DCCCVII SEDUTA

MERCOLEDÌ 30 APRILE 1952

(Seduta pomeridiana)

Presidenza del Presidente DE NICOLA

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 32925

Disegni di legge:

(Approvazione da parte di Commissioni permanenti) 32926

(Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti e di Commissione speciale) . . 32926

(Reiezione da parte di Commissione permanente) 32927

(Trasmissione) 32926

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2151) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 32970
TOMMASINI 32928
CARELLI 32935, 32970
RAVAGNAN 32938
LANZETTA 32943
TAMBARIN 32947
BERTONE 32948
CORBELLINI, *relatore* 32950, 32970
CAPPA, *Ministro della marina mercantile* 32959, 32970

Interpellanza ed interrogazioni (Per lo svolgimento):

PRESIDENTE 32927, 32971
GAVINA . . . . . *Pag.* 32971
BUBBIO, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 32971

Interrogazioni:

(Annunzio) 32972

(Per lo svolgimento) 32927

Relazioni (Presentazione) 32927

Sull'ordine dei lavori:

RAJA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale* 32971
PRESIDENTE 32971
CAPPA, *Ministro della marina mercantile* . 32972

La seduta è aperta alle ore 16.

LEPORE, *Segretario,* dà lettura del processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Oggiano per giorni 3.

Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

Trasmissione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Approvazione dell'atto di sottomissione rilasciato dalla Società per azioni magazzini generali di Castellammare di Stabia ed accettato dall'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato per l'appalto del servizio di scarico, insilamento e spedizione del sale » (2320).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito e assegnato alla Commissione competente.

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti e di Commissione speciale.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nella seduta di ieri, comunico al Senato che, avvalendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito alle rispettive Commissioni competenti già da me indicate nella suddetta seduta, non solo per l'esame, ma anche per l'approvazione, i seguenti disegni di legge:

4ª Commissione permanente (Difesa), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Proroga delle concessioni di alloggi demaniali non di servizio per i dipendenti del Ministero della difesa » (2312), d'iniziativa dei senatori Romano Antonio ed altri;

6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Disposizioni sui concorsi a cattedre universitarie » (2311);

6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti), previo parere della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) e della 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Norme per salvare i ragazzi d'Italia dalla deflagrazione di ordigni di guerra » (2310), d'iniziativa del senatore Menghi;

Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente:

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 24 aprile 1947, n. 255, concernente modificazioni agli articoli 65 e 69 del testo unico delle leggi sull'istruzione superiore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 2592 » (2308) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che nella riunione di ieri la 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti) ha esaminato ed ha approvato il seguente disegno di legge, d'iniziativa del senatore Carmagnola:

« Soppressione delle Casse pensioni autonome in funzione presso il Politecnico di Torino ed altre Università » (2099).

Comunico altresì al Senato che nelle riunioni di stamane sono stati esaminati ed approvati i seguenti disegni di legge:

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Norme integrative e modificative del trattamento di quiescenza del personale dei ruoli statali degli Uffici provinciali dell'industria e commercio proveniente dalle preesistenti Camere di commercio » (2207) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Aumento della sovvenzione a favore della Opera nazionale per la protezione della maternità e dell'infanzia, per l'esercizio finanziario 1950-51 » (2237);

« Autorizzazione di una maggiore spesa di lire 458 milioni per corrispondere all'Istituto di emissione, alle Aziende di credito e agli Uffici postali, i compensi inerenti al collocamento dei buoni del tesoro ordinari durante gli esercizi finanziari 1948-49 e 1949-50 » (2251);

« Autorizzazione di una maggiore spesa di lire 400 milioni per corrispondere all'Istituto

di emissione, alle Aziende di credito e agli Uffici postali, i compensi inerenti al collocamento dei buoni del tesoro ordinari, durante l'esercizio finanziario 1950-51 » (2252);

« Norme per la riscossione dei contributi dovuti all'E.N.P.A.S. dalle Amministrazioni statali per la gestione assistenziale sanitaria » (2253).

7ª *Commissione permanente* (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Concessione di un contributo di lire 500 milioni alla Società bacini siciliani per la costruzione di un bacino di carenaggio galleggiante a Palermo » (2290) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Reiezione di disegno di legge da parte di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che nella riunione di stamane la 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile) non ha approvato il disegno di legge, d'iniziativa del senatore Varriale:

« Concessione di biglietto ferroviario permanente e gratuito di 1ª classe a favore degli accompagnatori dei senatori dell'ex regime monarchico che abbiano compiuto l'ottantacinquesimo anno di età » (2217).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie), sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore Schiavone sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione delle seguenti Convenzioni internazionali firmate dall'Italia a Bruxelles l'11 gennaio 1951: Convenzione sulla nomenclatura per la classificazione delle merci nelle tariffe doganali e relativo annesso; Convenzione sul valore in dogana delle merci e relativi annessi; Convenzione per la creazione di un Consiglio di cooperazione doganale e relativo annesso; Protocollo relativo al gruppo di studi per l'Unione doganale europea » (2190);

dal senatore Gerini sul disegno di legge: « Autorizzazione alla spesa di dollari U.S.A. 8.625, contributo per la partecipazione dell'Italia alla Conferenza internazionale per le materie prime » (2256).

Comunico altresì che il senatore Tartufoli ha presentato, a nome dell'8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione), la relazione sul disegno di legge, d'iniziativa dei deputati Bonomi ed altri:

« Proroga delle disposizioni concernenti i termini e le modalità di versamento dei contributi unificati dell'agricoltura » (2245).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite ed i relativi disegni di legge saranno inscritti nell'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Per lo svolgimento di interrogazioni urgenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che i Ministri competenti hanno fatto sapere che risponderanno alle interrogazioni presentate nella seduta del 24 corrente dai senatori Fantuzzi e Ghidetti e nella seduta di ieri dal senatore Spezzano, con richiesta di urgenza, nella prima seduta destinata allo svolgimento delle interrogazioni.

Per lo svolgimento di una interpellanza e di due interrogazioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta ieri sera, comunico che, in fine di seduta, quando si formerà l'ordine del giorno per la seduta successiva, il Sottosegretario di Stato per l'interno si troverà in Aula per prendere accordi sulla data di svolgimento della interpellanza del senatore Negarville e delle interrogazioni dei senatori Castagno e Menghi sull'uccisione, recentemente avvenuta a Torino, dell'ingegnere Codecà.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2151).

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 1952 al 30 giugno 1953 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

TOMMASINI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, sono imbarazzato a parlare perchè, se dovessi tenere presenti le vive raccomandazioni fattemi da diversi colleghi per la brevità ...

PRESIDENTE. Non se ne preoccupi.

TOMMASINI. In ogni modo, onorevoli colleghi, cercherò di essere per quanto possibile breve. Il mio intervento in questo bilancio trae la sua origine dai suoi precedenti in materia e dal fatto di essere stato io un relatore dello stesso bilancio. D'altra parte permettetemi che vi legga quello che dissi lo scorso anno nella relazione sullo stato di previsione del bilancio delle poste e telecomunicazioni: « La nostra relazione — lo riconosciamo — nulla dice di nuovo, ma d'altra parte così è stato fatto per deliberato proposito. È ormai nella prassi parlamentare che i bilanci dei singoli Ministeri diano motivo a relazioni e interventi che rappresentano spesso un lavoro che richiede tempo, ricerche e studi certamente ragguardevoli, come disse l'onorevole Ministro lo scorso anno, ma rappresentano anche spesso una mole di lavoro la quale, più che trovare nei fatti lo sviluppo che si merita, è destinata purtroppo ad arricchire gli atti parlamentari a disposizione di una ristretta cerchia di studiosi ».

Questo mio augurio non avrei pensato, quando lo scrivevo, che fosse così autorevolmente avallato dal ministro Pella, il quale il 30 novembre 1951, circa la decorrenza degli stati di previsione, diceva: « Forse questo è vero, ma ritengo che sarebbe un errore estraniare la discussione politica dalla discussione del bilancio ed è per questo che sono d'accordo che lo stato di previsione deve essere accompagnato da una relazione del Ministro responsabile e vorrei aggiungere le parole: della gestione, perchè della presentazione del bilancio il Ministro responsabile è quello del tesoro o quello del bilancio. Il problema è di vedere se il nuovo sistema di discussione sia più idoneo per raggiungere determinati risultati. Sono persuaso che con questo sistema faremo un ulteriore passo avanti per una discussione unitaria di tutti i bilanci, anche se non arriveremo al bilancio unico. Finora abbiamo avuto l'impressione che la discussione dei bilanci sia stata un inutile tiro alla fune tra Governo ed oratori, inutile perchè tutto sommato vi era la preclusione di modificare il riepilogo della spesa e di modificare il disavanzo ».

Così, autorevolmente, l'onorevole Pella avallava, dicevo, a qualche mese di distanza la mia affermazione fatta in sede di relazione. Siamo arrivati all'esercizio 1952-53. Siamo arrivati alla relazione dell'onorevole Corbellini. Egli ha fatto una relazione di tale mole da dovere essere destinata allo studio di pochi studiosi e non alla discussione del Parlamento. Con quella relazione egli ha cimentato me in questo intervento, perchè essa è tale che o la si mette in un angolo o la si legge e se la si legge lo si fa con passione, con doveroso riconoscimento dello sforzo compiuto dal relatore che ha dovuto prendere in esame il quadro completo della Marina mercantile. Pertanto, seguendo la relazione, seguendo gli studi, le tabelle, le annotazioni del relatore, io informerò al suo spirito questo mio intervento.

Andrò con un certo ordine. L'onorevole relatore ha posto in giusta evidenza l'invecchiamento delle navi ed afferma con piena ragione che una nave non può avere un'età maggiore ai 30 anni senza divenire un'onerosa spesa di esercizio, senza perdere di efficacia per quanto ha riferimento ai mezzi di locomozione e al progressivo ammodernamento delle navi.

Trascuro dettagli di altro genere. Vedo a pagina 11 della relazione che il relatore denunzia un fatto che non può sfuggire alle osservazioni del Senato. Egli cioè dice, a pagina 11 della sua relazione, ripeto, che non può lasciarsi senza osservazione il fatto che « delle 64 navi acquistate all'estero nel 1950,

con pagamento in sterline, 22 avevano superato i 30 anni e 6 di esse avevano un'età superiore ai 40 anni ».

Onorevoli colleghi, il fatto denunciato assume per me una certa gravità e non credo che l'onorevole Ministro qui presente possa esimersi dal dare al Senato spiegazioni meno sintetiche di quelle che non siano contenute nella enunciazione pura e semplice, sia pure in corsivo, del fatto denunciato dal relatore. Era un anno, è vero, in cui avevamo accantonate sterline in conseguenza dei noti provvedimenti del settembre 1949 in Inghilterra, ma in ogni modo resta questo fatto, che, con un pagamento in sterline, abbiamo comprato sei navi che avevano più di 40 anni di vita.

Il relatore, a pagina 15 della sua relazione, accenna al piccolo cabotaggio ed è questo un punto che merita la mia particolare attenzione, in quanto, come dimostrerò nel successivo sviluppo del mio intervento, non posso astrarre dal sentirmi rappresentante di Venezia, e dal sentirmi ancora una volta solidale col collega Bastianetto, per procura del quale mi sento autorizzato a parlare, auspicando sempre il suo ritorno in quest'Aula.

Dice il relatore: « Dobbiamo aggiungere — e la raccomandazione si rivolge agli armatori ed ai tecnici costruttori, ministeriali e privati, che dovranno occuparsi del problema — che il nostro cabotaggio costiero, specialmente adriatico, deve tenere presenti le necessità della navigazione interna fluviale e lagunare, per consentire possibilità di distribuzione diretta dei traffici anche entro la pianura padana. Le caratteristiche di navigazione del Po e delle valli venete dovranno perciò essere tenute presenti specialmente per le navi da 500 t.s.l. perchè risultino adatte anche alla navigazione interna. Le navi da 1000 t.s.l. potranno invece avere una classifica più ampia, valevole per tutto il Mediterraneo ».

A questo scopo richiamo quello che a mia volta dissi quando ero nella posizione di relatore, e cioè che la navigazione interna, per quanto ha riferimento specialmente al retroterra veneto, ha un'importanza straordinaria. Basta vedere la conformazione geografica della foce dei fiumi che vanno a finire nell'Adriatico, per capire come si imponga la navigazione promiscua, lagunare-fluviale. A questo proposito vorrei che il Ministro della marina mercantile tenesse presente anche qui quello che io vado dicendo in ogni occasione: l'opportunità, il desiderio tante volte espresso dai barcari di fare il passaggio dal Ministero dei trasporti al Ministero della marina mercantile.

Ho qui una memoria dei barcari e vi faccio grazia della sua lettura, ma questa memoria dei barcari che certamente raggiungerà gli uffici competenti, dimostra quali sono i danni che derivano alla categoria. Mi basti dire che si tratta di barche che quando sono in mare sono esenti da dogana, quando sono in fiume sono soggette a dogana, dando luogo ad una conseguente sperequazione di trattamento. Ora io non mi preoccupo di stabilire se sia più utile lasciare al Ministero dei trasporti o al Ministero della marina mercantile questa competenza, ma certo è che in questi anni della mia vita di parlamentare molte volte ho sentito auspicato a Trieste e a Venezia il desiderio che la direzione della navigazione interna passi dal Ministero dei trasporti al Ministero della marina mercantile. Dicono gli interessati — e io sono d'accordo con essi — che certamente la sede più opportuna è il Ministero della marina mercantile per comprendere le necessità della navigazione interna.

Un capitolo che per mio conto merita severo esame per tutto quello che sotto un certo aspetto ci rivela il relatore, è quello che riguarda i cantieri. La mia opinione è la stessa opinione esposta dall'attuale Ministro come relatore dai banchi della Commissione qualche anno fa. Il senatore Corbellini, nella sua relazione, ci svela informazioni che potevano anche non essere a nostra conoscenza, ma che peraltro pongono in tutta la sua vastità il problema (se le considerazioni e le conclusioni del relatore sono tutte o in parte esatte). Il relatore dice che la potenzialità dei cantieri italiani è tale da essere sufficiente per garantire la costruzione e la manutenzione di tutte le navi della Marina italiana.

CORBELLINI, *relatore*. Non è proprio così.

TOMMASINI. Così è detto nella relazione, senatore Corbellini.

Dunque la Marina mercantile italiana dovrebbe servirsi esclusivamente dei cantieri italiani, ma non basta: il relatore spiega che se sono sussistite finora difficoltà di prezzo agli

effetti del collocamento, perchè se l'armamento — specialmente l'armamento libero — è costretto a rivolgersi al mercato estero e in particolare al mercato inglese, per procurarsi nuovo naviglio, ciò che è dovuto alla differenza di prezzo esistente tra cantieri italiani e cantieri inglesi, differenza che va fino al 40 per cento (e forse di più), egli conclude dimostrandoci (e vedremo come, quando saremo a discutere i prezzi di costruzione) che la questione della differenza di prezzo è possibile farla sparire completamente. Ebbene, noi insieme al relatore diciamo che questo dei cantieri è problema di tale male che non può esserne affidata la soluzione soltanto al Ministro della marina mercantile per quanto alto sia il suo dinamismo e per quanto esemplare sia il suo spirito d'iniziativa; la Marina mercantile dunque deve servirsi dei cantieri italiani, ma, dice il relatore a pagina 6, bisogna arrivare ad ottenere che « il sacrificio richiesto allo Stato risulti di entità ridotta al minimo indispensabile e sia soltanto un mezzo efficace per stimolare l'iniziativa privata in tutti i campi in cui essa può e deve efficacemente operare ».

La produzione media nazionale dovrebbe mantenersi sulla media di 120.000 tonnellate di stazza lorda all'anno. A pagina 9, nella prima colonna a sinistra — questo è un rilievo marginale — c'è un errore di stampa poichè, invece di 120.000, è scritto 12.000. La capacità produttiva dei nostri quindici cantieri maggiori — annotazione numero 11 a pagina 9 — è pari a circa 156.600 tonnellate di acciaio, e il relatore rileva come risulti che ad una tonnellata di materiale ferroso corrispondono due tonnellate di stazza lorda di naviglio, ragion per cui noi abbiamo, da parte dei cantieri, una possibilità produttiva pari a tonnellate 313.200 di stazza lorda di naviglio. Ma poi continua: per un buon andamento di un cantiere si ritiene sufficiente assicurargli un carico medio di lavoro pari al 65 per cento circa della sua potenzialità e quindi, per tutti i cantieri presi in considerazione, 200.000 tonnellate di stazza lorda. Il fabbisogno di 120.000 tonnellate di stazza lorda rappresenta quindi solo il 60 per cento dello stretto necessario di tonnellaggio.

LANZETTA. Altro errore: bisogna leggere 40 per cento; io ho fatto il conto.

TOMMASINI. Il fabbisogno di 120.000 tonnellate di stazza lorda, essendo soltanto il 60 per cento dello stretto necessario, non è sufficiente ad una economia cantieristica nazionale.

Il relatore Corbellini prospetta un piano quinquennale e a questo proposito io già sento il collega Lanzetta cantare vittoria... poichè il piano quinquennale da lui tante volte auspicato esce fuori oggi dalla penna di un relatore della maggioranza, dell'autorità del senatore Corbellini. E qui il relatore ci parla delle 808.000 tonnellate di stazza lorda con oltre trenta anni da sostituire e di un programma di rinnovamento che potrebbe raggiungere il valore di 160-170.000 tonnellate di stazza lorda di nuove costruzioni annue.

Accenno di sfuggita, poichè voi l'avrete già letto nella relazione, al fatto che, mentre soltanto il 25 per cento delle navi delle altre nazioni ha superato l'età di 25 anni, le navi della nostra flotta mercantile che hanno superato questa età arrivano al 31,8 per cento.

Leggo dalla relazione:

« In definitiva l'insieme delle sole necessità del rinnovamento normale del naviglio, del raddobbo e dell'incremento naturale della flotta nazionale apporterebbe il lavoro seguente:

1) Per rinnovamento normale della flotta attualmente navigante . t.s.l.	100.000
2) Per riparazioni, carenaggi e raddobbi di navi nazionali e straniere	20.000
3) Per aumento della flotta complessiva nazionale (1,6 medio per cento all'anno della flotta navigante) . .	50.000
Totale possibilità annua del mercato cantieristico italiano . . . t.s.l.	170.000 »

E aggiunge:

« Devesi innfine aggiungere che si può avere un ulteriore aumento di lavoro per commesse di naviglio militare nazionale e di costruzioni per l'estero che, come vedremo, ha la possibilità di realizzazioni notevoli. La produzione di 200.000 t.s.l. di nuove navi mercantili ogni anno *non è dunque un limite difficilmente raggiungibile*; e si aggiunge anche che esso può avere la possibilità di venire finanziato, ai costi internazionali, dalla stessa attività mercantile della marina italiana ».

Il senatore Corbellini lamenta quindi, e giustamente, che, mentre un tempo i cantieri italiani erano ricercati per il collocamento delle commesse estere, da un po' di tempo in qua, essi non sono neanche interpellati, sempre per questa differenza di prezzo. Ci rivela anche come i cantieri, specialmente inglesi, siano così saturi di lavoro da non accettare ordinazioni se non a lunghissima scadenza, da tre a sette anni. Mi permetto qui di richiamare l'attenzione del signor Ministro sull'annotazione 22 della pagina 14 della relazione. Essa dice:

« Le ordinazioni di navi cisterna americane da passare ai cantieri italiani mi risulta che formano in questi giorni oggetto di serie trattative. Esse rappresenterebbero un volume di lavoro complessivo di notevole importanza e che ritengo possa completare con larghezza il fabbisogno minimo di ordinazioni straniere che abbiamo indicato come necessario per il regolare funzionamento dei nostri maggiori cantieri ».

Non dobbiamo limitarci, onorevoli colleghi, a prendere semplicemente nota di questa annotazione, ma è il caso, dato che si tratta di assicurare maggiori possibilità di lavoro ai nostri operai cantieristici, di chiedere all'onorevole Ministro una parola di assicurazione, e mi auguro che egli non vorrà perdere l'occasione per dire questa parola di incoraggiamento.

Passo adesso all'esame dei costi di produzione. Li seguo analiticamente, così come fa il relatore Corbellini, e ne fanno fede le citazioni che sono andato raccogliendo.

Dice il relatore che non sussistono elementi obiettivi che determinino un maggior impiego o dispendio di energia produttiva nelle costruzioni cantieristiche italiane rispetto a quelle straniere. Le cause principali dei nostri costi più elevati sono precisamente quelle indicate dallo stesso relatore e cioè: « Basso carico di lavoro dei cantieri nazionali per eccesso della loro potenzialità normale rispetto alle richieste da soddisfare (scarso valore della *operating ratios*) ». (Questo elemento è scomparso con i rimedi suggeriti). « Organizzazione interna dei cantieri non sempre redditizia per scarsità di attuazione dei princìpi più efficaci della produttività aziendale; non sufficiente valutazione delle *human relatios* e limitato sviluppo nel campo internazionale nelle attività di *marketing* per mancanza di una adeguata attrezzatura commerciale; elevato costo dell'amministrazione aziendale; sviluppo ancora troppo limitato seppure in via di estensione dei sistemi di prefabbricazione degli elementi costitutivi delle navi » (e qui interessa leggere l'annotazione numero 26); « scarsa diffusione dell'unificazione, non soltanto dei tipi di navi e dei motori di propulsione, quanto e soprattutto dei pezzi elementari, delle strutture, dell'arredamento, dei macchinari ausiliari e delle attrezzature di bordo, alto costo dell'acciaio ed in genere di tutti i materiali meccanici; elevato costo del denaro per gli investimenti patrimoniali; pesantezza della pressione fiscale nei confronti di quella della concorrenza straniera ».

Queste cause così enunciate sono divise dal relatore in cause intrinseche e cause estrinseche. Delle cause intrinseche vede facile il rimedio; le estrinseche deve, suo malgrado, inquadrarle nel piano finanziario economico di tutto il Paese e quindi ne fa oggetto di particolare esame, nel quale noi andremo a seguirlo. Peraltro, una tabella a pagina 17 (numero 8) mi rende un po' preoccupato. Quando egli ci dice che, in percentuale, le opere assistenziali gravano a carico dei datori di lavoro nella misura del 18,50 per cento, superando in questo soltanto la Francia che arriva al 24,85 per cento, io trovo un motivo di perplessità che non è più limitato alla marina mercantile ma che si estende a tutti i settori dell'industria italiana in quanto che qui si tratta di suddivisioni di quota-parte delle misure previdenziali ed assistenziali, che vanno dal datore di lavoro allo Stato ed al prestatore d'opera. Ecco quindi che ove questo elemento — che non è intrinseco ma estrinseco — non venga eliminato, e in un quadro generale, noi difficilmente potremo trovare il modo per correggere questo aggravio a carico del datore di lavoro. Vedremo dopo come e in quale misura queste varie cause estrinseche incidano sul costo della nave. Queste cause estrinseche, in ogni modo, sono quelle che giustificano completamente la differenza del costo. Vi ho accennato prima, ripetendone le parole, le affermazioni ed i convincimenti di Corbellini. Egli (pagina 22) al paragrafo *d*) « Provvedimenti di competenza del

Governo » circa il costo dell'acciaio ne fa scomparire la differenza di costo auspicando, ed io e voi tutti siamo con lui, che entro un anno al massimo da oggi, in virtù del piano Schuman, con adeguamenti di contributi provvisori da parte dello Stato, si possa arrivare ad una diminuzione dal 12 al 17 per cento sul costo della nave.

Alla lettera *b*) si parla dei contributi per compensare il maggior costo del danaro per la costruzione di navi per traffici extra dogana e anche qui si va dal 12 al 17 per cento. Finalmente alla lettera *c*) per il ristorno forfaitario dell'I.G.E., si parla del 6 per cento. Cosicchè abbiamo un totale complessivo che va dal 30 al 40 per cento ad incidere sui costi attuali di produzione. Ecco pertanto eliminata la differenza di prezzo tra la produzione italiana e quella straniera. Non se l'abbia a male Corbellini se gli ricordo che un giorno l'onorevole Ferrari, suo predecessore al Ministero dei trasporti, argutamente ha detto che egli è in possesso di una bacchetta magica per questi calcoli e per eliminare le differenze di prezzo. Certo questa scomparsa del 40 per cento di maggiori spese rende più preoccupati quando si tratta di costi di produzione, di costi del danaro. Quando egli lamenta che il danaro in Italia costa troppo, quando ci dice che per ogni cento lire amministrate le banche in Italia prendono rispettivamente 4,15 nel 1950, 4,45 nel 1949, 4,88 nel 1948 contro 2,16 nel 1938 questo non incide soltanto sul costo dei materiali ferrosi, ma su tutto quello che è il processo produttivo italiano e naturalmente abbiamo ragione di preoccuparcene. Quando egli ci svela che il tasso di sconto è il più elevato dopo quello della Germania come si può rilevare dalla tabella n. 9...

CARELLI. Ma è la verità.

