

**DCXCVIII. SEDUTA****MARTEDÌ 23 OTTOBRE 1951****(Seduta antimeridiana)**

Presidenza del Presidente DE NICOLA

**INDICE**

Congedi . . . . .	Pag. 27557
Disegno di legge (Presentazione) . . . . .	27557
Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1935) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione):	
TOMMASINI . . . . .	27558
VOCOLI . . . . .	27564
RAVAGNAN . . . . .	27568
LAMBERTI . . . . .	27573
ZANARDI . . . . .	27575
TONELLO . . . . .	27575

La seduta è aperta alle ore 10.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Jacini per giorni 9, Parri per giorni 5, Romano Domenico per giorni 15.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

**Presentazione di disegno di legge.**

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*.  
Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Modifiche alle tasse di ancoraggio dovute dalle navi nazionali ed estere che approdano nei porti dello Stato » (1950).

PRESIDENTE. Do atto al Ministro della marina mercantile della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilire se dovrà essere esaminato in sede referente o in sede deliberante.

**Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1935) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal

1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

TOMMASINI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro; in modo particolare mi scuso col signor Presidente se anche in questo bilancio prendo la parola, ma prometto che farò penitenza per il prossimo avvenire. Il bilancio della Marina mercantile non poteva non tentare il vostro collega che ne fu relatore lo scorso anno, non poteva non tentare il senatore di Venezia, anche per procura del nostro carissimo collega Celeste Bastianetto, al quale mi preme di mandare da qui, interprete sicuro di tutto il Senato — ed i cenni di assentimento del Presidente mi confortano in questo — i nostri auguri perchè possa essere presto restituito alle sue funzioni.

Veniamo senz'altro al bilancio. La relazione del collega Borromeo, fatta con diligenza, investe tutti gli argomenti che sono stati trattati nel passato esercizio. Lamenta ancora il senatore Borromeo la deficienza dei fondi. Se vero è che con provvedimento del 1946 veniva istituito il Ministero della marina mercantile, non è altrettanto vero che questo Ministero abbia avuto i mezzi per funzionare, ond'è, come dicevo lo scorso anno, che, quando se ne deducano le spese di personale e le spese di sovvenzione e per integrazione dei bilanci delle società di preminente interesse nazionale, si vede come il bilancio poco lascia di margine per quella che può essere veramente la sua funzione di Ministero della marina mercantile. Ecco perchè dobbiamo lamentare ogni anno la deficienza di mezzi assegnati alla pesca, alle capitanerie di porto, alla costruzione di edifici, ecc.

Dopo queste brevi premesse vengo al bilancio vero e proprio. Onorevoli colleghi, è ormai una mia consuetudine, è un'abitudine in me, e più che una abitudine un obbligo, una specie di idea fissa, calcare la mano sull'argomento del personale. Come ne parlavamo in sede di bilancio del Lavoro, come ne ho parlato in sede di bilancio dei Lavori pubblici, così insisto anche in questa sede, perchè trovo lo stesso tarlo roditore nel bilancio della Marina mercantile. Se andiamo a vedere la situazione

personale, io trovo a pagina 7: « spesa ordinaria del personale di ruolo dell'Amministrazione centrale, compreso quello distaccato da altre amministrazioni - stipendi ed assegni vari di carattere continuativo »: 171.900.000 lire, con una assegnazione in più di 22.100.000 rispetto ai 149.800.000 dell'anno scorso. A questo proposito non ho niente da dire, perchè si tratta di provvedimenti di legge, e quindi nessuna discussione può sorgere su questo argomento. Ma il rilievo che intendo fare — e mi ricollego sempre alla magnifica esposizione del relatore Monaldi in sede di bilancio del Lavoro — è il capitolo successivo, il numero 2: « Personale avventizio e giornaliero, compreso quello distaccato da altre amministrazioni - Retribuzioni e assegni personali »: 225.500.000 lire, con un aumento di 38.500.000 lire, in confronto ai 187.000.000 dello scorso esercizio. Ecco qui, signor Ministro, onorevoli colleghi — la piaga non riguarda il solo Ministero della marina mercantile — la sproporzione enorme fra personale avventizio giornaliero e personale di ruolo. Ora, noi dobbiamo levare questa spina dal cuore della nostra amministrazione, dobbiamo trovare il modo di dare alla burocrazia quella sistemazione giuridica la quale solamente, come ho già detto, può essere garanzia di buon rendimento, di fedele rendimento, da parte degli impiegati. Ancora una volta, invece, rileviamo questo inconveniente che ho segnalato un'altra volta e che segnalo ancora.

Vedete, l'inconveniente viene poi ribadito quando io trovo, a pagina 8, la seguente voce: Compensi per lavoro straordinario al personale civile di ruolo: 18.000.000, con 5.000.000 in più rispetto all'altro esercizio; 11.000.000, invece per il personale avventizio; sommando le due spese, abbiamo 39.000.000 da erogarsi per compenso di lavoro straordinario alle due categorie. Anche la questione del lavoro straordinario va risolta, perchè in definitiva è una conseguenza del famoso orario unico. E, sempre in materia di personale, non rileggerò a voi quello che scrissi l'anno scorso nella mia relazione, perchè penso che vi farei perdere del tempo. Tuttavia, penso che anche qui mi debbo riferire a quello che dissi il 5 ottobre 1949 sulla questione del personale. A pagina 19, allegato 1, signor Ministro, vi è l'organico del

suo Dicastero e possiamo approvare la diligenza. Prima di tutto — e sono contento che sia presente il senatore Conti... —

PRESIDENTE. Non lo provochi. (*ilarità*).

TOMMASINI. Osservo, faccio osservare che come primo esempio trovo in un bilancio l'organico del Ministero e del Sottosegretariato. Forse — non vorrei pensarlo — il diligente compilatore ha inteso porre un'ipoteca al Presidente del Consiglio perchè non vada oltre quella che è la tabella organica; comunque, noi constatiamo come l'esistenza di un Ministro e di un Sottosegretario siano consone a quello che è l'organico. Non altrettanto poi possiamo dire per il personale dei gradi superiori e inferiori del Ministero, per il personale che è di ruolo. Mentre fino al grado VIII, vedete che i posti coperti sono pari circa a quelli di ruolo, dopo il Consigliere, andiamo ai primi segretari e segretari. Contro 31 di organico ce ne sono 29 coperti e per i vice segretari contro 42 d'organico ce ne sono 21. E allora pongo la solita domanda: ma insomma, il vivaio dove lo troviamo? E se non fossi sufficientemente convinto potrei passare all'allegato 2 a pagina 21 in cui troviamo l'eterno argomento di paragone che è diventato di abitudine nei miei interventi. Abbiamo il ruolo ufficiali delle Capitanerie di porto in servizio permanente effettivo. Cominciando dai maggiori generali ne troviamo 3 d'organico e 2 d'esistenza, i tenenti colonnelli sono 60 d'organico e 49 di esistenza, i capitani sono 176 d'organico e 104 d'esistenza, tenenti e sottotenenti 101 di organico e 53 d'esistenza. Tutto ciò so che non riguarda il Ministro in carica, anche perchè questi ufficiali disciplinarmente dipendono dal Ministero della difesa; ma quale sarà, ripeto, il vivaio per arrivare fino ai tenenti generali se tenenti e sottotenenti sono la metà di quelli che dovrebbero essere? Noi andiamo a stabilire con sicurezza matematica a tutti quelli dei gradi inferiori l'ascesa fino ai gradi alti, e questo è un guaio qualitativo perchè nello sviluppo della carriera dovrebbe avvenire un processo di selezione. Non è ammissibile che ci sia una tale deficienza d'organico negli ufficiali subalterni da cui si debbono trarre gli ufficiali superiori. Vero è che ci può essere una compensazione con gli ufficiali di complemento richiamati in servizio, ma ciò non to-

glie per altro che la questione vada osservata e corretta. E questo lo dico incidentalmente come l'ho detto per tutti gli altri Dicasteri, perchè così proseguendo andiamo a proiettare nell'avvenire un tumore non facile, poi, da operare e che produrrà le sue inesorabili conseguenze. Se noi abbiamo una pioppaia e non abbiamo il vivaio e i virgulti nuovi, quando cadranno i pioppi vecchi dove troveremo elementi per sostituirli? Per questo insisto sull'argomento e prego il Ministro, non tanto di correggere quello che risulta per il bilancio della Marina mercantile, ma di farsi portavoce nel Consiglio dei ministri, affinchè questa piaga, che è comune a tutti i Ministeri, venga rivolta da tutte le amministrazioni dello Stato.

E giacchè sono al personale, io voglio dirvi anche questo. Ci sono — allegato 1, pagina 20 — al Ministero della marina mercantile 10 funzionari — solo dieci — che appartengono al Ministero dell'Africa italiana. Ebbene, questi 10 funzionari sono ancora considerati distaccati presso il Ministero della marina mercantile. Di tali funzionari ce ne sono in tutti i Ministeri. Ora io dico: insomma, questa povera gente che ha avuto la sventura di vedere distrutta la possibilità del loro impiego, perchè non deve essere inquadrata una buona volta tra il personale del Ministero presso cui è distaccata? Noi abbiamo questi funzionari presso il Ministero dei lavori pubblici, presso il Ministero delle poste e telecomunicazioni, insomma presso tutti i Ministeri. Ora, signor Ministro, sa lei la ragione perchè questi funzionari non sono stati ancora sistemati? Perchè nell'inquadramento andrebbero a disturbare qualche pari grado e quindi darebbero noia. Ora, io mi domando se questo è un elemento sufficiente per giustificare che, a 6 anni di distanza dalla fine della guerra, si debba ancora tenere nella posizione di « distaccati » questi funzionari, ai quali è precluso ogni sviluppo di carriera perchè fanno parte di un ruolo chiuso. Signor Ministro, dia lei l'esempio e provveda — a lei non manca l'autorità — per il loro inquadramento, e speriamo che l'anno venturo non si debba ripetere questo rilievo.

Esaurito l'argomento del personale devo affrontare quello delle sovvenzioni, dei contributi straordinari e delle integrazioni.

Che cosa mai debbo aggiungere a quello che hanno detto i precedenti relatori, a quello che ha detto brillantemente nella sua relazione il relatore, collega Borromeo? Anche qui io ho l'impressione che l'argomento sia talmente chiaro alla vostra mente, da rendere inutile che io mi ripeta. Lamentavo l'anno scorso, e mi duole di lamentarlo quest'anno, che siamo di fronte a convenzioni che risalgono al 1937. Fu allora firmata una convenzione comune a tutte le società di preminente interesse nazionale. Tale convenzione aveva una durata di vent'anni, e cioè, verrà a scadere nel 1957; però vi era un articolo — mi sembra il 17 — che prevedeva il caso in cui si sarebbe dovuto, o potuto per lo meno, dichiarare decaduta quella convenzione, o per lo meno, aggiornarla. Noi abbiamo avuto una sia pure triste occasione nel passato per fare ciò, la guerra: era quella la circostanza in cui avremmo avuto la possibilità di dichiarare decaduta la convenzione; viceversa la guerra è finita da un pezzo, noi invociamo la normalizzazione in tutti i settori, ma questa convenzione non è ancora stata aggiornata.

Vero è che il Ministero della marina mercantile si era fatto parte diligente perchè in sede competente fossero prese quelle decisioni che io auspico, ma, mi pare, la Ragioneria generale dello Stato viceversa si oppose. Pare a me che sia il caso di mantenere oltre le convenzioni del 1937 e che si imponga veramente un aggiornamento perchè, in materia di conti, voi sapete che quando i conti non sono aggiornati, in genere chi ne va di mezzo è lo Stato, chi ne va di mezzo è il contribuente, non è mai la parte opposta.

Circa la quota di integrazione, per ciò che riguarda i passivi dei bilanci, torno a dire che non mi ripeterò, ma è certo che questa quota percorre sempre la linea ascendente di una parabola; nè è dato conoscere oggi quello che sarà l'avvenire, perchè se è vero che il relatore dello scorso anno prevedeva l'aumento del fondo di integrazione per questo anno, non è meno vero che il senatore Borromeo prevede, fin da ora, un aumento per quello che sarà l'esercizio futuro, e questo è spiegato facilmente quando noi pensiamo che, mentre i nostri stati di previsione sono regolati ad anni finanziari, e cioè dal

1° luglio al 30 giugno, viceversa le integrazioni vengono fornite sulla scorta di bilanci di esercizio delle società private, i quali vanno, come è noto, per anno solare, e non per anno finanziario. Quindi, in questo stato di previsione, non può essere tenuto conto di quello che sarà il fondo di integrazione da erogare alle società di preminente interesse nazionale dal 1° luglio al 31 dicembre 1951.

Lo scorso anno, nell'esame che ebbi l'onore di fare, sottolineai le risultanze di uno dei bilanci di queste società, nel quale rilevai, e sottoposi alla vostra osservazione e alla vostra meditazione, che avevamo una quota di spese generali che superava il 20 per cento. Vedo qui presente il Sottosegretario: egli, in occasione della recente approvazione della legge per gli 8.500 milioni per integrazione della legge Saragat, n. 75, del marzo 1949, ebbe a promettere che questa questione delle integrazioni sarebbe stata soggetta a revisione e a regolarizzazione. Onorevole Tambroni, lei ripete quello che altri prima di lei dissero, e certamente il ministro Cappa ce lo ripeterà anche lui, ma non si potrà non disconoscere la verità di quanto io vado affermando. L'interesse dello Stato va assolutamente tutelato e, insomma, diciamolo — lo disse lei, onorevole Tambroni, e lo dissi ancora l'anno scorso io prima di lei — è certo che quando noi sappiamo che lo Stato interviene con delle integrazioni le quali devono riparare al *deficit* del bilancio e devono garantire per lo meno il 4 per cento di utile alle società, non si può pretendere, non è umano che si pretenda, che gli amministratori di codeste società curino e vigilino sulla parsimonia dell'amministrazione e la razionalità della loro gestione, così come viceversa la controlla, la disciplina e la organizza, colui che non ha sovvenzione alcuna con la quale possa riparare a quelli che possono essere i disavanzi del domani. E qui si fa la questione dell'armamento libero e dell'armamento sovvenzionato. Io non entro nel merito, ma chiedo e pretendo — e credo di poterlo pretendere da questo banco — che siano tutelati gli interessi dello Stato, e quando noi avremo regolarizzato questa gestione, avremo compiuto veramente un passo avanti nell'organizzazione delle branche di questo Ministero della marina mercantile.

La pesca, altro più di me certamente autorevole per competenza specifica parlerà dell'argomento. Sostengo, e non è una novità, che alla pesca noi dobbiamo dare tutte le nostre cure, la pesca dà lavoro a quantità non certo trascurabili di lavoratori, la pesca fornisce un vitto di prima necessità per il nostro popolo; quindi pensiamo di organizzare il servizio della pesca in maniera tale che non si debba più ricorrere ad importazioni in prodotti ittici se non dopo avere sfruttato tutte le possibilità che consentano a noi di realizzare nei mari nostri il maggiore quantitativo di pesce. Alla pesca si interessano i lavoratori, si interessano i piccoli e medi cantieri, si identifica con la pesca un settore importante della nostra economia nazionale. Ho voluto enunciare questi principi che non sono nuovi, ma per gli anni futuri noi dovremo partire dalla stazione di arrivo degli anni passati e vedere il cammino percorso in avanti e mai a ritroso. Non vado più oltre per la pesca.

I cantieri. Il problema dei cantieri è troppo vivo nel cuore del nostro Ministro. La storia dei cantieri è chiara, anche essa è stata illustrata dal relatore, ed anche qui egli non ha potuto dire cose differenti da quelle che dissero i suoi predecessori, e noi, commentatori, nulla possiamo dire che egli non abbia già detto: il male dei cantieri è stato la guerra, la quale guerra ha elefantizzato la capacità produttiva dei cantieri, perchè avevano una potenzialità di cantieri adeguata a quella che era la normale nostra Marina mercantile; poi, con la guerra, aumentarono le necessità; nè, forse, va scordato che, per esigenze di guerra, con le commesse militari furono dati ai cantieri non solo i mezzi per vivere, allargando i loro organici, ma anche, soprattutto, fu loro consentito di realizzare dei guadagni tali che rese possibile ai cantieri la produzione proporzionale a prezzi minori di quelli di oggi, in quanto, certamente, sugli utili di quelle commesse militari, poteva fare carico il minor guadagno consentito dalla produzione di navi al servizio della Marina mercantile.

Ci confortano, tuttavia, le notizie del relatore circa la marcia compiuta nello sviluppo della Marina mercantile: eravamo rimasti con poco, con nulla; siamo risaliti verso la metà

ed abbiamo toccato un tonnellaggio che supera già i tre milioni. Ma non dimentichiamo il rinnovamento graduale della marina mercantile, perchè lo sforzo che compiamo per aumentare il numero delle nostre navi sarebbe inesorabilmente frustrato, se non pensassimo alla sostituzione graduale di quelle che invecchiano. Quindi si deve impostare un programma di costruzioni navali che provveda al reintegro totale di quella che era la flotta dell'anteguerra e provveda altresì a impostare ogni anno un quoziente di nuove costruzioni che serva al rinnovamento. Noi sappiamo che l'Inghilterra, che fornisce le navi ad un prezzo sensibilmente inferiore del nostro, provvede ad accantonare una quota di ammortamento pari al 33 per cento, ragione per cui dopo il terzo anno di esercizio, la nave mercantile inglese è già pagata e può essere venduta agli altri Paesi, anche dopo soli tre anni di esercizio.

Il relatore lamenta come la legge Saragat, di fatto, sia stata resa pressochè inoperante. Fu resa inoperante perchè intervenne la svalutazione della sterlina nel 1949, perchè crebbero i costi, aumentando così la differenza tra la convenienza del collocamento nei cantieri italiani ed il collocamento nei cantieri esteri. Il fatto è che è troppo importante il numero dei lavoratori occupati nei nostri cantieri, perchè noi possiamo trascurare questo settore. Non si può dire invero che la parte cantieristica sia stata trascurata, ma dobbiamo far convergere sul settore dei cantieri tutta la nostra attenzione. Dicevo l'anno scorso che se vi sono dei cantieri che non vanno, si liquidino, se vi sono delle amministrazioni difettose, si correggano, ma si dia lavoro a queste maestranze. Arrivo anche a dire che certi piccoli cantieri dovrebbero scomparire, purchè... (*Interruzione del senatore Tonello*). Meglio è sopprimere un cantiere che non lavora e mandare quelle maestranze in un cantiere che lavora.

D'altra parte, signor Ministro, io ho qui un rapporto sulla marina jugoslava. Vedete, noi discutiamo ogni anno di marina mercantile e ne lamentiamo la deficienza di fondi. Viceversa nel numero del 6 settembre, la rivista marittima francese « Journal de la Marine marchande » riporta un articolo intitolato: « Le remarquable effort maritime de la Jougosla-

vie » dal quale articolo si rileva che la società « Jugoslavenska Linijaska Plovidba » prevede un grande sviluppo. Essa ha attualmente in servizio 46 navi per tonnellate 200.590 di stazza lorda, a mezzo delle quali esercita, fra l'altro, le seguenti linee regolari: quindicinale: Adriatico-Nord Africa, Nord Europa; linea quindicinale: Adriatico-Nord Europa; linea settimanale Adriatico-vicino Oriente; una linea ogni 20 giorni Adriatico-U.S.A. Nel corrente anno sono entrate in esercizio cinque nuove navi. L'agenzia G. Radonicich & C., rappresentante in Venezia della « Jugoslavenska » ha annunciato che quanto prima le navi adibite ai viaggi per il Nord Europa faranno scalo anche a Venezia. Così avremo le navi jugoslave che faranno il trasporto per il Nord Europa e che faranno scalo a Venezia mentre noi, a Venezia, non abbiamo ancora una nostra linea di comunicazione con il Nord Europa. La marina mercantile jugoslava esercita una forte concorrenza e lavora alacremente per strappare a noi tutto quello che le è possibile.

Ormai la concorrenza dei trasporti marittimi è spietata e chi rimane assente è messo fuori. Se ne è accorto in modo particolare per la marina mercantile l'onorevole ministro Cappa, che è stato relatore di questo bilancio e che ha affermato che attraverso il settore della marina si può raggiungere un necessario complemento degli altri due settori dell'industria e dell'agricoltura.

Noi non possiamo astrarre da questa considerazione e forse, tra le cose che dobbiamo e possiamo fare, a mio avviso è quella di diffondere nel nostro popolo il concetto che la marina mercantile è importante quanto gli altri settori dell'economia nazionale. C'è infatti da notare che il popolo in genere non si interessa della marina mercantile. Se ne interessano quelli di Venezia, di Genova, di Savona, gli esponenti di tutte le popolazioni marittime come il senatore Voccoli per Taranto, come me per Venezia, mentre le popolazioni lontane dal mare non se ne curano. Noi dobbiamo fare propaganda nelle riviste ed anche nei nostri comizi elettorali, esponendo la necessità di avere una forte marina mercantile, perchè dallo sviluppo di essa in Italia avremo un settore di produzione assicurato che può benissimo integrare, come è stato detto,

gli altri due settori dell'industria e dell'agricoltura.

È vero: ci sono dei sovrapprezzi di produzione sensibilissimi, che vanno fino al 45 per cento. La causa prima sta indubbiamente nel maggior costo delle materie prime. E anche qui potremmo trovare forse i mezzi nell'ambito della nostra legislazione e, se vi è difetto di legislazione, creiamo una nuova legislazione che consenta l'utilizzo a minor prezzo di queste materie prime, magari con sgravi fiscali. Quando pensiamo a quanto incidono, nella costruzione di una nave, i prezzi e la quantità delle materie prime, noi ci convinciamo come l'elemento principale che influisce sul prezzo del costo di produzione di una nave sia proprio costituito dal costo della materia prima; poi vi è il rendimento degli operai, il quale non può dirsi scarso, data la specializzazione della mano d'opera. In ogni modo non vi è dubbio che taluni nostri cantieri, in proporzione ai cantieri di altre nazioni, sono arretrati nelle attrezzature. Questa arretratezza delle attrezzature incide sui costi di produzione. Ma allora, organizziamoci, ammoderniamo questi cantieri, mettiamo i nostri carpentieri in condizione di produrre quanto produce il carpentiere inglese, quello svedese, o quello degli Stati Uniti: diamo all'uomo mezzi meccanici per produrre quanto producono gli altri elementi delle nazioni estere.

Signor Ministro, onorevoli colleghi: è possibile mai che io chiuda questo intervento senza accennare al porto di Venezia? Non credo che il Ministro abbia pensato che io non avrei parlato del porto di Venezia...

TONELLO. Lo ha pensato, sì.

TOMMASINI. Non lo penso. In ogni modo, onorevole Tonello, io avrei rimorso se non parlassi di Venezia. Quindi, qualche parola e qualche considerazione a questo proposito. Il 2 e il 3 settembre il Ministro fece una gradita visita a Venezia: il 2 settembre prese parte al corteo che sfilò lungo il Canal Grande per assistere al non copiabile spettacolo della regata storica. Non è però men vero che il 3 settembre, il successivo lunedì, il Ministro spendeva bene operosamente la sua giornata, ascoltando, nei vari consessi economici, sindacali e commerciali, la parola di Venezia. Devo dare atto al Ministro che egli, in data 11 ottobre, si compiaceva co-

municarmi « che erano stati assegnati, per il corrente mese di ottobre tre vapori a Venezia, carichi di carbone delle Ferrovie dello Stato; e da parte dell'Alto Commissario dell'alimentazione uno scarico di grano di 25.000 tonnellate ». Gliene do atto, signor Ministro e ne la ringrazio da questa tribuna, anzichè con la consueta lettera di prammatica, a nome della cittadinanza e degli scaricatori del porto di Venezia.

Occorre peraltro tener presente — e qui ho una serie di dati statistici di cui vi fo grazia — quelli che sono gli interessi del porto di Venezia. Ho accennato dianzi allo sviluppo della marina jugoslava che tende financo a raggiungere il Nord-Europa facendo scalo a Venezia, e noi non dobbiamo assolutamente trascurare Venezia. Signor Ministro, abbiamo parlato delle linee di preminente interesse nazionale. Ebbene, a proposito di queste linee noi di Venezia ci domandiamo se può considerarsi oggi equa la distribuzione delle « sovvenzioni » alle linee di preminente interesse nazionale, in relazione alla suddivisione delle linee tra Adriatico e Tirreno. Su 80 navi di linea di cui dispongono le Società di preminente interesse nazionale per circa 500 mila tonnellate di stazza lorda, è adibito a linee del Tirreno il 60 per cento; l'8 per cento all'Adriatico e il 32 per cento a linee comuni ai due mari, anche queste ultime però con itinerari che favoriscono il litorale tirrenico. Indubbiamente l'interessamento a favore dell'Adriatico dobbiamo ritenerlo ancora scarso, quando si considera che questo mare deve oggi difendersi dall'altra sponda. Venezia dunque ha bisogno assoluto di essere assistita nel suo porto. Dicevo nel 1948 e qui ripetevo il 5 ottobre 1949 e qui ripeto oggi che Venezia non vive soltanto di regate storiche, di biennali e di festival del cinematografo e di festival dei costumi; no, Venezia ha anche le sue industrie, ha oggi, a Marghera, un'appendice in cui diecine di migliaia di operai lavorano e, come dicevo l'anno scorso parlando di quel porto, il lavoratore portuale non si improvvisa e non è facilmente assimilabile in utilizzazioni diverse. Quello del porto è un lavoro particolarmente pesante. Abbiamo i portuali di Venezia che hanno un organico indubbiamente pesante e la percentuale dei lavoratori che possono essere utilizzati è bassa, e quindi tutti portano a casa una mercede bas-

sissima anche perchè sul guadagno di chi lavora incide l'umano versamento al fondo previdenziale per quelli che non lavorano. Tutti questi coefficienti indicano quali sono le conseguenze della deficienza del lavoro nel porto di Venezia. Lei lo conosce questo porto, non ha bisogno di stereotipate documentazioni statistiche. Sono tanti anni che vive, e la marineria veneta è talmente vecchia, sicchè si può dire che ha portato sul mare tutta la nostra civiltà. D'altra parte non mi si risponda che Venezia ha perduto il suo naturale retroterra in conseguenza della guerra. Se mi si dicesse così, direi che proprio perchè abbiamo perduto il retroterra orientale abbiamo bisogno di essere assistiti con equità. È recente una campagna di stampa la cui eco certamente è arrivata anche al Ministro della marina mercantile. Ne ha parlato « Il Gazzettino ». Non è di competenza sua, onorevole Ministro, in ogni modo raccolga questo lamento e domandi al Monopolio banane perchè le navi bananiere non fanno più scalo a Venezia. È una delle domande a cui si risponde male. Le ripeto, signor Ministro, non è a lei che chiedo un provvedimento, ma a lei chiedo di interporre i suoi buoni uffici per esaudire questa preghiera. Prima della guerra, ogni mese, ben tre navi bananiere scaricavano nel porto di Venezia, e sappiamo che pressochè tutte le banane che si consumano in Italia provengono dalla Somalia. Ora perchè non dobbiamo restituire a Venezia lo scalo di queste navi bananiere? Io farò anche pratiche dirette presso il Monopolio banane . . .

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*.  
Ma è proprio lì che lei deve rivolgersi.

TOMMASINI. Agirò direttamente presso il Monopolio banane. Ma, signor Ministro, come io la ringrazio per aver interposto i suoi buoni uffici ed avere ottenuto l'assegnazione dello scarico del carbone e del grano per Venezia, presso i Ministeri interessati, io ora chiedo ancora il suo efficace intervento presso il Monopolio banane per accontentare Venezia in questo settore. Noi abbiamo bisogno di dare lavoro ai portuali di Venezia, abbiamo bisogno di dare lavoro alle maestranze di Marghera. Questa è la nostra richiesta!

E qui ha termine il mio intervento. Signor Ministro, la relazione Borromeo parla chiaramente e dice a pagina 3: « Purtroppo, anche

in sede di esame di questo quarto bilancio siamo costretti a rilevare che i mezzi posti a disposizione sono talmente inadeguati da far temere la delusione di molte speranze che ebbero a sorgere quando venne decisa l'istituzione del Ministero.

« Confidiamo pienamente, tuttavia, nell'attività alacre e sagace del Ministro che sicuramente spenderà la sua nota capacità di competenza e di volontà per il maggiore potenziamento del dicastero cui è stato preposto ».

Ella vede che il senatore Borromeo non poteva meglio trattare quello che è stato per tre anni il nostro amato presidente della 7<sup>a</sup> Commissione, assunto al posto di Ministro. Io, a queste qualità messe in evidenza dal collega Borromeo, ne aggiungo un'altra che lei di solito ripudia: la furberia. Sì, ci vuole anche la furberia per fare il Ministro! Ebbene, signor Ministro, la sua passione per la politica, fin da adolescente, la ha portata oggi, ad età matura, a codesto posto; ma la sua passione politica la ha messa anche in condizioni di dare una dimostrazione tangibile: che si può essere Ministro, ligure di nascita e ligure di sentimento, senza che ciò impedisca che il Ministro ligure sappia essere equanime e sappia essere giusto, e sappia dare all'Italia una marina mercantile italiana, esclusivamente italiana, e sappia, nella sua passione per la Liguria, non dimenticare l'Adriatico. Faccia in maniera che Venezia, oggi non più avversaria di Genova, ma Venezia parte non certo ultima della stessa Repubblica italiana, non abbia mai a lamentare che il ministro Cappa l'ha trascurata, perchè ella sa che ove fosse trascurata, Venezia e i veneziani direbbero subito, e sarebbero autorizzati a dirlo, anche peccando di malignità, che il Ministro è di Genova! Signor Ministro, questo privilegio le affida la Provvidenza, questo privilegio le affida la sua passione politica: ella vi corrisponda, con tutte le qualità che le ha attribuito il senatore Borromeo, alle quali, ripeto, io aggiungo, per finire, la furberia, la furberia posta al servizio del bene! (*Applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

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

VOCOLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho notato molte volte che i colleghi in quest'Aula, iniziando i loro discorsi, amano

fare questa dichiarazione: « Sarò breve, dirò poche cose », e poi si dilungano per ore. Non dico questo per il collega Tommasini, che è stato piuttosto breve, ma la più parte dei colleghi segue questa prassi. Io dirò, e lo dimostrerò coi fatti, che sarò non soltanto breve, ma addirittura schematico.

Il maggiore gettito di spesa per il bilancio 1951-52 della marina mercantile, ammontante a lire 5.984.045.000, in confronto del bilancio precedente, è rappresentato, per la parte ordinaria da lire 2.985.185.000, e per la parte straordinaria da lire 2.998.860.000. Della parte ordinaria, appena 226 milioni circa vanno per spese generali (debito vitalizio, spese per la marina mercantile, per le capitanerie di porto, per la pesca e diverse) mentre per sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi, e compensi per speciali trasporti con carattere postale-commerciale, sono stanziati ben 2 miliardi 759 milioni che, aggiunti ai 4 miliardi e 72 milioni del precedente esercizio, rappresentano la bella cifra di lire 6.831.000.000, sulla intera spesa complessiva di lire 11.516.162.000, il che significa quasi il 60 per cento. Queste cifre parlano un linguaggio eloquente, per cui non hanno bisogno di illustrazioni. Lo Stato spende parecchio per i servizi sovvenzionati, mentre si disinteressa, almeno in gran parte, della sorte dei marittimi, nè vale dire, come ha affermato qualcuno nell'altro ramo del Parlamento, che le sovvenzioni concesse alla marina sono ben poca cosa rispetto al bilancio delle Ferrovie dello Stato. Ci si deve interessare di più della sorte dei lavoratori marittimi che sono soggetti all'avvicendamento, perchè tutta la categoria si dibatte in una forte disoccupazione, e le pensioni sono ancora lontane da un'equa soluzione.

Forse io non ho saputo leggere bene nel bilancio che oggi discutiamo, ma mi è parso che l'impegno assunto dal Ministro della marina, dopo che il Tesoro aveva promesso i fondi per la concessione del contributo, e l'assicurazione da parte dell'Armamento di pagare gli assegni integrativi per attuare le disposizioni dell'avvicendamento, sono ancora da tradursi in qualche cosa di concreto. Sarà forse dipesa questa trascuratezza dai vari Ministri che si sono succeduti al Dicastero della Marina mercantile in questo ultimo periodo, da Simonini



a Petrilli, a qualche Ministro interinale, a Cappa, attuale Ministro. C'è da augurarsi che l'onorevole Cappa, che ha fama di uomo fattivo e competente, porti a soluzione tutti i problemi che riguardano la gente di mare. Ma sarà bene che egli, intanto, assuma posizione nei confronti di certi grandi esponenti dello armamento libero, che hanno dimostrato qualche giorno fa di non indietreggiare di fronte alle critiche del relatore del bilancio alla Camera, onorevole Monticelli, democristiano.

E soprattutto, onorevole Cappa, faccia in modo che sia sfatata l'opinione di molti che ella sia troppo riguardoso verso questi magnati, e tenga conto che la Commissione parlamentare della Marina mercantile ha concluso, esaminando il comportamento dei signori Costa e Lauro, che: « gli apprezzamenti che essi — Costa e Lauro — hanno avuto l'ardire di esprimere, superano i limiti della serena e onesta critica consentita ad ogni cittadino, per concretare in sé gli estremi del reato di vilipendio alle istituzioni costituzionali o quanto meno di oltraggio ad un uomo politico... ». Mi pare che venerdì scorso la Commissione si sia riunita alla Camera, col suo intervento, onorevole Cappa, ed è sperabile che ella vorrà riferirci qualche cosa in merito alle decisioni prese.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ero stato invitato ma io non c'ero.

VOCCOLI. Comunque la invito ad informarsi dei risultati dei lavori di quella Commissione e di far sapere qualche cosa anche a noi, poveri e miseri mortali senatori, perchè pare che questa Camera alta, che era sempre magnificata come il Consesso più elevato, che dava o negava il benessere alle leggi che si elaboravano nella Camera bassa, oggi sia diventata questa, bassa e misera, e, come molte volte ho sentito dire qui, che il Senato sia quasi un'appendice della Camera dei deputati. Lo onorevole Conti molte volte ha affermato ciò, ed io lo approvo in pieno.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Le assicuro, onorevole Voccoli, che ne so quanto lei.

VOCCOLI. Perciò la invito ad informarsi perchè è una questione che interessa il Parlamento italiano, e a comunicarci qualche cosa. Si sentono troppo forti questi signori che in ogni tempo e sotto tutti i regimi hanno mo-

strato, e mostrano ancora oggi, di essere loro ed esclusivamente loro gli arbitri dei destini del nostro Paese, dimenticando che oggi bisogna fare un po' i conti anche con la classe lavoratrice, non più succube di tutte le soperchierie e gli sfruttamenti operati in un tempo superato, e che non tornerà mai più.

Ma continuiamo a discutere sui problemi della Marina mercantile. È a tutti noto che alla cessazione delle ostilità la Marina mercantile era costituita da solo 382.000 tonnellate di naviglio, contro i 3.300.000 dell'anteguerra. Le maggiori perdite furono subite nel naviglio di qualità, tanto da mettere in serie difficoltà il nostro traffico passeggeri. Il Governo per sopperire a queste difficoltà scelse la via più facile: acquistò 123 navi dagli Stati Uniti per 1.350.000 tonnellate, affare quanto mai inopportuno, perchè permise a pochi speculatori di arricchirsi, approfittando degli alti noli del dopoguerra, peggiorando in misura spaventosa la qualità del nostro naviglio. Le navi « Liberty », come affermano gli stessi armatori, sono antieconomiche per il loro alto costo di esercizio, e sono altresì scadenti come qualità, essendo state costruite con lo scopo di farle navigare per la sola durata della guerra. La nostra Marina mercantile, tenuto conto anche delle navi che sono in costruzione per effetto della legge Saragat, può disporre di circa 2.620.000 tonnellate di naviglio. Per poter far fronte ai bisogni dei nostri traffici marittimi occorre impostare un programma di costruzioni navali, aggirantesi sulle 600-700 mila tonnellate. Tenuto presente che la capacità produttiva dei cantieri si aggira sulle 300.000 tonnellate, il programma innanzi proposto darebbe lavoro per un periodo almeno di due anni. Già si sono delineati i primi sintomi di crisi nella industria cantieristica, ed è di qualche mese fa la riduzione di personale operata all'Ansaldo-San Giorgio di Genova. Altre preoccupazioni desta la situazione dei cantieri navali di Taranto, ex Tosi, ove la Direzione, attraverso la stampa, ha fatto conoscere l'intenzione di voler alleggerire ancora il personale, nel caso non venissero assegnati nuovi lavori.

Urge, a parer mio, rimuovere tutti gli ostacoli e prendere in esame il progetto di legge presentato il 5 gennaio 1951 dal collega sena-

tore Roveda sotto il titolo: « Ricostruzione della Marina mercantile ». Ma quel progetto dorme sonni profondi negli scaffali dei Ministeri competenti! Badate, onorevoli colleghi, il progetto è stato presentato il 5 gennaio 1951, a momenti arriviamo all'anno e non si fa ancora niente. Ciò fa sospettare che il Governo non vuole o non può attuare ciò che interessa agli italiani in questo settore della produzione.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non è che non voglio; non è possibile. È una altra cosa.

VOCCOLI. Ho detto: « non vuole o non può ». Ho fatto le due ipotesi. Da più parti si parla di elevati costi di produzione rispetto ai cantieri esteri. Ne ha parlato testè anche il collega Tommasini: principalmente si parla dei cantieri inglesi, olandesi e svedesi. Le cause che, secondo noi, fanno elevare i nostri costi sono di duplice natura. Primo: elevato costo dei materiali ferrosi; ad esempio vi dirò che i laminati e i profilati di ferro hanno subito dal primo gennaio del corrente anno ad oggi un aumento di circa il 38 per cento. Secondo: mancata utilizzazione della capacità produttiva degli impianti. Tale fenomeno produce un aumento delle spese generali con inevitabili ripercussioni sul costo complessivo della nave. Malgrado che i cantieri italiani abbiano provveduto in gran parte a riorganizzare la produzione secondo criteri più moderni, se non si eliminano le due cause su esposte i nostri cantieri si troveranno in condizione di inferiorità rispetto a quelli stranieri.

Concludendo questa parte, noi diciamo che occorre che il Governo dia un'altra impostazione alla politica economica, e cioè impieghi il risparmio nazionale in opere produttive, anziché nel riarmo che produce l'arricchimento di pochi e la fame, la miseria e i lutti per il popolo lavoratore. Nè si può trascurare l'impostazione di una serie di scambi commerciali con i paesi dell'Est europeo, e in special modo con la Russia. Sì, noi affermiamo sempre la necessità di questa ripresa di traffici e di relazioni commerciali con gli Stati dell'Est, perchè, signori, non ci illudiamo, se noi aspettiamo che la manna ci venga da oltre Oceano, sì, potrà influire in certo qual modo l'aiuto da quella parte, ma noi abbiamo l'obbligo, nell'interesse del nostro Paese, di riprendere l'attività indu-

striale e l'attività commerciale; tutte le attività, anche con i Paesi dell'Est dell'Europa, che rappresentano una parte imponentissima del mondo.

Non è il caso di ripetere qui ciò che è stato brillantemente trattato alla Camera dei deputati dall'opposizione e da parte, anche, di parlamentari della maggioranza democristiana, circa i problemi della Marina mercantile, come ad esempio quello dello stridente contrasto fra i guadagni ingenti degli armatori e la miseria dei marittimi; lo scandalo che le navi italiane — sentite questa — battano bandiere straniera per poter meglio sfruttare gli equipaggi; l'istituzione di navi-scuola per l'addestramento del personale. Sono tutte questioni che devono essere risolte, perchè i lavoratori interessati non abbiano a perdere la pazienza e far ricorso ad agitazioni, che vengono poi tacciate di inopportunità o, peggio, di sabotaggio della vita della Nazione.

A questo punto del mio intervento, a sostegno di una piccola ma benemerita ed importante categoria di tecnici, alle dipendenze del Ministero della marina mercantile, mi preme ricordare che la 7ª Commissione permanente del Senato occupandosi, in sede di bilancio, ed in occasione della discussione in sede legislativa del disegno di legge n. 1339, nel gennaio o febbraio del 1951, sull'ordinamento dei servizi del Ministero, rendendosi conto della necessità di un migliore assetto e di un rafforzamento dell'organico dei Servizi tecnici, espresse, su proposta dell'illustre senatore Pannetti, il voto unanime che, a breve scadenza, si effettuasse la riforma e il potenziamento dell'organizzazione dei servizi tecnici, con l'istituzione di un Ispettorato generale. So che qualcuno s'interessa di questo problema ed è augurabile che presto sia presentato il relativo disegno di legge.

Altri vi parleranno del problema della pesca e del navalpiccolo. A me preme, per evidenti ragioni di solidarietà e di collaborazione con la benemerita categoria dei portuali, di intrattenermi su alcune questioni che interessano questi lavoratori.

I portuali, signor Ministro, sono assicurati, come lei sa, su una giornata convenzionale di 750 lire, che dà diritto a 416 lire di indennità temporanea giornaliera, in caso di infortunio.

Tale assicurazione è quanto mai esigua. È più di un anno che la Federazione italiana lavoratori dei porti ha chiesto un aumento che porti a lire 1.000 giornaliere la indennità di inabilità temporanea; ma fino a questo momento, nulla si è ottenuto. La convenzione esistente è stata disdetta, e proprio sabato 13 del corrente ottobre tutti i porti della Sardegna, onorevole Mastino, hanno fermato il lavoro per mezz'ora, in segno di protesta contro la mancata soluzione della questione. Il giorno 20 hanno seguito l'esempio dei loro compagni sardi i portuali di Civitavecchia, Venezia, Messina, Catania, Brindisi, Gallipoli, Livorno, Barletta, Monfalcone e di altri porti ancora. Perché il Ministero della marina mercantile non tutela il buon diritto dei lavoratori dei porti, emanando disposizioni in merito?

La Confindustria ha scatenato in tutta Italia una lotta feroce per eliminare i portuali dalle banchine. Era stato presentato proprio lo scorso anno un progetto di legge che, per fortuna, fu ritirato. Dico per fortuna, perchè, se si fosse insistito, noi avremmo saputo tener testa alla parte da cui proveniva, che reclamava l'abolizione delle compagnie portuali nei porti italiani. Assistiamo alla riscossa del capitalismo che, dopo aver tremato alla caduta del fascismo, ed anzi invocato l'aiuto dei lavoratori per la difesa delle proprie aziende, minacciate di distruzione dai nazifascisti, oggi si ritiene più sicuro all'ombra della così detta democrazia atlantica, e vuol tornare a dominare incontrastato anche in quei settori di produzione regolati dalle leggi speciali, come la legge del 1929 sulla disciplina del lavoro nei porti. Spunta sempre la stessa piovra, lo stesso capitalismo rapace, che vuole tornare ai beati tempi del caporalato e degli intermediari aguzzini ed esosi nei porti. Dopo Marghera ora si parla di Bagnoli, Piombino e Savona, ed il Ministero della marina mercantile, anzichè difendere i portuali, appoggia gli industriali. Ne sa qualche cosa il sottosegretario onorevole Tambroni. Ma che politica si fa al suo Ministero, onorevole Cappa? Si vuole o non si vuole difendere i portuali facendo rispettare la legge?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Li ho sempre voluti difendere, ma bisogna che anche i portuali rispettino le leggi, a loro volta. Per parte mia li ho sempre difesi.

VOCCOLI. So a che cosa vuole riferirsi: ma non si illuda il Ministro, e non si illuda la Confindustria che i lavoratori si lascino facilmente estromettere dai porti!

E che si aspetta per costituire l'Ente di assistenza per i portuali?

Fu proprio lei, onorevole Cappa, che è un competente, ad autorizzare la prima costituzione di un fondo a carattere nazionale, che assolve ormai da quattro anni la sua funzione nel pagamento della gratifica di fine d'anno. Da allora sono sorti altri fondi: quello di malattia e quello importante della garanzia dei salari. Ora è venuto il momento di regolamentare tutta la materia in forma giuridica, e perciò l'unico mezzo è la creazione dell'Ente assistenza. Lo stesso Ministero ne ha dato notizia alla Federazione italiana lavoratori dei porti. E che ci vuole per tradurre in atto tali propositi? L'onorevole Cappa che fu l'iniziatore di un tale problema dovrebbe portare a termine la sua opera con la realizzazione dell'Ente.

L'attrezzatura dei porti, poi, deve essere completata, perchè quella esistente, lascia ancora molto a desiderare. Il lavoro dovrebbe essere distribuito più equamente tra i porti con particolare riferimento ai porti meridionali. E, per chiudere, ricorderò al Ministro che alcuni giorni fa egli, incontrandomi a caso nei corridoi del Senato, mi accennava alla sua decisione di non permettere che i portuali in regime di monopolio, ricorressero, in talune contingenze, a scioperi di carattere politico. Forse alludeva allo sciopero verificatosi nel porto di Savona a causa della sentenza di condanna pronunciata dalla locale Magistratura a carico del Segretario della Camera del lavoro, per aver attaccato dei manifesti murali senza l'autorizzazione della Questura. E il chiodo fisso di tutti i governanti e uomini politici della democrazia cristiana. Anche lo scorso anno un collega di quella parte del Senato accennava a questo problema, che io negai perchè anticostituzionale. Ma a Londra, signor Ministro, la capitale del Paese più capitalista del mondo, sebbene oggi in declino, non si verificò tempo fa uno sciopero per protestare contro l'arresto, ritenuto dai lavoratori illegale, di alcuni sindacalisti?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ma qui c'è una sentenza del Tribunale. La cosa è diversa.

VOCOLI. È la stessa cosa. Ben 90 mila furono i portuali che incrociarono le braccia e lo sciopero durò la bellezza di quindici giorni, non fu il semplice sciopero di protesta di una mezza giornata, di un mezz'ora, di cinque minuti, come si usa fare in Italia. Mi si dirà che noi siamo in Italia e seguiamo un altro indirizzo politico. Ma la nostra Costituzione non fa distinzione tra lo sciopero economico e lo sciopero politico, e fino a quando il diritto di sciopero non sarà abolito per legge, nessuno potrà far ricorso a violenze, a restrizioni della libertà del cittadino.

Onorevoli colleghi, io ho finito e come vedete ho adempiuto alla mia promessa. Se qualche suggerimento, collega Cappa — la voglio chiamare collega Cappa, e non Ministro. perchè siamo stati colleghi per tre anni di seguito alla 7<sup>a</sup> Commissione — ...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Spero di ritornarci.

VOCOLI. ... se qualche osservazione, derivante dalla mia povera, ma umana esperienza di vecchio sindacalista, di vecchio organizzatore, può valere per comprenderci sempre più, e per collaborare insieme per il progresso, l'avvenire della nostra Patria, io sarò pago di aver contribuito, molto modestamente, in questa decisiva svolta della storia, per la realizzazione di un mondo di pace, di lavoro, di giustizia e di libertà. (*Applausi*).

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

RAVAGNAN. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, penso che nell'esaminare la situazione attuale della nostra Marina mercantile, occorra anzitutto fissare la nostra attenzione sul fatto che la Marina mercantile italiana deve considerarsi divisa in due settori: il settore che possiamo chiamare pubblico e che è costituito dalla Finmare, cioè dalle aziende definite di preminente interesse nazionale ed il cui capitale è in larga misura posseduto e controllato dallo Stato, e il settore privato costituito da quello che si chiama comunemente l'armamento libero.

È evidente che, stando così le cose, i due settori non possono essere considerati dallo Stato, e dal Governo che lo dirige, alla stessa stregua, nè tanto meno lo Stato deve svolgere una politica favorevole al settore privato — come fa

attualmente e come cercherò di dimostrare — a detrimento del settore pubblico. È chiaro che se lo Stato non vuole mettersi sulla strada medesima del fascismo deve curare maggiormente il settore pubblico e renderlo sempre più concretamente pubblico, perchè si tratta di patrimonio nazionale e non di patrimonio privato. Ciò che viene speso in questo settore — non deve essere speso a vuoto — deve essere speso non basandosi sul calcolo dell'interesse privato, che invece è preminente nel settore privato, ma deve essere speso sulla base di una sana gestione e dell'interesse pubblico, e non sulla base di quanto reclama il settore privato fondato sulla speculazione privata.

Non si può certamente affermare che questo sia il criterio sul quale si basa la politica del Governo rispetto alla Marina mercantile. Infatti, se è da constatare che la consistenza globale del naviglio mercantile italiano è stata riportata a circa il 90 per cento rispetto all'anteguerra, bisogna però rilevare che la proporzione di tale consistenza è invertita rispetto all'anteguerra, nel confronto del settore pubblico col settore privato. Ecco le cifre riportate dalla stessa relazione: nel 1940 la consistenza totale del naviglio mercantile italiano era di tre milioni e 306.345 tonnellate. In questa cifra il naviglio della Finmare, e cioè, nella sostanza, il settore pubblico, entrava per 1.354.817 tonnellate. Ora, secondo le cifre date dalla relazione, alla fine del 1950 il naviglio della Finmare era risalito a 400.000 tonnellate. Anche ammesso che questa cifra, alla fine del presente anno, si riporti, secondo i programmi attuali e nella supposizione che questi programmi vengano eseguiti, a 700.000 tonnellate, non siamo che alla metà del tonnellaggio che possedeva la Finmare nell'anteguerra, mentre invece, al contrario, l'armamento libero nel 1951 non solo ha raggiunto, ma ha superato il tonnellaggio prebellico. È evidente che qui c'è, nella politica del Governo, un criterio di discriminazione a favore dell'armamento privato e a danno del settore pubblico, cioè a danno delle aziende che si dicono e che dovrebbero essere di preminente interesse nazionale. Si verifica, cioè, l'inverso di quello che si dovrebbe regolarmente e giustamente verificare. Si segue, cioè, il vecchio e detestabile andazzo, che non è certo corrispondente a criteri retti di in-

teresse nazionale, a favore del settore privato, a favore della speculazione privata. Del resto, la stessa relazione riconosce che su 26 miliardi di sovvenzione, 15 sono andati al settore pubblico, ben 13 al settore privato: è chiaro quindi ed è evidente il favore concesso al settore privato a detrimento del settore pubblico. Una prova di tale ingiusto favore è che le « Liberty », comunque si giudichino, sono andate quasi tutte al settore privato, e così gli armatori privati hanno potuto speculare a loro agio sulla così detta congiuntura coreana, vedendo i loro noli aumentati in un anno ben del 185 per cento.

Un altro indirizzo sfavorevole ed un'altra prova dell'ingiusto favore che la politica corrente del Governo concede al settore privato è che le navi della Finmare operano quasi esclusivamente nell'area della sterlina, per cui esse sono state colpite dalla svalutazione di questa moneta. Inoltre, il criterio politico di questa discriminazione risulta dal fatto che è intervenuta l'estromissione dei rappresentanti dei lavoratori nei consigli di amministrazione delle aziende costituenti la Finmare. Vorrei domandare al Ministro se questo provvedimento è corrispondente al criterio di riconoscere nel fatto a queste società il carattere nazionale; secondo il quale non solo i loro titolari sono cittadini italiani, e, trattandosi di società che appartengano allo Stato, non è giusto che cittadini direttamente interessati e competenti, circa il retto funzionamento di queste aziende, debbano essere estromessi semplicemente in quanto lavoratori. Non sarebbe più utile forse che i rappresentanti dei lavoratori entrassero in numero maggiore nei Consigli di amministrazione? Non si riconosce ovunque, a parole, la capacità, l'abnegazione degli equipaggi italiani? Io domando al Ministro se non sia il caso di rivedere questi provvedimenti e non solo di concedere il ritorno formale ai rappresentanti dei lavoratori, ma di assicurare una partecipazione veramente effettiva, veramente larga ai rappresentanti dei lavoratori, i quali, in questo caso, sono i più indicati a rappresentare l'interesse nazionale.

Per quanto riguarda la condizione attuale del naviglio noi sappiamo che molte marine straniere si sono già liberate delle famose « Liberty » cedendole ad altri Paesi, costruendo na-

viglio nuovo. La Norvegia non ne ha assolutamente voluto sapere, La Francia le sta radiando dai suoi quadri, mentre niente si fa ancora da noi con la scusa che i costi dei nostri cantieri sarebbero troppo elevati. Con questa scusa gli armatori usano i crediti, congelati all'estero, per acquistare, consenziente il Governo, gli scarti delle altre marine, e ciò a puro scopo speculativo, non certo nell'interesse del lavoro nazionale e a danno anche degli equipaggi. Gli armatori, particolarmente gli armatori cosiddetti liberi, adocchiano ogni possibilità suscettibile di aumentare la tensione internazionale, perchè in tal caso ogni carretta, ogni nave di scarto acquista un valore ben superiore al valore normale e salgono i noli. Essi paventano come una disgrazia ogni accenno alla distensione internazionale, ogni possibile ritorno alla normalità, perchè ciò farebbe radiare dalla concorrenza internazionale queste carrette.

La legge Saragat sulla costruzione di nuove navi si è effettivamente mostrata monca ed inadeguata e, quel che è peggio, è trascurata dall'armatore. Altri oratori prima di me hanno richiesto una nuova legge sulle costruzioni navali. Domando all'onorevole Ministro se egli sia d'accordo nel riconoscere la necessità che una nuova legge sia presentata al Parlamento e mi pare che l'affermazione ironica con la quale egli interrompeva poco fa l'onorevole Voccoli riguardo al progetto di legge Roveda, non abbia affatto consistenza ragionata se egli intende affermare che questo progetto non sarebbe, a suo avviso, realizzabile. Questa è la sua opinione, ma non è un motivo perchè tale progetto giaccia negli scaffali del Ministero. Discutiamolo, vediamo quali miglioramenti o modificazioni possano esservi apportati, ma non si può assolutamente trascurare la necessità che i nostri cantieri riprendano a lavorare.

Gli armatori sostengono che non si possono costruire in Italia nuove navi perchè il tasso di interesse dei finanziamenti sarebbe troppo elevato. In questo modo essi pretendono di tapparci la bocca. Ma il capitale bancario e il capitale armatoriale, particolarmente quello libero, non hanno nulla in comune? Quanti sono i grossi armatori che sono nello stesso tempo amministratori di banche? Allora cessino essi dalla loro miopia e grettezza, provvedano

al lavoro nazionale, provvedano a dar lavoro ai nostri cantieri. Il Governo che cosa ha da dire in proposito? Io penso che sarebbe possibile mettersi sulla strada di far sì che le trecentomila tonnellate di navi che potrebbero essere annualmente costruite nei nostri cantieri vengano effettivamente commesse all'industria cantieristica nazionale. Un sacrificio che venisse sopportato dal nostro Paese a questo riguardo non sarebbe inutile, perchè sarebbe compensato dalla possibilità di lavoro non solo degli operai, ma anche di tutti coloro che direttamente o indirettamente verrebbero beneficiati da questo apporto di nuovo lavoro.

Quali sono, onorevole Ministro, le condizioni attuali dei marittimi? Io penso di dover aggiungere qualche cosa a quel che ha detto già eloquentemente l'onorevole Voccoli. I marittimi iscritti negli Uffici di collocamento si possono calcolare a circa 50 mila. Le possibilità di impiego di questi lavoratori non arrivano al massimo che alla metà e cioè in media un marittimo che ottenga l'imbarco per un anno è costretto poi ad attendere il suo turno, dopo sbarcato, per un tempo non inferiore a due anni. A Venezia, per esempio, per la categoria marittimi iscritti al turno generale, l'attesa si aggira sui trenta mesi. Si obietterà che questo dipende essenzialmente da cause di origine generale, ma vi sono anche altre cause che contribuiscono a rendere più pesante questa situazione. Queste cause si possono eliminare. Mi permetto di accennarne alcune.

Primo: le tabelle di armamento le quali risalgono al ministro fascista Ciano ed erano compilate — e dal momento che sono ancora in vigore continuano ad esserlo — ad esclusivo vantaggio degli armatori, specialmente per quanto concerne le navi di grosso e medio tonnellaggio. Esse sono inferiori a quelle di qualsiasi altra marina, compresa quella greca. Basti dire che per una nave da carico superiore alle 15 mila tonnellate è previsto un equipaggiamento di sole 32 persone, compreso lo stato maggiore; nella marina inglese invece per il medesimo tonnellaggio sono assegnate 49 persone cioè oltre il 50 per cento in più. Seconda causa che potrebbe essere eliminata facilmente, se si verificasse l'intervento fattivo del Ministero della marina mercantile: gli uffici di collocamento hanno scarsità di personale, sono

male attrezzati, sono privi di un indirizzo omogeneo, sono retti da disposizioni inadatte, sorpassate, che si prestano a interpretazioni diverse a tutto danno dei lavoratori, e sono fonti di irregolarità negli imbarchi. Terzo: la circolare Simonini sull'avvicendamento non ha creato che discriminazioni e favoritismi. Occorre un intervento per regolare questa materia. Quarto: manca nel complesso della nostra marina mercantile un'aliquota più elevata di naviglio misto che assorbirebbe un personale più numeroso, probabilmente cinque volte maggiore di quello del naviglio da carico, secondo quanto affermano i competenti. Certamente il naviglio da carico di medio tonnellaggio è costretto ad una vita grama di fronte alla concorrenza del grande armamento; però gli armatori non trovano di meglio che rivalersi esclusivamente sugli equipaggi mediante il ricatto della fame. Molte paghe arrivano appena a 12 mila lire mensili e ricordiamo i lunghissimi turni di attesa tra l'uno e l'altro imbarco. Vi sono degli armatori senza scrupoli che, avvalendosi dell'articolo 325 del Codice di navigazione, assumono equipaggi con un contratto cosiddetto di « compartecipazione », calpestando i contratti collettivi e le stesse norme di previdenza e mutualità. Ne prenda nota, onorevole Ministro, e procuri di far cessare questo scandalo.

Vorrei ora intrattenere l'Assemblea sulla situazione veramente triste dei pensionati marittimi. È noto che la situazione attuale deriva da una legge fondamentale, che risale al lontano 1919, per cui venne riordinata ed aggiornata la vecchia Cassa invalidi della Marina mercantile. Tale legge istituiva due gestioni: la Gestione marittimi e la Gestione speciale: Gestione marittimi riguardante la bassa forza e Gestione speciale riguardante lo Stato maggiore e il personale amministrativo. Per la Gestione marittimi e rispettivamente anche per la Gestione speciale la legge stabiliva una cifra convenzionale di retribuzione media, sulla quale dovevano commisurarsi i contributi, con la clausola che le tabelle dovevano essere rivedute ad intervalli non inferiori a due anni e non superiori a cinque anni. Ma l'ultimo adeguamento risale al 1937 e da allora le tabelle sono ferme. Solo dopo che, di fronte a questa situazione, si verificarono le grandiose e giustificate agitazioni dei marittimi degli anni scorsi, si arrivò ad un accordo che

venne poi tramutato nella legge 10 agosto 1950, la quale assicurava il triplicamento delle pensioni rispetto a quelle che venivano liquidate al 30 giugno 1949. Ma l'efficacia di questa legge era prevista solo a tutto il 31 dicembre 1950. Questa legge quindi sistemava solo provvisoriamente la situazione, per cui dal principio di questo anno la situazione è tornata nuovamente precaria. I pensionati ricevono acconti senza nessuna periodicità, in maniera saltuaria ed irregolare. Risulta, e prego il Ministro di volerli accennare nella sua risposta, che presso il Ministero della marina mercantile si sta predisponendo o si è predisposto un ennesimo disegno di legge che dovrebbe modificare la situazione. Gli interessati affermano che questo disegno di legge peggiorerebbe la situazione, la modificherebbe in senso negativo, cioè aggraverebbe ancora la situazione dei pensionati. Domando al Ministro di dare assicurazioni a questo proposito.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ma le organizzazioni sindacali lo hanno riconosciuto necessario.

RAVAGNAN. Si sappia dal Senato intanto che qualche comandante con trenta o più anni di servizio non percepisce più di seimila lire di pensione.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ma lei sa che questo non è vero.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. C'è la triplicazione.

RAVAGNAN. Questo mi è stato affermato dagli interessati. Si ricordi inoltre, onorevole Ministro, che esiste l'articolo 36 della Costituzione che assicura agli invalidi e a coloro che non possono più lavorare una vita decente.

Per quanto riguarda il problema del funzionamento del lavoro portuale mi permetterò di ritornare su un annoso argomento che riguarda i portuali di Venezia. Ella saprà, poichè spesso se ne è parlato e molte Commissioni di lavoratori sono venute inutilmente a Roma a parlare con i suoi predecessori, saprà che dal regime fascista gli industriali di Marghera hanno avuto il privilegio di scaricare e di caricare con proprio personale le navi che portano materie prime alle industrie di Marghera o che ne trasportano via i prodotti. Questo trattamento doveva cessare per legge alla fine della guerra, però venne prorogato, dal ministro

Corbellini, nientemeno che per sedici anni. Lo tollera lei, onorevole Cappa? Perchè i portuali di Venezia devono trovarsi in condizioni diverse dai portuali di Genova, dai portuali di Napoli, e di tutti i gli altri portuali? Perchè gli industriali di Marghera devono avere questo privilegio ingiustificato, che se anche poteva essere ammesso quando furono installate le industrie di Marghera, oggi non ha più alcuna giustificazione?

I salari dei portuali di Venezia per giornata vissuta — e questo calcolo è stato fatto dal Provveditorato del porto e cioè da un organo periferico dello Stato — sono al massimo di lire 1.000 con un minimo di 450 lire. Si ricordi che i portuali di Venezia, data la situazione di crisi, di anemia permanente del porto di Venezia, sono tutti indebitati per centinaia di migliaia di lire con l'Istituto « Tirrenia », per cui sono tenuti a rimborsare questi debiti con trattenute mensili di 6.000 lire. Confronti questa cifra col guadagno medio che sta tra le 1.000 e le 450 lire al giorno e calcoli quanto resta della paga a questi lavoratori.

Non le dispiaccia, onorevole Ministro, se la intrattengo, e se intrattengo l'Assemblea sulla situazione particolare nella quale si trova il porto di Venezia, e della quale ha parlato l'onorevole Tommasini poco fa. Tutti sanno che questo è il risultato obiettivo di una determinata politica discriminatrice che il Governo conduce nei riguardi dei Paesi dell'Europa orientale e dei Paesi dell'Asia. Inaridisce così il porto di Venezia, che è il naturale sbocco di questi Paesi, e che si trova in condizioni di crisi permanente e le cui maestranze portuali sono inoperative. Ciò porta inoltre alla crisi progressiva dei piccoli e dei medi cantieri navali. Se noi confrontiamo il traffico portuale di Venezia con il Levante e con il Mar Nero dell'anno 1938 con quello dell'anno 1950 si nota che le merci sbarcate in questo periodo registrano una differenza in meno di 37.665 tonnellate e di 3.239 tonnellate le merci imbarcate il che significa che tra il 1938 e il 1950 la degradazione del traffico portuale di Venezia con questi Paesi arriva alle 40.904 tonnellate, la metà circa del corrispondente traffico nel 1938.

Vi è poi da notare, oltre alla necessità di rimediare a questa situazione, la differenza troppo stridente nella distribuzione del lavoro por-

tuale, quella precisamente a cui si riferiva l'onorevole Voccoli.

Nel 1938 il rapporto fra il traffico del porto di Venezia e quello del porto di Genova era del 26 per cento, cioè il movimento portuale complessivo del porto commerciale e del porto industriale di Venezia rappresentava il 26 per cento di quello di Genova. Questo rapporto è disceso al 20 per cento nel 1950. Le quattro società sovvenzionate hanno in linea settanta navi, mentre sono adibite a linee nell'Adriatico soltanto 10 navi. I marittimi, se vogliono imbarcarsi, debbono portarsi a Genova. Come ho detto precedentemente, i cantieri piccoli o medi sono chiusi o ridotti alla minima attività. Le categorie commerciali sono in crisi. Importa dunque, oltre alla modificazione delle condizioni generali, che vi sia una maggiore distribuzione del lavoro portuale, una migliore e più equa assegnazione del retroterra servito dai diversi porti italiani.

E vengo, onorevole Ministro, alla questione della pesca. Noi constatiamo che oggi il Ministero della marina mercantile ha finalmente tra le sue attribuzioni anche quella della pesca, la quale prima era distribuita e divisa irregolarmente in modo assurdo, tra la competenza di vari Ministeri. Maggiore quindi è la sua responsabilità; è a lei, onorevole Ministro, è al suo Ministero che guardano oggi i pescatori italiani. Quale è la situazione, che del resto è stata illustrata da vari oratori e che lei certamente conosce? Dall'estero vengono oggi importati circa 12 miliardi di lire di pesce all'anno. Non si tratta soltanto di pesce congelato o secco, ma si tratta addirittura di pesce fresco: ci si domanda con stupore, da parte non solo degli interessati, i quali sono costretti alla miseria e alla disoccupazione, ma anche da parte di tutti gli italiani, mentre noi constatiamo che abbiamo 8.000 chilometri di coste nel nostro Paese e decine e decine di migliaia di lavoratori che vivono, con le loro famiglie, sulla pesca, per quale motivo si debba verificare una situazione di questo genere, e cioè ci debba essere una tale concorrenza straniera con la pesca italiana.

Per quanto riguarda la ricostruzione del naviglio peschereccio, il Ministero della marina mercantile nel mese di agosto ha fatto annunciare la prossima presentazione di un disegno

di legge che prevede lo stanziamento di 150 milioni. A quanto riferiscono le pubblicazioni specializzate, il Ministero ha indicato un lungo elenco di opere che dovrebbero essere eseguite, di provvedimenti che dovrebbero essere attuati con questa cifra di 150 milioni. Si parla di stabilimenti conservieri, di costruzione di navi da pesca, di costruzione di magazzini, di fondazione di orfanotrofi per i figli dei pescatori e perfino di campagne esplorative nei mari lontani per trovare nuovi campi di pesca: il tutto, con 150 milioni! Questo è stato annunciato non dai giornali quotidiani, ma dai giornali specializzati, i quali in questo modo si sono fatti gli ufficiosi del Ministero della marina mercantile. Questi annunci lasciano scettici non solo gli uomini competenti, ma anche quelli dotati solo di normale buon senso. È mai possibile che si possa provvedere a tutto questo con soli 150 milioni? Qui si richiederebbe una spiegazione e una precisazione da parte del Ministro. Un'altra goccia nel mare è la promessa di concorso statale per mutui nella costruzione di nuovo naviglio; ben... 3 milioni il Ministero si propone di stanziare in questo esercizio!

Vorrei inoltre, onorevole Ministro, richiamare la sua attenzione sopra una circolare che è stata recentemente emanata e con cui si invitano gli organi periferici dello Stato a far versare lo 0,10 per cento — non ha importanza l'esiguità di questa cifra, ma è grave il principio — a favore di una associazione unitaria degli armatori della pesca. Questa circolare porta il numero 2324 ed è del 29 maggio del corrente anno. I pescatori sono obbligati a versare « volontariamente » lo 0,10 per cento del valore del pescato a favore di una associazione, sia pure rispettabile, ma di un'associazione privata. Ci si domanda a che punto siamo arrivati! Gli armatori della pesca diventano — e notate che questa associazione non li raccoglie neanche tutti — una specie di organo dello Stato; lo Stato interviene perchè si raccolgano i contributi da parte di gente che nulla ha a che vedere con questa associazione. Non occorre rilevare che, ad un certo momento, la circolare avverte che tale contributo ha carattere volontario e che i produttori hanno il diritto di rifiutarne il pagamento. Le Prefetture hanno avuto ordine di dare disposizioni in questo senso ai mercati, ed è chiaro che non tutti gli



interessati sono al corrente, e che non tutti avranno la forza di resistere. La circolare è già di per se stessa un abuso. Va data lode, a questo proposito, al prefetto di Venezia, oggi trasferito, il quale personalmente mi ha assicurato che non avrebbe trasmesso il contenuto della circolare ai mercati dipendenti dalla sua giurisdizione.

Per ultimo, onorevole Ministro, vorrei intrattenerla brevemente (per quanto questo argomento non interessi direttamente il bilancio della Marina mercantile, ma riguardi comunque la pesca, cioè un settore dell'attività del suo Ministero) sul famoso ed ormai annoso trattato di pesca italo-jugoslavo. Esso si trova attualmente presso la Commissione degli affari esteri del Senato con la proposta di ratifica da parte del Ministero degli affari esteri. Bisogna notare che esso rimonta all'aprile del 1949, e che ha atteso da allora che il Ministero degli affari esteri si decidesse a presentarlo al Parlamento per la ratifica. Voi comprendete, onorevoli colleghi, che questo spiega tutto quello che è avvenuto in questi due anni. In tutto questo tempo non solo da parte del Ministero degli affari esteri, ma anche del Ministero della marina mercantile si è avallata l'esecuzione arbitraria di questo trattato, che non essendo ratificato non poteva avere alcun valore. I suoi predecessori, onorevole Cappa, e il Ministero degli affari esteri hanno la responsabilità di tutto quello che è avvenuto da due anni a questa parte.

Non ignoriamo che contemporaneamente alla presentazione alla Commissione degli affari esteri del Senato del disegno di legge che chiede la ratifica di questo trattato, nella stessa relazione si accenna alla necessità di modificarlo, si riconosce che questo è un trattato assolutamente sfavorevole e dannoso agli interessi dei pescatori italiani. Noi non siamo disposti a ratificarlo, ma domandiamo, onorevole Ministro, se lei è disposto a far sì che esso venga corretto il massimo possibile tenendo presenti non già concetti estranei, ma interessi concreti. Questo è quel che vogliono i pescatori italiani. Badi, il suo predecessore, onorevole Simonini, ha dichiarato pubblicamente che egli ed il suo Ministero non hanno responsabilità in questo trattato. Io domando che, conseguentemente a questa dichiarazione, non solo il Mi-

nistero della marina mercantile non aggravi la situazione, ma essendo la pesca di sua competenza diretta, intervenga direttamente.

Non voglio dilungarmi su questo argomento perchè ci porterebbe troppo lontano e del resto ci riserviamo di discuterne a fondo quando verrà portato in Assemblea. Domandiamo solo, onorevole Ministro, che lei, nel prendere conoscenza di quella situazione, procuri che il trattato venga modificato in tutto ciò che ha di assurdo, di dannoso, di inconcepibile, particolarmente, ad esempio, per quanto riguarda quella clausola che nel caso di contestazione sul limite del mare territoriale jugoslavo, valga la versione jugoslava. Allora di che razza di trattato bilaterale si tratta? Cito questo caso, ma ve ne sono altri, come il diritto concesso alla Jugoslavia di allargare il limite delle sue acque territoriali a 10 miglia, diritto concesso non si sa per quale motivo. Ricordo a questo proposito che proprio il suo Ministero, onorevole Cappa, ha emanato delle circolari rese pubbliche con manifesti nelle città marittime interessate, per cui si minacciavano sanzioni supplementari a quei pescatori che, secondo la versione jugoslava, avessero varcato i limiti delle acque territoriali. (*Approvazioni*).

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Sono state fatte nell'interesse dei pescatori per ammonirli e non farli catturare.

RAVAGNAN. Io posso ricordare che un pescatore è stato ucciso a 20 miglia dalla costa jugoslava, come risulta dalla relazione della Capitaneria di porto di Chioggia. Quindi sostengo che le clausole di quel trattato devono essere rivedute e corrette, se si vogliono evitare ripercussioni legittime da parte dei pescatori e degli italiani. (*Approvazioni*).

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

LAMBERTI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi. Vorrei intrattenere molto brevemente il Senato ed il Ministro della marina mercantile su un argomento di portata circoscritta, ma la cui importanza morale e politica non sfugge certo ai colleghi dell'Assemblea; intendo parlare dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e il Continente, ed essenzialmente della linea Civitavecchia-Olbia, che rappresenta il collegamento normale e quotidiano per il quale va e viene la posta, quello

per il quale avviene principalmente lo scambio degli uomini e delle merci. L'argomento non è nuovo ed io mi dispenso dall'illustrare ancora una volta in questa Aula i disagi e i danni a cui sono sottoposti coloro che si recano in Sardegna e coloro che vengono dalla Sardegna nel continente. Io stesso ho avuto occasione di parlarne qui dentro in occasione di una interrogazione da me svolta su questo argomento verso la fine del 1948 o l'inizio del 1949; nè la mia voce del resto è stata la sola che si sia levata in questo e nell'altro ramo del Parlamento a deplorare le condizioni in cui purtroppo, per causa di forza maggiore in gran parte, si svolge il traffico tra la Sardegna e il continente. E naturalmente oggi io non chiedo miracoli; so che è stata già impostata una soluzione del problema che io mi auguro sia definitiva: sono già in cantiere alcune navi di 5.250 tonnellate che saranno date in dotazione alla Tirrenia affinché provveda ai suoi servizi, tra i quali in prima linea quelli tra la Sardegna e il continente.

Ora io chiedo al Ministro tre cose: in primo luogo, che voglia fornirci qualche cortese informazione sullo stato di avanzamento dei lavori per la costruzione di queste navi. Si sperava che il varo delle prime di esse potesse aver luogo nel mese di settembre o nel mese di ottobre; si sa bene però che i fatti superano sempre i preventivi. Varare quelle navi nel settembre o nell'ottobre significava avere una certa garanzia che nel maggio e forse anche nell'aprile del 1952, all'inizio della stagione estiva di maggior traffico, queste navi sarebbero potute entrare in servizio. Oggi forse non è più lecito sperare questo. Ad ogni modo io desidererei da parte del Ministro della marina mercantile una informazione su questo argomento e un sollecito a quei cantieri che stanno allestendo le navi affinché il lavoro sia sbrigato nel più breve tempo possibile.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. È stato fatto.

LAMBERTI. Grazie. Vorrei sapere anche se c'è da sperare che siano varate presto.

In secondo luogo io chiedo al Ministro un'assicurazione, una promessa formale. So che è già stata fatta, in risposta a sollecitazioni amichevoli di colleghi dell'altro ramo del Parlamento: ora io desidero non tanto che questa

promessa sia avallata dal Senato, perchè indubbiamente la promessa del Ministro non ha bisogno di un avallo, ma che sia solennemente riconfermata in quest'Aula. La promessa è questa: le prime navi che saranno pronte, siano destinate a questo e non ad altri servizi. (*Cenni di assenso del Ministro della marina mercantile*). Non perchè io disconosca l'importanza degli altri servizi, ma penso che nessuno comporti impegni politici e morali così pressanti come questo: in fondo, è l'unico collegamento quotidiano regolare che esiste fra la Patria italiana ed un milione e mezzo di suoi figli che sono di là dal Tirreno. Mi ricordo che, da ragazzo, ho letto in qualche testo di storia una considerazione che mi parve paradossale, e cioè che il mare non disgiunge ma collega. Allora pensai che chi scriveva su libri stampati ne sapeva certamente più di me e quindi doveva aver ragione. Ma oggi io ritengo che, se l'autore di quel libro fosse stato un isolano con l'esperienza che ho io a quest'età, probabilmente non avrebbe scritto quella frase. È un fosso che ci separa, signor Ministro; non abbiamo altro mezzo normale che la nave, a parte l'aereo che rappresenta sempre un servizio a carattere eccezionale, di cui la grande massa non può usufruire; non abbiamo altro mezzo che questo piroscampo quotidiano dal quale non è giusto che siano, ogni giorno, esclusi 50, 80, 100 viaggiatori che vorrebbero imbarcarsi.

*Voce dal banco della Commissione*. È grave.

LAMBERTI. Bisogna prenotarsi anche 20 giorni prima: altrimenti non si trova posto. Io chiederei allora che di fronte all'urgenza e al peso di questo impegno, ci fosse la formale promessa, qui riconsacrata, che le prime navi disponibili, che sembrano, a quanto dicono i tecnici, perfettamente idonee a questo traffico e a soddisfare i bisogni dell'isola siano destinate a quel servizio.

E finalmente, un ultimo problema. Non vorrei che anche in questo caso, come spesso avviene, il meglio fosse nemico del bene, e cioè che, nell'attesa dell'entrata in servizio dei nuovi mezzi e quindi in attesa della definitiva soluzione del problema, non si cercasse qualche temperamento ai disagi che attualmente devono affrontare coloro che viaggiano su quella linea. Noi ci avviamo verso l'inverno, una stagione morta per

i traffici marittimi, nella quale un po' per il pericolo del maltempo, un po' per impegni di lavoro, si viaggia meno che nelle altre stagioni. Ma io mi preoccupo della futura primavera e vorrei che tempestivamente fossero date disposizioni affinché, quando i traffici si intensificheranno, se le nuove navi non saranno ancora entrate in servizio, si assicurino tuttavia l'entrata in linea, sia pure per un servizio bi o tri-settimanale, di qualche altra unità che serva ad integrare il normale traffico tra Sardegna e continente. Non ho altro da dire. Non ho preparato nemmeno un ordine del giorno e penso che non ce ne sia bisogno. Però desidererei che il Ministro mi rispondesse su un argomento, parlando del quale sono certo di interpretare il pensiero e il sentimento di tutti i miei corregionali: sollecito la sua risposta in questi giorni appunto, in cui Senato e Governo hanno dato una prova di solidarietà fraterna verso i sardi. Alcuni giorni fa molto nobilmente in quest'Aula si sono espresse le condoglianze alle popolazioni sarde colpite anch'esse, come quelle della Calabria e della Sicilia, dal flagello del nubifragio, di un nubifragio tale che anche i più vecchi non ne ricordano uno simile. Vorrei che l'attestazione di simpatia fatta in quest'Aula si traducesse oggi in una assicurazione di comprensione, in un desiderio di andare incontro ai bisogni effettivi dell'isola, in un linguaggio di solidarietà operante. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Zanardi. Si intende che egli, nel suo discorso, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato, richiamandosi ai voti, più volte espressi dalle organizzazioni dei farmacisti non proprietari, giustamente reclamanti l'osservanza dell'articolo 122 del testo unico delle leggi sanitarie 27 luglio 1934, n. 1265, secondo il quale la vendita dei medicinali a dose o forma di medicamento (compresi i medicinali composti e le specialità medicinali) non è permessa che ai farmacisti;

« invita il Governo a prendere gli opportuni provvedimenti per obbligare gli armatori ad assumere fra il personale adibito alle navi da trasporto con almeno 1.000 passeggeri un laureato in farmacia per la distribuzione dei

medicinali ai viaggiatori in virtù del citato articolo, che deve essere rispettato per la difesa della pubblica salute e per l'interesse dei farmacisti disoccupati che accrescono quotidianamente nel nostro Paese le numerose falangi del proletariato intellettuale senza pane e senza speranza ».

PRESIDENTE. Il senatore Zanardi ha facoltà di parlare.

ZANARDI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, svolgerò in poche parole quest'ordine del giorno che fu presentato in termini analoghi nella seduta del 7 ottobre 1949, quando ho trattato la questione dell'impiego dei farmacisti per la distribuzione dei medicinali in forma di medicamenti. Allora il ministro Saragat accettò le ragioni evidenti del mio intervento, ma come tutte le cose che sono stabilite in questo Consesso, non fu poi mai, o quasi mai, applicato. In una parola io domando che sulle navi che portano almeno mille viaggiatori vi sia, oltre al personale sanitario — medici ed infermieri — anche un farmacista che distribuisca i prodotti necessari per la cura delle malattie. La questione è molto semplice. Io richiamo il Ministro e il Governo alla osservanza delle leggi: richiamare il Governo all'osservanza delle leggi è un dovere di tutti i cittadini, è un dovere soprattutto mio per dovere di colleganza con questi miei colleghi: domando che sia osservata la legge, nell'articolo 122 del testo unico delle leggi sanitarie, 27 luglio 1934, n. 1265, secondo il quale solo i farmacisti possono preparare e distribuire i medicamenti. Si afferma che i farmacisti sono tanti nababbi, tale affermazione è contraria alla dolorosa realtà, perchè i farmacisti proletari sono molto più numerosi dei farmacisti beati possidenti.

Ho parlato a nome dei farmacisti proletari ed ho già finito: confido che il Ministro provvederà, come è suo dovere, perchè le leggi sanitarie dello Stato siano osservate. (*Applausi*).

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

TONELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel leggere la relazione al capitolo dedicato alla pesca il relatore dà una pizzicata al ministro Saragat con gioia, penso, dell'onorevole Cappa. Non aveva simpatia per la

pesca l'onorevole Saragat e diceva che il problema della pesca doveva essere rimesso a tempi migliori. Ora vista questa pizzicatina, io ho sentito il desiderio di dire qualche cosa sulla pesca nella speranza che il Ministro attuale — che appartiene a un partito che onora tra le sue file i 12 pescatori che tramutarono il mondo, i 12 Apostoli — voglia fare qualcosa. Infatti l'altra volta quando parlai della pesca espressi il desiderio vivo che la tutela della pesca d'acqua dolce non fosse affidata al Ministero dell'agricoltura, ma che gli uffici fossero uniti al Ministero della marina mercantile.

Allora la mia proposta venne accolta, ma la verità è che nulla si fece. Così si assiste ad una devastazione continua della fauna ittica, specialmente del Veneto. Al di sopra di quei fiumi passano numerosi fili elettrici, per le prese di energia. Ebbene, sapete che cosa fanno i pescatori di frodo? Attaccano un filo, con cui prendono l'energia elettrica, e poi con un semplice isolatore scendono nell'acqua, nella quale immettono il filo attraverso il quale passa la corrente. I pesci, colpiti dalla corrente, vengono subito a galla, storditi e muoiono. I pescatori raccolgono i più grossi, mentre abbandonano i piccoli. Così stando le cose, nei nostri fiumi non si trova più pesce. Quando io ero ragazzo, ricordo che andavo con una canna lungo le sponde del fiumiciattolo, ribelle come me, del paese dove nacqui, e prendevo qualche pesce. Adesso non più. È una vera distruzione. Io ho domandato chi sia il tutore della pesca, e mi è stato risposto che è il Ministero dell'agricoltura. Potete immaginare se il Ministro dell'agricoltura può occuparsi dei pesci: ne ha tanti di squali nell'agricoltura, il Ministro dell'agricoltura, che non ha bisogno di andarli a cercare anche nei nostri fiumi!

CONTI. Ma gli squali ci sono anche al Ministero della marina mercantile.

TONELLO. Quelli sono squali marini, brutta specie anche quella! E lei, l'altro giorno, onorevole Cappa, per propiziarseli ha tenuto a Napoli un certo discorso che le ha anche suscitato qualche avversione.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Fui applauditissimo!

TONELLO. Si è diffusa la voce che lei è un protettore degli squali marini, degli armatori. Io la credo un galantuomo, perchè fino a prova

contraria per me gli uomini sono tutti galantuomini.

Questo passaggio della sorveglianza sulla pesca deve avvenire, onorevole Cappa; tale sorveglianza deve passare al suo Ministero e deve essere tolta al Ministero dell'agricoltura. In quel Ministero a questo servizio saranno preposti probabilmente degli impiegati, benemeriti della pesca solo per averla distrutta, i quali non fanno niente. E poi, è necessario provvedere a una legislazione sulla pesca. Vi sono pesci che passano in certe stagioni verso gli sbocchi dei fiumi e nel mare, e i pescatori debbono sapere che l'amministrazione è unica e che vi sono le stesse leggi protettive sulla pesca, sia che si tratti di pesca marittima, sia di pesca in acque interne.

Un altro accenno vorrei fare, ma prima di finire, sul bagarinaggio, che esiste in ogni città, nella vendita del pesce. Zanardi, l'antico sindaco, e sindaco per antonomasia, di Bologna, aveva istituito in quella città una flotta di pesca, cioè dei pescatori a cui erano state assegnate le barche per la pesca per fornire il pesce alla città di Bologna. Ed io mi ricordo che in quegli anni il pesce fresco giungeva quasi a metà prezzo di quello che costava prima sul mercato di Bologna. Perchè nelle nostre grandi e piccole città marinare non si possono costituire delle cooperative di pescatori e queste cooperative di pescatori vanno federate in modo da formare le flottiglie di pesca che si sottraggono al solito bagarinaggio che c'è in ogni città? Anche qui a Roma i prezzi variano a seconda del capriccio, a seconda dell'abbondanza o no, si dice, del pesce, variano continuamente, ma crescono sempre. Se sorgessero queste cooperative di pescatori con l'assenso, con la delegazione quasi dei grandi Comuni italiani, si uscirebbe fuori da questa specie di schiavitù, di sfruttamento, che i grossi produttori esercitano sui piccoli mercati di consumo.

È una idea questa che Zanardi seppe attuare e che fu meravigliosa in quel tempo; perchè ciò che fu buono allora non può essere buono oggi?

Onorevole Ministro, vi raccomando queste due cose, la pesca abbia un solo sorvegliante: il Ministero . . .

1948-51 - DCXCVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

CONTI. La regione deve sorvegliare la pesca.

TONELLO. Anche la regione, ma ho paura che ci siano troppi squali. Ad ogni modo, onorevole Cappa, mi raccomando di tenervi lontano dalle calunnie e dalle dicerie di troppa tenerezza per gli squali armatori, perchè in Italia sembra che essi facciano ancora buoni affari, mentre negli altri Paesi hanno più poco da fare.

So che con il personale vi siete mostrato umano, so che ve la intendete anche con il capitano Giulietti che non è un uomo molto abboccabile, spero che questa armonia giovi al nostro Paese, perchè noi siamo un Paese mari-

naro e la sua vita è sul mare. Io non so quanto durerà il vostro Ministero, mi auguro però, se farete bene, che si possa nuovamente dire: arma la prora e va verso il mare. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dall'unico ordine del giorno il Senato ha già appreso quando avrà luogo il seguito della discussione.

La seduta è tolta (ore 12,35).

---

Dott. CARLO DE ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio Resoconti