

(N. 633-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 29 settembre 1949 (V. Stampato N. 380)

presentato dal Ministro del Tesoro e *ad interim* del Bilancio

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 30 SETTEMBRE 1949

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

Comunicata alla Presidenza il 1° ottobre 1949

ONOREVOLI SENATORI. — La vostra settima Commissione, sottoponendo al vostro esame lo stato di previsione della spesa della Marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950, ne propone l'approvazione.

Possiamo ormai guardare con speranza, con fiducia e con ottimismo l'avvenire della nostra Marina mercantile.

Non è certamente questo modesto bilancio — esposizione nuda di capitoli, di titoli, di numeri e di modesti ed insufficienti fondi — che ci spinge alla speranza; ma la constatazione dello sviluppo quotidiano della nostra flotta, alla

quale e l'Amministrazione dello Stato e l'iniziativa privata vanno dedicando ogni sforzo; il primo con provvidenze legislative di una certa portata, destinata a dare nuovo vigore; la seconda richiamandosi alle antiche tradizioni marinare con fiduciosa audacia affronta tutti i rischi di questa attività destinata ad essere una delle più importanti attività economiche nazionali, che con l'agricoltura e l'industria dovranno assicurare lavoro e benessere al popolo italiano.

Rileviamo per ora questa pericolosa contraddizione.

La Marina mercantile si avvia verso il suo

nuovo destino con sicurezza; lo Stato però continua a mantenere un modesto bilancio insufficiente alle necessità di oggi ed ai bisogni di domani.

POLITICA MARINARA.

Ma prima di passare all'esame specifico del bilancio 1949-1950 la Commissione ritiene necessario di inquadrare l'attività marinara col suo imponente complesso nella vita nazionale.

L'Italia per la sua caratteristica posizione geografica dovette per difendere il suo territorio dalle offese esterne creare una grande flotta militare.

Ed in questa necessità trovò sfogo e soddisfazione l'anima marinara del popolo italiano, che in questo complesso militare, ritenne ritrovare le sue migliori tradizioni.

Oggi è oramai da tutti riconosciuto - e la creazione stessa del dicastero della Marina mercantile lo conferma - che il mare, nel quale il nostro territorio nazionale si estende, ci obbliga altresì a curare in modo particolare questo nuovo settore industriale, dal quale l'economia nazionale può trarre nuove fonti di ricchezza.

E quindi la necessità che la nostra politica marinara destini adeguate disponibilità finanziarie alla costruzione di una grande flotta mercantile, che serva e potenzi i traffici nazionali ed i grandi traffici mondiali.

Questo nuovo orientamento della politica marinara, come abbiamo detto, è una necessità se il popolo italiano vuole vivere la sua vita.

Oggi la nostra agricoltura comunque intensificata e in qualsiasi modo organizzata e le nostre industrie comunque rinnovate non sono più in grado di assicurare la vita e tanto meno di garantire il benessere del popolo italiano.

Come si può colmare questa nostra insufficienza di risorse, che ci condanna ad una vita di miseria e di rinuncia quotidiana?

Come si può colmare questa insufficienza di beni, che ci fa considerare l'emigrazione di alcune quote della nostra popolazione come una necessità dolorosa, ma fatale?

Anche e particolarmente nel mare, che circonda il nostro Paese, si possono e si debbono

trovare altri impieghi del nostro lavoro e nuove fonti di ricchezza.

E si ha l'impressione che proprio a questo scopo eminentemente sociale tende l'azione svolta dal Ministero della Marina mercantile.

Il Ministero della Marina mercantile fin dalla sua creazione ha assolto nobilmente la sua funzione organizzando e svolgendo tutta una concreta azione per preparare le premesse di una grande politica marinara.

L'attuale stato della Marina mercantile corona quest'opera.

Ricordiamo tutti lo stato della nostra flotta subito dopo l'armistizio.

Era la rovina.

Non ripetiamo cifre dolorose, che sono note a tutti.

Ma l'intervento dello Stato fu pronto ed efficace, come sollecita fu l'opera dell'iniziativa privata; dedicati assieme al ricupero ed al riadattamento delle navi affondate e danneggiate.

La legge 19 ottobre 1945, n. 686, fu la prima tappa in questa opera di ricostruzione e di ricostituzione.

Ben 400.000 tonnellate di stazza lorda sono state recuperate, ricostruite e rimesse alla navigazione.

Sempre sotto l'impulso dello Stato e per le facilitazioni del Governo americano un grande fiotto di vita venne al nostro naviglio con l'acquisto di circa un milione di tonnellate di stazza lorda.

Questa seconda tappa, nella quale si concluse anche l'ultimazione delle costruzioni sospese dalla guerra, ha portato la flotta nazionale a circa 2.300.000 tonnellate di stazza lorda.

La terza tappa che si va svolgendo sotto la spinta della legge 8 marzo 1949, n. 75, assicurerà un naviglio di qualità per passeggeri e di tipo speciale aumentando il nostro tonnellaggio di altre 240.000 circa di t. s. l.

Ed allora possiamo con sicurezza affermare che lo Stato democratico ha già iniziato la sua nuova politica marinara. Bisogna continuarla, potenziarla, coordinarla, bisogna inquadrarla in un vasto programma con provvidenze finanziarie da impiegare in un periodo di anni vigilando perchè le disponibilità dello Stato non servano a soddisfare gli interessi di ceti privilegiati e non creino nuove forme di specu-

lazione; ma siano solo dedicate allo sviluppo dell'industria marinara.

Programma, che assicuri, proprio ora che per la legge Saragat hanno possibilità di stabile lavoro e di certo reddito, il rinnovamento degli impianti e delle attrezzature dei nostri cantieri da renderli efficienti alla nuova tecnica costruttiva non solo; ma anche, tale da costruire a prezzi di mercato internazionale onde attrarre le commesse estere per la qualità delle costruzioni e per la concorrenza dei prezzi.

Programma, che imponga l'istruzione marinaia creando istituti destinati a formare il marinaio italiano tecnicamente qualificato e nuove istituzioni, associazioni, opere, enti destinati a formare nel popolo italiano una coscienza marinara.

Programma di costruzione e di acquisti per aumentare il tonnellaggio della nostra flotta favorendo il libero armamento con l'attuazione di una politica fiscale meno angariosa.

Programma, che assicuri l'attrezzatura dei nostri porti grandi e piccoli e di costruzione di nuovi porti per soddisfare non solo l'entità attuale dei traffici, ma preparati anche ad accogliere e soddisfare le necessità di un movimento di navi e di merci, che ci proponiamo raggiungere con l'incremento del nostro naviglio.

La Commissione sente di potere avanzare l'augurio che il Ministero della Marina mercantile sappia e voglia continuare e completare questa nuova politica, che assicurerà alla nostra bandiera le vie dei grandi traffici mondiali ed alla economia nazionale un imponente e prezioso concorso.

LO SCIOPERO DEI MARITTIMI.

Ma come con compiacimento abbiamo rilevato l'opera della nostra resurrezione marinara, con rinascimento dobbiamo rilevare il pericolo che minacciano le auspiccate fortune della nostra Marina.

Lo sciopero dei marittimi dopo venti giorni circa fortunatamente si è concluso quando già si andava estinguendo lentamente per volontà delle stesse classi lavoratrici.

In questo anno si sono verificati due scioperi. Navi ferme nei nostri porti per parecchie

settimane. Danni incalcolabili. Minaccia di disarmo delle navi. Colpo certamente grave inferto al potenziamento della nostra Marina in questo delicato momento di ricostruzione; colpo che può, ove ripetuto, compromettere la vita stessa di questo settore dell'economia nazionale.

È un rilievo che non possiamo tacere e che ci vediamo costretti a fare per richiamare tutti, armatori e marinai, ad un maggiore senso di responsabilità per non compromettere questo magnifico risveglio delle nostre fortune marinare, che assicura in atto e potrebbe assicurare in un prossimo avvenire un maggiore impiego dei lavoratori del mare, che hanno trascorso giornate nere d'inerzia involontaria; ed un notevole reddito all'economia nazionale per l'afflusso di valuta pregiata, che entra nel nostro paese.

Se non si afferma una permanente collaborazione tra le classi lavoratrici e gli armatori in questo sforzo di ricostruzione la nostra Marina mercantile è condannata alla sua fine deludendo le speranze ed il sacrificio del Paese, che con le provvidenze concesse e quelle altre, che può ancora apprestare, intende assicurare alla nostra Bandiera il suo immancabile posto.

Noi non vogliamo dire una parola di parte; non vogliamo emettere giudizi, ma non possiamo non affermare che nella vita della Marina mercantile, comunque assunta, da privati o da imprese controllate, è impegnato lo Stato e che questo non può trascurare gli interessi superiori del Paese. E non possiamo non avvertire che lo Stato, così come il popolo italiano l'ha creato, non può abdicare ad un suo potere-dovere, che gli impone di fare rispettare le sue leggi e di custodire gli interessi del Paese.

Lo Stato non può quando si verificano avvenimenti dannosi all'economia di questo delicato settore non applicare le disposizioni di rigore del Codice della navigazione per arrestare qualunque avventatezza dei prestatori d'opera.

Poichè è necessario garantire non solo la libertà di lavoro; ma anche l'ossequio delle leggi imperanti.

LA CRISI DEL « NAVALPICCOLO ».

La crisi dell'armamento di cabotaggio, avvertita e denunciata all'attenzione del Senato nella relazione dell'onorevole Presidente della nostra Commissione, che accompagnava il disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile 1948-1949 continua ed ognora di più si aggrava.

Ancora non è stato possibile trovare soluzioni per avviare questo settore dell'armamento libero verso una più tranquilla e più redditizia gestione ed una massa operosa di marittimi soffre le gravi conseguenze di una inattività, che minaccia di diventare permanente.

Le cause della crisi sono note ed evidenti a tutti e certamente non vale la pena di sottoporle ancora una volta al Senato.

Ma non si può certamente più oltre trascurare questo settore dell'attività marinara e pertanto in sede di discussione di questo bilancio facendo eco alle disperate invocazioni delle categorie interessate è necessario richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sull'urgenza di affrontare questo problema per avviarlo ad una felice soluzione. Pensiamo che si può riservare per il naviglio di piccolo tonnello, una aliquota del trasporto di carbone sulcis dal porto di S. Antioco ai vari porti nazionali; il trasporto del sale del Monopolio dalla Sardegna e dalle Puglie alla Penisola; determinare d'accordo con gli uffici portuali una tariffa ridotta per il carico e lo scarico; ridurre tutti i pesi fiscali, che gravano sull'attività del piccolo naviglio ed infine avviare un accordo tra gli interessati per il ripristino del contratto di lavoro « alla parte » interessando gli equipaggi alle sorti della gestione della nave.

Dobbiamo a conforto delle proposte avanzate richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro che è ormai necessario - se veramente si hanno a cuore le sorti del piccolo naviglio, nel quale è impegnata una cospicua parte del capitale del cetto marinaro - limitare l'utilizzo delle navi del tipo « Liberty » nei trasporti tra i porti nazionali, che debbono essere lasciati al navalpiccolo.

Non c'è chi non possa giudicare come tale sistema non apporta alcun danno al traffico di

queste unità in quanto le « Liberty » potrebbero gareggiare con le unità di pari tonnellaggio lungo le rotte transoceaniche, senza esercitare una concorrenza che va a completo danno delle unità minori, che sono costrette a circoscrivere la loro attività lungo il litorale nazionale.

Quanto si propone in pro della Marina di piccolo tonnello, non apporterà beneficio unicamente agli armatori; ma altresì alla non trascurabile massa di lavoratori marittimi; comprese fra queste, oltre gli equipaggi, i portuali e le altre maestranze, che vivono ai margini dell'attività navale nei nostri porti.

È da un po' di tempo a questa parte che una categoria di armatori, niente affatto lungimirante, patrocina il cosiddetto « sottoparanco » per le navi di piccolo tonnello.

Siamo di avviso che tale campagna non risponde alla reale necessità del piccolo tonnello in quanto, realizzandosi quel programma, si andrebbe incontro a sperperi di tempo per l'utilizzazione degli equipaggi, che non sono specializzati in tale genere di lavoro e conseguentemente ne deriverebbe per l'armatore un maggiore onere che assorbirebbe ad usura il modesto vantaggio, che se ne potrebbe ricavare dalle spese di caricazione e scaricazione.

A pro di tale tesi milita l'elevazione professionale patrocinata e raggiunta dagli equipaggi, i quali non possono e non debbono essere sottoposti a lavori, che umiliano la loro categoria, che è rappresentata, anche nei gradi più umili, da operai specializzati.

Il su esposto asserto troverà certamente l'incondizionato appoggio degli equipaggi e delle organizzazioni sindacali che li sostengono e fra queste la Federazione Italiana Lavoratori del Mare, la quale - con la forza di cui dispone e di cui dà prova ogni giorno di più - si opporrebbe decisamente al progetto del « sottoparanco » che farebbe retrocedere di molti anni le posizioni già acquisite dagli equipaggi.

Se malauguratamente dovesse trionfare questa tesi, siamo più che certi che gli scarsi guadagni accoppiati ai maggiori sacrifici che si richiederebbero agli equipaggi, allontanerebbero questi dalle navi di piccolo tonnello.

Se non sarà trovata una soluzione definitiva che risolva questa grave crisi, il piccolo naviglio, che tanti preziosi servizi rese subito dopo l'armistizio al traffico nazionale, sarà costretto al disarmo totale col grave danno del patrimonio costituito da dette unità e con maggiore accentuazione della disoccupazione.

IL PROBLEMA DELLA PESCA.

Il problema della pesca è prospettato nel bilancio proposto sulla parte ordinaria in una spesa di lire 5.000.000 con un incremento sulla spesa preventivata nello stato di previsione del 1948-1949 di lire 2.000.000; al n. 52 in una spesa di lire 10.000.000 per promuovere e subsidiare l'incremento e la migliore organizzazione della pesca marittima e delle industrie accessorie (Titolo II *Spese straordinarie* - Categoria I) ed al n. 54 con uno stanziamento di lire 1.762.000 quale importo del concorso dello Stato negli interessi per operazioni di credito per la pesca.

Nessuna variazione in aumento sul bilancio 1948-1949 è stato proposto per il potenziamento della pesca deludendo le aspettative del Senato, il quale nella discussione del bilancio preventivo 1948-1949 si era fermato attraverso la parola del relatore e di non pochi senatori proprio su questo settore.

Dobbiamo pertanto rilevare anche questo anno che il Governo ancora trascura questo importante problema, che merita di essere finalmente affrontato.

Insistiamo inoltre perchè sia risolta l'organizzazione degli uffici centrali della pesca.

L'importanza di questa attività nazionale impone che siano riuniti tutti i servizi inerenti alla pesca in un unico organo e ciò per raggiungere un più efficace funzionamento dei servizi, dell'amministrazione e delle iniziative.

Occorre che sia finalmente presso il Ministero della Marina mercantile istituito un Commissariato od un Sottosegretariato, che raccogliendo tutti i servizi inerenti alla pesca marittima ed interna e tutti gli Istituti ittico-biologici e scientifici possa con la coordinazione di tutti i servizi soddisfare le giuste richieste di tutte le categorie interessate a sviluppare questa preziosa forma di attività produttrice.

Preziosa perchè essa apporta nel mercato alimentare nazionale un quantitativo di prodotti ittici tanto necessario all'alimentazione: perchè assicura un largo impiego di mano d'opera marinara, perchè alimenta le industrie conserviere e perchè apporta all'economia nazionale una ricchezza non trascurabile.

La Commissione si augura che l'onorevole Ministro voglia anche considerare questa attività marinara di tanta importanza nella vita del nostro popolo ed apprestare ad essa tutti quegli aiuti necessari e mezzi adeguati creando anche l'organismo ormai indispensabile alle necessità della pesca.

L'importanza del problema è evidente; non resta che trovare quelle soluzioni già note e ripetutamente chieste dall'unanime voto dei pescatori, degli armatori e dei tecnici.

ESAME DEL BILANCIO.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 comporta una spesa complessiva di lire 4.071.764.000.

Si nota un aumento sulla spesa preventivata in lire 3.605.181.700 nello stato di previsione 1948-1949 solo di lire 466.582.300, dovuta ad una diminuzione complessiva di spese di lire 102.947.700 e ad un aumento di lire 569.530.000.

La diminuzione dipende: dalla cessazione del contributo a favore del Provveditorato del porto di Venezia: lire 75.000.000.

Dalla riduzione del fabbisogno in relazione alla situazione numerica del personale: lire 17.828.000.

Dal minor fabbisogno in conseguenza della diminuzione delle prestazioni straordinarie dipendenti dalla guerra e dalla riduzione delle spese per noleggio e requisizione del naviglio mercantile: lire 17.810.700.

L'aumento in lire 569.530.000 è invece dovuto:

all'aumento caro pane (legge 8 agosto 1949, n. IV) a favore dei dipendenti statali: lire 11.000.000;

alle variazioni ai ruoli organici del Ministero (decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 605) lire 17.000.000;

alla riforma del Consiglio superiore della Marina mercantile (decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato): lire 1.050.000;

alle variazioni delle indennità di posizione ausiliaria (decreto legislativo 5 marzo 1948, n. 814): lire 2.670.000;

alla situazione numerica del personale: lire 86.070.000;

al maggior fabbisogno dei premi giornalieri di presenza, per indennità, soprassoldi, ecc.: lire 36.000.000;

alle autorizzazioni di legge nelle spese per i servizi, per un complessivo di lire 25.309.000;

al maggiore fabbisogno per spese casuali: lire 348.290.000;

alle variazioni del debito vitalizio in dipendenza della legge 8 agosto 1948, n. 1101: lire 24.550.000.

Le spese effettive (ordinaria e straordinaria) sono preventivate complessivamente, come sopra si è detto, in lire 4.071.764.000 così distribuite:

spese per il personale: lire 1.049.762.000;

spese per i servizi: lire 3.022.002.000;

con una percentuale del 25,78 delle spese del personale in rapporto all'ammontare delle spese effettive e del 74,22 delle spese per i servizi in rapporto all'ammontare delle spese effettive.

SPESE PER I SERVIZI MARITTIMI.

Una cifra che merita speciale attenzione, è quella di lire 2.825.000.000, con un aumento di lire 325.000.000 su quelle di lire 2.500.000.000 stanziare nel bilancio 1948-1949, destinata al n. 42 dell'esercizio alle sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale.

L'aumento è dovuto al ripristino di taluni servizi marittimi sovvenzionati e all'aumentato costo dei servizi stessi.

La Commissione rileva che le antiche linee si vanno mano mano ripristinando e con compiacimento nota che anche la linea « periplo italico » Venezia-Scalí intermedi e Genova — come è stato annunciato — sarà ben presto in via di esperimento aperta al traffico nazionale

per quanto con itinerario limitato e con partenze quattordicinali.

Tale linea risponde ad una necessità ed il ripristino soddisferà appieno i bisogni delle nostre città costiere, che avranno possibilità di riprendere i traffici per mare con i due grandi centri marinari.

Si fa affidamento che non sia trascurato alcun approdo, specialmente nell'Italia meridionale ed insulare, dove si rileva più utile e più necessario l'uso dei trasporti navali per una maggiore economia di spesa.

A proposito di sovvenzioni la Commissione non ritiene nel momento attuale di porre alcun problema; ma non può tacere che prima o dopo questo problema deve essere affrontato in pieno.

È necessario stabilire se lo Stato deve concedere cospicue ed imponenti disponibilità, che potrebbero essere impegnate in opere redditizie, a favore dell'armamento libero o delle Società di preminente interesse nazionale per assicurare insufficienti servizi marittimi, che non rispondono a necessità sociali e che si mantengono tenacemente passivi.

L'esame di questo problema comporterà anche l'altro, più complesso e più interessante, dei limiti dell'intervento statale nelle attività economiche ed industriali del Paese.

Non è certamente il caso di anticipare una trattazione della questione, ma il relatore non sa nascondere che ormai è venuto il momento perchè lo Stato fissi i limiti del suo intervento nell'attività nazionale.

Sembra al relatore che la tragedia dello Stato democratico moderno sia in questa lotta furibonda tra coloro che intendono che lo Stato sia tutto: una specie di deità providente e provvidente, e gli altri che pretendono che l'iniziativa privata mantenga inalterati i privilegi che si è assicurata con la creazione dello Stato liberale.

Ora il compito dello Stato democratico sta proprio in quest'ansia che esso dimostra di trovare una soluzione, che può rivelarsi una conciliazione, fra le opposte tesi.

Se lo Stato moderno saprà segnare alla sua azione un limite ed allora esso avrà assolto il suo grande compito di equilibratore ed avrà salvato la pace sociale ed assicurato una migliore giustizia.

* * *

Sugli altri titoli del bilancio - Registro navale, Capitanerie di Porto ecc. - nulla di importante vi è da osservare. Qualche parola vi è da dire invece per illustrare gli stati di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale degli Uffici del Lavoro Portuale.

Lo stato di previsione per l'anno finanziario 1949-1950 ripete l'ammontare delle stesse entrate in lire 25.301.000 previste per l'esercizio 1948-1949 e le stesse spese in lire 17.150.000. L'avanzo di gestione risulta anche per questo esercizio in lire 8.151.000.

Rileviamo che al n. 2 della spesa sono stanziati lire 9.000.000, per provvedimenti relativi all'assistenza, alla tutela della integrità fisica e alla elevazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie.

A tale spesa corrisponde eguale entrata ricavata dai proventi della contribuzione dovuta dai lavoratori a norma delle disposizioni del Codice della navigazione.

Quindi con tali soli proventi si fa luogo alla spesa.

Ora noi pensiamo che la spesa stanziata per tale fine eminentemente sociale dovrebbe essere aumentata per consentire una più efficace assistenza.

E poichè il bilancio risulta in attivo invitiamo il Ministro a trovare la possibilità di impiegare una buona parte di tale avanzo di gestione a tale nobile fine.

* * *

A conclusione infine di questa nostra relazione ci piace anche osservare il notevole

movimento di navi, di merci e di passeggeri nei nostri porti: traffico rilevante, che si presenta in aumento sia in confronto del 1938, come del 1948. Come indicazione generale vale sottolineare il movimento del porto di Genova nel primo semestre del 1938, 1948 e 1949:

Traffico commerciale nel primo semestre del:

	1938	1948	1949
Sbarco tonn.	2.730.566	2.959.566	3.450.793
Imbarco. »	811.994	504.883	595.225
Totale merci - tonn.	3.542.560	3.464.449	4.046.018

Tale ascesa nel volume delle merci è certamente degno di rilievo. Come soddisfacente si rivela il movimento dei passeggeri che nel primo semestre del corrente anno ha superato le medie degli anni precedenti. In questo semestre sono stati registrati tra arrivati e partiti 92.024 passeggeri con un aumento sul primo semestre 1948 di 16.563.

Il nostro ottimismo e la nostra fiducia trovano pertanto fondamento anche in questi indici, che sono manifestazioni imponenti, delle attività della Marina mercantile e ci fanno sperare nell'avvenire.

RAJA, relatore.

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

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

Art. 2.

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