TOMMASINI. Non discuto questo, ma è verità anche che non possiamo vedere questo fatto in ripercussione soltanto sull'industria marinara ma su tutto il processo produttivo italiano, dall'edilizia alle costruzioni marinare; così come quando andiamo allo storno dell'I.G.E. sono perfettamente d'accordo con lui. Non vedo presente il senatore Ricci Federico, e me ne dispiace, ma quante volte egli, espertissimo in materia, ha richiamato la nostra attenzione su questo passaggio? È vero, dice il relatore, che l'I.G.E. incide con circa il 14 per cento sul costo delle navi.

CORBELLINI, *relatore*. Inciderebbe.

TOMMASINI. Io mi devo però anche domandare quanto incide su quello che può essere il costo di un portalampade costruito da un operaio nella sua bottega di artigiano? Abbasso l'I.G.E. o viva l'I.G.E.? Io non lo so, ma certo il fatto denunziato dall'onorevole relatore merita un esame e deve essere inquadrato in tutto il processo produttivo, finanziario ed economico dello Stato italiano.

Ho finito con il settore dei cantieri e dei costi di produzione. Passiamo al traffico marittimo. Sarò grato all'onorevole relatore e agli onorevoli colleghi se vorranno soffermarsi con me ad un esame piuttosto analitico della tabella n. 16 posta a pagina 26 della relazione. Già in sede di Commissione, dove c'è mancato il tempo di esaminarla più a fondo, accennavo all'onorevole relatore che avevo qualche osservazione da fare su tale tabella. Essa reca le seguenti colonne: 1938, 1949, 1950 e variazioni del 1950 rispetto al 1949. Esaminando quest'ultimo raffronto non v'ha dubbio che il 1950 in tutti i settori è stato un anno molto più sviluppato nell'attività commerciale industriale finanziaria ed economica di quello che non sia stato il 1949. Però, se si pone la colonna del movimento del 1938 deve anche porsi come complemento, il che mi auguro sia fatto in una ristampa della relazione, un'ultima colonna riguardante le variazioni del 1950 rispetto al 1938. Le variazioni sono pertanto le seguenti: Bari (non è stata posta nel 1938 perchè aveva un movimento inferiore al milione) 538 mila tonnellate nel 1938 salite nel 1950 a 1.633.385 con un aumento del 224,73 per cento; Genova ha una variazione in più rispetto al 1938 del 10,01 per cento; La Spezia ha una variazione in più del 102,98 per cento sempre rispetto al 1938 (tale enorme variazione si spiega sia con il traffico di Apuania sia con il fatto che tanto Apuania che La Spezia hanno un retroterra con tariffe ferroviarie preferite, il quale arriva fino a Padova); Livorno ha una variazione in meno nel 1950 rispetto al 1938 del 14,83 per cento; Napoli ha una variazione in più del 52,44 per cento; Savona del 10,08 per cento; Trieste una variazione in più del 3,91 per

cento e finalmente Venezia in meno del 15,19 per cento.

Io spero che siano qui presenti dei colleghi napoletani perchè a proposito di Napoli leggiamo a pagina 39 della relazione che il porto di Napoli ha avuto un aumento fantastico rispetto al 1949, « superando di ben il 52 per cento quello dell'anteguerra. Questo traffico è particolarmente da segnalare perchè il porto di Napoli ha la propria zona d'influenza su un retroterra che è costituito essenzialmente dal territorio nazionale, con scarso traffico di transito e di esportazioni di merci. Ciò denota la grande possibilità di assorbimento del porto di Napoli per il consumo interno » — su questo punto, caro senatore ed amico Corbellini, non sono d'accordo — « anche dopo che ad esso sono mancati i mercati dell'anteguerra delle nostre colonie mediterranee e di oltre Suez ». Io non vorrei che attraverso queste affermazioni troppo rosee dovesse venire da parte di Napoli una lamentela a rovescio, ma è certo che questo aumento del 52 per cento, che constato attraverso l'esame delle cifre, non può che essere contingentale, dipendere cioè da cause che hanno del contingente, come possono essere i traffici marittimi per gli aiuti americani o le raffinerie dei petroli.

Comunque, per tornare alla tabella 16, ho detto che Venezia ha una diminuzione in confronto del 1938 del 15,19 per cento, ma vi è di più: dalle statistiche ufficiali risulta che il traffico del 1938 (trattasi certamente di una errata indicazione fornita dal relatore) non fu di 3.971.000 tonnellate, ma di 4.368.000 tonnellate. Evidentemente l'aumento di questo tonnellaggio aumenta la perdita nel confronto che andiamo a fare fra oggi e ieri. Come le ho accennato in Commissione, onorevole Corbellini, la prego anzi di correggere dal più 18,4 per cento — accettando per buoni i suoi dati — al più 15,43 la percentuale di aumento da lei indicata nel 1950 per Venezia.

CORBELLINI, *relatore*. Bisogna che tutte le cifre siano omogenee: bisogna vedere la fonte, e correggerle tutte o nessuna.

TOMMASINI. Io denuncio che la percentuale è errata, non guardo alla fonte: leggo le cifre. Giacchè ho qui le spiegazioni, le leggo: 3.704.641 meno 3.209.322 ed abbiamo, come risultato di questa semplice sottrazione, un numero che rappresenta il 15,43 per cento. Questo è incontrovertibile e la fonte non c'entra.

CORBELLINI, *relatore*. Rispetto al 1950 o al 1949?

TOMMASINI. Il 1950 rispetto al 1949.

Poche cose debbo dire ancora per quanto riflette la marina sovvenzionata.

Ha detto così bene il relatore Corbellini, ed abbiamo detto tanto noi nelle relazioni precedenti, che possiamo sentirci esonerati dal ripetere quel che abbiamo detto e che dobbiamo tenere per esattissimo l'allarme che getta il senatore Corbellini, e qui cade acconcio un monito rivolto al Ministro in carica che rispondeva nel 1949 « che trovava logico e legittimo che lo Stato debba intervenire con opportune sovvenzioni a favore delle società che esercitano linee di preminente interesse nazionale che si trovano in situazione deficitaria ». Ma soggiungeva, circa il problema dei bilanci e della scelta giudiziosa delle linee, che occorre sovvenzionare ma che occorre anche vigilare, assicurando l'esame della questione per avviarla a soluzione, per cui era già in atto presso il suo Ministero un attento studio.

Ora questo si diceva, onorevole Cappa, da codesto banco (quale ne sia il responsabile, la persona fisica non conta), il 7 ottobre 1949, e questo negli anni successivi è stato ripetuto ed oggi il relatore onorevole Corbellini tira ancora una volta, da bravo ferroviere, il segnale d'allarme e richiama la vostra attenzione su un particolare. Egli ha esaminato il bilancio della società « Italia » e vi ha trovato che per l'esercizio 1950 e cioè dal 1° dicembre 1951 è stato reso pagabile un dividendo pari all'8 per cento. Il relatore richiama, e molto opportunamente, questo fatto dell'8 per cento di dividendo che può apparire ed è indubbiamente eccessivo. Peraltro anche su questo occorre dire una parola di serenità. Infatti bisogna sapere se, quale e quanto sia il capitale privato investito in questa Società che fa parte del gruppo Finmare. (*Il ministro Cappa fa cenno con la mano di tre*).

Il Ministro mi ha già dato la risposta. Noi siamo in pieno in un campo di finanziamenti dell'I.R.I., cioè con grande prevalenza di obbligazioni dello Stato. Quindi io do ragione al senatore Corbellini, ma ritengo che sia eccessivo preoccuparsi di quell'otto per cento per-

chè gran parte di questo dividendo rientra nelle casse dello Stato.

Sulla questione delle sovvenzioni noi sappiamo che abbiamo linee che sono sorrette da sovvenzioni previste da una legge anteguerra e da integrazioni di bilancio. Io non aggiungo altro, soltanto invoco che quello che si annunciava come uno studio che si compiva negli uffici del Ministero nel 1949 abbia per lo meno a tre anni di distanza a trovare esecuzione, come saprà fare trovare certamente esecuzione l'attuale ministro Cappa.

Permettetemi onorevoli colleghi, e me lo permetta l'onorevole Corbellini in modo particolare, glielo dico con tanta cordialità, di dire due parole sui porti. Io forse avrei potuto in parte dimenticare di essere l'esponente di Venezia se non fossi stato preso, attanagliato dall'interesse della relazione del senatore Corbellini, ma quando vado a pagina 38 e vedo accennati gli enti portuali e l'elogio che si rivolge loro io dico: si parla di Napoli, di Genova, ma perchè noi non vogliamo accennare anche al porto di Venezia? Nell'annotazione n. 56 egli ci dice che Napoli ha raggiunto un coefficiente di ricostruzione rispetto all'anteguerra pari all'80 per cento, Genova un coefficiente pari al 75 per cento, Savona un coefficente pari all'83 per cento, Palermo al 70 per cento, Ancona al 78 per cento; consentitemi, onorevoli colleghi, che io a completamento dell'annotazione dell'onorevole relatore aggiunga che Venezia ha raggiunto il 90 per cento.

CORBELLINI, *relatore*. Ma io ho citato quei porti in cui c'era ancora da fare qualcosa. Venezia ha quasi il cento per cento. In ogni caso chiedo scusa.

TOMMASINI. Anche Venezia ha bisogno di ammodernamento, di attrezzatura di stazioni per passeggeri; in particolare ha bisogno Marghera. Voi sapete che Marghera rappresenta un porto industriale di primo ordine ed il Ministro ed il Sottosegretario si sono resi personalmente conto dell'importanza di questo cantiere industriale. Badate che nuove industrie fanno pressioni molto vive per poter effettuare la copertura di zone paludose per farne terreno per nuovi stabilimenti; e di qui derivano nuovi investimenti di capitale che, tra l'altro, sarebbero di somma utilità ed interesse economico per tutto il Veneto.

Vede, onorevole Corbellini, io a pagina 40 trovo accennato ai punti franchi di Messina, di Brindisi, di Napoli, di Genova; perchè non si è parlato del punto franco di Venezia che è stato il primo ad essere costituito in Italia ed è stato costituito sulla base della legge 5 gennaio 1948, n. 268, e viene esercito a spese del Provveditorato del porto di Venezia senza chiedere un soldo di sussidio allo Stato? A questo proposito mi è gradito fare omaggio all'onorevole relatore di un piccolo opuscolo di propaganda stampato dal Provveditorato. Qui sono citati porti ed enti portuali e non è possibile che il rappresentante di Venezia possa omettere Venezia.

CORBELLINI, *relatore*. Ma è già fatto.

TOMMASINI. Io rilevo appunto quella che può essere un'involontaria omissione.

Per i problemi della pesca nulla aggiungo e faccio mie le considerazioni e le conclusioni del senatore Corbellini. Nulla aggiungo per quel che è stato detto in questa sede nelle relazioni scritte presentate negli anni precedenti. Tuttavia, siccome il relatore accenna con preoccupazione a quella che potrà essere la sorte della pesca in Adriatico in seguito al venir meno del Trattato italo-jugoslavo che scade appunto alle ore 24 di questa notte, io, onorevoli colleghi, rimando il relatore a quella che è stata la risposta del sottosegretario Taviani all'interpellanza Ravagnan. Nè Ravagnan, nè Lanzetta si sono dichiarati soddisfatti: forse neanche io mi sarei dichiarato soddisfatto se avessi posto la mia firma sotto quell'interpellanza. Certo è che da domani, 1° maggio, ed i colleghi Ravagnan e Lanzetta hanno ragione di preoccuparsi, nè io mi preoccupo meno di loro, i pescatori di Chioggia saranno esposti a tutte le rappresaglie perpetrate dall'altra sponda. Stamattina l'onorevole Lanzetta auspicava, ed io volevo quasi applaudirlo, che quel mare Adriatico fosse tutto ed esclusivamente riservato ai pescatori italiani. Ripeto qui quell'augurio, che faccio mio, e mi auguro anche che in attesa di un nuovo trattato intervenga per lo meno un regime provvisorio che consenta l'esercizio della pesca.

Sui marittimi non ho niente da dire. Mi auguro soltanto che il ministro Cappa, di fronte all'enorme eccedenza dei marittimi rispetto al loro organico, di fronte all'enorme numero dei

marittimi che sono tali di marca ma non di fatto, sappia provvedere, senza provocare scosse tellurico-sociali, allo sfollamento. Ascolterò volentieri quello che l'onorevole Ministro ci dirà a questo proposito. Concordo pienamente con il relatore sulla necessità che ai marittimi sia fatto un trattamento con unità di indirizzo. Non devono provvedere in parte il Ministro della marina mercantile e in parte gli organismi sindacali, ma si deve procedere con unità di indirizzo e uniformità di concetti, in maniera che non possano derivarne pericolose sperequazioni.

A pagina 44 della relazione il collega Corbellini ci parla dei portuali effettivi e occasionali, dell'utilizzazione dei portuali e della manovalanza. Su questi concetti informatori fui in perfetto accordo verbale e scritto col Ministro Corbellini, anche quando fu Ministro *ad interim* della marina mercantile. È indispensabile un ridimensionamento delle forze dei portuali e a me piace segnalare che, per quanto riguarda Venezia, il provveditore ha preso un provvedimento di ridimensionamento mettendo in anticipata quiescenza 62 lavoratori anziani, circa il 10 per cento della forza a ruolo, con la fiducia di potere ottenere un contributo a carico dei fondi centrali amministrati dal Ministero della marina mercantile. Questo esempio è stato dato da Venezia con la comprensione delle classi interessate e cioè delle classi dei portuali e degli utenti e mi auguro che l'esempio possa essere seguìto da altri.

Per concludere ripeterò, come dissi quando il senatore Corbellini fu relatore del bilancio dei trasporti, che nella sua relazione certamente dotta ed a carattere scientifico c'è una dose di ottimismo che chiamerei eccessivo in quanto può essere forse motivo e costituire ragione di sempre facili illusioni, che possono talvolta anche divenire pericolose. Io chiudo il mio dire col mandare un affettuoso saluto a tutta l'immensa falange dei lavoratori, siano essi operai cantieristici, siano essi marittimi, siano essi portuali, siano essi pescatori, insomma a tutti coloro che in questo settore — come fu detto in altra relazione — insieme alla metalmeccanica ed all'agricoltura, devono costituire, per un Paese che si bagna per 8 mila chilometri sul mare, un esempio produttivo da inserirsi fra i primi nella produzione della bilancia economica italiana. Con questo pensiero io chiudo il mio dire e prego di scusarmi se eccessivamente ho abusato della vostra bontà. (*Applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

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

MOLINELLI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, rilevata l'importanza dei provvedimenti intesi ad incrementare le costruzioni navali, e riferendosi ai voti espressi nella seduta del 9 agosto 1951 sulla utilizzazione delle disponibilità finanziarie residuate dalla legge 8 maggio 1949, n. 75, invoca il più largo impiego degli stanziamenti nella costruzione di naviglio leggero destinato alla pesca ».

PRESIDENTE. Il senatore Carelli ha facoltà di parlare.

CARELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, segnalerò un aspetto del problema della Marina mercantile per quanto forse potrei anche farne a meno, perchè la relazione del senatore Corbellini è completa anche da questo lato. Essa dà anche le direttive concrete per un miglioramento dei servizi dell'attività cantieristica come di quella peschereccia. Ma, prima di affrontare il problema della pesca in un modo particolare, mi sia consentito di rilevare il miglioramento sensibile che il movimento di ricostruzione italiana ha impresso al settore della Marina mercantile. Fornirò alcuni dati statistici, perchè i dati sono sempre più eloquenti, anche se aridi nella loro espressione. Nel 1901 avevamo merci imbarcate e sbarcate per 12 milioni 363 mila tonnellate; nel 1946 eravamo scesi a 7 milioni 416 mila; nel 1950 siamo saliti rapidamente a 22 milioni 839 mila tonnellate. Voi vedete che il movimento è confortevole per la nostra economia, confortevole anche per la navigazione di cabotaggio; per questo settore, molto importante per la vita economica della Nazione, abbiamo questi dati: merci imbarcate e sbarcate nel 1901 (voi rileverete senz'altro la differenza che esiste tra un periodo che sem-

brava normale e felice della nostra economia e il momento attuale, rilievo che va fatto) per il cabotaggio 5 milioni 343 mila tonnellate; nel 1946, 6 milioni 518 mila tonnellate; nel 1950, 11 milioni 660 mila tonnellate. Evidentemente dobbiamo tutto questo alla forza ricostruttiva del nostro Paese impressa dalla volontà del nostro Parlamento con la collaborazione piena del Governo. Complessivamente per navigazioni internazionali dirette, per navigazioni internazionali di scalo e navigazioni di cabotaggio abbiamo questi dati: nel 1901, 18 milioni 932 mila tonnellate; nel 1946, 15 milioni 316 mila tonnellate; nel 1950, 37 milioni 497 mila tonnellate: sforzo veramente poderoso che va ad onore di tutti i lavoratori e di tutti coloro che hanno collaborato seriamente per la rinascita del nostro Paese. Ma mi sia consentito segnalare onorevole Ministro che, in questo quadro veramente ammirevole di ripresa economica, la città che ha usufruito meno di tali benefici è la città di Ancona. In Ancona abbiamo avuto nel 1948 in arrivo 221 navi, nel 1949, 258 navi, nel 1950, 235 navi, per una stazza netta di 350 mila tonnellate nel '48, di 292 mila nel '49, di 300 mila nel '50. Per la vita del porto di Ancona tali cifre mi sembrano poco, onorevole Ministro. È un porto quello di Ancona che merita tutta l'attenzione. In questo momento forse di difficoltà generali non si può pretendere troppo. È vero, ma si deve pretendere dagli organi competenti uno studio approfondito, per salvare anche questi porti che si trovano in una posizione di inferiorità per motivi contingenti. Ed è allora indispensabile operare in modo che alla città di Ancona affluisca un maggior numero di navi, per poter dar vita a quella attività che Ancona ha sempre avuto. Ancona putroppo non ha un retroterra che possa alimentare il suo porto. Essa vive delle navi che provengono da altre zone e del movimento di merci che giungono da fuori e non dall'entro terra. È necessario quindi che risolviate il problema nella maniera più celere e completa.

Fatta questa breve premessa nei riguardi del porto di Ancona e delle attività di miglioramento impresse al nostro Paese dall'opera di tutta la Nazione, vengo a trattare un problema che è particolarmente caro al mio cuore, il problema peschereccio. In data 9 agosto 1951, io ebbi a presentare, come firmatario, un ordine del giorno che così si esprimeva: « Il Senato della Repubblica, sottolineando l'importanza dei provvedimenti intesi ad integrare il problema di nuove costruzioni navali con lo stanziamento di complessivi 22 miliardi e 600 milioni per gli esercizi dal 1951-52 al 1954-1955, prendendo atto che a questa disponibilità globale concorrono gli 8 miliardi 600 milioni di cui al provvedimento in esame, consentendo in pieno con le precisazioni del suo relatore che invoca l'utilizzazione di 1 miliardo e 720 milioni per la costruzione di piccole navi destinate alla pesca, sottolinea la precedenza assoluta da darsi nell'applicazione degli articoli 2 e 26 della legge n. 75 per tutti i casi che hanno colpito largamente i pescherecci distruggendoli o riducendoli così gravemente; invoca infine che non siano trascurate nella assegnazione dei lavori ai cantieri le attrezzature anche modeste che godono comunque di una tradizione eccellente per capacità di lavoro, come quella ad esempio dell'Adriatico ».

Lei, onorevole Ministro, rispose che non poteva approvare questo ordine del giorno, ma che lo avrebbe accettato come raccomandazione.

CAPPELLINI. Se si fida delle raccomandazioni...

CARELLI. Io mi fido della parola del Ministro.

CAPPELLINI. Fa male.

CARELLI. Non so se faccio male, comunque mi fido. L'onorevole Cappa così si espresse: « Non posso che assicurare l'Assemblea e in particolar modo l'onorevole Carelli che sarà cura del Ministro di far sì che il desiderio che mi sembra unanime dell'Assemblea sia osservato, cioè sia tradotto in atto a seconda delle possibilità tecniche che si prospettano davanti al Comitato che deve decidere...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* C'è il disegno di legge alla Camera.

CARELLI. Non lo sapevo e ringrazio il Ministro di questa informazione. Comunque, che il problema della pesca per noi sia un problema di base lo dimostra anche la necessità che ha il popolo italiano di alimentarsi con proteine animali, perchè — e mi riferisco qui al settore della produzione della carne — noi nel 1911 avevamo una produzione zootecnica di

5.593.400 quintali di carne; nel 1935-39 una media di 7.389.100 quintali di carne; nel 1944, 6.218.000 quintali; nel 1949, 6.312.000 quintali; nel 1950, 6.361.000 quintali di carne. Non abbiamo raggiunto ancora la media del 1939.

Nel campo della pesca invece abbiamo questa posizione: in un settore cioè che integra il settore zootecnico, anzi, dirò di più, rappresenta per noi il binomio veramente sostanziale ai fini dell'alimentazione della Nazione: nel 1947 abbiamo avuto un pescato di 1.152.000 quintali; nel 1948, 1.134.000 quintali; nel 1949, 1.300.000; nel 1950, 1.367.000; nel 1951, 1 milione 366.000 quintali. Malgrado questa integrazione, noi ci troviamo a calorie in questa situazione: il popolo italiano aveva un numero di calorie nel 1926-30 pari a 2.883; nel 1935, 2.619; nel 1936-40, 2.600; fino a che nel 1946 siamo scesi alle 1.762; nel 1947 a 2.142; nel 1948, 2.381; nel 1949, 2.224.

L'alimentazione italiana è ancora al di sotto delle necessità fisiologiche, e la razione è così composta: il 14, 3 per cento di proteine, il 18,6 per cento di grassi; il 6,1 per cento di idrati di carbonio, misura questa molto larga; troppi idrati di carbonio, dovremmo invece aumentare il numero delle proteine animali perche il numero delle proteine animali è bassissimo. Calorie per un valore di 382 nel 1930 e nel 1949 di 335. Queste sono calorie che si riferiscono alla alimentazione carne e grassi. Noi dobbiamo quindi aumentare e il miglioramento ci potrà venire soltanto dal settore peschereccio. Ecco perchè, onorevole Ministro, io la prego di voler considerare l'importanza del settore peschereccio, non soltanto dal punto di vista lavorativo, ma specialmente e soprattutto dal punto di vista alimentare.

Allora noi dobbiamo potenziare questo settore peschereccio. Come? Aumentando il numero dei motopescherecci. Specialmente per quanto riguarda il litorale adriatico aumentare il numero dei motopescherecci ed io rilevo dalla relazione dell'onorevole Corbellini questi dati. Noi abbiamo battelli a vela e a remi da pesca per il numero di 35.773 unità. Sono troppi, bisogna rinnovare il patrimonio peschereccio italiano; bisogna sostituire queste barche a vela e a remi con motopescherecci organizzati, attrezzati con i mezzi moderni, che la tecnica consiglia, attrezzati con ecometri, radar, radio e soprattutto con maestranze veramente educate alla vita del mare, alla vita del pescatore. Noi possiamo utilizzare le maestranze dei porti. Soltanto le maestranze dei porti potranno resistere alla dura fatica del mare. Ma bisognerà educarli anche nel campo del sapere tecnico e allora, onorevole Ministro, è indispensabile provvedere alla formazione di queste maestranze attraverso scuole di specializzazione, scuole che io propongo e ritengo debbano sorgere sul litorale adriatico in quanto è il litorale di maggior interesse. E che sia di maggiore interesse lo dimostro attraverso questi dati statistici: nel 1947 il litorale tirrenico ha dato 223.371 tonnellate di pescato; il litorale siculo 329.000, l'adriatico 430.000. Nel 1950, tralasciando gli altri dati, 276.000 quintali di pescato per il litorale tirrenico, 410.000 per il siculo, 552.000 per il litorale adriatico. Proporzioni: 20 per cento circa per il tirrenico, 30 per cento per il siculo, 40 per cento per l'Adriatico. È il litorale adriatico che deve essere potenziato nella maniera migliore anche attraverso l'organizzazione di scuole che possono essere costituite dal Ministero della marina mercantile. Una scuola, onorevole Tambroni, potrebbe sorgere a San Benedetto del Tronto, con delle sezioni a Porto Civitanova ed anche a Porto Recanati. Una scuola per padroni di pesca, per la pesca meccanica mediterranea di altura, una scuole triennale per motoristi, una scuola annuale per padroni marittimi per l'idoneità al comando di unità della pesca oceanica, una scuola per motoristi navali di seconda classe, per ottenere la patente di motorista di prima classe, un corso annuale integrativo per capi pesca, una scuola triennale per radio telegrafisti, brevetto internazionale di prima e seconda classe, corso annuale per ottenere il brevetto generale di radio telefonista. Evidentemente la spesa per l'organizzazione di questa scuola è alquanto sensibile, 125 milioni, e per il mantenimento della scuola necessiterebbero 45 milioni. Non è una spesa eccessiva se la raffrontiamo alla importanza che ciò avrebbe di fronte all'economia del nostro Paese e di fronte alla necessità che ha l'Italia di aprire la sua attività ad una impresa che deve andare oltre le sue coste, che deve battere il Mediterraneo, che deve battere l'Oceano.

Pescare nel Mediterraneo è assolutamente indispensabile. Ho seguìto con molto interesse quanto ha detto il collega Tommasini: alle 24 di questa notte scade l'accordo con la Jugoslavia. Ma non dobbiamo dire che soltanto le coste jugoslave sono apprezzate per la pesca. Agli italiani è impossibile in questo momento arrivare ad un accordo perchè difficoltà politiche si sono frapposte alle difficoltà economiche fra le due Nazioni. Noi dobbiamo operare nel settore mediterraneo, cercare ed esplorare le zone più pescose, specialmente delle coste marrocchine e della Tunisia, specialmente delle coste del Mediterraneo orientale e centrale. E sarebbe opportuno, onorevole Ministro, provvedere alla compilazione di una carta, che io chiamerei ittica, per il reperimento delle zone più pescose nel Mediterraneo. Onorevole Ministro, mi pare che a questo aspetto del problema non ci sia altro da aggiungere per quanto mi riguarda, ed ho finito.

Prego l'onorevole Ministro di voler tener conto del mio ordine del giorno per evitare che organi che non hanno la competenza specifica interferiscano nell'attività della Marina mercantile. E mi spiego. La Ragioneria generale dello Stato interviene molto spesso nel merito di una questione. La Ragioneria generale dello Stato faccia quello che deve fare ma non si inserisca nel merito delle questioni. Sono problemi tecnici che debbono essere risolti dal Ministero competente. Prego quindi l'onorevole Ministro di volersi rendere interprete di questo sentimento dell'Assemblea, invitando la Ragioneria generale ad operare per il suo settore senza interferenze rallentatrici. Prego altresì l'onorevole Ministro di voler accettare il mio ordine del giorno per dare ad una parte del popolo italiano una nuova possibilità di vita. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra*).

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

RAVAGNAN. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, penso che, nell'affrontare il problema della Marina mercantile italiana, non possa essere trascurata una questione che, secondo me, è pregiudizievole, questione che deve essere per lo meno impostata e in maniera conveniente, che però non vedo trattata nella relazione pur pregevole del senatore Corbellini. Mi riferisco al fatto che la nostra Marina mercantile è divisa in due settori, pubblico e privato. È chiaro che il Governo dovrebbe avere una politica determinata in relazione all'uno e all'altro settore, tenendo conto delle diversità che esistono tra l'uno e l'altro. Il settore pubblico è costituito dalle società dette di preminente interesse nazionale, raggruppate nella Finmare la cui flotta, dice il relatore, a tutto il 1950, constava di 87 unità per un complesso di circa mezzo milione di tonnellate. Il capitale di queste società appartiene nella totalità o nella massima parte allo Stato. È quindi chiaro che lo Stato deve avere un atteggiamento particolare verso queste società, atteggiamento che non può essere il medesimo che lo Stato aveva verso le società private, nè tanto meno può essere di sfavore. È noto che si tratta di una eredità del fascismo. Come il fascismo ha creato questo settore? Tutti lo sappiamo. Allorquando un grande complesso industriale o finanziario si trovava in difficoltà i grandi capitalisti, che praticamente tenevano in mano il timone dello Stato, facevano in modo che queste società venissero assorbite dallo Stato stesso, e cioè incluse in quello che è stato giustamente chiamato il grande convalescenziario dello Stato il quale garantiva non soltanto la vita di queste società ma assicurava soprattutto larghi profitti ai loro proprietari. Lo Stato è diventato il maggiore azionista mentre la minoranza privata continuava, e continua ancora adesso, a gestire ed a dirigere queste società e allo Stato non compete in pratica altro se non di elargire sovvenzioni ed integrazioni ed assicurare così (come del resto osserva lo stesso onorevole Corbellini ed ha ribadito anche il senatore Tommasini) profitti, anzi larghi profitti ai capitalisti privati. È chiaro che questo problema deve essere risolto; è chiaro che esso rientra nel complesso problema della sistemazione dell'I.R.I., problema che noi intendiamo qui impostare e trattare a fondo e che costituirà oggetto di una nostra iniziativa sul piano della traduzione in atto delle premesse e dei princìpi della Costituzione in merito alla questione dei monopoli.

Si tratta forse di liquidare il settore pubblico? Non è possibile perchè ciò significherebbe

eliminare un bene dello Stato che può e deve essere mantenuto, ma che deve essere però gestito nell'interesse pubblico.

Si tratta di continuare nella situazione attuale? Neanche questo, perchè non è giusto che lo Stato, ossia la Nazione, debba sovvenzionare o garantire profitti, e lauti profitti, a gruppi capitalistici soltanto per il fatto che le imprese che essi gestiscono, pur essendo essi in minoranza, hanno grandi dimensioni e toccano da vicino essenziali interessi della Nazione. Occorre quindi che la Finmare sia conservata ed anche potenziata, ma nello stesso tempo occorre che venga riformata, e insieme ad essa le altre aziende dell'I.R.I., in modo che il preminente interesse nazionale non risulti soltanto dalla qualità della loro attività ma anche dal sistema della loro gestione e dagli utili che esse possono e debbono produrre alla Nazione.

Il relatore, onorevole Corbellini, ha giustamente fatto rilevare che, mentre gli introiti della Finmare sono aumentati ed hanno superato, nel 1950, i 40 miliardi con un aumento dell'11,7 per cento rispetto al 1949, lo Stato non solo continua ad elargire sovvenzioni, ma anche contributi su ogni miglio percorso e in modo discriminato, da società a società. Basti dire che, pur essendo aumentato del 4,55 per cento l'introito per miglio, lo Stato ha tuttavia aumentato il contributo del 2,6 per cento...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Lei confonde il bilancio della Finmare con il bilancio delle quattro società.

RAVAGNAN. L'onorevole Corbellini ha sfiorato il fondo della questione quando ha osservato che il regime delle quattro società è un regime che serve solo a garantire sicuri e larghi profitti alla minoranza privata a spese dello Stato. Noi ci associamo a questi rilievi ma nello stesso tempo domandiamo al Ministro di precisare quale è la politica del Governo verso il settore pubblico e domandiamo che si conosca il modo come sono amministrate queste società, poichè sono dello Stato e in realtà il Parlamento non è a conoscenza della gestione.

Lo sviluppo della Marina mercantile è evidentemente connesso con lo sviluppo dei cantieri navali. Quante cose non sono state dette nel recente passato contro la sedicente minore capacità e scarsa efficenza produttiva dei nostri cantieri! Abbiamo assistito per anni ad una campagna di pessimismo sulle possibilità della nostra industria cantieristica. Si è persino dato a credere che i maggiori costi unitari della produzione dei cantieri dipendessero dalle retribuzioni delle maestranze e con ciò si è ottenuto lo scopo di disorientare la pubblica opinione e di favorire la smobilitazione e la dispersione di maestranze qualificate. I lavoratori hanno tenacemente lottato e resistito contro la smobilitazione, e non solo hanno difeso il loro posto di lavoro e il loro diritto al lavoro, ma hanno dimostrato alla pubblica opicioè che la crisi dei cantieri non derivava, come del resto lo conferma ora l'onorevole Corbellini, da difetti intrinseci, ma da fattori esterni. L'onorevole Corbellini afferma che le possibilità tecniche dei nostri cantieri sono superiori a quelle che esistevano nel 1939 e che se essi lavorassero a regime normale potrebbero senz'altro realizzare una produzione più economica e redditizia dell'attuale. Siamo perfettamente d'accordo. Questo è quanto hanno sostenuto i lavoratori e le loro organizzazioni sindacali. I cantieri navali italiani sono in grado di competere con i cantieri esteri poichè il maggior costo di cui ancora soffrono dipende da elementi estrinseci, e in primo luogo dal basso carico di lavoro. Questo è il fattore principale che produce la crisi dei cantieri. È chiaro per conseguenza che se i cantieri potessero (e possono oggi) lavorare a pieno regime, sarebbe eliminata la crisi. L'onorevole Corbellini afferma che la costruzione di 200.000 tonnellate all'anno assicurerebbe la vitalità dell'industria cantieristica. I lavoratori affermano, e l'afferma il senatore Roveda a nome loro nel disegno di legge che ha presentato al Parlamento, che la capacità dei nostri cantieri navali può giungere fino alle 400 mila tonnellate all'anno. Allora non si comprende perchè il Governo, nel disegno di legge che ha presentato alla Camera e che si sta discutendo all'altro ramo del Parlamento ed è intitolato « Provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e incremento dell'occupazione », al capitolo « Costruzioni navali per la Marina mercantile » abbia proposto soltanto uno stanziamento di 12 miliardi a favore della costruzione di petroliere scaglionata in tre esercizi e per un totale complessivo di sole 200 mila tonnellate. Bisogna osservare a questo proposito che ciò non

elimina quelli che sono stati i difetti essenziali della legge Saragat e cioè la scarsità delle commesse ai nostri cantieri. Tale scarsità è stata il motivo fondamentale per cui la legge Saragat non ha prodotto e non poteva produrre i risultati per cui fu proposta ed approvata, e cioè di sanare la crisi dei cantieri. Questo difetto sussisterà ancora se noi non procureremo di aumentare le possibilità di lavoro ai cantieri navali oggi esistenti, risultato che si potrà raggiungere evidentemente con un finanziamento più largo. Perchè il Governo non sente il coraggio di incrementare le costruzioni e di svecchiare la nostra Marina mercantile? A tutti è noto, e la relazione Corbellini lo conferma, che non solo le navi sopravvissute alla guerra sono invecchiate ma che « delle sole 64 navi acquistate all'estero nel 1950, 22 avevano più di trent'anni, 6 di esse più di quarant'anni ». Quindi noi scontiamo l'enorme errore che è stato commesso di aver favorito l'acquisto al di là di ogni limite delle navi « Liberty » le quali erano state costruite per la guerra e destinate a vivere nello spazio di un anno o poco più e perciò sono incapaci di competere con le costruzioni che si vanno realizzando sempre maggiormente in tutte le marine estere.

A tale proposito io mi permetterei di chiedere al Ministro se è vero quanto si afferma negli ambienti marinari, e cioè che il Governo starebbe concedendo o progetterebbe di concedere prestiti I.M.I. affinchè, invece di costruire navi in Italia, si vadano ad acquistare navi all'estero. Io penso che occorrono assicurazioni in proposito, perchè queste voci circolano non soltanto negli ambienti dei lavoratori, ma anche in quelli degli armatori e degli industriali. Se fosse vero, ciò costituirebbe un danno per la nostra Marina e per i nostri cantieri e dimostrerebbe la scarsa intenzione di risolvere la crisi, mentre tutte le possibilità sussistono perchè la crisi stessa possa essere eliminata.

Il senatore Roveda ha presentato, come dicevo, al Parlamento un proprio progetto di legge per la costruzione in Italia nello spazio di tre anni di 400 mila tonnellate di naviglio...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Avrebbe potuto proporre 600 mila tonnellate, già che c'era!

RAVAGNAN. È ovvio risponderle, onorevole Cappa, che quando il Governo ha intenzione di trovare dei miliardi li trova, se questo gli conviene e rientra nelle sue direttive politiche, viceversa non li trova quando questo non coincide con le sue direttive politiche.

Dicevo dunque che l'onorevole Roveda nel suo progetto di legge propone la costruzione di 400 mila tonnellate e non già per conto dell'armamento privato ma per conto della Finmare, cioè delle società di preminente interesse nazionale. Non vi è alcun dubbio che tale progetto si ispira ad una visione ben più realistica della situazione di quella del Governo il cui difetto fondamentale, ripeto, è lo stesso difetto della legge Saragat. Del resto l'onorevole Corbellini nella sua relazione esorta il Governo a proporre finalmente una legge organica che non soddisfi solo alle esigenze immediate di sviluppo della nostra Marina mercantile in modo frammentario, ma consenta ai cantieri italiani un lavoro quanto più possibile regolare. E il relatore afferma giustamente che in questo modo si potrà produrre a costi che possano sostenere la concorrenza internazionale.

Non vi è dubbio che una simile iniziativa, un simile programma, ad un certo momento sortirebbe l'effetto di attirare anche commesse estere ai nostri cantieri. Ma il progetto del Governo in merito alla costruzione delle petroliere, oltre ad essere insufficiente, contiene anche un altro difetto di fondo ed è che le petroliere vengono commesse al settore libero, cioè al settore privato. Perchè non vengono invece commesse al settore pubblico, alla Finmare? Quale motivo c'è perchè questo servizio non possa essere assunto dalle società di preminente interesse nazionale? In tal modo il denaro dello Stato non andrebbe più a beneficio della speculazione privata, ma a beneficio delle società sovvenzionate dallo Stato.

Anche su questo punto penso che il Governo è tenuto a dare una spiegazione. Come pure non mi sembra giustificata, anzi mi sembra del tutto errata la facoltà che sembra si voglia dare agli armatori privati, che avessero intenzione di costruire delle petroliere col concorso dello Stato, di scegliersi essi stessi i cantieri di loro gradimento. Penso invece che sia giusto che tali commesse vengano equamente distribuite fra i vari cantieri su una base non di convenienza privata, che potrebbe essere dannosa all'interesse pubblico, ma sulla base di

criteri generali, che possono essere stabiliti dallo Stato.

Passando al problema dei servizi marittimi, mi permetto di rilevare che si segue ancora un criterio errato ed una discriminazione ingiustificata ed inspiegabile fra i servizi che fanno capo al Tirreno e quelli che fanno capo all'Adriatico. Anteguerra, su 33 linee vi erano 67 partenze mensili dai porti adriatici; oggi su 84 navi di linea, per un totale di 533.328 tonnellate, ben 42 navi, per un complesso di 304.156 tonnellate, cioè il 56 per cento, sono adibite a linee del Tirreno. Solo 10 navi, per sole 37.264 tonnellate, cioè il 7 per cento, sono adibite a linee dell'Adriatico. Sono comuni ai due mari, ma con prevalenza del Tirreno, 30 navi per 195.350 tonnellate, cioè il 36 per cento.

Perchè una simile stridente disparità di trattamento? Io chiedo al Ministro una spiegazione, e siccome non vedo quale seria giustificazione possa essere data — l'onorevole Ministro conoscerà certamente i reclami, gli interventi, i memoriali che sono stati presentati anche durante le sue visite ai porti adriatici — siccome, ripeto, non vedo spiegazione di come possa essere contestato questo dato di fatto, io chiedo che venga modificato tale trattamento. È chiaro che la persistenza di un trattamento simile costituisce un danno grave particolarmente per l'economia del porto di Venezia e per l'economia intera della regione veneta.

A questo proposito pare che il Ministro e il Governo non si accorgano o restino indifferenti di fronte al fatto che la Jugoslavia, approfittando di questa situazione in Adriatico, continua a potenziare la propria marina. Ed è forse qui che si deve vedere il motivo altrimenti inspiegabile, della differenza di trattamento tra l'Adriatico e le altre zone. Vi sono forse « direttive superiori » a questo proposito ed estranee al nostro Paese? È pertanto necessario che il Governo dia una spiegazione. Come pure non può non rilevarsi e condannarsi l'assoluta indifferenza e l'ostilità dimostrata dal Governo verso la recente Conferenza economica di Mosca, mentre è evidente che il nostro Paese ed il porto di Venezia in particolare non possono non avvantaggiarsi di una intensificazione di traffici con l'Oriente. Mi si permetta di ricordare che proprio ieri l'onorevole Di Vittorio, ad una conferenza stampa tenuta davanti ai rappresentanti della stampa italiana ed a numerosi rappresentanti della stampa estera, ebbe a dichiarare che con le maggiori offerte dell'Unione Sovietica sarebbe possibile eliminare la disoccupazione nel settore cantieristico italiano e ha citato il caso di un costruttore navale italiano che ha ricevuto l'ordinazione di 6 navi mercantili. Io penso che il Governo farebbe bene, se non crede di accettare i dati che sono stati forniti dall'onorevole Di Vittorio — autorevolmente forniti — a controllare questi dati e ad informarsi dagli uomini di affari che hanno partecipato a quella Conferenza per sentirsi confermare o no l'esistenza di queste possibilità e soprattutto farebbe bene a domandare informazioni al nostro ambasciatore che risiede nella capitale sovietica.

Per quanto riguarda il porto di Venezia e l'economia della regione veneta, è chiaro che una simile prospettiva non può essere vista con indifferenza. Non può essere vista con indifferenza la possibilità di dare lavoro al complesso industriale di Marghera e inoltre alle industrie tessili e produttrici di utensileria, sì da dare non soltanto un incremento produttivo alla regione ma alla economia nazionale in generale.

Per quanto riguarda il movimento del porto di Venezia, il traffico complessivo ha raggiunto nel 1952 oltre quattro milioni di tonnellate, avvicinandosi sensibilmente al livello del 1939 che è stato di 4.600.000 tonnellate. Però occorre osservare che, scomponendo queste cifre nel traffico commerciale e nel traffico industriale, si trovano la spegazione e il motivo per cui persistono la crisi e l'anemia del porto di Venezia. Infatti, se il porto industriale ha visto aumentare gli sbarchi nel 1951 di 400.000 tonnellate in più rispetto al 1939, per contro si registra una diminuzione forte sia negli sbarchi che negli imbarchi del porto commerciale. L'aumento del settore industriale è dovuto essenzialmente al petrolio. Infatti tutti sanno che lo sbarco del petrolio non comporta utilizzazioni di mano d'opera perchè il petrolio viene direttamente pompato e versato entro gli impianti industriali. Invece per quanto concerne il settore commerciale si tratta di oltre 700.000 tonnellate in meno rispetto al 1939.

Siamo quindi in realtà in una situazione di anemia molto grave.

È questa un'altra ragione per cui si è aggravata quella disparità di trattamento della quale parlavo prima. Inoltre sono costretto — ma è mio dovere farlo — a richiedere ciò che inutilmente ho chiesto in un altro intervento a proposito del precedente bilancio della Marina mercantile. Desidererei cioè sapere se e quando il Ministro intende intervenire per togliere agli industriali di Marghera l'ingiusto privilegio di cui godono e che consiste nell'escludere dal servizio di imbarchi e sbarchi per la zona industriale i lavoratori portuali di Venezia. Ed io qui devo rilevare con rammarico che l'onorevole Corbellini, nel suo breve passaggio al Ministero della marina mercantile, che tenne per di più *ad interim,* invece di sopprimere questo privilegio che era scaduto, lo ha prorogato di 25 anni. Io non vedo alcuna giustificazione plausibile a questo privilegio e vorrei domandare al Ministro se non sia ora di correggere questa anomalia e questa ingiustizia che aggrava ancora notevolmente la triste situazione delle maestranze di Venezia.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Bisognerebbe sapere cosa ne pensano gli operai di Marghera.

RAVAGNAN. Gli operai di Marghera lotteranno per non essere licenziati a loro volta e lotteranno per avere maggiore lavoro.

Per quanto riguarda il personale marittimo, io consiglio il Ministro di andare cauto nell'accettare i suggerimenti del relatore per quanto concerne la cancellazione in massa dai ruoli che sembra sia stata proposta dall'onorevole Corbellini. L'onorevole Ministro farà opera saggia a considerare che questo è un problema prevalentemente di carattere sociale e che non si possono di punto in bianco privare della possibilità di lavoro centinaia di lavoratori con le loro famiglie.

CORBELLINI, *relatore.* A quell'epoca però gli scaricatori di Marghera lavoravano tutti.

RAVAGNAN. Inoltre non si deve prescindere dall'accordo con le organizzazioni sindacali interessate.

Per quanto riguarda la previdenza marinara, è da rilevare che finalmente la lunga e giusta lotta dei marittimi di tutte le categorie ha raggiunto il risultato di convincere il Governo che tale materia non si può risolvere con provvedimenti provvisori nè con palliativi, ma deve essere affrontata in modo organico. Per parte nostra, noi ci riserviamo di intervenire in sede di discussione del relativo disegno di legge.

A questo proposito vorrei porre all'onorevole Ministro un quesito che si riallaccia ad una proposta testè fatta dal senatore Carelli, e cioè se egli ritenga che gli attuali istituti nautici siano, come numero e qualità, idonei allo scopo di preparare personale qualificato e stati maggiori alla Marina mercantile. Non intendo riferirmi agli insegnanti ma alla qualità antiquata ed insufficiente delle attrezzature che sono assolutamente inferiori, e tutti lo confermano, alle esigenze minime. E quindi il problema è di un maggiore stanziamento di fondi. Come pure, secondo me, è necessario che si pensi alla creazione di istituti medi per la pesca poichè la motorizzazione richiede capitani e motoristi specializzati. Questo è un problema a cui si deve provvedere.

Per quanto riguarda la pesca mi si consenta di aggiungere alcune parole a quelle dette dai precedenti oratori. Non si nota nel bilancio che ci è stato presentato nessuna innovazione per quanto riguarda la motorizzazione della pesca: non vi è nulla di cambiato rispetto al bilancio precedente; e d'altra parte, a quanto pare, i contributi che l'onorevole Ministro ha stanziati a favore delle costruzioni navali sono andati alla costruzione di una certa colossale baleniera alla quale i giornali non specializzati hanno addirittura osannato. È logico che la tendenza al progresso e alla pesca motorizzata sia da incoraggiare; però non bisogna dimenticare che la grandissima percentuale attuale è costituita dalla pesca motovelica e quindi è in questo settore che bisogna concedere le facilitazioni di credito. Bisogna dare una possibilità di rinnovamento alle piccole e medie barche da pesca perchè anch'esse possano installare i motori. Occorre da un lato non ostacolare quello che è il naturale e logico progresso della motorizzazione della pesca e dall'altro impedire le conseguenze sociali che questa motorizzazione può comportare. Credo che la più giusta soluzione del problema sia di incrementare la cooperazione peschereccia e cioè di incoraggiare, e non ostacolare, l'iniziativa

degli stessi equipaggi associati. Devo inoltre osservare che, per quanto non vi sia nessuno il quale non auspichi l'unificazione dei servizi della pesca, di questo non si trova traccia nella pur ampia relazione dell'onorevole Corbellini. Io penso che sia tempo che questo problema venga risolto. Però, siccome non vi è nessun bisogno nè di creare un nuovo ministero nè di creare un nuovo Commissariato, poichè l'*équipe* ministeriale è anche troppo ben fornita e certamente al di là delle necessità, quello che è opportuno è l'unificazione, sotto un'unica direzione, dei servizi della pesca. E poichè la pesca è per larghissima parte pesca marittima, è chiaro che il Ministero più adatto a questa unificazione è quello della Marina mercantile.

Da ultimo ricorderò al Ministro quello che a me sembra sia un suo dovere. Riferendomi alla discussione avvenuta questa mattina in quest'Aula a proposito della scadenza dell'accordo di pesca italo-jugoslavo, penso sia dovere del Ministro della marina mercantile, dato che la pesca italiana è per gran parte affidata alle sue cure, di non fare almeno ostacolo a che l'accordo di pesca italo-jugoslavo venga modificato nell'interesse della pesca nazionale, e cioè secondo quelli che sono i giusti ed equi suggerimenti degli interessati.

Concludendo, affermo che dall'esame di questo bilancio risulta che esso è impostato sulla base delle direttive che informano l'indirizzo politico generale del Governo, indirizzo che riteniamo profondamente errato e che deve essere profondamente modificato. Questo è il motivo per cui non daremo il nostro voto favorevole al presente bilancio. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

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

LANZETTA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ci sarebbe da parlare almeno tre ore, per diversi motivi, sia perchè la relazione del senatore Corbellini è piena di indicazioni che non tutti condividiamo, anche se alcune sono da noi apprezzate, sia perchè, discutendo il bilancio della Marina mercantile per la quinta volta, così come non mai abbiamo potuto constatare che non c'è stata da parte del Governo una politica della marina mercantile, e non abbiamo neppure oggi elementi per ritenere che questa sia la volta buona per cominciale a fare qualche cosa. Dovremmo tornare a dimostrare come tutto questo stato di cose non possa durare. Ma, sia perchè non possiamo parlare per tre ore questa sera, sia perchè avremo altre occasioni per incontrarci e discutere a fondo diversi argomenti, sarò molto più breve. La relazione è pregevole ed esprimiamo anzitutto la nostra soddisfazione, anticipata dal collega Tommasini, nel vedere che finalmente un relatore della maggioranza si è avvicinato alle posizioni assunte da noi fin dal primo momento. È un segno questo che in certi momenti la tecnica può anche prendere il sopravvento su motivi, più che politici, di partito. Sono quindi soddisfatto nel constatare che il senatore Corbellini ha accettato il nostro piano quinquennale. (*Cenni di diniego dell'onorevole relatore*). Ma di questo parleremo più tardi. Per il momento desidero parlare della pesca. Il senatore Corbellini ha messo in evidenza la necessità di sviluppare una politica della pesca. Ne stiamo parlando da cinque anni, e per cinque anni siamo rimasti delusi nel vedere che nessun Ministro ha affrontato questo problema della pesca. Da cinque anni si parla della necessità della riunione dei servizi della pesca come base preliminare ed insostituibile di una qualunque politica della pesca. L'unificazione dei servizi: a questo proposito, mentre debbo richiamare l'attenzione del relatore sulla sua dimenticanza a questo riguardo, debbo esprimere il mio dissenso dal collega Ravagnan che un momento fa ha spezzato una lancia per l'unificazione dei servizi presso la Marina mercantile. Da tempo mi vado sforzando di porre la questione su una base sistematica. La nostra pesca è in parte di mare, in parte di acque interne, le quali sono intimamente connesse alle attività bonificatrici del Ministero dell'agricoltura. Il fatto che la maggior parte della pesca sia di mare non dice che sia solo di mare nè dice che i servizi più importanti siano inerenti alla pesca di mare. Comunque sta di fatto che volendo arrivare a una unificazione dei servizi, o l'unificazione risolve il problema di riunire tutti i servizi in una unica direzione generale oppure tanto vale non farla. Se procedendo, come dire, secondo criteri pratici e basati solo su appariscenze, seguissimo il criterio di unificare i

servizi presso la Marina mercantile solo perchè la pesca di mare si fa nel mare, noi dovremmo unificare solo i servizi della pesca di mare e i servizi della pesca in acque interne dove andrebbero a finire? Dovrebbero rimanere presso l'Agricoltura.

CONTI. Dovrebbero andare alle Regioni.

LANZETTA. Ci occuperemo delle Regioni quando al Governo piacerà occuparsi della Costituzione, ma fino a che la Regione non è che una cosa irreale e rimane soltanto nella Costituzione, dobbiamo parlare dei vari Dicasteri e non possiamo parlare della Regione. Quindi dicevo, se ad una unificazione bisogna arrivare, l'unificazione deve risolvere veramente l'inconveniente di oggi di avere la pesca nella acque interne ancora presso il Ministero dell'agricoltura, la pesca di mare in parte al Ministero della marina mercantile, mentre a proposito dei mercati, che sono una cosa molto interessante ai fini della pesca, si è ancora a mezza via tra un Ministero e l'altro. Tanto più che la pesca interessa l'alimentazione e dell'alimentazione si occupa l'Agricoltura. Ed allora io dico che se un criterio ci deve guidare nella unificazione di questi servizi, esso ci deve portare ad unificare sul serio

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* D'accordo.

LANZETTA. Comunque io ho sempre detto e ripeto oggi che, pur essendo contrario in linea di principio ad una risoluzione diversa, l'accetterei se si facesse sul serio. Ma il guaio è che sul serio non si fa. Io debbo esprimere il mio rammarico all'onorevole relatore il quale ha magnificato l'opera del Governo nel settore della pesca e non si è mai domandato se per caso l'azione del Governo non fosse stata negativa in questo settore, poichè proprio lui ha fornito gli elementi per ritenere vera la negatività dell'azione del Governo su questo punto.

Qual'è la consistenza degli aiuti che il Governo ha fornito alla pesca? Qualche centinaio di milioni. Ma non dobbiamo dimenticare che qualche centinaio di milioni in moneta attuale è una cifra ben modesta. Il raffronto noi lo potremmo fare se mettessimo in rapporto quello che facevano i Governi precedenti e quello che ha fatto l'attuale Governo. Sia dal punto di vista delle costruzioni, sia da quello dell'incremento della pesca, e da quello dell'assistenza, io credo che mai nessun Governo sia stato più carente del Governo attuale a proposito della pesca. Del resto quando il senatore Corbellini ci parla di 150 milioni che risolverebbero il problema della pesca...

CORBELLINI, *relatore.* Per la sorveglianza.

LANZETTA. No: il capitolo 58, che riguarda proprio la sorveglianza, prevede la cifra molto più modesta di 8 milioni; 150 sarebbero i milioni concessi all'incremento *una tantum*, con legge speciale. 150 milioni sono veramente una piccola, insignificante cosa che può rappresentare in un certo momento una manifestazione di buona volontà del Ministro, ma che protratta nel tempo rappresenta una irrisione.

Allora io domando all'onorevole relatore dove ha trovato gli elementi per magnificare l'azione del Governo, e domanderò al Ministro come egli possa giustificare quest'anno la mancanza di una linea di politica della pesca, dal momento che quest'anno egli ha fatto il bilancio che ci ha presentato, ed egli è veramente responsabile del bilancio che stiamo discutendo.

Altro elemento di dettaglio: Finmare. Anche in questo non sono d'accordo col collega Ravagnan, a proposito della nascita del gruppo Finmare, ed a proposito del modo con cui originariamente è vissuto. Sono invece d'accordo con lui per quanto si riferisce alla difesa doverosa che noi dobbiamo compiere nei confronti del gruppo Finmare. Naturalmente non possiamo chiudere gli occhi su alcuni inconvenienti che possono essersi verificati nell'amministrazione del gruppo Finmare; ed in proposito saremmo ansiosi di sapere dal Ministro a che punto sta la riorganizzazione del gruppo Finmare, a che punto sta l'azione del dottor Mazzili, il quale, se non sbaglio, sarebbe stato preposto per la democratizzazione e la trasformazione in ente più economico di questo complesso, anche perchè non vorremmo che il dottor Mazzili fosse andato al gruppo Finmare non tanto per cautelarne la vita, quanto per minarne l'esistenza.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Perchè gli vuole attribuire così cattive intenzioni?

LANZETTA. Non posso dirne male dato che non lo conosco. Il Ministro si è guardato finora dal parlarci di quel che sta avvenendo in quel settore; come egli sa, c'è una specie di terremoto. Noi abbiamo il diritto di chiedere al Ministro di parlarci di questo ed egli ha il dovere di parlarcene: noi esigeremo che si parli con chiarezza su questo punto. Vogliamo sapere che cosa ha fatto, che cosa sta facendo, che cosa intenderà fare per l'avvenire, quale sarà il comportamento del Governo a proposito della Finmare.

Risparmio oggi la discussione sulle petroliere che si dovranno fare con quei 12 miliardi: piccola cosa di fronte alla realtà delle necessità in questo settore. Ne discuteremo quando esamineremo quella legge, ed allora vedremo se sia conveniente lasciarle agli armatori, di cui dimostreremo l'attività. Non anticipiamo oggi questo argomento; ne faccio grazia al Ministro anche perchè egli è in festa, essendo passato ormai alla storia a proposito dell'approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione. Il nostro Ministro è nato con la camicia addosso, come si dice... Il Regolamento è stato pubblicato pochi giorni fa, nella data fatidica del 21 aprile 1952, con decreto ufficiale, e così il Regolamento del Codice della navigazione, che da tanto tempo si aspettava, è venuto; e siccome questo è un avvenimento di portata storica, indubbiamente a questo avvenimento storico sarà legato il nome del Ministro della marina mercantile che in quel determinato giorno era a capo dell'Amministrazione. (*Commenti*).

Sottacerò alcuni inconvenienti che sono stati messi in evidenza dal relatore Corbellini in occasione dell'esecuzione della legge Saragat o meglio della legge Cappa-Saragat, per essere più propri; avremo occasione di riparlarne quando si discuterà quell'altra legge affinchè non ci capiti lo stesso inconveniente, e perchè l'Erario italiano non abbia a sopportare le stesse conseguenze.

E veniamo al punto centrale, quello riguardante la costruzione di nuove navi; il problema dell'aumento della nostra flotta e del suo rimodernamento è un problema che può essere trattato a sè, indipendentemente dalla situazione dei cantieri, ma noi lo tratteremo congiuntamente alla situazione dei cantieri data la necessità di vedere in funzione sociale tutti i problemi italiani. E a proposito di questo, non posso che rammaricarmi per quello che l'onorevole relatore ha scritto nella relazione; egli ha fatto una giusta... considerazione sul diritto che avrebbero gli armatori di andare a comprare all'estero le navi di cui si dovrebbero servire, adombrando l'idea della possibilità che anche lo Stato intervenga a favore di questi armatori i quali invece di far costruire in Italia le navi vadano a farle costruire all'estero. E questo io dico anche perchè il collega Ravagnan ha gettato l'allarme facendo una precisa domanda al Ministro circa l'acquisto di navi all'estero. Io non credo che il senatore Corbellini, sapendo di questi prestiti I.M.I. per acquisti di navi all'estero, abbia voluto insinuare nella sua relazione un qualcosa che servisse a preparare la pubblica opinione. Credo che egli non lo sapesse, altrimenti gli direi che si sarebbe reso complice di un tentativo di delitto che non potremmo ammettere, perchè è delittuoso che lo Stato dia denaro agli armatori per andare a comprare all'estero, nel 1952. All'estero i nostri armatori hanno sempre preso i rifiuti.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Ma fanno buoni affari o fanno cattivi affari?

LANZETTA. Il fatto che abbiano fatto dei buoni affari è cosa che riguarda loro, ma che lo Stato italiano debba dare del denaro unicamente perchè gli armatori facciano degli affari, questa è cosa che non potremo mai ammettere. Potrà eventualmente occupare la mente del senatore Cappa, che, in altri tempi, ha magnificato l'attività di questi armatori, ma non entrerà mai nella nostra testa perchè noi, al di sopra degli armatori e di chiunque altro, vediamo gli interessi della collettività.

E vengo alla questione dei cantieri, che è legata alla questione dell'armamento. Abbiamo sempre e pervicacemente sostenuto che i nostri cantieri dovrebbero essere potenziati costruendo le navi che ci servono. Abbiamo sempre parlato di uno sviluppo della marina mercantile, ed in termini tali che qualcuno ha pensato riecheggiassero vecchie espressioni che allora erano retoriche, ma che non intendevamo menomamente esprimere in termini retorici. Siamo tutti convinti che l'Italia, Paese con ottomila chilometri di coste, dovrebbe ave-

re una marina mercantile più forte di quella che non abbia. Tutti sanno che la piccola Norvegia ha una marina mercantile di gran lunga superiore alla nostra, e l'aveva anche prima, pure avendo condizioni meno favorevoli di vita. Tutti hanno sempre auspicato che l'Italia abbia finalmente una buona marina mercantile, ma non oso più pensare che sia lecito pretendere da questo Governo l'incremento della nostra marina anche semplicemente al di là di quella che era la nostra posizione del 1938-39. Ma rifacciamo almeno la nostra flotta, rifacciamola in termini concreti, non a chiacchiere, perchè spesse volte in quest'Aula sono echeggiate delle parole per magnificare quello che si è fatto per giungere a tre milioni di tonnellate di naviglio, quando in realtà sappiamo che sono tre milioni che tra qualche anno potrebbero ridursi di molto per vetustà, instabilità, e per anti-economicità della loro gestione. Il senatore Corbellini ci ha fornito degli elementi concreti perchè noi potessimo oggi passare dalle affermazioni alle documentazioni. Noi abbiamo, secondo lo stesso senatore Corbellini, 1.050.848 tonnellate statunitensi e canadesi (le famose navi « Liberty ») che hanno corta vita, tanto corta che negli Stati Uniti non sono usate e sono tutte in disarmo. Noi le abbiamo prese ed abbiamo fatto bene a prenderle, collega Ravagnan. Ma oggi, continuando a tenerle e a gloriarcene, ci squalifichiamo di fronte all'opinione pubblica internazionale. In aggiunta a questo milione e 50 mila tonnellate ci sono, ce lo riferisce il senatore Corbellini, altre 808 mila tonnellate di navi che hanno più di 30 anni di vita e che debbono essere smobilitate. Un milione e 50 mila aggiunto a 808 mila sono un milione e 858 mila tonnellate che vanno rapidamente sostituite. Quanto lavoro per i nostri cantieri, quante possibilità per la nostra economia! Ma in aggiunta a questo c'è una quantità di tonnellaggio che lei, senatore Corbellini, ha dimenticato e di cui nessuno ha mai parlato: è il tonnellaggio necessario per riportarci al 1939 in senso proporzionale. Nel 1939 l'Italia aveva un numero di abitanti inferiore a quello attuale ed anche necessità di gran lunga inferiori: sono passati 13 anni, e per rimetterci in pari non possiamo rifare una flotta di pari tonnellaggio e di pari qualità, ma dobbiamo costruire una flotta che sia proporzionalmente maggiore rispetto al 1939, uniformemente all'incremento delle nostre esigenze.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Ci lasci tempo.

CORBELLINI, *relatore.* Prima raggiungiamo il livello del 1939 e poi superiamolo.

LANZETTA. Onorevole Ministro, di queste cose stiamo parlando da cinque anni e in questi cinque anni il Governo ha solo detto di non aver denaro, mentre si sono compiute opere e fatte spese inutili e dannose di cui soffriamo ancora le conseguenze! Bisogna proprio dire che non è questione di mancanza di danaro, ma di cattiva volontà. Pochi giorni fa il nostro collega senatore Conti ci ha dato la dimostrazione che ben 40 miliardi sono stati buttati delittuosamente in quella famosa avventura della Somalia, 40 miliardi! Vi aggiungo oggi che altri 40 miliardi — il collega Bertone che conosce i problemi economici e finanziari potrà testimoniare — altri 40 miliardi si stanno buttando per un certo acquisto di olio di semi in concorrenza con olio italiano, determinando la crisi olearia. Sono 80 miliardi. Guardate, non vi faccio il discorso dei cannoni e del burro perchè potrei anche dire che abbiamo speso centinaia di miliardi inutilmente sia per la Polizia che per gli armamenti, non vi faccio un discorso di questo genere per evitare che possiate dire che voglio attentare alla salvezza della Patria che voi vorreste difendere e noi inabissare. Io sono mutilato di guerra e non so quanti ce ne sono in mezzo a voi nelle stesse condizioni, ma togliamo di mezzo questi discorsi che potrebbero dividerci. Un momento fa vi ho parlato di 80 miliardi sui quali nessuno di voi può dire che io abbia torto. Ora, la vogliamo fare questa marina o non la vogliamo fare? Vogliamo dar vita a queste costruzioni o no? Questi cantieri debbono funzionare o no? Quando il senatore Cappa era su quei banchi, polemizzando proprio con me ha sostenuto che i cantieri dovessero essere in parte smobilitati perchè erano troppi come quantità e come maestranze. L'onorevole Corbellini ci ha dimostrato oggi che non solo non debbono essere smobilitati come quantità, ma nemmeno per numero di maestranze; non solo, ma l'onorevole Corbellini ci ha fornito elementi che non possiamo

non valutare per sostenere che la cifra di costruzioni che egli propone può essere anche superata. Egli ci ha parlato di eventuali commesse americane e non ce ne ha parlato solo in termini di probabilità lontana, ma di cose che concretamente potremmo avere. Un momento fa l'onorevole Ravagnan ci ha detto che oltre le commesse americane potremmo avere commesse sovietiche o cinesi, o comunque da quella parte del mondo che insistete ancora nel voler ignorare. E allora perchè vogliamo fermarci? Perchè il nostro amabile collega Tommasini — *absit iniuria verbis* — facendo un po' di segatura mette in dubbio quello che l'onorevole Corbellini ha affermato? No, a me pare che abbiamo elementi sufficienti per dire che abbiamo pensato e ponzato anche troppo su questo problema e che è arrivato il tempo di addivenire ad una chiarificazione. Finora non c'era stato un Ministro che avesse della competenza, con tutto il rispetto dovuto agli uomini precedenti. È venuto l'onorevole Cappa e gliel'ho detto discutendo il bilancio dell'altr'anno nell'ottobre scorso. Io ho dichiarato: vi do atto del fatto che non siete responsabile della politica del bilancio che presentate. Ma quest'anno egli si presenta con un bilancio proprio, quest'anno noi abbiamo il diritto di chiedere: si vuol fare questa politica della marina mercantile e di tutti gli altri servizi inerenti, compresi quelli della pesca? Se questa politica la vogliamo fare, facciamola, se non la volete fare è bene che ce lo diciate. E se per avventura non la potete fare perchè avete ordini americani che vi impediscono di agire, ditecelo chiaramente. Il senatore Corbellini pare che abbia insofferenza a domande del genere. Ma io non l'ho domandato a caso. Se il senatore Corbellini si fosse presa la briga di leggere quello che abbiamo già avuto occasione di dire in qualche altra tornata, avrebbe constatato che questa domanda io la feci al Ministro già altra volta e il Ministro non mi rispose. Ed io feci pure questa constatazione: quando noi volevamo le navi (legge n. 75) con i fondi E.R.P., l'America ci ha proibito di farle ed abbiamo dovuto costruire le navi con il nostro danaro. Il che significava e significa che si è contrari in America a che l'Italia abbia la sua flotta e si emancipi in questo settore.

In una parola, il Ministro ci parli con franchezza. Noi ci rammarichiamo perchè non ce l'abbia detto ancora ed abbia preferito affidare all'attività giornalistica di qualche *reporter* che assisteva al varo di una nave in un dato giorno, la possibilità di conoscere il pensiero del Ministro. Onorevole Ministro, nel nostro Paese, in altri tempi c'è stato un uomo che invece di anticipare al Parlamento i propri pensieri politici, se ne andava in una data città e lì faceva un determinato discorso di portata storica. Quell'uomo è stato male imitato. Cerchi di non imitarlo lei. Noi desideriamo che il Ministro ci parli della politica che egli deve sviluppare nel settore della marina mercantile. Non possiamo ammettere di conoscere di seconda mano un pensiero che può anche non rispondere al pensiero giusto. Noi vogliamo con concretezza sapere dal Ministro se egli finalmente desideri che una politica in questo settore si faccia. Se egli ritiene che non si possa fare, ci dica pure con franchezza una volta tanto che abbiamo ragione quando riteniamo che il Ministero della marina mercantile, così come agisce e per quel che è, e per i fondi che ha e per la nessuna politica in marina mercantile che esercita, non ha più ragione d'essere. A lei, onorevole Ministro, il rispondere; a noi il valutare a seconda delle risposte. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Tambarin. Ne ha facoltà.

TAMBARIN. Onorevole Presidente, onorevoli Senatori, onorevole Ministro, sarò brevissimo, telegrafico. Ho chiesto la parola in questa occasione perchè la provincia di Gorizia, una delle più disgraziate oggi d'Italia, vive esclusivamente — si può dire — sulle possibilità di vita dei cantieri di Monfalcone; è appunto per questo che ho voluto lanciare un segno d'allarme.

Non occorre spendere molte parole per portare a conoscenza di questa alta Assemblea la situazione della provincia di Gorizia, che, disgraziatamente, è stata quella che ha pagato in forma molto grave la perdita della guerra voluta dal fascismo. Della provincia di Gorizia è rimasto un settore molto piccolo: circa 120.000 abitanti. Purtroppo ad aggravare questa situazione sono stati immessi in questa zona 12.000 esuli, che gravano fortemente sulla popolazione; questi esuli, che noi abbiamo accettato molto volentieri, ma che purtroppo ci hanno portato dei grattacapi molto forti, hanno privilegi tali

che, se c'è un posto di lavoro, per legge questo posto è riservato agli esuli, se c'è un posto di impiego per insegnanti, per impiegati, gli esuli hanno sempre il diritto di precedenza.

Di conseguenza noi abbiamo ora il 12 per cento di disoccupati, e la punta più alta d'Italia nel campo della tubercolosi. Credo che gl'italiani che hanno fatto la guerra per la liberazione di questa terra pensavano diversamente ed avevano l'intenzione di far entrare anche quella parte d'Italia nella famiglia italiana, con altri intendimenti. La mia Provincia ha sopportato quello che era possibile sopportare dal fascismo e si credeva che, finito il fascismo, le cose sarebbero cambiate. Oggi disgraziatamente devo dire che le cose stanno come prima e forse, in un certo senso sono peggiorate. Noi abbiamo i cantieri di Monfalcone, orgoglio e vanto della nostra zona, cantieri che erano carichi di lavoro e che non avevano bisogno delle commesse italiane che in minima parte, perchè la fama del cantiere all'estero era tale per cui la maggior parte delle commesse proveniva dall'estero. Nel 1907 i Cosulich impiantarono quei cantieri e per formare le maestranze fecero venire a Monfalcone tecnici e operai dall'Inghilterra; gli industriali di quel tempo vedevano molto più in là di quel che non vedano certi industriali di oggi. Essi sapevano che, formati gli operai ed i tecnici del luogo, gli inglesi se ne sarebbero andati ma le maestranze fatte sarebbero rimaste. Oggi succede che quegli operai se ne vanno per limiti di età, per morte, ed anche molti per il cattivo trattamento che viene fatto loro dall'impresa. Nuovi operai specializzati non se ne fanno più perchè non vengono assunti apprendisti in quanto, spiega la direzione, costano troppo. Da qui a dieci anni avremo il disastro nella Provincia perchè mancheranno le maestranze specializzate e già oggi cominciano a mancare i maestri. È appunto per questo che io richiamo l'attenzione del Ministro. La prima cosa da fare è quella di imporre l'immissione di apprendisti nei cantieri, e questa misura costituisce anche una difesa del lavoro nazionale. È inutile spendere denaro per creare corsi di riqualificazione quando non si formano gli apprendisti che costerebbero ben poco, molto di meno per la Nazione. Noi facciamo la riqualificazione e lasciamo che giovani di 18,20 e più anni se ne vadano a spasso senza aver fatto un'ora di lavoro. Mi domando che cosa sarà da qui a 15-20 anni dell'Italia, quando i maestri e operai specializzati non vi saranno più. Dovremo ritornare, come fecero i Cosulich, in Inghilterra e prendere degli istruttori all'estero per rifare quelle maestranze come si è fatto a Monfalcone nel 1907. È per questo che io ho chiesto la parola. Credo che il Ministro tenga conto di questa situazione. La provincia di Gorizia non ha altri mezzi di vita, essa praticamente è passiva. La Nazione spende abbastanza per Gorizia con la zona franca ma questo denaro non serve a niente, serve solo ad arricchire un gruppetto di commercianti e di industriali. Se quel danaro fosse speso per dare lavoro agli operai, certamente esso sarebbe utilizzato meglio e potrebbe andare a vantaggio di un maggior numero di persone. Non dimentichiamo che Gorizia è attaccata alla Patria più di ogni altra città, in quanto essa è sempre stata in pericolo di esserne distaccata e si sa bene che le cose che si possono o si stanno per perdere si amano più delle altre.

Io non ho altro da dire; soltanto richiamo l'attenzione del Ministro e dell'intero Senato affinchè diano un po' di soddisfazione anche a quella povera popolazione che soffre non da oggi ma da tanti anni. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Bertone. Ne ha facoltà.

BERTONE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, poichè siamo chiamati a discutere il bilancio, dirò qualche parola su di esso.

Io desidero anzitutto esprimere il mio vivo plauso alla Commissione e specialmente al suo relatore, senatore Corbellini, per la dovizia dei dati che ha messo a disposizione del Senato; ma prima e più ancora desidero esprimere il mio vivissimo compiacimento al Ministro per il modo con cui ha impostato il suo bilancio. Io vorrei che tutti i Ministri avessero potuto seguire il metodo che egli ha seguìto, e cioè non accrescere più le spese ordinarie del bilancio e limitarsi, se c'è bisogno di qualche incremento, alle maggiori spese straordinarie di investimento. Ho qui sott'occhio il bilancio e vedo che esso quest'anno si accresce di quattro miliardi in confronto all'esercizio scorso: da undici miliardi passa a quindici. Però i quattro miliardi in più sono destinati per 3.950.000.000 a spese straordinarie, e cioè spese di incremento del

programma navale impostato dalla legge 8 marzo 1949 e dalla legge 5 settembre 1951, quindi spese di investimenti in cui credo che tutti possiamo consentire. Ogni spesa di investimento per l'incremento del programma navale significa prima di tutto pensiero per i cantieri. Questo è il punto di partenza per la impostazione e per lo sviluppo di un serio programma navale.

I cantieri lottano per poter costruire navi: solo con le navi nostre l'Italia, Paese circondato dal mare, può fare una politica navale, che le è per ogni aspetto indispensabile se non vogliamo diventare, in questo campo delicato. servi dello straniero.

Se i cantieri potranno lavorare, con la nostra popolazione marinara che è di esempio a tutto il mondo per la sua capacità, disciplina e volontà di lavoro, credo che il problema si potrà dire in gran parte risolto. Quale è la condizione dei nostri cantieri? Qui è il punto centrale sul quale dobbiamo portare la nostra attenzione. A pagina 23, tabella n. 11, della relazione, vengono riportati alcuni dati statistici compilati da un uomo di alta ed indiscussa competenza, l'ingegner Lojacono. Da questi dati risulta che una nave media di 6.343 tonnellate di stazza lorda costa nei cantieri nazionali 1.905.000.000 e nei cantieri inglesi costa 1.143.000.000, cioè circa 800 milioni di meno. Questo è un rilievo che ci porta subito alla domanda se e come si possa superare questa gravissima differenza. È infatti evidente che non è possibile battere la concorrenza sui mari se all'estero gli armatori possono navigare con navi che costano uno mentre noi dobbiamo navigare con navi che costano quasi il doppio. Ora, giustamente il relatore richiama la nostra attenzione sulla necessità di alcuni provvedimenti di natura finanziaria ed economica, ed è appunto per questo che io parlo. L'onorevole Lanzetta ha avuto la bontà di ricordare che mi occupo di questioni economiche, ed è soltanto a questo titolo che ho preso la parola. Il relatore attribuisce a tre cause la disparità dei prezzi: in primo luogo all'alto costo dell'acciaio, in secondo luogo all'alto costo del denaro; infine all'alto tenore dell'impostazione fiscale.

Alto costo dell'acciaio. Non v'è alcun dubbio che allo stato delle cose non siamo in grado di competere con le nazioni che avendo le materie prime in casa hanno raggiunto, in quantità e qualità di produzione dell'acciaio, una linea dalla quale noi siamo ancora distanti. Non bisogna però credere che questa enorme differenza che vi è ancora nel prezzo originario pesi soverchiamente, perchè per il momento sembra, dalla relazione, che dobbiamo contare su 100 mila tonnellate di acciaio annue necessarie per la costruzione delle navi. Fino a questo limite arriviamo, ma soprattutto abbiamo ora in atto il piano Finsider il quale deve portarci alla produzione di 500 mila tonnellate di acciaio all'anno, e ciò entro due anni. Raggiunto questo traguardo, il problema avrebbe perduto parte notevole della sua gravità.

Io confido che ciò sarà, ma questo mi serve come occasione per raccomandare al Ministro di far presente l'assoluta necessità che questo piano, che costa così gravi sacrifici, non solo sia programmato, non solo sia promesso, ma venga attuato e dia i risultati che a noi sono stati enunciati e promessi.

Secondo: alto costo del denaro. Qui purtroppo credo che ci sia poco da fare: il denaro deve essere preso dalle banche e le banche, siano esse di Stato, siano esse parastatali o siano private, si trovano tutte sullo stesso piano. Il cartello bancario si potrà con qualche accorgimento superare; si potranno diminuire le percentuali di interesse di una unità, o di una unità e mezza, ma resta il fatto che il denaro in Italia costa molto caro. La situazione dipende purtroppo dalla scarsità del risparmio che non ha ancora raggiunto il livello in cui dovrebbe sistemarsi in rapporto alla circolazione. Il risparmio normale dovrebbe essere nella proporzione di lire 3,33 di risparmio per ogni lira di circolazione. Tale era la quota del risparmio in tempi normali prima della guerra mondiale ed anche dopo di essa. Viceversa oggi noi abbiamo circa 1.200 miliardi di circolazione e siamo sui 2.900 miliardi di risparmio, ben lontani quindi dalla proporzione enunciata. Questo spiega l'alto costo del denaro perchè quando un bene è raro, esso diventa caro: e viceversa scema il suo prezzo quando è abbondante. Forse il Governo potrà attuare qualche provvedimento concreto in materia di credito navale: io mi riserbo di presentare non dico qualche progetto ma qualche idea in materia, per poter stabilire una forma di credito navale che permetta di far

sì che il minor costo del denaro giovi in qualche modo all'industria dei cantieri.

CARELLI. Basterebbe che la Banca d'Italia allargasse il risconto agli istituti bancari.

BERTONE. E anche questo potrà giovare, sempre che gli Istituti chiedano il risconto.

Per quanto riguarda la pressione fiscale non bisogna esagerare. Secondo la relazione, si fonda essenzialmente sull'I.G.E. Quando si parla dell'I.G.E. il senatore Corbellini ha già spiegato che le parole non vanno interpretate così come parrebbe a prima vista: si parla cioè di una imposta sull'entrata che grava per circa il 14 per cento sui prodotti che vengono dall'estero oppure, comperati in Italia, che servono a costruire navi. Non credo che ci possa essere un tasso che arrivi al 14 per cento. Probabilmente l'onorevole Corbellini vuol riferirsi al sistema economico dell'I.G.E. vigente in altri Paesi, che se fosse applicato in Italia potrebbe portare a questa ipertensione della tassa. La relazione chiede che si possa ottenere una decurtazione che si propone nella misura del 6 per cento. Sarebbe già qualcosa. Non so se sia facile accordare il 6 per cento, ma sarebbe un beneficio di cui occorrerebbe essere grati al Ministro delle finanze.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. È proprio il calcolo che ha fatto il Ministro delle finanze questo.

BERTONE. Ne prendo atto con piacere. Non bisogna poi dimenticare che i materiali che vengono dall'estero godono ancora, se non erro, di tutti i benefici fiscali stabiliti con la legge 7 marzo 1948 e che sono notevoli: possono entrare in franchigia tutti i materiali ed oggetti di dotazioni occorrenti per l'esercizio di navi mercantili, draghe, rimorchiatori, pontoni, nonchè tutti i macchinari finiti o in parti staccate da sistemare sulle navi. Sommando tutte queste facilitazioni e vantaggi in atto e che possono essere accordati, ho la ferma convinzione che l'industria dei cantieri navali possa avviarsi in un non lontano periodo di tempo ai costi internazionali. Nel frattempo non credo che si possa pensare ad acquistare navi all'estero. Credo piuttosto che sia opportuno cercare di ottenere la costruzione di navi dall'estero, navi da costruirsi in Italia. L'estero ci dia i materiali. Credo che dall'America, dall'Inghilterra, e anche da altri Paesi, sia possibile ottenere la costruzione di navi in Italia con materiali forniti dai committenti. In questo modo, anche senza avere forti guadagni, e magari lavorando semplicemente senza perdita, occuperemmo migliaia e migliaia di operai in costruzioni di navi cisterna e di altre navi, ottenendo sempre un grandissimo vantaggio nel problema della occupazione. Per questo auspico questa misura che è soltanto, secondo me, transitoria, perchè quando sarà in atto il Piano Schuman e il piano Finsider queste difficoltà non ci dovrebbero essere più; ma finchè questo non sarà avvenuto il poter acquisire ordinazioni dall'estero anche con materiali mandati dall'estero può essere una ottima speculazione per l'occupazione delle nostre maestranze.

Concludendo, in tutta coscienza credo di dovere non soltanto approvare, ma lodare la forma in cui viene presentato questo bilancio, le considerazioni che lo hanno accompagnato, i propositi che il Ministro ha manifestato e che sono stati ampiamente illustrati dall'onorevole relatore.

Con queste poche parole ho terminato il mio intervento e dico grazie a voi per l'attenzione con cui mi avete ascoltato. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri inscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CORBELLINI, *relatore*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, credo che il compito del relatore si debba dividere in due parti caratteristiche. La prima è quella di fornire, con una ampia relazione, gli elementi concreti ed obbiettivi per facilitare la ricerca dello studio che deve precedere ogni discussione; la seconda è quella di intervenire come ultimo degli oratori nel dibattito per illustrare determinate considerazioni svolte nella relazione, soprattutto allo scopo di chiarire quegli aspetti della relazione che non sono stati completamente esaurienti o che furono interpretati in modo diverso da quello che si intendeva dire.

Gli elementi della relazione sono stati raccolti con la collaborazione completa e cordiale del Ministro e dei funzionari dei suoi uffici, che debbo ringraziare subito per tutta la ricca serie di dati statistici e di notizie che mi hanno fornito. Ho poi integrato e completato il lavoro at-

tingendo a molte altre fonti di studi e di ricerche effettuate da enti o personalità qualificate. Nel complesso credo che la relazione risponda in modo esauriente allo scopo di esporre al Senato un quadro aggiornato della situazione della marina mercantile che noi abbiamo qui discusso.

Il mio intervento diviene perciò più facile; e sarà anche breve. Lo conterrò al solo necessario riassumendo quali sono state le idee che mi hanno guidato nella compilazione della relazione, dopo aver sentito i consigli ed i suggerimenti dei membri della Commissione che ho l'onore di presiedere. I dati raccolti sono quelli che sono; le considerazioni che da essi si deducono possono risultare diversi tra di loro: rispetto le opinioni di tutti; ma debbo chiarire e precisare quello che si è ritenuto di leggere nella relazione con delle interpretazioni non corrispondenti alla lettera e allo spirito di essa.

Ho rilevato con piacere che tutti riconosciamo in definitiva che la nostra marina mercantile ha fatto uno sforzo notevole per la sua ricostruzione. Ridotta dalle distruzioni della guerra a poco meno di 400 mila tonnellate di naviglio non completamente navigante (perchè alcune navi hanno dovuto avere una nuova classificazione di registro) ha oggi raggiunto un totale di tonnellate di stazza lorda che è dell'ordine di quello dell'anteguerra, poichè attualmente esso è apprezzabilmente superiore ai 3 milioni di tonnellate di naviglio con stazza lorda maggiore di 100 tonnellate.

Bisogna quindi riconoscere che, come già nel settore ferroviario, anche nel settore della marina mercantile la ricostruzione è stata compiuta con un ritmo che veramente deve darci motivo di compiacimento.

Questo ritmo è stato sostenuto nei primi anni malgrado che i cantieri nazionali fossero ancora inefficienti o parzialmente distrutti, attraverso gravi difficoltà economiche e mancanza di materie prime; ciò spiega a sufficienza le ragioni degli acquisti all'estero con la disponibilità di sterline che lo Stato ha messo a disposizione degli armatori: tutti i fatti che avete deprecato, hanno portato la nostra marina alla sua attuale consistenza, con tutti i pregi e i difetti che vi si possono notare. Abbiamo però ricostruito la flotta con una rapidità encomiabile.

Bisogna riconoscere che il Ministero e tutta la gente di mare, armatori e lavoratori, hanno svolto un'opera veramente poderosa; perchè oggi si parla di costruire soltanto poche centinaia di migliaia di tonnellate ancora, per raggiungere la consistenza del naviglio dell'anteguerra e per poi gradualmente superarla. Si parla di competere con le flotte mercantili straniere; si discute sui costi di produzione dei nostri cantieri; ma ciò presuppone un dato di fatto certo e cioè che la marina mercantile italiana è risorta e che i cantieri navali sono ritornati efficienti.

Mi sono domandato: quale può essere il mercato cantieristico italiano necessario per le esigenze di ammortamento navale della nostra flotta mercantile, quali ordinazioni occorrono per ottenere che il patrimonio da essa costituito venga mantenuto con la stessa consistenza attuale? Quale è la condizione di regime che si dovrebbe raggiungere nella costruzione delle navi?

Se una nave deve vivere trent'anni — questa è l'opinione generale degli armatori — per una flotta di 3 milioni di tonnellate occorrono 100 mila tonnellate all'anno di nuove unità per le esigenze del rinnovamento, che i nostri cantieri dovrebbero o potrebbero costruire.

Quindi, dovremmo concludere che, nelle condizioni attuali, con variazioni più o meno alte, aggiungendo alla media di 100.000 t.s.l. di nuove costruzioni quelle equivalenti ai raddobbi e alle riparazioni di carenaggio (valutate in media a 20.000 tonnellate all'anno) si raggiungono le 120.000 tonnellate all'anno necessarie all'armamento italiano e che potrebbero venire collocate nel nostro complesso cantieristico.

È inutile che riassuma le ragioni già illustrate nella relazione, che tutti voi conoscete, sulle condizioni di potenzialità normale e minima dei nostri cantieri. Dovremo ripetere ancora che i nostri cantieri sono esuberanti e che vanno ridotti?

Mi sono posto allora un'altra domanda: abbiamo ricostruito rapidamente la nostra flotta mercantile disponendo di cantieri non efficienti; oppure i nostri cantieri sono attualmente efficienti, ma esuberanti alle richieste e ciò no-

nostante abbiamo acquistato altrove il nostro naviglio?

Abbiamo in effetto comprato navi straniere anche vecchie, perchè il mercato mondiale le aveva disponibili; non le abbiamo cercate. Era urgente navigare ed abbiamo navigato, sia pure con navi vecchie. Ha fatto bene il Ministero della marina mercantile a facilitarne l'acquisto in quel momento in cui avevamo grande bisogno di trasporti mercantili marittimi.

Oggi questo problema è superato ed i cantieri sono ritornati efficienti ed hanno rimodernato le loro attrezzature: essi sono però quasi senza lavoro, mentre la nostra flotta mercantile è costituita in gran parte da navi vecchie.

Bisogna risolvere dunque un problema di rinnovamento dopo aver risolto quello più impellente di vivere.

Perchè abbiamo potuto comprare queste navi vecchie all'estero? Evidentemente perchè qualcuno ce le ha vendute: la ricerca doveva andare dunque all'esame del mercato del naviglio internazionale, che ha permesso alle nazioni marinare di vendere a noi questo 30 per cento di naviglio che abbiamo, di un'età superiore ai 30-35 anni.

Effettivamente c'è oggi un fervore di nuove costruzioni di navi nel mondo, come non si è mai verificato finora. Ci sono ordinazioni per oltre 12,9 milioni di tonnellate di stazza lorda in tutto il mondo, ordinazioni già passate ai cantieri, che portano in esse una intensa attività con un lavoro regolare e continuo che prevede le consegne sino a distanza di 5 o 6 anni.

I nostri cantieri invece debbono preoccupare il Ministro seriamente, perchè, pur essendo attrezzati come quelli della concorrenza internazionale, sono ancora assenti dal lavoro che oggi ferve in tutto il mondo. Occorre quindi dare lavoro a questi nostri cantieri.

Il Ministro ha studiato bene il problema valendosi della esperienza passata; e ne vedremo le ragioni.

Sicuramente ci sono state vendute delle navi vecchie perchè le maggiori marine del mondo se ne sono volute disfare per costruirne delle migliori: domani nel mercato internazionale dei noli avremo da competere con delle navi sempre più moderne e la concorrenza di esse sarà tutta a nostro danno.

Ho messo in evidenza nella relazione che sugli 87 milioni di tonnellate che esistono nella marina mercantile del mondo sono i 12,9 milioni di nuove ordinazioni che ci dànno da pensare. L'anno scorso nel mondo si sono costruite circa 5,3 milioni di tonnellate stazza lorda sugli 87 milioni; esse sono un sedicesimo di tutta la flotta mercantile mondiale. Se si andasse avanti così la nave media avrebbe solo l'età di 16,3 anni, non di 30 come è generalmente ammesso; c'è quindi uno sviluppo di rinnovamento molto notevole.

Bisognava vedere allora come si deve agire perchè i nostri cantieri che sono in cerca di lavoro si possano inserire in questo mercato internazionale così intenso. Questa è la sostanza e l'origine della esposizione che ho fatto nella prima parte della mia relazione.

L'argomento è di tale importanza che ha preoccupato non solo il Ministro della marina mercantile, ma anche quello dell'industria e del commercio.

Debbo dire qui, ad onore del Governo, che già da oltre un anno è stata nominata una Commissione di indagine e di studio sull'industria meccanica italiana che si è posta anche il problema dei cantieri. Questa Commissione, che ho l'onore di presiedere, è nota con la sigla C.I.S.I.M.

Essa si è valsa nei propri studi dell'esperienza di tecnici italiani e di tecnici stranieri, per studiare i mali di tutta l'industria meccanica italiana ed in particolare dei nostri cantieri.

Un complesso di tecnici italiani e americani di primissimo ordine è stato nei nostri cantieri, li ha studiati per sei mesi esaminando a fondo il problema e unanimamente ha affermato che i nostri cantieri non sono attrezzati meno modernamente dei cantieri stranieri. Ne ho documentato le conclusioni in un rapporto in corso di stampa citato in nota nella relazione.

Dobbiamo dire ad onore della nostra attività cantieristica che i cantieri inglesi che dànno il *tono* all'attività mondiale nella produzione di navi, non sono superiori come attrezzatura ai nostri cantieri di Castellammare di Stabia, dell'Ansaldo di Genova e di Monfalcone o di Palermo.

Quindi noi dobbiamo affermare di avere le possibilità tecniche per poter costruire navi così come si ottiene all'estero.

Perchè ciò non avviene? Perchè vi sono dei costi di produzione eccessivi. Tali costi di produzione dipendono da cause intrinseche proprie dei processi di lavorazione interna dei cantieri: esuberanza di mano d'opera rispetto alla capacità produttiva, difficoltà, errori se volete, nella concezione della lavorazione: ho elencato molte di queste cause nella relazione scritta e non ve le ripeto; cause che ho rilevato direttamente e che mi sono state indicate anche da industriali e tecnici di altissimo valore, non soltanto italiani. I nostri cantieri debbano migliorare nella struttura intrinseca della propria produzione, i nostri cantieri devono standardizzare la loro produzione.

Dobbiamo anche provvedere perchè entri nella lavorazione dei cantieri il sistema che è già adottato nelle industrie meccaniche moderne della produzione secondo una organizzazione orizzontale che è ormai adottata dai costruttori meccanici internazionali. È necessario che i cantieri non si affannino a costruire oltre che navi, anche macchine agricole, trattori, ecc. come ho segnalato nella relazione.

Recentemente per esempio abbiamo visto che sono state impostate cinque navi tutte uguali per un nostro servizio di preminente interesse nazionale. Tre di esse sono state impostate in un cantiere, le altre due in un altro. Tutta l'attrezzatura necessaria per le lavorazioni è stata in questo modo raddoppiata.

Non mi indugio nelle ragioni (di cui il Governo non ha colpa) ma è certo che questa divisione irrazionale dello stesso lavoro ha aumentato il costo della costruzione di ogni singola unità.

Bisogna che si diano direttive per la costruzione unificata di navi da eseguirsi con il metodo della organizzazione orizzontale. Non si devono più vedere cantieri che costruiscono con l'antica organizzazione del vecchio artigianato in grande stile nella seconda metà del secolo passato a *tipo verticale*, passando in un'unica azienda dalla siderurgia alla costruzione del prodotto finito. Nella concezione tecnica moderna tutto ciò si rivela erroneo ed è stato abbandonato completamente. È un indirizzo nuovo che deve prendere sotto questo riguardo la nostra industria cantieristica, perchè il sistema tradizionale finora seguito ormai è superato e non regge più alle necessità della concorrenza in quanto determina un maggiore costo di produzione.

Il Ministro, in un recente discorso tenuto per il varo di una nave — ed io avrei piacere che tutti i Ministri quando hanno occasione così solenne di parlare al popolo e alle maestranze esponessero sempre le loro idee come ha fatto democraticamente il Ministro Cappa in occasione del varo della nave « Messapia », anche se ciò non è stato apprezzato dal socialista senatore Lanzetta — ha detto, che oltre al programma di costruzioni navali provvisorio come quello della costruzione delle nuove navi cisterna di cui ci occuperemo in seguito, aveva fatto iniziare lo studio (e credo che nel suo dinamismo marinaro lo farà certamente) di un provvedimento organico a carattere continuativo per risolvere in via sistematica il problema cantieristico italiano, con una legge che possa facilitare ai nostri cantieri di giungere gradatamente nel tempo ai prezzi più bassi, consentendo loro la possibilità di intervenire nei mercati internazionali.

Ho voluto portare un contributo a tale studio indicando nella relazione le sole cause che dovrebbero venire studiate nella competenza del Governo. Nella relazione stessa non ho quindi svolto la trattazione di ciò che costituiva materia di organizzazione interna aziendale, poichè non è compito dell'Assemblea di suggerire ai privati come debbono regolarsi. Mi sono limitato dunque a trattare le cause dell'ambiente esterno della produzione cantieristica che devono venire esaminate.

Ho considerato le tre condizioni fondamentali citate dal collega Bertone che influiscono sui nostri maggiori costi. Non sono un economista molto profondo, per quanto mi occupi anche nell'insegnamento universitario di economia dei trasporti; e perciò non avrei così coraggiosamente ed ottimisticamente dichiarato che i nostri cantieri sono attrezzati in modo da poter produrre a prezzi internazionali se noi agiamo negli elementi esterni che dipendono dalla politica generale, se non avessi avuto il conforto in questa affermazione dell'appoggio di tecnici ed economisti della ricordata commissione di studio C.I.S.M.

Come ho accennato nella relazione e come credo che possiamo ripetere serenamente, sappiamo che vi sono armatori stranieri, che possono procurarsi l'acciaio a prezzi internazionali, che impiegherebbero i propri capitali nei nostri cantieri; che infine richiedono solo una lieve diminuzione degli oneri fiscali italiani che alleggeriscano la nostra produzione a carattere verticale per renderla equivalente a quella orizzontale; e che pertanto sono disposti ad ordinare a queste condizioni delle navi in Italia in notevole quantità, probabilmente nell'ordine di grandezza di quel che affatica oggi il Governo per poter costruire le nuove cisterne.

Il problema di avere commesse straniere di nuove navi cisterna esiste dunque ed è probabilmente anche risolvibile senza gravi difficoltà. Mi auguro che il Ministro ci possa dare la notizia che qualche contratto di questo genere venga effettivamente concluso tra armatori americani ed alcuni dei nostri maggiori cantieri.

Ed allora le condizioni messe in evidenza nella relazione si dimostreranno soltanto transitorie; esse potranno indicare al nostro Ministro la strada da seguire per formulare una nuova legge di carattere permanente che non sia più come la vecchia legge n. 75, la quale si è dimostrata in pratica notevolmente difettosa. Come ho detto nella relazione, la legge n. 75 ha concesso ai costruttori un contributo statale costituito da una unica percentuale fissa sul costo totale della nave; percentuale che naturalmente importa un compenso anche se nella costruzione si impiegano delle materie non metalliche che sono già ai prezzi internazionali. Voglio illustrare l'esempio già citato nella relazione perchè esso può essere molto significativo.

Quando si provvede all'arredamento di camera e di mensa di una nave per viaggiatori, si fa una spesa che non abbisogna di contributo statale: le lenzuola e i tessuti e le stoviglie ed i mobili in genere costruiti in Italia non richiedono un maggior costo di circa il 30 per cento di quello del mercato internazionale.

È bene dirlo con chiarezza. Degli armatori che hanno costruito delle navi con il beneficio della legge n. 75 hanno fatto impiegare delle lamiere giapponesi e tedesche nelle costruzioni degli scafi acquistandole a prezzi internazionali ed ottenendo quindi a loro esclusivo vantaggio una diminuzione dei costi di produzione.

Tutto ciò era peraltro consentito dalla struttura incompleta della legge n. 75 e l'avveduto e molto abile armatore ne ha approfittato. Oserei anche dire che aveva tutto il diritto di approfittarne.

Ecco perchè quando discuteremo la legge che il ministro Cappa ha preparato per le cisterne, noteremo nuovamente questa anomalia, e ci garantiremo in modo adeguato. Per l'applicazione della legge n. 75 abbiamo pagato 88.000 lire per t. s. l. di cisterne in media, come risulta dall'apposita tabella consuntiva riportata nella relazione.

Il ministro Cappa ridurrà a 50.000 lire il contributo statale e chiederà di ridurlo indicendo delle gare tra i costruttori. Mi sembra che questa riduzione di contributo che il Ministro ha fatto sia un vero progresso rispetto al contributo calcolato con la legge precedente.

Il problema dell'intervento dello Stato nelle costruzioni di navi è stato affrontato molto seriamente dal Ministro della marina mercantile con questa nuova legge sulle cisterne; e ne ho messo in evidenza i risultati nella relazione.

Il contributo dello Stato per le cisterne si riduce da 88.000 a 50.000 lire per t. s. l. I costi di produzione diminuiranno dunque del 43 per cento. Il Ministro, dopo avere dato un energico contributo alla ricostruzione della Marina, oggi cerca di dare ad essa un migliore assestamento stimolando i cantieri alla riduzione dei costi di produzione.

Il mio ottimismo, ormai sempre ricordato dai colleghi senatori, ha portato a farmi ritenere che non vi sia oggi un vero problema di ridimensionamento urgente dei nostri cantieri. Debbo però aggiungere che può darsi che in seguito esso possa nuovamente porsi. In ogni modo esso potrà svolgersi nel tempo e con gradualità e quindi senza gravi scosse economiche e sociali.

Oggi è possibile ancora di dare ai nostri cantieri le 200.000 tonnellate minime di cui hanno bisogno, per una produzione economica verso il raggiungimento della quale non dovrebbero esserci difficoltà insormontabili.

Se possiamo dare per qualche anno ancora un lavoro regolare ai nostri cantieri, essi avranno il tempo e le possibilità di raggiungere i costi internazionali migliorando sempre più i loro metodi di produzione e le loro organizzazioni.

Abbiamo accennato nella relazione all'esercizio della navigazione sul quale dirò poche parole.

L'esercizio della marina mercantile deve direttamente interessare il Parlamento soltanto come esercizio delle navi che svolgono servizio di preminente interesse nazionale sovvenzionate dallo Stato.

L'armamento libero svolge la sua attività nel commercio sui mari internazionali, con sviluppi ed iniziative che possono soltanto indirettamente interessarci per le ripercussioni che hanno sull'economia del Paese. Bisogna riconoscere che la Finmare ha ricostruito la propria flotta con rapidità. Con la legge n. 75, il 65 per cento circa, è andato alla Finmare che ha ottenuto anche dal Governo militare alleato di Trieste contributi per la costruzione di nuove navi passeggeri.

LANZETTA. Involontariamente.

CORBELLINI, *relatore*. Fatto sta che oggi abbiamo un servizio di linea di preminente interesse nazionale che tiene degnamente il mare, rimodernato con criteri moderni, e secondo la buona tradizione marinara italiana. La Finmare ha avuto contributi statali per oltre 30 miliardi; cioè più che tutta la legge n. 75. Ha avuto contributi per circa 224.000 tonnellate, mentre la legge stessa complessivamente non ha superato le 220.000. La massima parte del contributo statale è andato alla Marina sovvenzionata. La Marina libera ne ha avuto pochissimo vantaggio.

LANZETTA. Gli altri non le vollero perchè i noli erano calanti.

CORBELLINI, *relatore*. Ma riconosca almeno che la Finmare si è rimodernata, che ciò va a merito della nostra Marina sovvenzionata, e che anche gli introiti di traffici sono notevolmente aumentati.

Ho detto nella relazione che bisognerà riguardare tutta la legislazione attuale in base alla quale i contributi statali alle società P.I.N. della Finmare si dànno con tre sistemi distinti: con una sovvenzione riservata a carico del Tesoro(per la sola società « Italia »); con una sovvenzione a carico del Ministero della marina mercantile e infine con l'integrazione dei bilanci di ogni singola società.

Il Ministro ha detto più volte che è necessario studiare questo complesso problema di contributi, sovvenzioni e integrazioni, e che urge sistemarlo. Abbiamo fiducia che egli provveda a questa necessità che è stata illustrata nella relazione; e non credo di dover dire altro.

Ricordo solo al Senato che lo stanziamento per sovvenzioni da parte dello Stato ai servizi P.I.N. costituisce un capitolo del bilancio che è quasi la metà di tutta la spesa prevista.

La Marina sovvenzionata, a mio avviso, si deve dividere in due parti: la Marina che trae la fonte dei propri redditi dai traffici, nella libera competizione internazionale dei noli, che viene pagata in valuta pregiata, e la Marina che esegue invece un servizio sovvenzionato interno tra porti dello Stato con tariffe riscosse in lire, stabilite dallo Stato stesso e che qualche volta fanno concorrenza ai servizi terrestri, come ad esempio, alle Ferrovie dello Stato. Tutto ciò è strettamente legato alla politica dei trasporti nazionali attuata dal Governo. Ma in ogni modo i servizi sovvenzionati su linee tra porti dello Stato a tariffe bloccate in lire italiane hanno una caratteristica di traffico interno che non ha niente a vedere con tutto quanto si riferisce al traffico internazionale nella libera concorrenza dei noli. Questa sostanziale differenza porta alla viva raccomandazione di differenziare i metodi di sovvenzione dei due servizi: e so che il Ministro condivide questo nostro criterio.

Nella nuova sistemazione delle sovvenzioni marittime si deve tener presente che oggi si richiedono circa 9 miliardi di spesa complessiva all'anno da parte dello Stato per la sovvenzione delle linee; spero che il Governo ne tenga conto ed agisca in modo da ridurla in quanto è possibile; perciò insisto sul tema già posto nella relazione e che ripeto ancora: altro è navigare in libero mare e con liberi noli in valuta pregiata ed internazionale ed altro è navigare in mari interni con tariffe bloccate ed obbligatorie in lire italiane.

LANZETTA. E il costo dei servizi pubblici?

CORBELLINI, *relatore*. Il criterio economico da seguire per questi pubblici servizi può

non tenere più conto del costo delle navi ai prezzi internazionali, perchè deve considerare anche l'entità delle tariffe stabilite d'imperio; non si tratta più di un nolo marittimo quando si paga il biglietto per il passaggio ad esempio da Olbia a Civitavecchia o da Napoli a Palermo.

Anche in Senato si è discusso per chiedere che il biglietto per la traversata dal continente alla Sardegna fosse pagato con tariffe uguali a quelle ferroviarie. Cosa c'entra in tutto questo la libera competizione dei noli e dei costi internazionali? Si tratta dunque di un'altra questione tecnica, politica ed economica. Occorre in questo caso cambiare criterio: vi sono certamente delle difficoltà che debbono venire superate se si vuole raggiungere lo scopo. Esse sono molteplici, ma la buona volontà non deve venire meno.

Per questo motivo possiamo giustificare anche il ritardo nella risoluzione di un problema così complesso come questo, in quanto che il Ministro deve meditare e fare bene studiare tutti i suoi aspetti e non può improvvisare: sono problemi gravi, ma si devono risolvere.

LANZETTA. Sono cinque anni.

CORBELLINI, *relatore*. Il problema della sistemazione dei servizi sovvenzionati tra porti dello Stato esisteva anche prima della guerra; in questi cinque anni si è pensato soprattutto alla ricostruzione del naviglio. Ora si può andare avanti e riordinare i servizi.

Del problema della pesca si è parlato in modo completo e quindi per mio conto mi rimetto a quanto ho scritto nella relazione. Vorrei soltanto aggiungere che anche per questo settore delle attività marinare sono meno pessimista degli altri colleghi; e, in ciò, tengo fede al mio solito carattere che voi giudicate profondamente ottimista.

In questo caso delle attività della pesca i dati del ministro Pella sulla situazione economica del Paese comunicati al Senato il 31 marzo passato, mettono in rilievo che da un valore lordo della produzione ittica di 27 miliardi di lire nel 1950 si è passati a 33 miliardi nel 1951, con una percentuale in aumento del 22 per cento. Un poco minore è stato l'aumento sul prodotto netto che è passato da 16 miliardi a 19 miliardi (aumento del 19 per cento). Ciò dimostra in modo concreto la efficacia della legge n. 75, in base alla quale quasi tutto il naviglio da pesca, in piccola o in grande misura ha attinto dai contributi con cui ha potuto ottenere sia la revisione degli apparati motori sia la più ampia ricostruzione dei battelli di vecchio tipo, sia il miglioramento dei mezzi di pesca.

C'è ancora molto da fare: anche per questo settore il Ministro è compreso dei bisogni e delle necessità da soddisfare; credo che la motorizzazione e modernizzazione della Marina da pesca possa avere nel prossimo futuro uno sviluppo tale da poter raggiungere un livello più elevato di quello attuale e corrispondente alle necessità dei suoi mercati.

So che nell'ultima riunione della F.A.O., del dicembre passato, come ho accennato nella relazione, si è parlato della istituzione di un consesso internazionale della Interpesca; cioè di una federazione internazionale, dove tutti i problemi della pesca dovranno venire studiati nel comune interesse delle Nazioni aderenti. Speriamo che i risultati concreti vengano presto a maturazione e che il Ministro della marina mercantile, che più volte ha dichiarato di essere ben favorevole a tutto ciò che concerne lo sviluppo della pesca, segua con interesse — come sono sicuro che seguirà — anche questi importanti problemi del suo Dicastero.

LANZETTA. Dove sono i capitoli del bilancio che prevedono questo?

CORBELLINI, *relatore*. I capitoli nel bilancio attuale prevedono stanziamenti che sono molto modesti; ma una volta impostato il problema daremo forza al Ministro perchè possa ottenere dal Tesoro o con una nota di variazione a questo bilancio o con nuovi stanziamenti nei bilanci successivi, quello che questa volta non ha ottenuto che in via ancora modesta; e noi dobbiamo collaborare col Ministro per prospettare l'importanza di questo problema ai suoi colleghi del Governo che si occupano del bilancio dello Stato.

Sono sicuro che il Ministro, facendosi eco delle nostre insistenze, quando la prossima volta discuterà col Ministro del tesoro del bilancio della Marina mercantile, otterrà fondi maggiori degli attuali.

Ho trattato rapidamente dei problemi generali relativi all'attività marinara del Governo; non credo, dopo quanto ho scritto nella rela-

zione, che debba aggiungere altro anche per riguardo dell'ora ormai tarda.

Basti solo fare un breve accenno alla questione della organizzazione tecnica del Ministero.

Mi limito a raccomandare al Ministro una cosa importante. Oggi che avete la necessità di intervenire nel campo tecnico, per la scelta dei tipi delle navi, e per i metodi della loro costruzione in tutto il vasto campo dell'architettura navale, ricordatevi che una volta in Italia c'erano tre vasche di architettura navale che hanno fatto fare grandi progressi alla tecnica navale italiana e notevoli economie nella costruzione degli scafi e dei motori. La vasca di La Spezia ormai non funziona più, quella di Guidonia è stata distrutta dalla guerra; infine, c'è la ormai vecchia vasca di Roma con le sue opere murarie decadenti, con i suoi strumenti antiquati, di limitata estensione, dove si studiano i modelli delle nuove navi che hanno bisogno di essere particolarmente curati come meglio si può in relazione ai mezzi disponibili. Penso che è fin troppo quello che il Ministro ha fatto e potrà fare coi mezzi di cui dispone; ma anche in questo campo esso deve mettersi al corrente con i progressi moderni e con la concorrenza internazionale che si fa sempre più sentire. La vasca d'architettura navale di Roma va potenziata e sono sicuro che il Ministro si renderà conto di questa necessità che non è soltanto di studio o di ricerca.

LANZETTA. Con tutti i miliardi che ha, cosa può fare?

CORBELLINI, *relatore*. Ma gli armatori che fanno le prove alla vasca dei modelli delle loro navi pagano le opere necessarie. Una volta nella mia modesta esperienza nel campo della costruzione navale, mi sono trovato con una nuova nave che non raggiungeva la velocità prevista dai calcoli per quanto dotata di motori esuberanti e non superava le 14 miglia. Sono andato dal generale Rota, che allora dirigeva con prestigio ed autorità la vasca di Roma, ed ho fatto eseguire le prove sul modello della nave. Abbiamo così trovato la ragione della perdita di velocità che dipendeva da una inopportuna sistemazione delle ancore di prora. Si tratta della nave traghetto « Scilla » che fu la prima nave mercantile italiana a propulsione Diesel-elettrica. La velocità di 18 miglia prevista si ottenne ed anzi si superò.

Allora la vasca di Roma era veramente efficiente, ma sono passati più di vent'anni. Questo semplice episodio che dà lustro alla vasca di Roma, è uno solo delle migliaia di esempi che si potrebbero citare. Le prove alla vasca ormai sono indispensabili per l'architettura navale.

Penso che un miglioramento della vasca di Roma porterà vantaggio sia per gli armatori che per i costruttori: ed è necessario, direi anzi urgente, di finanziarne i lavori. Anche la Marina militare ha necessità di eseguire esperienze alla vasca. Non si può più progettare nemmeno un semplice dragamine o un rimorchiatore d'alto mare senza ricorrervi.

LANZETTA. Ma non ho visto un articolo relativo a questo nel bilancio.

CORBELLINI, *relatore*. Dobbiamo vedere questo problema dal punto di vista generale. Attualmente è necessario fare i primi studi per l'ammodernamento delle attrezzature della vasca di Roma. Non facciamoci illusioni. Se domani il Ministro disponesse del completo finanziamento necessario, dovrebbe prendere degli specialisti a cui affidare i progetti per la nuova vasca. Ebbene in questo caso il Ministro in un anno non sarebbe capace di spendere più di una cinquantina di milioni. Quindi prospettare oggi il problema significa cominciare a risolverlo anche senza impegnare somme notevoli.

Un ultimo argomento trattato nella relazione e che desidero sottolineare, è quello dello sfollamento delle matricole dei marittimi e la necessità della loro riduzione. Non mi trovo d'accordo con i colleghi dei settori di sinistra su quanto essi hanno detto circa l'avvicendamento sulle navi della gente di mare iscritta nei turni di collocamento. Dell'avvicendamento si è parlato quando la nostra Marina era quasi distrutta, i marittimi erano forzatamente costretti a terra e bisognava avvicendare un poco tutti sulle navi esistenti. Era allora un giusto criterio di ripartizione del magro pane a parecchie bocche.

Ma oggi faccio questa constatazione: la flotta mercantile italiana è presso a poco ritornata al valore dell'anteguerra; da 3.100.000 a 3.500.000 t. s. l. non c'è grande differenza; il numero dei marittimi imbarcati è di 27.000

unità; quello dei marittimi a terra di 49.000 unità; totale: 76.000 marittimi qualificati. Inoltre il numero dei pensionati è di 27.000. Totale complessivo: si raggiunge la cifra di 103.000 persone. Ci troviamo in una libera competizione di noli internazionali e dobbiamo dare a soli 27.000 uomini l'onere più o meno diretto di farne vivere 103.000. Il carico che sopporta tutto l'armamento mercantile è assai grave. Esiste un'inflazione non naturale delle matricole della gente di mare.

Non posso trovare giustificazione al fatto che oggi il numero dei marittimi debba essere così aumentato rispetto a quello dell'anteguerra, quando abbiamo una flotta presso a poco uguale a quella di allora. I marittimi a terra o sedicenti tali, sono troppi. Il Ministro ne è preoccupato e ha già dato il divieto di nuove iscrizioni nel ruolo dei marittimi. Ma questo provvedimento non può essere che transitorio perchè non si può impedire per lungo tempo alle nuove leve giovanili di venire impiegate. Occorrerà far compiere una energica verifica degli attuali ruoli ed io raccomando al Ministro di esser sempre più energico nello svecchiamento e nello snellimento delle matricole. So che vi sono ufficiali di macchina o di coperta o marittimi specializzati che sono in possesso del libretto di navigazione, ma che non navigano da lunghi anni perchè hanno trovato altri mestieri a terra per loro più redditizi. Cominciamo a togliere loro il libretto, dopo una severa verifica delle attività di lavoro svolto. E siamo veramente rigorosi.

La situazione attuale di fatto deriva da vecchie cause; ma oggi bisogna uscirne per ritornare alla normalità da tutti desiderata, soprattutto dalla vera gente di mare.

So che il Ministro sta facendo la revisione delle matricole. e mi auguro che i suoi uffici proseguano rapidamente e con sempre maggiore energia nel lavoro iniziato.

Non mi intrattengo sulla questione delle sovvenzioni, largamente illustrata nella relazione e sulle osservazioni relative ai capitoli di bilancio. I brevi accenni che ho fatto nella relazione non mi sembra che abbiano bisogno di delucidazioni ulteriori.

Tra di essi assume rilievo la questione dell'inadeguatezza degli stanziamenti relativa alle sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi di interesse nazionale.

L'importo di 6 miliardi e 800 milioni circa stanziati nel capitolo 58 del bilancio per le sovvenzioni in parola è ritenuto insufficiente dal Ministro. Egli ha più volte richiamato la attenzione del Tesoro sulla necessità di aumentarli. Non entro in merito a questa richiesta limitandomi a ricordare quel che ho detto poc'anzi.

Qui non è questione di insufficienza di fondi, ma di modificare radicalmente tutto il sistema con cui lo Stato concede questa retribuzione. Mi auguro che lo studio del rimodernamento delle sovvenzioni consenta di ottenere che la somma stanziata risulti sufficiente o, per lo meno, che le sue eventuali variazioni possano venire giustificate in modo che il Ministro del tesoro le possa tranquillamente autorizzare.

Debbo infine ringraziare cordialmente l'amico senatore Bertone della sua benevolenza per quello che egli ha detto nei riguardi della mia relazione e sulla caratteristica del bilancio del Ministero della marina mercantile, dove predominano gli stanziamenti per investimento. Le spese ordinarie del Ministero non sono aumentate che di 44,6 milioni. Tutto l'aumento è invece nelle spese straordinarie di investimento per poco meno di 4 miliardi; e quindi per spese che sono veramente produttive.

Il Ministero deve sovraintendere ad una enorme quantità e complesso di attività commerciali, tecniche, industriali e di lavoro che si svolgono nell'àmbito della Marina mercantile.

Nella relazione rilevo che si tratta di un settore economico in cui operano nell'insieme della navigazione mercantile e della pesca, circa 200.000 lavoratori.

Ci sono inoltre altre 100.000 unità che si dedicano ad attività commerciali ed economiche connesse in modo più o meno diretto con la marina mercantile (lavori portuali, naval-meccanici, uffici commerciali, enti portuali, ecc). Il reddito lordo annuo limitato alla sola attività del trasporto mercantile è dell'ordine di 280-300 miliardi.

È un lavoro complesso da stimolare ed incrementare, per il quale il Ministro della marina mercantile, con il suo modesto stanziamento dei 15,5 miliardi annui, compie un'opera efficace e veramente meritoria.

Debbo riconoscere — è questa una mia precisa e profonda convinzione — che negli ultimi tempi il Ministro della marina mercantile ha fatto veramente quanto poteva nei limiti delle possibilità dell'economia generale, delle attrezzature tecniche e dei mezzi di cui dispone nel suo Dicastero.

Concludo nella relazione che, alla modestia del bilancio corrisponde una direttiva di lavoro e di realizzazione molto sana, concreta, e molto lungimirante, che non possiamo che riconoscere veramente utile alla economia dei nostri trasporti marittimi.

Con l'augurio che questa attività possa ulteriormente svilupparsi, come è nel desiderio di noi tutti che siamo pensosi delle sorti della economia del Paese alle quali è strettamente connessa l'economia marinara, la 7ª Commissione permanente, vi prega, a mio nome, di approvare il bilancio che abbiamo così ampiamente e serenamente discusso. (*Vivi applausi*).

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

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli colleghi, ringrazio vivamente il senatore Corbellini, che, con la sua elaborata e completa relazione, ha illustrato assieme al bilancio l'attività presente ed i propositi futuri della Marina mercantile. E, con lui, tutti gli oratori che sono intervenuti, dimostrando vivo interessamento per i problemi del mio Dicastero. In particolar modo sono grato al senatore Bertone per le parole lusinghiere che ha espresso nei riguardi della severa formazione di questo bilancio.

Non intendo dilungarmi, data anche l'ora tarda. Premetterò soltanto brevemente alcuni dati e poi risponderò ai singoli oratori, trattando soprattutto i problemi fondamentali, che hanno sollevato l'interesse degli interventi. Vale la pena di ricordare di fronte ai pessimisti (non voglio dire ai malevoli) che devesi riconoscere alla Marina mercantile il raggiungimento, attraverso l'operosità di energie diverse, di risultati che non sono davvero inferiori a quelli conseguiti in qualunque altro campo dell'attività economica nazionale nel nostro tragico dopoguerra.

In realtà governanti e opinione pubblica non hanno mai dato un eccessivo entusiasmo — dobbiamo riconoscerlo — ai problemi afferenti la Marina mercantile, ed anche la scarsa partecipazione che ha offerto in questa discussione il Senato è la riprova che, malgrado gli sforzi di pochi appassionati, finora l'opinione pubblica non segue, con l'attenzione che meriterebbe, l'attività della Marina mercantile e dei nostri traffici marittimi.

La Marina mercantile italiana, la cui amministrazione, come è noto, è passata in sottordine a vari dicasteri dalla formazione dell'unità italiana fino al 1946, anno in cui l'onorevole De Gasperi la costituì in Ministero autonomo, corse un'alternativa di buona ed avversa fortuna, perchè non sempre gli operatori economici ebbero felice intuito e favorevoli risultati. Di questo dovrebbero tener conto i colleghi oppositori dell'Estrema che trovano sempre pretesti di attacco all'armamento nazionale. Gli armatori sogliono attraversare periodi favorevoli — e dobbiamo augurare alla nostra economia che ne incontrino molti — e periodi di crisi in cui essi devono sostenere situazioni generalmente più gravi delle altre industrie, perchè i tracolli dei noli provocano immediati conseguenti gravami nell'esercizio assai più forti che nelle altre attività produttrici.

Sta di fatto, però, che alla vigilia della seconda guerra mondiale la flotta mercantile italiana comprendeva più di 1200 unità a propulsione meccanica per complessive 3.400.000 tonnellate di stazza lorda, oltre a 100.000 tonnellate circa di piccolo naviglio velico: una flotta discreta con un ottimo naviglio passeggeri, sulla via di affermazioni sicure nel traffico internazionale. Alla fine della guerra, nel 1945, il nostro naviglio era ridotto a 220 navi per poco più di 300.000 tonnellate! Si impose perciò subito il problema della ripresa, sollecitata dalla necessità di assicurare al Paese i rifornimenti necessari alla vita delle popolazioni e alla ripresa delle industrie.

Il primo sforzo per la ricostruzione di un naviglio di fortuna fu indirizzato ad aiutare il ricupero delle navi affondate nei nostri porti, con limitati sussidi governativi.

Con provvedimenti incoraggianti il ricupero di navi affondate o danneggiate si rimisero in circolazione 105 navi per 183.585 tonnellate di stazza lorda.

Vennero poi gli acquisti all'estero, acquisti ai quali, con eccessiva faciloneria, si muovono tante critiche superficiali. Negli anni 1946-47 essi permisero all'armamento italiano di provvedersi, mediante speciali agevolazioni nei pagamenti consentitici da Washington e con la garanzia del nostro Governo, di circa 120 unità tipo « Liberty » per oltre 800.000 tonnellate di stazza lorda le quali vennero subito impiegate per rifornire il nostro Paese del grano, del carbone, del ferro, del petrolio, del cotone ecc. indispensabili alla esistenza della Nazione. Furono anche acquistate navi cisterne per circa 200.000 tonnellate di stazza lorda e navi per trasporto di merci generali. A mano a mano che la situazione dell'armamento migliorava, l'iniziativa privata, contro la quale si volgono spesso degli strali altrettanto velenosi quanto molte volte ingiusti, provvedeva con notevole coraggio ad acquisti di navi anche su mercati diversi da quello nord-americano e tali acquisti hanno ormai raggiunto la cifra imponente di oltre 300 unità per circa un milione 100 mila tonnellate di stazza lorda.

A coloro che hanno espresso dubbi sulla opportunità di questi acquisti, sia perchè fatti all'estero, sia perchè molte volte si tratterebbe di navi vecchie, risponderò che le « Liberty » non sono vecchie nè di scarso interesse, ed una riprova si è avuta in questo ultimo periodo, dopo lo scoppio della guerra in Corea, quando abbiamo visto le navi « Liberty » salire a prezzi di gran lunga superiori al costo per cui furono acquistate. Non credo affatto che gli acquisti all'estero siano stati dannosi alla nostra economia. Devesi anche osservare, e l'ho già fatto nella discussione svoltasi su questo bilancio l'anno scorso, che si ha un bel dire che non era opportuno ricorrere agli acquisti all'estero. Ma dove dovevamo prendere le navi di cui abbisognavamo? Con i cantieri nostri inefficienti, senza il materiale necessario per nuove costruzioni, come avremmo potuto costruire, anzi improvvisare le navi necessarie a provvedere ai trasporti a noi necessari? In realtà queste navi sono state le benvenute!

Riguardo, poi ai successivi acquisti di navi usate all'estero, bisogna che gli onorevoli colleghi tengano presente innanzi tutto che tali acquisti sono fatti da armatori; ora, in genere, nei riguardi degli armatori italiani sia da quella parte del Senato (*indica l'estrema sinistra*) sia in altri ambienti si nutre un senso diffuso della loro eccessiva abilità negli affari. Si dice che sanno fare molto bene, troppo bene i loro affari. Ma allora, se gli armatori trovano interesse a comprare delle navi di seconda mano, anzichè acquistarne di nuove, cioè vuol dire che economicamente ci troveranno qualche vantaggio! (*Interruzione del senatore Lanzetta*). Se gli armatori giudicano conveniente l'acquisto sui mercati esteri di navi che serviranno ancora per cinque, dieci o quindici anni e che poi sono destinate ad andare in demolizione, non so perchè si puntino gli strali contro coloro che svolgono tale attività.

È naturale augurarci che i prezzi di costruzione dei nostri cantieri e le possibilità dei nostri scali incoraggino e inducano gli armatori italiani a commettere delle navi nuove in Italia ed è quello cui appunto tendiamo anche con la legge recentemente predisposta e proposta per le petroliere.

Ma dobbiamo anche tener conto che, data la scarsità dei capitali che lamentavamo, dato l'alto costo del denaro, può essere conveniente, per determinati trasporti o determinate iniziative, provvedersi di navi a basso costo, che cioè consentano da un lato di impiegare della mano d'opera e dall'altro di esercitare dei traffici che il nostro Paese, non ricco di capitali, diversamente non riuscirebbe ad esercire. Ad ogni modo, poichè questo traffico è fatto da armatori che vi impegnano denaro e vanno incontro al rischio dell'impresa, lasciamoli liberi di fare quello che credono meglio, incoraggiandoli a rinnovare il loro naviglio quando economicamente questo miglioramento apparirà ad essi opportuno.

Il terzo tempo del processo di ripresa marinara è rappresentato dalle nuove costruzioni fatte in base alla legge la cui presentazione mi fu autorizzata dal Consiglio dei ministri nel marzo 1948 e le Camere approvarono nel marzo del 1949. Il Parlamento approvandola, come già osservai, non la migliorò, perchè tra l'altro, oltre il ritardo con cui discusse e varò il provvedimento, vi introdusse degli emendamenti, per esempio la riserva del 30 per cento in favore (si credette) dei cantieri

del Mezzogiorno. Ciò fu un errore perchè impedì la concorrenza tra i cantieri e non ottenne il risultato che si proponeva. Infatti, poichè i grandi cantieri del Mezzogiorno (Napoli, Taranto, Palermo) hanno una capacità produttiva massima del 17 ovvero del 18 per cento del complesso dei cantieri italiani, essi non hanno potuto profittare della totalità di investimenti che erano stati loro attribuiti, malgrado che il Ministero avesse loro assegnato il tonnellaggio dalla legge riservato. Mi auguro perciò che un tale errore, che ha inoltre impedito la concorrenza fra i cantieri e la conseguente riduzione dei costi non venga ripetuto in occasione della approvazione dei nuovi miei provvedimenti.

Coi benefici consentiti dalla legge del marzo del 1949 si sono potute costruire 12 navi passeggeri per 112 mila tonnellate; 6 navi cisterna per 43 mila tonnellate; 13 navi da carico secco per 18.700 tonnellate ed altro naviglio da pesca e di tipo speciale, per complessive 44 mila tonnellate. In sostanza, con la legge 8 marzo 1949, la Marina mercantile italiana si è arricchita o si arricchirà (quando tutte le navi impostate avranno preso il mare) di 218 mila tonnellate di naviglio di qualità, di elevate caratteristiche tecniche. A questo tonnellaggio occorre poi aggiungere oltre 90 mila tonnellate costruite nei cantieri navali della Venezia Giulia con i fondi E.R.P. Poichè si va dicendo che questa legge è servita solo agli armatori privati faccio osservare che questo non è vero. È servita anche agli armatori privati, ma la maggior parte di questo tonnellaggio è andata alle società della Finmare.

LANZETTA. Onorevole Ministro, lei dimentica che il Senato ha votato un ordine del giorno suo in contrasto con un ordine del giorno mio per stabilire una parità tra l'uno e l'altro. Sono stati gli armatori privati che non hanno voluto costruire perchè i noli stavano in ribasso. Lei ha il dovere di dire la verità.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* L'onorevole Lanzetta fa una affermazione non esatta, perchè in realtà il Ministero della marina mercantile ha dato un maggior numero di tonnellate alla Finmare in considerazione del fatto (*Interruzione del senatore Lanzetta*) che riconobbe alle società della Finmare l'urgente necessità di ricostruire del naviglio di linea. Devo elogiare i miei successori per questa politica, perchè, tenendo conto della situazione, hanno ritenuto assegnare maggior tonnellaggio alla Finmare che non all'armamento privato.

LANZETTA. Discuteremo di questo in occasione dell'altra legge.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Sempre a sua disposizione per farlo!

Alla data del 31 marzo scorso — e termino con gli accenni sui dati — la consistenza della flotta mercantile italiana si compendiava in un totale di 3.330.374 tonnellate, ivi comprese 115 mila tonnellate di naviglio velico e motovelico. L'Italia ha così riguadagnato il settimo posto nel tonnellaggio mondiale.

Lo sforzo ricostruttivo si è anche rivolto alla ripresa dei servizi marittimi e sovvenzionati sulle principali linee di navigazione mediterranee e transoceaniche, dato anche il notevole flusso migratorio. Non tratterrò il Senato sui singoli servizi ricostruiti e sui progressi che le nostre flotte di linea hanno raggiunto. Gli onorevoli colleghi, del resto, hanno appreso dai giornali come, si può dire, quasi ogni quindicina, in questi ultimi mesi, siano state varate delle navi prodotte dall'attività delle nostre aziende cantieristiche, dalla capacità dei nostri tecnici e dalla abilità di lavoro delle nostre maestranze. Ed i servizi si sono ripresi notevolmente, tenendo in particolar conto quelli produttivi di guadagno perchè ritengo che, soprattutto le aziende della Finmare, che gestiscono denaro dello Stato abbiano il dovere di non abbandonarsi ad una politica di costoso prestigio quale dovettero praticare in passato altre società fino ad arrivare alla loro forzata liquidazione che portò alla costituzione della Finmare. Esse devono impostare il loro esercizio mirando particolarmente ad economizzare tutto quello che può essere economizzato. Queste dichiarazioni ebbi già occasione di fare dal mio banco di senatore reclamando la riforma della legge costitutiva risalente al 1936. I mei uffici, d'accordo con la Presidenza della Finmare, stanno programmando i servizi su cui noi dobbiamo puntare, determinando le necessità delle varie società e precisando le economie che potranno essere attuate, tenendo ben conto che più che

a fare dell'economia per l'economia, l'intenzione del Ministero è di far sì che quello che si potrà economizzare attraverso una più avara amministrazione delle singole società, dovrà andare tutto nel maggior potenziamento del naviglio e dei servizi che la Finmare esercita. (*Approvazioni*).

Il problema attuale è quello dei cantieri. È un problema vivo, che il Parlamento comincia a sentire ed anche la stampa comincia a trattare con molto interesse. È utile che questa questione si popolarizzi, nell'esame dei vari elementi, anche nel contrasto delle varie tesi perchè credo che dal dibattito potrà venirsi a conclusioni utili all'industria nazionale ed al progresso, ad essa collegato, della Marina mercantile italiana. Ne è stato parlato ampiamente nella relazione dell'onorevole Corbellini, ne abbiamo già trattato in passate discussioni in questa Assemblea. In realtà la industria cantieristica italiana è ancora oggi in uno stato di crisi per gli elementi molte volte già illustrati del maggior costo in Italia del materiale siderurgico, per la sovrabbondanza degli scali, per le spese generali che si suddividono, data la scarsità delle commesse, su poche navi a differenza di quello che avviene nei cantieri inglesi e oggi in quelli tedeschi, svedesi, olandesi (che sono in pieno lavoro di costruzioni) e infine per l'alto costo del danaro, la pletora della mano d'opera e il peso delle assicurazioni sociali. Come è stato rilevato e sottolineato egregiamente dal collega Bertone, dobbiamo confidare, anzi essere sicuri che i grandi impianti siderurgici iniziati dal Governo attuale col rinnovamento di Bagnoli, di Piombino, di Cornigliano Ligure, daranno nell'anno prossimo il materiale necessario ai nostri cantieri e alle nostre industrie meccaniche a costi che si avvicinano a quelli stranieri.

Allora avremo eliminato l'elemento maggiore della differenza di costo dei cantieri navali italiani rispetto a quelli inglesi, differenza che oggi è del 40 per cento del costo delle navi ed in questo modo avremo anche favorito l'industria meccanica e molte altre aziende che attualmente si trovano in difficoltà. Per questo il Governo ha largamente aiutato il totale rinnovamento di questi impianti, per questo quando dovrò regolare la questione degli sbarchi e imbarchi via mare ai tre stabilimenti terrò conto, più che delle pretese di una ristretta categoria di lavoratori, degli interessi delle grandi masse di lavoratori di tutte le aziende metallurgiche italiane, le quali attendono dal ribassato costo del ferro la possibilità di produrre in concorrenza coi prezzi stranieri. Gli alti costi dei cantieri navali hanno fatalmente rese impossibili le commesse estere in Italia perchè tutte le domande, e richieste di preventivi che le ditte o governi stranieri ci hanno rivolte, hanno avuto conclusioni negative. Quando in passato alcuni dei nostri cantieri hanno assunto commesse estere ne subirono perdite notevoli che hanno gravato con passivi esorbitanti sul bilancio dello Stato perchè i colleghi sanno che circa il 76 per cento dei grandi cantieri italiani oggi fa capo all'I.R.I.

Il problema, riaffacciatosi lo scorso anno, già si era posto nel 1947. Esaurite le commesse in corso ai nostri cantieri, occorreva rendere possibile l'affluire di nuove ordinazioni. In queste condizioni si impose l'intervento dello Stato. Io non credo che si potesse o si possa pensare a lasciare sbandare le maestranze qualificate di questi cantieri, anche perchè non possiamo rinunciare, in tanta carenza di lavoro nel nostro Paese e di fronte al presente bisogno di occupazione, ad una possibilità di impiego e di produzione. Nel 1948 il Governo ha provveduto con la legge del marzo 1949, che prese il nome dell'onorevole Saragat e che ha reso possibile, come prima ho detto, l'impostazione di navi per circa 220 mila tonnellate di stazza lorda. La maggior parte sono state varate ed alcune sono già in esercizio. Alcune altre prenderanno il mare prossimamente fra cui, a giorni, una nave da 5.250 tonnellate, la « Sicilia », destinata ai servizi con la Sardegna; due altre navi gemelle scenderanno in mare dai cantieri di Palermo nella prossima estate e parimenti una altra nave dai cantieri di Castellammare, dove è stata di recente varata, la « Sardegna ». È il gruppo di navi da 5.250 tonnellate a cui accennava il relatore, deplorando giustamente che, per la necessità di distribuire affrettatamente il lavoro dati i reclami dei vari cantieri, tutte queste navi non siano state costruite in un solo cantiere, con un solo disegno, sotto

un'unica direzione, con evidente economia. Questo è stato uno dei difetti incorsi nell'applicazione della legge del marzo del 1949, la quale appunto, avendo tolto la possibilità di concorrenza e avendo stabilito determinate riserve, ha reso impossibile la standardizzazione del costruendo naviglio.

Per fronteggiare le condizioni dei nostri cantieri, in attesa di quei miglioramenti che saranno promossi dal ribasso del costo del materiale ferroso, il Governo ha presentato al Parlamento, nel gennaio scorso, nell'*omnibus* degli altri provvedimenti per la maggiore occupazione, un disegno di legge per la costruzione di navi cisterna, cioè di 200 mila tonnellate di naviglio di alte caratteristiche tecniche, che sono state poi portate a 250 mila tonnellate. La legge è fondata sulla situazione dei noli petroliferi quali erano nell'estate scorsa, noli elevati data la richiesta sul mercato internazionale di trasporti di petrolio. I cantieri inglesi sono colmi di commesse e non ne accettano se non sulla base di consegna riferita al 1955-56. Io ho considerato questa situazione, data la necessità di provvedere a dare lavoro ai cantieri e nel contempo vista l'opportunità di integrare la ricostruzione della nostra flotta, ho riconosciuta la convenienza di un disegno di legge che facesse intervenire lo Stato a favorire in parte almeno l'equiparazione dei prezzi italiani coi prezzi inglesi. La differenza di costo è del 40 per cento; abbiamo ridotto al 20 per cento questa differenza che potrà essere passibile di una ulteriore riduzione, tenendo conto dell'interesse dell'armamento nazionale ad ordinare navi a pronta consegna, in modo da poterle noleggiare sul mercato internazionale per il trasporto dei petroli, anche con contratto a lunga scadenza, come nell'estate scorsa ed ancora nell'autunno scorso poteva essere effettuato.

Il disegno di legge che l'onorevole Lanzetta si riserva di esaminare e criticare — e ne sarò ben lieto — quando verrà in quest'Aula dall'altra Assemblea, contempla appunto la costruzione di 250.000 tonnellate di petroliere, di tre tipi, in modo da standardizzare la produzione ed ottenere anche su questo piano un minor costo.

In questo modo ritengo che tutti i grandi cantieri italiani potranno essere completi di lavoro sui loro scali, secondo la loro reale capacità di produzione. Desidero sottolineare questo accenno. Non ci sarà bisogno di riserve per una regione o per l'altra, per un cantiere o per l'altro, perchè, siccome l'armamento dà le commesse in quanto sicuro di ricevere la nave a 18, o 20, o 24 mesi al più tardi, le commesse andranno necessariamente suddivise fra tutti i cantieri che possono pertanto ricevere ordinazioni senza che ci siano assegnazioni da parte del Governo o costrizioni di determinate riserve. Questo è almeno il progetto.

Questo il disegno di legge presentato al Parlamento, insieme all'*omnibus* degli altri provvedimenti, dopo vari mesi di lunga maturazione attraverso i dicasteri interessati, fra cui quello del Tesoro. Esso è ancora in discussione alla Camera dei deputati. Nel frattempo i colleghi sanno che i noli da carichi secchi sono tracollati nelle ultime settimane; quelli petrolieri sono ancora abbastanza fermi, ma se la legge fosse per arrivare così in ritardo da andare incontro a ribassi anche dei noli petrolieri, allora tutto il sistema della legge, che è basato appunto su questa particolare situazione economica del mercato, potrebbe dover affrontare notevoli difficoltà di realizzazione.

Mi auguro che l'altro ramo del Parlamento possa completare presto l'approvazione dell'*omnibus* governativo per il potenziamento delle industrie e la maggiore occupazione e che questa Assemblea, attraverso una rapida discussione, abbia a far sì che la legge diventi attiva e che le aziende cantieristiche possano impostare rapidamente il tonnellaggio ad esse destinato.

Mi si è chiesto in Commissione e nell'altro ramo del Parlamento, ed anche sulla stampa, e si è accennato oggi in Senato, quale sia l'atteggiamento del Governo nei riguardi della Finmare e si è anche domandato perchè non si riserva allo Stato la costruzione di tutte quelle petroliere. Ma perchè, si è chiesto dai banchi dell'estrema, lo Stato deve dare 12 miliardi di sovvenzioni agli armatori privati, mentre potrebbe costruire le navi e gestirle per suo conto? Onorevoli colleghi, sarebbe utile, mi sembra, che in questa materia si fosse un po' più precisi nei termini! Sono quattro anni che io vado ripetendo che nel settore

l'intervento dello Stato non giuoca in favore dell'armamento ma in favore dei cantieri. Infatti l'armatore italiano non avrebbe possibilità di rivolgersi ai cantieri italiani pagando un maggior prezzo quando può trovare all'estero le navi ad un costo minore. Questo anche in quanto nella concorrenza dell'industria armatoriale su scala mondiale — perchè i noli sono come vasi comunicanti — l'armamento italiano non potrebbe partecipare alla gara dei noli pagando le navi un terzo di più di quello che le paga il suo concorrente inglèse, olandese o norvegese. L'armatore italiano deve essere messo in condizioni, in questa gara nei traffici del mare, di entrarvi nelle stesse condizioni degli altri concorrenti altrimenti alla prima crisi andrebbero in fallimento. Eppertanto l'intervento statale è realmente in favore dei cantieri, anzi se vogliamo essere precisi, giuoca soprattutto a favore delle maestranze dei cantieri. Infatti dal punto di vista strettamente economico ove non si tenesse conto del problema sociale, si potrebbe anche qualche volta pensare (e i liberisti hanno detto che lo Stato ne avrebbe tutto l'interesse) a chiudere i cantieri troppo costosi e lasciar che gli armatori vadano a comprare le navi dove possono trovarle a minor prezzo. Ma siccome c'è, ripeto, un problema sociale, che è quello di assicurare, nei limiti del possibile, il lavoro alle nostre classi operaie, lo Stato interviene in favore dell'industria delle costruzioni mediante un concorso adeguato.

A questo proposito mi sembra che il disegno di legge che i colleghi potranno esaminare, presentato alla Camera dei deputati, rappresenti questa volta, un congegno organizzato in modo così chiaro da non lasciar dubbi sul fatto che il suo intervento è specificatamente in favore del cantiere. Per gli armatori lo Stato fa quello che fanno le altre legislazioni, cioè dà quegli esoneri fiscali, cui ha accennato con tanta precisione il collega Bertone, esenzioni che sono logiche anche fra noi, perchè non v'è ragione che una nave paghi dazi sui materiali di importazione adibiti alla sua costruzione fino a che essa naviga e non sia, per vecchiaia, demolita per l'utilizzo dei suoi materiali in Italia.

Ed è anche logico che il Governo italiano intervenga, con gli esoneri fiscali contemplati. Tengano conto gli onorevoli colleghi che negli altri Stati il denaro ha un prezzo molto inferiore: esso costa il 3 ovvero il 3,50 per cento, cioè molto meno che in Italia ove si ottiene al tasso dell'8 o del 9 e più per cento di interesse. Inoltre all'estero funziona il credito navale. Così la Norvegia per esempio, pur essendo un Paese di soltanto 3 milioni e mezzo di abitanti, ha ricostruita in questo dopo guerra una flotta che ha già superato i sei milioni di tonnellate di stazza lorda, di cui circa il 50 per cento costituito da cisterne; flotta che si può dire totalmente nuova in quanto essa era andata quasi completamente distrutta durante il conflitto. Quello Stato, però, ha incoraggiato l'armamento norvegese come il Governo italiano non ha mai avuto possibilità o volontà di fare. (*Interruzione del senatore Lanzetta*).

Mi si domanda ancora, quasi perentoriamente: perchè non facciamo costruire le navi dalla Finmare? Perchè non facciamo costruire dallo Stato le 400.000 tonnellate del famoso progetto del senatore Roveda? Risponderò in chiari termini. Innanzi tutto io trovo che quando l'iniziativa privata è disposta a intervenire ed a fare non è il caso di chiamare in causa l'iniziativa statale, poichè l'iniziativa privata indubbiamente esercisce, specialmente in materia di questo settore, con un regime di economie che non possono conseguire l'iniziativa e l'organizzazione dello Stato. E la situazione finanziaria e il costo amministrativo della Finmare è una riprova di quanto ho detto.

In secondo luogo noi abbiamo bisogno di ingenti capitali per queste costruzioni. Sarebbe una bellissima cosa che lo Stato avesse tanti miliardi da poter costruire 400.000 tonnellate di navi nuove per proprio conto, per poi mettersi ad esercitarle. Lo Stato però non è in queste condizioni. Noi dobbiamo fare appello all'iniziativa e al risparmio privato, e questo stiamo facendo.

Mi si chiede inoltre: Perchè non si riserva una parte di naviglio cisterniero alla Finmare? Rispondo: In primo luogo il disegno di legge in nessun modo esclude che la Finmare, se lo crederà, possa concorrere. Abbiamo stabilito una gara per ottenere possibilmente una riduzion del concorso dello Stato per ogni tonnellata di queste costruzioni. È questa una innovazione introdotta con questa legge la quale di-

spone appunto un contributo ridotto dalla Commissione speciale della Camera dei deputati a 50.000 lire per tonnellata di naviglio costruito. Su questa cifra, ove la Camera la tenga ferma, si inizierà la gara alle riduzioni fra i concorrenti e le eventuali economie ricavate dai ribassi costituiranno fino a 600 milioni un fondo a favore della costruzione di naviglio minore secondo un altro emendamento che la citata Commissione ha voluto introdurre nel disegno di legge.

La Finmare quindi potrà concorrere, se lo riterrà. Nessuno glielo impedisce. Ma se si domandasse il mio parere, risponderei che ritengo che la Finmare, dato anche l'alto costo della sua gestione, si dovrebbe dedicare ai servizi di linea e di preminente interesse nazionale ai quali può anche concedersi una gestione più costosa. A noi necessita o interessa riprendere e migliorare parecchi servizi transatlantici e mediterranei e quindi la Finmare ha bisogno di costruire ancora dell'altro naviglio, specialmente per i servizi con l'Egitto, e con la Somalia. Tutte le quattro Società della Finmare reclamano ancora qualcosa. Quindi, se mai, noi dobbiamo incoraggiare la ricostruzione del naviglio atto ai servizi di linea che sono compiti particolari anzi istitutivi — dico istitutivi — della Finmare.

Cogliendo questo pretesto, si rinnova la polemica sulla Finmare come se il Governo avesse intenzione di eliminare questa Società e di sminuirla. Questa è la più grande calunnia e sciocchezza che si possa dire, ma appunto perchè è una calunnia e una sciocchezza sembra che certi giornali si divertano a ripeterla. (*Interruzione del senatore Lanzetta*). La ricostruzione post-bellica ha reso necessario un considerevole sforzo finanziario da parte del gruppo Finmare; infatti gli investimenti effettuati dal periodo post-bellico, ad oggi, al netto dei relativi ammortamenti si aggirano intorno ai 110 miliardi oltre ai corrispondenti contributi statali. Di questi 110 miliardi, 80 sono stati già erogati per i programmi della legge 8 marzo 1949 e alle disposizioni dell'A.M.G. di Trieste per le costruzioni nei cantieri triestini. L'esposizione finanziaria del gruppo Finmare, risulta oggi come segue: mutui ipotecari 48 miliardi e 538 milioni; finanziamenti attraverso l'I.R.I., banche corrispondenti, 40 miliardi e 868 milioni. Pertanto l'esposizione finanziaria del gruppo attualmente è di 89.406.000.000, in confronto alla quale stanno, oltre diverse partite di credito, in parte compensate con partite di debito, crediti verso lo Stato per l'ammontare al 31 dicembre 1951, di circa 20 miliardi. Tengano conto i colleghi soprattutto quelli che vorrebbero che la Finmare si mettesse a esercitare naviglio petroliero, che, per il completamento del programma di nuove costruzioni in corso, tra cui la costruzione della « Cristoforo Colombo » nei cantieri « Ansaldo » di Sestri Ponente, si prevede un ulteriore impegno finanziario dell'ordine di grandezza di 20 miliardi, al netto di quanto dovuto dallo Stato per saldo contributi di cui alla legge n. 75.

E per concludere su questo tema, affinchè l'Assemblea sia aggiornata, dirò che, astraendo dagli oneri conseguenti alla sostituzione delle navi « Liberty » di cui qualcuna ancora è in possesso del gruppo Finmare, il programma di nuove costruzioni preparato dalle varie Società p. i. n. importerebbe una spesa, al netto dei presunti contributi dello Stato, di circa altri 40 miliardi!

Tutto ciò dimostra che il Governo e in particolare il Ministro della marina mercantile non hanno alcuna intenzione di distruggere la Finmare. Mi pare invece che quando pensiamo alla preparazione di un ulteriore programma di costruzioni possiamo ben affermare che lo Stato tiene in grande considerazione questo gruppo di Società, ma che sia anche opportuno lasciare all'armamento libero, privato, l'esercizio di quelle attività che è più utile siano esercite in economia. Questo è il mio concetto. Il Parlamento naturalmente è padrone di decidere quello che più ritiene opportuno anche contro il parere del Ministro. Ma io da questo posto del banco del Governo o dal mio seggio del Senato continuerò a sostenere ancora tenacemente la mia tesi perchè sono convinto che è la migliore nell'interesse dello Stato e della Finmare.

L'onorevole Carelli ha presentato un ordine del giorno che si richiama a un impegno che assunsi, con le riserve del caso, nel settembre scorso quando fu approvata la legge aggiuntiva a quella del 1949 per la costruzione della nuova motonave da 27.500 tonnellate. L'ordine del giorno del Senato invitava il Ministro a

tener conto delle rimanenze per favorire la costruzione di piccolo naviglio e mi è stato qui osservato che non avrei provveduto in questo senso. Il rimprovero non è giusto, perchè da qualche mese è dinanzi al Parlamento un disegno di legge col quale un residuo, uno stralcio di 900 milioni della legge del 15 settembre 1951, è attribuito al piccolo naviglio. Noi abbiamo una crisi nel naviglio da pesca e da cabotaggio provocata da tante ragioni che non starò qui a ripetere, fra le quali, indiretta, la concorrenza delle Ferrovie dello Stato, e, più diretta, l'alto costo del personale di bordo, perchè il piccolo naviglio esige un equipaggio sproporzionato a quello che richiedono le grandi navi. Il Governo, per andare incontro a questi proletari dell'armamento, ha stabilito di assegnare un premio di costruzione a favore di coloro che intendano costruire nuovo naviglio di acciaio in sostituzione di unità di legno di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate e di età superiore ai 13 anni, da demolirsi e che potranno agire in conto proprio o associati in società o cooperative.

Il disegno di legge è alla Camera e verrà presto all'esame del Senato. Si calcola che potranno essere costruite navi per 7.000 tonnellate lorde. Spero che questo provvedimento sia presto approvato perchè darà un po' di sollievo ai piccoli cantieri.

Ma non voglio nascondervi, onorevoli colleghi, che il naviglio da cabotaggio è in una crisi che non sarà risolta con questa provvidenza. Esprimo questa opinione con vero rincrescimento; ma d'altra parte bisogna inevitabilmente adeguarsi ai tempi: una volta viaggiavamo sulle carrozze a cavallo, ora andiamo in automobile. Anni sono, rifiorì il naviglio da cabotaggio, quando, nell'immediato dopoguerra, le strade erano distrutte e le ferrovie non facevano concorrenza al naviglio minore portando gli agrumi e le verdure siciliane dall'Isola al nord d'Italia e al confine, al costo di un quarto rispetto a quello reale di trasporto. Da anni questo settore è pertanto travagliato dalla concorrenza ferroviaria e dalla sua crisi interna. Ad ogni modo il desiderio di favorire i piccoli cantieri ha indotto anche l'onorevole relatore sul capitolo per le petroliere che fa parte della Commissione speciale dell'altro ramo del Parlamento ad assicurare una economia di 600 milioni a favorire la costruzione di navi da 500 a 1.500 tonnellate. Così si aprirà un'altra possibilità in favore dei piccoli cantieri.

Per la pesca confesso francamente che in realtà si possa e si debba fare ancora molto. Ma questo non autorizza l'onorevole Lanzetta e compagni ad affermare che non si è fatto niente. Dico che dobbiamo fare di più pur essendosi già fatto parecchio. Il naviglio peschereccio è stato in parte ricostruito o migliorato. L'armamento da pesca è stato ammesso ai benefici della legge del marzo 1949, n. 75, conseguendosi la ricostruzione di 304 unità per 7.901 tonnellate di stazza lorda. È in atto una attività in questo settore maggiore di quella dell'anteguerra. Però, anche per le segnalazioni che sono venute da questa Assemblea, il mio dicastero considererà in modo particolare questo settore ed io sono anzi grato a tutti i colleghi che hanno fatto dei rilievi, perchè mi daranno modo di far presente al collega del Tesoro, le aspirazioni ed i suggerimenti di tante parti del Senato, spingendo il Ministro della marina mercantile e il Sottosegretario di Stato cui è affidato il settore della pesca a reclamare considerazione e benevolenza per i nostri pescatori. La mia Amministrazione dedicherà tutte le maggiori cure all'organizzazione dei servizi connessi alla pesca che, nell'ampio e multiforme quadro delle attività marittime, rappresenta un settore vasto e complesso e che, giorno per giorno, solleva nuovi problemi di natura economica, tecnica, sociale ed anche politica.

Aggiungerò che con la legge n. 20 dell'8 gennaio scorso è stata autorizzata una spesa straordinaria di 150 milioni per l'esercizio finanziario 1951-52 per sussidiare le attività pescherecce. Tale provvedimento ha incontrato il più vivo interessamento da parte delle categorie e ne è prova tangibile il numero delle domande finora pervenute al Ministero per l'ammissione ai benefici concessi dalla legge. Con un'altra legge n. 16, del 10 gennaio 1952, si è provveduto a ripristinare un concorso statale nel pagamento degli interessi su mutui pescherecci. Spero nel prossimo esercizio di poter avere almeno rinnovati questi stanziamenti e possibilmente migliorati, se il voto

del Senato troverà accoglimento dal Ministro del tesoro.

A proposito della pesca è stato accennato che proprio oggi scade l'Accordo di pesca stipulato con la Jugoslavia. I colleghi ricordano che l'iniziale Accordo per la pesca stipulato il 14 settembre 1931 a Brioni è andato decaduto in conseguenza della guerra. Si è giunti così al successivo noto Accordo concluso a Belgrado il 13 aprile 1949, che non è stato mai applicato, perchè non è stato corrisposto il previsto canone reclamato dalla Jugoslavia in ben 750 milioni. Venne poi in vigore l'Accordo provvisorio 26 febbraio 1951, cui ha partecipato il senatore Bastianetto, stipulato a Belgrado per la durata di un anno, che prevede l'abbuono dei canoni che avrebbero dovuti essere corrisposti alla Jugoslavia per l'Accordo precedente e il pagamento per il 1951 di 600 milioni. Però in realtà i relativi permessi di pesca sono stati richiesti da solo 77 armatori per un ammontare complessivo di 36 miliardi 548 milioni di lire e pertanto la differenza di canone dovrà far capo allo Stato. (*Interruzione del senatore Lanzetta*).

Ma lei, onorevole Lanzetta, non può far colpa all'attuale Governo di questo, perchè non siamo noi, di questo Governo, che abbiamo perso la guerra. Tenendo conto dell'imminente scadenza di tale Accordo sono stati presi contatti col Ministero degli affari esteri per la sua rinnovazione; sono però prevedibili gravi difficoltà perchè il Tesoro afferma che il canone debba far capo soltanto agli interessati. Il Ministero della marina mercantile si interesserà nel miglior modo e presso il Ministero del tesoro e presso quello degli esteri, perchè siano riallacciate immediatamente le trattative per il possibile rinnovo dell'Accordo e un intervento dello Stato per quella parte che non può essere assunta dai pescatori.

RAVAGNAN. Il Trattato deve essere migliorato.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Bisogna essere in due per migliorarlo! Cercheremo di tutto per farlo. Chiunque andrà a trattare per l'Italia cercherà di patrocinare gli interessi nazionali. Voi non avete diritto a fare la critica per la critica; se fosse qui al mio posto uno di voi si troverebbe nella stessa situazione e in quella del mio predecessore. È da rilevare che per ragioni tecniche la pesca da parte italiana, nelle acque jugoslave, viene ripresa il 1° settembre e pertanto potranno essere condotte trattative nell'intento di migliorare le clausole dell'accordo scaduto.

Davanti alla 7ª Commissione del Senato sta da tempo il disegno di legge riguardante le nuove convenzioni per i « Servizi Sovvenzionati Minori ». Dobbiamo provvedere al regolamento di queste convenzioni che erano scadute da tempo e che si sono rinnovate di anno in anno con gravame per il bilancio dello Stato e senza possibilità di miglioramento dei servizi. La Commissione ha già esaminato il disegno di legge ed è stata mia cura seguire e partecipare attivamente ai suoi lavori. Io spero che presto il provvedimento, che ritengo abbia ottenuto il consenso anche delle varie rappresentanze politiche e amministrative e locali interessate ai collegamenti marittimi tra il Continente e le Isole, e fra le Isole stesse, possa essere sottoposto alla nostra Assemblea e sollecitamente discusso ed approvato.

Per quel che riguarda la legge per la « Finmare » ho già detto che essa è allo studio. Mi si sono anche chieste informazioni sul nuovo Presidente della Società e sui suoi eventuali intendimenti. In verità egli non è stato nominato dal Ministero della marina mercantile, perchè la Finmare non dipende dal Ministero. Mi è però gradito assicurare che la nomina del dottor Manzitti è stata di mio pieno gradimento, perchè lo giudico persona che, avendo assunto l'impegno di provvedere al rinnovamento dei servizi e ad organizzare e potenziare la Società, dà assicurazioni, per la sua competenza specifica del ramo e la sua attività, di poter pienamente corrispondere al mandato affidatogli. È un uomo al suo posto.

Per quel che riguarda i dividendi agli azionistri, informerò gli onorevoli senatori che l'I.R.I. possiede il 97 per cento delle azioni della Finmare. Buona parte di queste azioni sono state emesse quando il denaro aveva un discreto valore, altre sono di successiva emissione. Il rimanente 3 per cento delle azioni è rimasto distribuito sul libero mercato. Ho un po' esaminato l'elenco degli azionisti della Finmare ed ho constatato che le azioni non controllate dall'I.R.I. sono divise tra centinaia di persone Non è certo un dividendo del 4, del 5 o del 6 per

cento di queste azioni che può pesare sull'erario. In realtà il bilancio della Finmare è ottimo perchè essa è una società finanziatrice delle altre quattro società di navigazione che controlla. Sono le società da essa finanziate che si trovano in difficoltà di bilancio, salvo la maggiore, e cioè l'« Italia » di Genova, perchè debbono fronteggiare la corresponsione degli interessi sugli ottenuti finanziamenti e le passività delle loro attuali gestioni nonchè i residui di quelle passate. Mi sono interessato perchè il Tesoro corrisponda tempestivamente i contributi che deve corrispondere alle società in modo che esse non abbiano a sopportare l'onere degli interessi passivi su anticipazioni che potrebbero soddisfare coi loro crediti verso lo Stato.

È stato accennato dall'onorevole relatore, oltre che in altri interventi, alla opportunità di una legge organica per i cantieri. L'onorevole Corbellini ha avuto la amabilità di ricordare un discorso che io ho tenuto di recente al varo di una nave, nel quale ho dato assicurazione che, esaurita l'approvazione della legge di emergenza per la trancia delle petroliere, intendo presentare al Parlamento — se l'avventura parlamentare mi conserverà ancora a questo banco — una legge organica per i cantieri, la quale renda possibile una ripresa continuativa e duratura delle costruzioni navali. Abbiamo avuto in passato (i colleghi che si interessano di questi problemi lo sanno) la cosiddetta legge « Benni » dell'anteguerra che realmente ha dato modo, con contributi statali ed esoneri fiscali ai committenti, di assicurare commesse ai nostri cantieri, ed anche commesse estere. Non tutte queste ultime commesse sono state attive, purtroppo! Io cercherò di fare in modo che i nostri cantieri lavorino soprattutto per l'armamento nazionale, allo scopo che, se ci sarà una differenza di costo sopportata dal Governo, questa vada a beneficio, se mai, della economia italiana e non di quella straniera. Le provvidenze in studio concorreranno, assieme al ribasso dei prezzi dei materiali ferrosi, a far ribassare e diminuire anche il costo dei servizi amministrativi, perchè attualmente grava sul maggior costo di produzione dei nostri cantieri il costo della gestione, che pesa su una limitata produzione, invece che suddividersi su di una produzione allargata.

Mi è stato domandato dal senatore Ravagnan se ritengo tempo di annullare il provvedimento, rinnovato dall'onorevole Corbellini nel suo passaggio all'*interim* del dicastero della Marina mercantile, relativo a Marghera, e cioè se intendo abolire la concessione fatta alle imprese del porto industriale di Venezia di sbarcare le merci necessarie alle loro industrie nonchè a caricarla, occorrendo, con mezzi propri. È una questione che non è sorta oggi. Tutte le volte che sono stato a Venezia, anche nel precedente mio passaggio al Ministero della marina mercantile, i lavoratori del porto di Venezia sono venuti a reclamare contro questa disposizione. Ma le devo dire, onorevole Ravagnan, che non ritengo opportuno nè conveniente annullare il provvedimento, perchè, in questa questione, sono più socialista di lei. La stessa questione si presenta per Bagnoli e Cornigliano Ligure. Siamo di fronte ad industrie — qui fra l'altro, parastatali — che devono lottare con la concorrenza straniera. Per i nuovi grandi impianti di Bagnoli e Cornigliano dobbiamo produrre il ferro e l'acciaio a basso costo, onde rifornire non solo i cantieri navali, ma anche una quantità di altre aziende metallurgiche che sono in grave crisi, per varie cause, di cui la maggiore è la differenza di costo della materia prima.

Debbo assicurare all'onorevole Ravagnan ed ai suoi amici, in tutta serenità, che non ho davvero alcuna contrarietà verso i lavoratori dei porti per quanto, specie in alcuni porti del nord, si dedichino con particolare attività agli scioperi politici. (*Commenti*). Infatti se un tribunale — come è avvenuto a Savona — condanna un sindacalista rosso, si improvvisano scioperi di protesta in porto; se arriva nel porto di Genova una nave che reca materiali per la difesa del Paese, per migliorare l'armamento del nostro Esercito, si proclama uno sciopero per la pace. Questo andazzo mi sembra eccessivo e controproducente. Io ritengo che il monopolio del lavoro nei porti assicurato alle compagnie non può giungere sino a questo eccesso di intervento della politica in mezzo ai sindacali. Lo ho già detto un'altra volta, ma lo devo ripetere, avvertendo che noi saremo costretti ad arrivare a qualche provvedimento per rimettere l'ordine turbato.

Il problema sollevato dall'onorevole Ravagnan sta in questi termini: per favorire la costituzione di aziende e impianti industriali a Marghera si distaccò la loro attività di lavoro dalla disciplina del commercio e dell'esercizio del porto di Venezia. Questa richiesta è ora stata avanzata anche dalle industrie di Cornigliano e di Bagnoli. Le aziende dicono: noi abbiamo un complesso di attività, lavoriamo di giorno e di notte, abbiamo bisogno di sbarcare a qualsiasi momento; ragioni tecniche per l'organizzazione del nostro lavoro impongono che ci si conceda autonomia di organizzazione. Inoltre abbiamo il personale necessario per cui questo lavoro a noi verrebbe a costare molto, molto di meno di quello che ci costerebbe pagando le tariffe normali alle compagnie portuali.

A Marghera è stato costituito un blocco di industrie che danno lavoro a migliaia di operai: ora per favorire una ristretta categoria di lavoratori — rispettabilissimi — noi dovremmo però correre il rischio, anzi andare incontro alla certezza di far rialzare i costi di produzione alle industrie e metterle magari in crisi rendendo loro impossibile la concorrenza con le industrie similari straniere. Il reclamo che viene dalla compagnia portuale di Venezia tende a estendere l'imperio del monopolio del lavoro di sbarco e imbarco a Marghera ad una categoria che vuole avvantaggiarsi nel suo particolare interesse, imponendo delle tariffe speciali e particolari contro il reale interesse della collettività e di altre immensamente più numerose maestranze. Bisogna pensare infatti che le industrie di Marghera dànno lavoro a molte e molte migliaia di operai di fronte ai quali è irrilevante la considerazione del privilegio delle poche centinaia di operai della compagnia portuale.

Con tali preoccupazioni legittime e doverose dell'interesse collettivo prevalente sull'egoismo di ristrette categorie che affermano nel secolo ventesimo princìpi di privilegi di corporativismo medioevale, dovrò esaminare anche le questioni pendenti di Cornigliano Ligure e di Bagnoli ove non intervenga un accordo fra le parti.

Ad ogni modo per i portuali di Venezia mesi or sono si è raggiunto un compromesso col quale si è facilitata la riduzione del personale della compagnia portuale.

Sono stati espressi vari voti affinchè i servizi della pesca, suddivisi fra la Marina mercantile e l'Agricoltura siano riuniti in un solo dicastero. Io sono d'accordo sulla opportunità di procedere ad una riorganizzazione dei servizi della pesca in quanto mi sembra poco logico che siano divisi, come attualmente, fra il Ministero della marina mercantile e quello dell'Agricoltura. Appare difficile riuscirvi, tanto più che pure per la navigazione interna sono stati fatti dei voti da parte dei rappresentanti di essa per uscire... dalla protezione del Ministero dei trasporti e venire sotto la protezione di questo... povero Ministero della marina mercantile. (*Ilarità*). Ad ogni modo io riceverei questi servizi a braccia aperte, qualora il Ministero dell'agricoltura e il Ministero dei trasporti siano disposti ad abbandonarli. Lo stesso dovrei dire nei confronti dell'Aviazione Civile...

Il mio Ministero sta provvedendo alla riforma del Registro navale, tenendo conto del desiderio espresso dai ceti interessati.

Alle riunioni del ricostituito Consiglio superiore della marina mercantile ho inoltre pregato il Presidente del Consiglio stesso a voler provvedere alla riforma del suo regolamento anche perchè il Consiglio superiore è stato istituito quando eravamo in regime di unità sindacale. Ma rotta questa unità, anche nel campo della gente di mare, è giusto ed opportuno che siano rappresentate secondo le loro forze tutte le correnti sindacali. Ciò deve al più presto conseguirsi.

È stato recentemente pubblicato il decreto del Presidente della Repubblica che approva il Regolamento del Codice della Navigazione. È inutile che faccia osservare che il Codice risale al 1942, mentre il Regolamento risaliva al 1878. Su questo punto anche l'opposizione è d'accordo e tutti hanno bene accolto la pubblicazione. Ciò avviene nel momento stesso in cui la nostra Marina mercantile, per volontà del Governo, è in una fase di promettente risveglio che assicura ulteriori e più ampi sviluppi.

Per quanto riguarda la Vasca navale dichiaro che se troverò i mezzi, e cioè se il Ministero del tesoro me li fornirà, sarò ben lieto di provvedere come auspicato. Insisterò in questo senso.

Al collega Tambarin debbo dire che è la prima volta che mi viene notizia che si assisterebbe ad una rarefazione delle maestranze specializzate nei nostri cantieri. Mi pare che egli accennasse in particolar modo a Monfalcone. Tenuto conto del migliore andamento dei cantieri, di cui ho notizia da tutte le parti, e del fatto della maggiore produzione e del maggior ordine e disciplina che vi regnano, salvo qualche deplorevole eccezione, dovrei ritenere che le maestranze specializzate migliorino e la loro categoria si accresca anzichè diminuire di numero. Comunque esaminerò anche tale situazione.

Davanti al Senato e precisamente alla Settima Commissione, sta pure il disegno di legge per la riforma della previdenza marinara, la cui approvazione è attesa con ansia da tutti i vecchi pensionati del mare e da tutti i marittimi d'Italia. Devo rinnovare viva e formale istanza, perchè i provvedimenti vengano al più presto sottoposti all'Assemblea.

Senza fare della retorica e senza virtuosismi di forma io confermo qui, e mi è grato farlo, la mia fede nell'avvenire della marina mercantile e dei traffici marittimi e mi auguro che con la collaborazione del Parlamento sia possibile diffondere anche in mezzo all'opinione pubblica la convinzione della importanza che nell'economia del nostro Paese ha il mare. Senza risalire al Medio Evo, alle repubbliche di Venezia, di Genova, di Amalfi e di Pisa, ma attenendomi scrupolosamente alla realtà di oggi, al fatto che la nostra penisola è bagnata dal mare per ben 8.000 chilometri di coste, che molte popolazioni vivono lungo di esse, che abbiamo dei marinai eccellenti e che la classe dei nostri armatori già per tre volte in questa prima metà del secolo ha rifatto il suo naviglio, possiamo bene affermare e ripetere che l'Italia ha tutte le possibilità per esercitare sul mare la sua influenza, portando la sua bandiera nel Mediterraneo e sugli oceani, per conquistare nella lotta economica, in concorrenza con le altre nazioni marittime, un posto degno della nostra Nazione, che assicuri lavoro, ricchezza e mezzi economici indispensabili alla esistenza del nostro popolo.

Confido che, dando la vostra approvazione al bilancio che vi ho presentato, vorrete anche incoraggiare il Governo e l'opinione pubblica a rivolgersi al mare come in altri tempi i nostri padri si sono rivolti. Ripeterò che nella crisi di altre economie, nella difficoltà di molte industrie e nell'insufficienza dell'agricoltura, il mare potrà dare largo cespite alla ripresa ed alla ricostruzione della Patria. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri ordini del giorno da svolgere, invito l'onorevole relatore e l'onorevole Ministro della marina mercantile a dare l'avviso della Commissione e del Governo sull'ordine del giorno del senatore Carelli.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione lo accetta.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo accetta l'ordine del giorno del senatore Carelli.

PRESIDENTE. Senatore Carelli, ella naturalmente lo mantiene?

CARELLI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'ordine del giorno del senatore Carelli. Se ne dia nuovamente lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, rilevata l'importanza dei provvedimenti intesi ad incrementare le costruzioni navali e riferendosi ai voti espressi nella seduta del 9 agosto 1951 sulla utilizzazione delle disponibilità finanziarie residuate dalla legge 8 maggio 1949, n. 75, invoca il più largo impiego degli stanziamenti nella costruzione di naviglio leggero destinato alla pesca ».

PRESIDENTE. Chi approva questo ordine del giorno, accettato dalla Commissione e dal Governo, è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Prima che si passi all'esame dei capitoli, fo presente che al bilancio della Marina mercantile sono allegati gli stati di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale; ma questi stati di previsione sono allegati al bilancio principale semplicemente per la pubblicazione, perchè la loro approvazione non spetta al Parlamento, bensì al Ministro della marina mercantile, se-

condo quanto stabilisce l'articolo 10 del regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277; quindi, l'inserzione dei predetti stati di previsione nel bilancio del Ministero della marina mercantile non implica per il Parlamento il diritto di votarli, ma soltanto il diritto di prenderne cognizione.

Passiamo ora all'esame dei 71 capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, con l'intesa che la semplice lettura di essi equivarrà ad approvazione qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

Avverto che con l'approvazione del capitolo 1 si intenderà approvato anche l'allegato 1, con quella del capitolo 40 anche l'allegato 2, con quella del capitolo 41 anche l'allegato 3, con quella del capitolo 42 anche l'allegato 4 e con l'approvazione dei capitoli 55, 62, 67, 68, 69 e 70, indicati nell'allegato 5, si intenderà approvato anche questo allegato, concernente gli stanziamenti che devono essere considerati come spese di investimento per i fini specificamente indicati.

(*Senza discussione, sono approvati i 71 capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, il riassunto per titoli e il riassunto per categorie*).

Si dia adesso lettura degli articoli del disegno di legge.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1952-1953 la spesa straordinaria di lire 20.000.000 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*).

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

(*È approvato*).

Per lo svolgimento di una interpellanza e di due interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il Sottosegretario di Stato per l'interno ad indicare in quale seduta il Governo potrà rispondere alla interpellanza ed alle interrogazioni presentate, rispettivamente, dai senatori Negarville, Castagno e Menghi sull'uccisione, recentemente avvenuta a Torino, dell'ingegnere Codecà.

BUBBIO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Non sono ancora in condizioni di indicare agli onorevoli senatori la data precisa in cui potranno essere svolte queste interrogazioni e questa interpellanza. Vorrei quindi pregare gli onorevoli presentatori di consentire che io fornisca tale indicazione nella seduta di venerdì della prossima settimana.

PRESIDENTE. Domando agli onorevoli presentatori se consentano alla richiesta dell'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno.

GAVINA. A nome dell'interpellante e degli interroganti, dichiaro di aderire alla richiesta del Sottosegretario per l'interno.

Sull'ordine dei lavori.

RAJA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAJA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Prego il Presidente di volere inscrivere nell'ordine del giorno della prossima seduta il disegno di legge numero 2245, riguardante la proroga delle disposizioni concernenti i termini e le modalità di versamento dei contributi unificati dell'agricoltura.

PRESIDENTE. Fo presente che la relazione su tale disegno di legge è stata presentata soltanto questa mattina, come è stato comunicato all'Assemblea. D'altro canto, ricordo che, a norma del Regolamento, debbono decorrere 48 ore prima che il disegno di legge possa es-

sere inscritto nell'ordine del giorno. Pertanto il disegno di legge sarà segnato nell'ordine del giorno dopo gli altri disegni di legge già inscritti, in modo che la discussione possa avere luogo nella settimana ventura.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Vorrei rivolgere alla Presidenza la raccomandazione di fissare al più presto all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge riguardante la previdenza per la gente di mare.

PRESIDENTE. La relazione su questo disegno di legge non è stata ancora presentata. Non resta quindi che rivolgere preghiera al Presidente della Commissione competente perchè tale presentazione abbia luogo al più presto.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il Senatore Segretario a dare, in mia vece, lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CERMENATI, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se non ritenga necessario e doveroso provvedere, nei modi di legge, ad annullare il decreto prefettizio in data 22 ottobre 1951 emesso dal Prefetto di Latina e disponente la immissione, entro tre giorni, nel possesso temporaneo del fondo di proprietà del contadino conduttore diretto, signor Ceccano Pietro, in quel di Sezze, a favore dell'Ente provinciale del turismo di Latina, per il sedicente scopo di costruirvi un anfiteatro destinato alla rappresentazione di spettacoli sacri e precisamente della cosiddetta « Passione di Sezze »; e ciò in considerazione del fatto che detto decreto è stato emesso ai sensi ed effetti della legge speciale per la Cassa del Mezzogiorno, arbitrariamente richiamata dato il carattere della iniziativa; che il decreto poggia su atti di consistenza giurati dei quali clamorosamente è risultata la falsità; che il podere espropriato, di per sè modesto, è tuttavia smisurato in rapporto al motivo addotto per l'esproprio, essendo evidentemente 7 ettari di superficie enormemente superiori al fabbisogno per la costruzione del più colossale anfiteatro; e che infine, come risulta dagli studi di emeriti professori dell'Università di Roma, apparsi sulla rivista « Il Dramma Sacro », la Passione di Sezze, nonchè costituire una preziosa eredità dell'arte duecentesca e del più antico sentimento religioso del popolo, non è se non una modernissima imitazione, escogitata a scopo di richiamo turistico negli ultimi tempi del fascismo; tutto ciò a riparo sollecito dei danni gravissimi arrecati, in servizio di una fuggevole manifestazione propagandistica, ad un modesto lavoratore dei campi che, in una con la numerosa famiglia, si è visto ad un tratto spogliato della terra che aveva acquistato coi risparmi di anni di fatica (2060).

TERRACINI.

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

Al Ministro dei lavori pubblici: al fine di conoscere, data la necessità urgente di acqua potabile di cui hanno bisogno le popolazioni dei comuni del Basso Ferrarese (Berra, Massafiscaglia, Mesola, Comacchio, Codigoro, Lagosanto), se le opere previste per il quinto e sesto lotto dell'acquedotto consorziale, iniziato nel lontano marzo 1949, riguardanti la conduttura da Codigoro a Comacchio ed il serbatoio di Codigoro, i cui progetti di stralcio sono stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 12 gennaio 1952, pur rientrando il loro finanziamento nell'esercizio finanziario 1952-53, possano trovare immediatamente, in considerazione della eccessiva lentezza con la quale si attuano i lavori dei primi quattro lotti (il terzo e il quarto lotto sono stati recentemente iniziati), i mezzi necessari per realizzarli.

Interrogo altresì per conoscere se l'onorevole Ministro dei lavori pubblici è in grado di assicurare che l'acquedotto consorziale del Basso ferrarese, alla distanza di oltre tre anni dall'inizio dei lavori, sarà completato, in tutte le sue parti, entro il 1952, allo scopo di soddisfare, attuando tutte le opere, le sentite esigenze igienico-sanitarie di quelle popolazioni che, per la lentezza dei lavori, sono particolarmente preoccupate (2244).

MANCINELLI.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ravvisi l'opportunità — in vista dei gravissimi danni causati dall'alluvione in Sicilia e specialmente nel Siracusano — di utilizzare principalmente i fondi destinati ai lavori di rimboschimento, da qualche giorno iniziati nella contrada « Durbo Fiumara » di Noto per l'importo di lire 6.053.767, al ben più urgente lavoro di ripristino della viabilità delle strade: « Durbo, Oliva, Pizzi » e « Durbo, Lauretta, San Calogero », interessante moltissimi agricoltori, i quali si trovano nella quasi impossibilità di accedere ai loro fondi con grave pregiudizio del bilancio di tante famiglie, e di un largo settore dell'economia agricola della provincia di Siracusa, attuando sempre attraverso tale lavoro l'impiego della mano d'opera (2245).

DI GIOVANNI.

PRESIDENTE. Il Senato si riunirà nuovamente in seduta pubblica venerdì, 2 maggio, alle ore 10, col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 (2146).

2. Provvedimenti in favore dei territori montani (2054-*Urgenza*).

3. MACRELLI ed altri. — Provvedimenti a favore della Associazione nazionale vittime civili di guerra (2053).

4. Riduzione delle aliquote dell'imposta di ricchezza mobile sui redditi delle categorie *B* e *C*/1 e determinazione del minimo imponibile agli effetti dell'imposta complementare (2301) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Deputati BONOMI ed altri. — Proroga delle disposizioni concernenti i termini e le modalità di versamento dei contributi unificati dell'agricoltura (2245) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

2. Disposizioni per la protezione della popolazione civile in caso di guerra o di calamità (Difesa civile) (1790) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. PORZIO e LABRIOLA. — Provedimenti speciali per la città di Napoli (1518).

IV. Seguito della discussione del disegno di legge:

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

V. Discussione di disegno di legge rinviata (*per abbinamento a disegno di legge da esaminarsi dalle Commissioni*).

MICELI PICARDI. — Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive (1703).

La seduta è tolta (ore 21,15).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti.