvenzioni; esso è un altro, quello, cioè, della scelta giudiziosa – in

questo ha ragione l'onorevole Cappa – delle linee che dobbiamo sovvenzionare. Non posso poi che essere d'accordo sulla necessità che lo Stato, pur partendo dal principio della inevitabilità di sovvenzioni, eserciti un controllo su queste società perchè gestiscano il patrimonio collettivo con maggior oculatezza degli armatori privati. In questo settore è necessario si effettui un'obiettiva accurata disamina di tutte le nostre linee e di tutti i nostri servizi per sistemare in modo più conforme alle nostre possibilità e ai nostri effettivi bisogni la marina di linea sovvenzionata. Si tratta di affrontare un ponderoso problema il cui esame, è già in atto presso gli uffici del Ministero e sul quale richiamo l'attenzione del Parlamento e di tutti gli studiosi, per quel contributo fattivo e scevro da pregiudizi dottrinari o politici che mi vorrà essere dato nella ricerca della soluzione di questo difficilissimo problema.

Accenno qui rapidamente al problema della Finmare. È questo un istituto del quale tutti parlano, di cui molti parlano male, ma che nessuno, nel proprio intimo, vorrebbe eliminare perchè in definitiva c'è sempre qualcuno che spera sempre di potersi rifugiare, nel caso che le cose andassero male, sotto le ali protettrici dello Stato. È bene perciò parlarci chiaro su quest'argomento. Siamo d'accordo di apportare quelle modificazioni al funzionamento e all'ordinamento della Finmare che l'esperienza del passato e le necessità future suggeriscono fin d'ora, ma niente politica di soppressione della Finmare, niente restituzione dei suoi servizi alla cosiddetta libera iniziativa. Badate che se la Marina mercantile italiana gode di un certo prestigio, soprattutto sulle linee transoceaniche, e se i passeggeri d'America e d'Australia considerano con rispetto la Marina italiana lo si deve alla gloriosa tradizione delle Società della Finmare, che hanno esercito sempre le linee transoceaniche in modo da fare onore alla nostra bandiera. Si tratta di esaminare a fondo l'organizzazione della Finmare, di vedere se vi sono settori in cui si possono attuare miglioramenti. La mia esperienza di Ministro mi prova che quando una società come l' «Italia» si trova ad avere naviglio sufficiente, essa lungi dal presentare un *deficit* da accollare allo Stato, ci presenta dei bilanci che hanno larghissimi utili.

Se quanto è stato fatto per l'« Italia » noi potessimo fare anche per il « Lloyd Triestino » e per l'« Adriatica », probabilmente il loro attuale *deficit* che spaventa, e giustamente, coloro che hanno a cuore le sorti del bilancio italiano, potrebb rapidamente essere diminito se non addirittura eliminato. Sono stati iniziati gli studi per i ritocchi da dare alla Finmare, studi naturalmente piuttosto laboriosi, ma che tuttavia non richiederanno ancora molto tempo. E, giacchè siamo sull'argomento dei servizi marittimi e delle sovvenzioni relative, vorrei ricordare a questa Assemblea quanto già ho accennato dianzi a proposito degli interventi statali per la Marina mercantile. Ripeto che tutti i Paesi, tranne la Norvegia, sovvenzionano la costruzione di certe navi e l'esercizio di certe linee. Badate bene, onorevoli colleghi, che non sono i Paesi la cui Marina mercantile è in particolari condizioni di disagio quelli che praticano questo sistema, bensì tutte le Nazioni che hanno una forte Marina mercantile. Ciò non deve far meraviglia se si pensa alla fittissima rete di comunicazioni marittime che questi Paesi hanno voluto costituire. Oggi, tanto per limitarci ai traffici che fanno capo al Mediterraneo, hanno fatto la loro apparizione in queste acque le bandiere inglese, statunitense, olandese, svedese, danese, norvegese, russa, finlandese, belga, polacca, argentina, portoghese, brasiliana, oltre alle bandiere dei Paesi rivieraschi, come l'Italia, la Francia, la Spagna, la Grecia, la Turchia. Non parlo poi della bandiera panamense che ha invaso tutti i porti e tutti i mari del mondo. È chiaro che quando una marina, vuole essere presente su tutti i mari e su tutte le rotte del mondo, deve, per forte che essa sia, essere aiutata in qualche modo dal proprio Governo, perchè con le sue sole forze non può resistere ai gravami di tante gestioni, delle quali parecchie in perdita, in quanto in concorrenza con altre bandiere o con altre iniziative locali.

Voi sapete benissimo, onorevoli senatori, che su alcune rotte tradizionali della bandiera italiana, sopra tutto su quelle relative al trasporto di passeggeri (quale, ad esempio, la rotta Genova–Sud America) oggi si sono inserite numerosissime altre bandiere. È recentissima l'istituzione di una linea Genova–Somalia,

gestita dalla compagnia danese « Lauritzen-line ».

In queste condizioni sarebbe un non senso voler ignorare i problemi che assillano la nostra marina di linea e negare ad essa, quando è necessario e quando lo merita, quel minimo aiuto che consenta lo sviluppo o il consolidamento dei nostri traffici. Questi traffici, del resto, sono redditizi per altra via, sia per l'acquisizione di valuta pregiata, sia con l'assicurare alle nostre esportazioni il regolare trasporto sui mercati di consumo. Può essere talvolta conveniente sacrificare un settore della nostra economia e della nostra finanza per conseguire dei vantaggi in altro settore. Nel caso specifico è il settore valutario che, per ragioni intuitive, deve essere rafforzato.

Non rivelo un segreto se vi dico che una parte notevole delle nostre riserve di valuta pregiata, che ci hanno permesso di difendere la lira di fronte alla recente ondata di svalutazione, sono appunto il frutto dei noli della nostra marina mercantile. E se nel quadro degli stanziamenti ordinari nel bilancio della marina mercantile – il cui ammontare complessivo, ripetiamolo ancora una volta, è ben modesto – la parte relativa ai servizi marittimi rappresenta la somma più cospicua, considerata in se stessa, essa è sempre molto esigua specie se confrontata con voci degli altri bilanci. Non parlo poi del confronto con analoghi stanziamenti negli altri Paesi, chè allora gli aiuti del nostro Governo alle linee sovvenzionate apparirebbero, sia in senso assoluto che in senso relativo, veramente modesti e tali, comunque, da non destare assolutamente eccessive preoccupazioni in coloro che considerano l'ingerenza statale un'arma insidiosa per battere in breccia la concorrenza internazionale. Se poi paragonassimo – e questo lo dico riferendomi alle domande che qualche onorevole senatore mi ha rivolto – le cifre attuali con quelle dei corrispondenti stanziamenti dell'anteguerra, tenendo conto della svalutazione, ci accorgeremmo che dovremmo portare la somma non a due miliardi, ma a 12 miliardi, se non di più.

La relazione del senatore Raja si sofferma sul problema della pesca, lamentando che il Governo trascuri questo importante settore, ed insistendo affinchè si affronti tale problema. Il relatore insiste inoltre affinchè sia risolta la questione dell'organizzazione degli uffici centrali della pesca. Mi consenta, onorevole relatore, di rettificare il suo rilievo circa la noncuranza che sarebbe stata dimostrata dal Governo sul problema della pesca. Sono d'accordo con lei nel constatare che tale problema è ancora in gran parte insoluto, ma ciò dipende soprattutto da condizioni obiettive, alle conseguenze delle quali è molto difficile porre riparo. La pesca e i pescatori sono in crisi, perchè ? Prima di tutto – come ho già detto altre volte – perchè mancano nelle nostre coste delle zone veramente pescose.

Non si sa dove pescare all'infuori di qualche limitato specchio di acqua nel golfo di Napoli, lungo la costa calabra, in Sardegna, a Lampedusa e nell'Adriatico occidentale.

Oggi è preclusa ai nostri pescatori la possibilità di andare a pescare in Tunisia, nel Marocco, sulle coste egiziane e su quelle greche.

Sono ben note le vicende che hanno condotto all'accordo del 13 aprile 1949 con Belgrado per consentire ai pescatori italiani di pescare nelle acque jugoslave e cioè nell'Adriatico orientale. Tale accordo non ha riscosso l'approvazione della classe peschereccia, soprattutto per la gravosità del canone che dovrebbe essere imposto ai pescatori per consentire al Governo italiano di ricuperare la somma da esso dovuta al Governo jugoslavo. Certamente l'accordo non è perfetto e presta il fianco a facili critiche. Esso, però, va considerato nel quadro di ben più vasti interessi economici e politici. Pertanto, l'accordo in questione rappresenta un tentativo di sistemazione generale dei rapporti con la Jugoslavia, piuttosto che una soluzione di specifici problemi relativi al settore della pesca.

Dalle rilevazioni statistiche del mio Ministero stralcio alcuni dati interessanti che desidero portare a conoscenza del Senato. La campagna di pesca del pesce di mare e di laguna, durante il 1948, è stata meno proficua dell'anno precedente, mentre più cospicua è stata la pesca dei frutti di mare e dei crostacei. Ecco le cifre: nel 1948 sono stati pescati quintali 1.134.756 di pesce di mare contro quintali 1.213.484 nel 1947. Sempre nel 1948 sono stati pescati quintali 98.711 di frutti di mare e quintali 38.496 di crostacei contro rispetti-

vamente 90.021 quintali e 30.587 quintali pescati nel 1947.

Le cause che hanno impedito un miglior rendimento possono così riassumersi: aumento delle spese di esercizio in dipendenza del maggior costo degli attrezzi, del credito, dei contributi sociali e previdenziali – aumento, questo che ha determinato il disarmo di numerosi pescherecci; – limitatezza del campo di pesca per la presenza delle mine e, infine, avverse condizioni meteorologiche.

Per quanto concerne l'aumento delle spese di esercizio è fuori di dubbio che esse incidono sul reddito della pesca. Nei limiti degli assegnamenti di bilancio sono state erogate somme cospicue, specialmente agli enti cooperativistici pescherecci, a titolo di contributo per il miglioramento delle attrezzature e la sistemazione d'impianti per servizi di carattere collettivo, oltre a sovvenzioni ad istituzioni di carattere assistenziale. Fra le altre provvidenze promosse dal Ministero della marina mercantile, cito la legge 29 luglio 1949, n. 635, che proroga fino al 31 dicembre 1950 le agevolazioni fiscali per le costruzioni di natanti per la pesca. Per quanto riguarda lo sminamento, pur dovendosi ammettere ancora la presenza di mine in zone di pesca, la situazione è notevolmente migliorata e va avviandosi alla normalità. Del resto tale inconveniente, conseguenza ineluttabile della guerra, si verifica in tutti i mari europei, anche nel Mar Baltico e nel Mare del Nord. Sono recenti le lamentele che a tale riguardo sono state mosse dai pescatori del Nord Europa; proprio in questi giorni ho rilevato dai giornali che l'inconveniente sussiste ancora e che, a differenza di quel che avviene da noi, non accenna a diminuire. A riprova delle migliorate condizioni dei nostri mari, dal punto di vista dello sminamento, sta il fatto che da tempo la maggiorazione prevista dalle tariffe di assicurazione marittime per i viaggi in Adriatico, maggiorazione dovuta alla presenza di mine, è stata abolita.

Un cenno infine alle spese per la vigilanza sulla pesca. È stato lamentato – e giustamente – che gli stanziamenti relativi a tali spese sono insufficienti per assolvere, anche in forma molto ridotta, il delicato e gravoso compito della vigilanza sulla pesca. Il capitolo 40 prevede 20 milioni appena per attrezzi, corredi e dotazione di mezzi nautici alle capitanerie di porto. In confronto al passato esercizio vi è un aumento di sette milioni. Ebbene, io dirò che con appena 13 milioni, nel periodo 1° luglio 1948-30 giugno 1949, sono stati fatti miracoli. Abbiamo iniziato la dotazione di mezzi nautici delle capitanerie di porto con una prima commessa ai nostri cantieri di sei moderne Diesel-barche. È poco, ma è già qualche cosa ed è certo che nell'avvenire si farà di più.

Comunque è fuor di dubbio che i 20 milioni non sono sufficienti, come non sono sufficienti tutti gli altri stanziamenti relativi alla pesca, per i quali saranno condotte col Ministero del tesoro le pratiche per ulteriori aumenti.

Per quanto concerne l'unificazione dei servizi, cui si è fatto cenno, l'argomento è di grande delicatezza, perchè investe la competenza di altro Ministero, quello dell'agricoltura.

Pertanto non posso darvi oggi assicurazione formale su quel che sarà fatto al riguardo. Indubbiamente tale unificazione è auspicabile dato che essa è in definitiva nella logica delle cose, ma occorre attendere ancora. Io penso che allo stato attuale delle cose, dopo una esperienza abbastanza seria fatta con la mia burocrazia, non ci si possa ancora impegnare su una strada che è lunga, difficile e che richiede molta ponderazione e molta cautela. Dovrei fare ora un brevissimo cenno sui nostri porti e sul traffico portuale. Come ho già detto alla Camera, nel 1948 e nel 1° semestre del 1949 il traffico ha mantenuto un livello pressochè costante, intorno ai 28 milioni di tonnellate all'anno di merci imbarcate e sbarcate. Il che vuol dire che il traffico dei nostri porti è in promettente risveglio e che le attrezzature portuali e marittime sono di nuovo in efficienza completa in alcuni scali, in avanzato stato di ricostruzione in altri. I nostri porti hanno caratteristiche sensibilmente diverse; cito i più importanti, cioè quelli di Genova, Napoli e Venezia. Genova ha tendenza a diventare il porto delle merci generali, pur lasciando una parte cospicua del suo traffico alle merci di massa (cereali e carboni). I suoi impianti sono ora di nuovo completamente in efficienza mentre il suo traffico è in continuo sviluppo. Nel 1948 il totale delle merci imbarcate e sbar-

cate è stato di 6.616.796 tonnellate con una leggera diminuzione in confronto al 1947 (circa 2,40 per cento in meno). Rispetto al 1938 il traffico del 1948 rappresenta circa il 91 per cento. Le cifre del 1949 superano in media quelle del 1948 e presentano delle punte assolute, superiori a tutti i primati anteriori; abbiamo superato anche le punte massime del 1928.

Per Napoli si è constatato un sensibile miglioramento da un anno all'altro. Nel giugno 1948 il traffico era scarsissimo e il porto era quasi deserto. Mi son subito interessato per migliorarne le condizioni, per sollecitare l'approdo di navi passeggeri e per destinarvi qualche carico di merci varie e di merci di massa. Gli sforzi del mio Dicastero hanno conseguito discreti risultati: oggi approdano a Napoli parecchie unità in servizio passeggeri, turistico e di emigrazione, ivi comprese le grandi navi della Società « Italia », « Saturnia » e « Vulcania ». Vi approderanno in seguito anche il « Conte Grande » ed il « Conte Biancamano ».

Il Governo non ha trascurato i lavori del porto di Napoli e il relativo arredamento. Ultimata la stazione marittima, che è ampia e capace di un movimento di parecchi milioni di passeggeri all'anno, si sta provvedendo all'arredamento interno della stazione stessa; (salone passeggeri, uffici, locali per operazioni doganali, ecc.) destinandovi la somma di 50 milioni che, per il mio Dicastero, è già una cifra astronomica. Inoltre, per la costruzione del grande bacino di carenaggio è stato stanziato un miliardo e mezzo, mentre un altro miliardo e 300 milioni sono destinati alla costruzione della darsena dei petroli.

È grave invece la situazione del porto di Venezia i cui impianti moderni, i cui magazzini grandi e ben arredati, sono inoperosi data la preoccupante scarsezza del traffico.

Recentemente il mio Dicastero ha fatto destinare a Venezia due carichi di grano, ma per risollevare le sorti di quello scalo ci vuole ben altro che questo; è ovvio infatti che questi provvedimenti sporadici non possono assolutamente risolvere un problema che bisogna affrontare nella sua integralità. Occorre, a mio avviso, condiviso, del resto, anche da esperti di traffici portuali, ritornare in Italia al sistema della ripartizione dei carichi in arrivo fra i porti italiani, in relazione non solo alla destinazione ultima della merce, ma anche al lavoro e alle possibilità dei porti ed alla maggiore o minore occupazione della mano d'opera locale. È, questo, un provvedimento di emergenza da applicarsi fino a quando saranno ristabilite le normali correnti di traffico. È un provvedimento, diciamolo subito, che potrà alleviare ma non eliminare del tutto i disagi di alcuni porti. Però sarà già qualcosa.

Molte e fondate speranze si nutrono per il porto di Venezia in seguito al ripristino, che sarà abbastanza prossimo, del periplo italico, ossia del servizio di cabotaggio che dai porti dell'alto Adriatico procederà lungo le coste d'Italia fino ai porti dell'alto Tirreno.

Ma è soprattutto dalla riapertura dei mercati del Levante e dal ristabilimento delle nostre comunicazioni marittime col Mar Nero che si potrà attendere una vera ripresa del porto di Venezia.

Ho accennato alla necessità di una ripartizione nazionale del traffico per i vari porti italiani. Non mi nascondo le difficoltà che si incontrerebbero in tale ripartizione; tuttavia il sistema è già parzialmente in atto, perchè il mio dicastero, quasi quotidianamente, segnala alle amministrazioni dell'Industria, dei Trasporti e dell'Alimentazione le esigenze dei vari porti, e, grazie alla comprensione dimostrata dalle amministrazioni suddette, si raggiunge spesso lo scopo di far deviare nelle località di minor traffico qualche carico di carbone o di grano. Comunque io penso che bisogna giungere ad una sistemazione più completa di questo settore.

Un argomento su cui l'onorevole relatore ha richiamato la particolare attenzione dell'Assemblea è stato quello dello sciopero dei marittimi. È questo un problema delicato, che a sua volta rende attuale in tutta la sua vastità ed importanza quello sociale del miglioramento delle condizioni dei marittimi e quello politico ed economico dei danni arrecati al Paese da agitazioni, le quali richiedono, o dovrebbero richiedere almeno, in chi le conduce un grande senso di responsabilità.

Il settore della gente di mare e dei lavoratori portuali è quello che è stato sempre oggetto di particolare interessamento da parte del Ministero della marina mercantile.

Anche nelle questioni di ordinaria amministrazione vi è sempre un riflesso di carattere sociale ed umano che porta a considerare con particolare attenzione e, diciamolo pure con tutta franchezza, con occhio molto benevolo tutti i problemi collettivi e singoli che concernono i lavoratori del mare ed i lavoratori dei porti.

Sulla necessità del miglioramento delle condizioni della gente del mare nessuno è più convinto di me, e ne ho dato la prova, penso, in più di un'occasione, fin da quando, ora è più di un anno, ho presieduto le prime riunioni per la sistemazione economica e giuridica del personale dipendente dalle quattro grandi compagnie di navigazione del gruppo Finmare, ivi compreso il personale di stato maggiore.

A tale proposito, rispondendo anche alle critiche che mi vengono mosse da taluno perchè non ho ancora portato a compimento la riorganizzazione della Finmare, ritengo di dover ricordare che io sono stato il primo ad avere il coraggio di prendere in esame il problema del personale e a dare ad esso una sistemazione che ha consentito un alleggerimento e un miglioramento delle condizioni del personale amministrativo e di stato maggiore. Nelle riunioni successive, e sono state parecchie, è stata presa in esame la questione spinosa della previdenza marinara; riguardo alle pensioni, ho preso l'iniziativa di un provvedimento legislativo, attualmente all'esame delle amministrazioni competenti, in base al quale le attuali pensioni verrebbero triplicate. A questo proposito ho il piacere di informarvi che l'esame procede più che benevolmente e credo di poter superare lo scoglio più importante che, ovviamente, in questa materia, è rappresentato dal Ministero del tesoro. Il provvedimento definitivo richiederà un poderoso onere finanziario, ma è necessario che chi va a casa per cause di invalidità o di vecchiaia abbia una pensione che non sia di fame, come è attualmente (appena due o tremila lire mensili!) ma che assicuri, non dico una vecchiaia completamente tranquilla, ma almeno la possibilità di non morire di fame. Ritengo che all'onere che deriverà da questo provvedimento legislativo debbano provvedere tutte le categorie e, in particolare, gli armatori che ne ricavano un maggior beneficio; il contributo dovrà essere versato anche dalla collettività in conformità a quello che si fa in altri Paesi.

Le recenti agitazioni dei marittimi, quella dello scorso giugno e quella attuale, hanno posto particolarmente in rilievo il problema previdenziale. Ora ciò non può fare a meno di stupirmi. Era noto infatti che il Ministero da circa un anno aveva posto la questione allo studio e preparato lo schema del relativo provvedimento legislativo, distribuito alle amministrazioni del lavoro e del tesoro. Anche per i lavoratori portuali sono state attuate alcune provvidenze, quali la gratifica natalizia e il ritocco delle tariffe di carico e scarico; è attualmente allo studio l'istituzione di una cassa di integrazione e di un fondo per gli assegni familiari. Data l'importanza che va assumendo il lavoro nei porti è stato recentemente pubblicato un provvedimento legislativo concernente la costituzione presso il mio Ministero di un Comitato centrale del lavoro portuale cui partecipano, oltre i funzionari della marina, anche quelli di altre amministrazioni (industria e lavoro) e le rappresentanze delle categorie interessate.

Intensa attività è stata svolta dal mio Dicastero anche nel campo internazionale. Cito gli accordi più importanti: 1° Accordo italo-turco, firmato a Roma il 10 novembre 1948 per il regolamento degli scambi commerciali e del regime dei pagamenti tra l'Italia e la Turchia. È stato istituito un *clearing* nel quale sono stati inclusi anche i noli relativi ai trasporti di merci tra i due Paesi; 2° Trattato di amicizia, commercio e navigazione italo-greco, firmato a San Remo il 5 novembre 1948. Detto trattato, che viene a sostituire quello del 1926, decaduto in seguito agli eventi bellici, si basa sui princìpi della reciprocità di trattamento, dell'equiparazione ai nazionali o della Nazione più favorita. Per quanto si riferisce alla parte riguardante specificatamente la Marina mercantile sono state raggiunte intese soddisfacenti per le due parti. Dal trattamento dei nazionali o della Nazione più favorita è stato escluso l'esercizio della pesca e del cabotaggio; 3° Accordo e trattato di amicizia, commercio e navigazione tra l'Italia e la U. R. S. S., conclusi a Mosca il 10 dicembre scorso. L'importanza di questo trattato è

messa in rilievo dall'ingente numero di commesse da parte dell'U.R.S.S. ai nostri cantieri per la costruzione di navi mercantili.

È inoltre di prossima negoziazione una convenzione consolare italo-egiziana. Lo schema di convenzione già predisposto prevede, per quanto concerne la materia marittima, i poteri delle autorità di ciascuna delle due parti nei confronti dei marittimi appartenenti a navi mercantili dell'altra parte. Vengono inoltre specificati i poteri di cui sono investiti i consoli sia nei confronti dei propri connazionali imbarcati su navi mercantili in sosta nei porti della propria giurisdizione, sia per la tutela dei marittimi e degli armatori nazionali nei loro rapporti con le autorità locali.

Accenno infine agli accordi italo-brasiliani, relativi alla restituzione del naviglio italiano colà trattenuto in seguito ad eventi bellici e agli accordi commerciali e di pagamento tra l'Italia e l'Austria, che prevedono, per quanto concerne la Marina mercantile, il pagamento dei noli per trasporti marittimi compiuti da navi italiane per conto austriaco e la possibilità del pagamento in valuta italiana delle spese portuali e di transito nel porto di Trieste.

Di recente poi sono state iniziate le trattative per la stipulazione di un trattato di commercio e navigazione tra l'Italia e la Gran Bretagna.

Queste attività di carattere internazionale, che possono considerarsi normali, sono state integrate da altre attività che rivestono carattere straordinario e di eccezionale importanza, e cioè la partecipazione dell'amministrazione della Marina mercantile ai lavori per l'unione doganale italo-francese e ai lavori della Commissione per la collaborazione economica-europea (O.E.C.E.).

Per meglio seguire le questioni che si trattano a Parigi, ho costituito nel mio Ministero l'ufficio di coordinamento E.R.P., che prepara le relazioni e gli elementi per la discussione dei vari argomenti posti all'ordine del giorno dal Comitato trasporti marittimi O.E.C.E.

Vorrei ora far cenno ad un altro argomento, e cioè ai trasporti per l'emigrazione. Un anno fa la situazione dell'emigrante era molto critica. Gli mancava la certezza di avere sulla nave che doveva condurlo di là dall'oceano il minimo di benessere; era costretto a lunghe attese; era, il più delle volte, la vittima di ignobili speculatori che, con vane promesse, gli estorcevano del denaro. Sono note del resto anche a voi le speculazioni scandalose a danno dei nostri emigranti, speculazioni che hanno provocato l'intervento dell'autorità giudiziaria, che ha dovuto procedere penalmente a carico di loschi agenti di emigrazione i quali sono stati arrestati.

Ora, fortunatamente, la situazione è cambiata. L'immissione di naviglio nazionale ed estero sulle linee battute dalla nostra emigrazione transoceanica ha consentito l'assorbimento quasi completo di essa e la situazione è destinata a migliorare man mano che aumenta il numero delle navi.

Particolare cura ho posto nel controllo del naviglio addetto al servizio dell'emigrazione. Quasi tutto il naviglio nazionale ed estero non risponde ancora in pieno alle prescrizioni regolamentari.

È vero quanto hanno detto alcuni oratori, cioè che noi oggi facciamo viaggiare delle navi che, secondo la normale legislazione, non potrebbero essere destinate al trasporto di passeggeri. Basterebbe notare questo: le prescrizioni regolamentari richiedono, per il trasporto di passeggeri, che le navi debbano avere doppia elica. Purtroppo, però, noi siamo condannati a subire questa situazione: o rispettare i vecchi criteri, rinunciando completamente al trasporto transoceanico degli emigranti, oppure ammettere deroghe come, del resto, si fa anche altrove in base a convenzioni che hanno carattere internazionale, ricorrendo a navi con una sola elica.

È chiaro, tuttavia, che tutta la nostra politica marinara tende a creare appunto quelle nuove navi che permetteranno di cancellare per sempre questi inconvenienti che ancora rendono penosa la situazione dei trasporti di passeggeri.

Periodicamente richiamo l'attenzione delle autorità periferiche sulla necessità di esercitare la più scrupolosa vigilanza per la parte di competenza del mio Ministero. Gli altri Ministeri provvederanno rispettivamente secondo la loro competenza e l'onorevole Macrelli farebbe bene, pertanto, a rivolgere al mio collega del Ministero degli esteri la domanda che ha fatto a me.

Dall'esposizione fatta potete rilevare quale importanza abbia per la vita economica del Paese il Ministero della marina mercantile che, se è di recente costituito e piccolo nelle sue dimensioni, è pur tuttavia un efficace strumento di politica produttivistica e sociale. Ho l'impressione che il Paese non abbia ancora sufficientemente valutato l'importanza di questo Dicastero che può sembrare, ad un sommario e superficiale esame, un Dicastero puramento tecnico ed è invece anche un dicastero economico, politico e sociale. Il suo aspetto poliedrico per le questioni che deve affrontare gli conferisce una caratteristica inconfondibile, ed è ciò che lega a questo Dicastero coloro che hanno avuto l'onore di gestirlo.

Con la pluralità delle sue funzioni, il Ministero della marina mercantile abbraccia in un quadro generale, esigenze interne e internazionali, esigenze delle imprese armatoriali e dei lavoratori.

Onorevoli senatori, mentre qui reiteratamente si criticava il Governo per il preteso ritardo nell'attuazione del nostro programma di costruzioni navali, io ricevevo la notizia che armatori privati firmavano il contratto con nostre società cantieristiche per la costruzione di importanti navi. E, mentre noi qui discutiamo, ci sono ingegneri e tecnici che impostano la costruzione delle navi che, in base alla legge n. 75, tra un paio d'anni entreranno in linea.

Nell'immagine di queste navi che solcheranno gli oceani vedo un auspicio per la rinascita della Marina mercantile ed una prova della serietà del nostro Governo che, senza retorica, ma con tenacia, opera nell'interesse e per il bene del Paese. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Prego ora l'onorevole Ministro di esprimere il suo parere sui vari ordini del giorno presentati.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda il primo ordine del giorno, della onorevole Merlin Angelina, devo dire che non sono del parere di istituire un commissariato. Di commissariati ne abbiamo già tanti. Posso piuttosto accettare a titolo di raccomandazione quanto l'onorevole Merlin dice sulla necessità di unificare i servizi e creare una direzione generale.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno della stessa onorevole Merlin, debbo dire che la materia in esso trattata investe un problema di politica estera e quindi non di mia competenza. Ad ogni modo, però, come ho già rilevato nel mio discorso, sarà fatto il possibile per normalizzare la situazione in Adriatico. Dichiaro perciò di accettare anche il secondo ordine del giorno a titolo di raccomandazione.

PRESIDENTE. Domando alla onorevole Merlin Angelina se accetta di trasformare i suoi ordini del giorno in raccomandazione.

MERLIN ANGELINA. Dichiaro di trasformarli in raccomandazione.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. L'ordine del giorno presentato dai senatori Tartufoli e Rubinacci posso accettarlo a titolo di raccomandazione.

RUBINACCI. La ringrazio.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Ruggeri da lui presentato dopo il suo intervento nella discussione generale. Ne dò lettura:

«Il Senato invita il Governo a presentare al Parlamento i bilanci di tutte le linee di navigazione sovvenzionate dallo Stato».

Poichè l'onorevole Ruggeri non è presente, l'ordine del giorno si intende decaduto.

Segue l'ordine del giorno del senatore Battista di cui è già stata data lettura. Domando al Ministro di esprimere il suo parere in proposito.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Il problema dell'ufficio tecnico, di cui tratta l'ordine del giorno Battista, è un problema che mi sta molto a cuore, ma non è di facile soluzione. Ad ogni modo posso accettare l'ordine del giorno a titolo di raccomandazione.

BATTISTA. Ma che valore ha questa raccomandazione ?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Io non posso impegnarmi su problemi che non riguardano soltanto il mio dicastero, ma riguardano almeno altri due dicasteri, fra cui il Ministero del tesoro. Io posso tutto al più dire quale è la mia politica, ma non posso assumere un impegno che investe delle responsabilità che esulano dalle mie. Le posso sol-

tanto dire che io sono perfettamente d'accordo sulla necessità di dare un organico d una disciplina all'ufficio tecnico che lo mettano veramente in armonia con gli altri servizi, ma mi è difficile dire come e quando ciò potrà verificarsi, perchè le difficoltà sono veramente notevoli.

BATTISTA. Accetto di trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Berlinguer, Lussu e Giua, di cui è già stata data lettura. Prego il Ministro di esprimere il suo parere al riguardo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Abbiamo già esaminato questo problema nell'altro ramo del Parlamento e, con autorità molto maggiore della mia, lo stesso Presidente del Consiglio ha dato serie assicurazioni che questo problema sarà rapidamente esamin to e risolto conformemente ai desideri di quella nobilissima regione. Accetto pertanto l'ordine del giorno come raccomandazione.

BERLINGUER. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERLINGUER. Io non sono completamente soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e vorrei aggiungere delle brevissime considerazioni. Come il Ministro ha detto, questo problema è stato discusso molto ampiamente nell'altro ramo del Parlamento, così ampiamente che lo stesso Presidente del Consiglio si è sentito in dovere di intervenire. Ma è un problema di importanza così vitale per la Sardegna, che io mi sono permesso di presentare questo ordine del giorno anche perchè, così alla Camera, come al Senato – e voi, onorevoli colleghi, avete sentito i discorsi dei senatori Carboni e Lamberti della maggioranza governativa - vi è stato uno schieramento compatto di tutte le rappresentanze sarde per esprimere questa esigenza della nostra Sardegna. Io non voglio adesso sottoporre il Senato ad una votazione su questo ordine del giorno; mi permetto però di rivolgere vive insistenze al Ministro affinchè, tenendo conto degli impegni assunti anche dal Presidente del Consiglio alla Camera, voglia provvedere con la massima urgenza alla risoluzione del problema prospettato nel mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Voccoli, dopo il suo intervento nella discussione generale, e firmato anche dai senatori Ruggeri e Barontini:

« Il Senato della Repubblica

invita il Governo a provvedere perchè i portuali d'Italia, in considerazione che essi hanno giusto diritto a tutte quelle provvidenze eque ed umane più volte richieste a mezzo dei loro organismi sindacali, vedano accolte favorevolmente le seguenti proposte: 1) ripristino del TRASCOM ed attuazione di una tariffa unica nazionale nei porti per i servizi di stivaggio e disistivaggio, carico e scarico delle merci; 2) riforma dell'integrazione salariale secondo il progetto presentato a suo tempo dalla Federazione nazionale lavoratori dei porti ai Ministeri competenti; 3) stipulare una convenzione nazionale fra l'Istituto della Cassa malattie e la Federazione dei portuali d'Italia in modo che non vi siano sperequazioni di trattamento fra porti e porti; 4) regolare la quiescenza perchè a 60 anni i portuali possano beneficiare di una pensione uguale agli altri lavoratori che vanno in quiescenza a 65 anni; 5) aumentare il capitolo n. 2 del bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale per i provvedimenti relativi alla assistenza, alla tutela della integrità fisica ed alla elevazione morale dei portuali e delle loro famiglie, in considerazione che tale bilancio presenta un avanzo di parecchi milioni; 6) provvedere allo stanziamento nel prossimo esercizio della somma di 20 milioni per venire incontro alla categoria la più povera dei portuali: quella degli ormeggiatori ».

Prego l'onorevole Ministro di esprimere il suo parere su di esso.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Posso accettare quest'ordine del giorno a titolo di raccomandazione, facendo riserva per l'ultima parte riguardante uno stanziamento di 20 milioni a favore degli ormeggiatori.

VOCCOLI. Io accetto di trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione, sperando che tale raccomandazione non faccia la fine di tutte le altre.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Zanardi già letto Prego l'onorevole Ministro di dichiarare se lo accetta.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Io sarei felice di rendere un piacere al mio carissimo amico Zanardi, ma qui mi trovo veramente di fronte ad un problema che non può essere affrontato con leggerezza. Sulle navi ci sono già i medici e non so se sia il caso di aggravare le spese degli armatori imponendo anche dei farmacisti. Io prego l'onorevole Zanardi di non insistere per il momento. Noi potremo tenerci in contatto ed esaminare a fondo il problema.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Zanardi di dichiarare se mantiene il suo ordine del giorno.

ZANARDI. Vorrei solo che l'onorevole Ministro mi dicesse che prende in considerazione il mio ordine del giorno.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Dichiaro senz'altro di prenderlo in considerazione.

Così pure accetto come raccomandazione l'ordine del giorno presentato dal senatore Parri.

LAVIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAVIA. Onorevole Ministro, raccomando alla vostra cortesia l'accoglimento di questa mia modesta richiesta. Siccome nè nella relazione della Commissione di cui sono componente, nè nel testo di bilancio ho sentito o visto cenno dei pontili della costa della desolata mia Calabria; chiedo che dove essi sorgono adesso si procuri di adattarli almeno per potervi eseguire lo scarico ed il carico delle merci nel modo meglio rispondente ai bisogni, per i quali sono stati costruiti.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla lettura dei capitoli del bilancio.

(*Senza discussione si approvano i capitoli, i riassunti per titoli e categorie e relativi allegati e il bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale*).

Rileggo gli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

È autorizzata, per l'esercizio finanziario 1949-50, la spesa straordinaria di lire 25 milioni per provvedere all'acquisto e alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.

(*È approvato*).

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Annunzio di interrogazioni.

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

CERMENATI, *segretario*:

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro, per conoscere per quali ragioni non siano stati ancora iniziati i lavori in cinque cantieri di rimboschimento dichiarati di imminente attuazione ancora nella prima quindicina di agosto del corrente anno in provincia di Udine.

Si fa presente che con l'inoltrarsi della stagione si renderà estremamente difficile l'esecuzione di detti lavori, a causa del probabile maltempo, il che causerà grave malcontento ed agitazioni fra le masse dei lavoratori locali da gran tempo disoccupati. (904).

PIEMONTE, GORTANI, FANTONI.

Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per sapere se non ritengano illegale il rifiuto alla richiesta d'affissione del manifesto « Il Grano » stampato dall'U.E.S.I.S.A., opposto dal Questore di Mantova e confermato dal Procuratore della Repubblica della stessa città, noto manifesto già permesso in altre provincie, il quale reca un disegno che rappre-

senta la Democrazia cristiana, mediante il simbolo di questo partito, e che i due anzidetti funzionari nel testo delle loro rispettive decisioni, pretendendo di ravvisarvi gli estremi della « diffamazione verso i pubblici poteri », arbitrariamente identificano con lo Stato. (905)

MENOTTI.

Al Ministro dell'interno, sulla situazione e sugli incidenti avvenuti a Piazzola di Brenta in provincia di Padova a seguito della serrata attuata dal proprietario del jutificio e della utilizzazione delle Forze di polizia mandate a presidiare lo stabilimento serrato. (906).

PELLEGRINI.

Ai Ministri dell'interno e della difesa: premesso che il Sottosegretario Marazza, rispondendo il 26 aprile in Senato ad una interrogazione del senatore Merlin, ha dichiarato che « il Ministero della difesa, dietro le richieste fatte da quello dell'interno, ha messo a disposizione l'area della caserma San Marco nella quale si dovrebbe costruire un nuovo edificio », ed ha aggiunto: « ciò però richiedendo molto tempo, assicuro l'interrogante che il Ministero dell'interno sta cercando tutti i mezzi per sistemare altrove i reparti della " celere " e lasciare così libera la sede del " Configliachi " »;

si chiede come sia avvenuto che sull'area della caserma San Marco stiano sorgendo costruzioni dell'INCIS per abitazioni private e, in ogni caso, per quale motivo il Ministero dell'interno non abbia mantenuto la promessa di collocare altrove i reparti della « celere », costringendo il « Configliachi » ad iniziare un quinto anno scolastico nelle pietosissime condizioni che sono ben note;

ancora per conoscere i motivi per i quali si continua a sostenere che nessun locale militare può essere concesso nemmeno provvisoriamente alla « celere » perchè tutte le caserme occorrono alla difesa, mentre prima della guerra, quando nessun trattato di pace imponeva limitazioni di sorta, bastavano a Padova quattro caserme ed adesso, con le limitazioni che tutti conoscono, le caserme sono divenute sei, perchè due caserme ampie e moderne sono state costruite durante la guerra nelle vicinanze della città (907).

MERLIN Umberto, LORENZI CESCHI, FERRABINO.

Al Ministro delle finanze, per conoscere se non sia possibile escogitare un provvedimento onde le agevolazioni fiscali previste dall'articolo 1 del decreto legge 24 febbraio 1918, n. 111, sulle provvidenze a favore della piccola proprietà contadina non siano frustrate dalla materiale impossibilità in cui si trovano alcune Commissioni provinciali, create dal decreto legge stesso, di rilasciare, in tempo utile, la attestazione ad esse richiesta.

Gli interroganti suggeriscono che se detta attestazione non possa essere prodotta agli Uffici del Registro nel termine prescritto, essa debba, anche se prodotta oltre detto termine, comunque non oltre sei mesi, dare diritto al rimborso del di più eventualmente pagato. (908).

PIEMONTE, GORTANI, ASQUINI TESSITORI.

PRESIDENTE. A quest'ultima interrogazione, gli onorevoli presentatori chiedono che sia riconosciuto il carattere d'urgenza. Pongo pertanto in votazione la richiesta d'urgenza. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Prego il Vice Presidente del Consiglio, onorevole Piccioni, qui presente, di chiedere al Ministro competente di fissare il giorno in cui l'interrogazione potrà essere svolta.

PICCIONI, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri*. Riferirò in proposito al Ministro competente.

CERMENATI, *segretario, legge:*

Interrogazione
con richiesta di risposta scritta.

Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'industria e commercio, per sapere le ragioni per le quali, dopo quasi venti anni dalla conse

guita concessione (decreto reale 23 ottobre 1930) la Società Idroelettrica Alto Savio possa senza perdere la concessione stessa, tener fermi e sospesi i lavori, prima di allora iniziati ed eseguiti per la costruzione del bacino idroelettrico di Monte Castello (Forlì) e come possa essere avvenuto che una semplice variante di progetto proposta nel 1937 dalla Società impresaria, dopo 12 anni, si trovi ancora allo stato istruttorio. (756).

BRASCHI.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 10 col seguente ordine del giorno:

Interrogazioni.

Sull'ordine del giorno.

MENOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENOTTI. Vorrei chiedere, non essendo domani il disegno di legge Merlin al primo punto della discussione, quando verrà discusso.

PRESIDENTE. È consuetudine che nella giornata di sabato non si discutano disegni di legge; ad ogni modo il progetto Merlin verrà discusso nella prima giornata non impegnata dalla discussione di bilanci. Del resto l'ordine del giorno per la seduta di martedì verrà fissato domani.

La seduta è tolta (ore 20,15).

Dott CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti