

Giuseppe Di Vittorio in Parlamento

Organo: **Camera - I legislatura**

Sede: **Assemblea**

Data: **15/10/1951**

Tipologia: **PROGETTI DI LEGGE (discussione)**

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (A.C. 1864);

Pagine: [31608](#)

Tem: **stati di previsione**

Parole chiave: **Ministero della marina mercantile**

DCCLXVII.

SEDUTA DI LUNEDÌ 15 OTTOBRE 1951

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

INDICE

	PAG.
Congedi	31563
Disegni di legge:	
(Presentazione)	31578
(Trasmissione dal Senato)	31563
Disegni di legge (Discussione):	
Esonero dal canone di abbonamento alle radioaudizioni per le scuole. (1765)	31565
PRESIDENTE	31565
ANGELINI, <i>Presidente della Commissione</i>	31565
LACONI	31565
Accettazione ed esecuzione della Con- venzione internazionale per la sal- vaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948. (1800)	31565
PRESIDENTE	31565
ANGELINI, <i>Presidente della Commis- sione</i>	31565
LACONI	31565
Stato di previsione della spesa del Mini- stero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1951-52. (1864)	31565
PRESIDENTE	31608
SALERNO	31565
DUCCI	31579
NOTARIANNI	31585
GIULIETTI	31585
CAPPÀ <i>Ministro della marina mercan- tile</i>	31591, 31606
CAPALOZZA	31603
DI VITTORIO	31608
Proposte di legge (Deferimento a Commis- sioni in sede legislativa)	31563
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	31608
Petizioni (Annunzio)	31564

La seduta comincia alle 16.

FABRIANI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 12 ottobre 1951.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bavaro, Greco, Larussa, Leonetti e Mannironi.

(I congedi sono concessi).

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso a questa Presidenza il seguente disegno di legge, già approvato da quel consesso:

« Proroga al 30 giugno 1952 del termine per la presentazione al Parlamento dei rendiconti generali dello Stato per gli esercizi finanziari dal 1944-45 al 1950-51 » (2236).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Deferimento di proposte di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che le Commissioni permanenti sottoindicate hanno chiesto che le seguenti proposte di legge, già ad esse assegnate in sede referente, siano loro deferite in sede legislativa:

I Commissione (Interni):

MIGLIORI e NUMEROSO: « Aggiunte e modifiche al decreto legislativo 5 febbraio 1948,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

n. 61, e istituzione di ruoli speciali per il personale non di ruolo degli enti pubblici locali » (346);

IV Commissione (Finanze e tesoro):

FANELLI: « Estensione alle provincie di Frosinone e Latina dei benefici previsti dal regio decreto 29 maggio 1946, n. 488, e successive modificazioni » (410);

XI Commissione (Lavoro): -

LETTIERI: « Istituzione di scuole per infermieri nei capoluoghi di provincia » (358);

LETTIERI: « Istituzione di scuole per medici condotti nei capoluoghi di provincia » (359);

DI VITTORIO e SANTI: « Mantenimento al lavoro dei lavoratori congedati dal servizio militare di leva » (774);

PINO ed altri: « Estensione dell'assicurazione contro la disoccupazione involontaria ad alcune categorie di lavoratori della provincia di Messina » (2060);

TANASCO ed altri: « Concessione dell'autorizzazione all'esercizio dell'odontoiatria e protesi dentaria a coloro che acquistarono la cittadinanza italiana in seguito ai trattati di San Germano e di Rapallo ed iniziarono l'apprendistato in regime della legislazione austriaca » (2175);

BORIONI ed altri: « Norme interpretative ed integrative del decreto legislativo luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142, per i contributi unificati in agricoltura e per le sanzioni penali » (2185);

DI VITTORIO: « Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 16 settembre 1947, n. 929, sulla massima occupazione nell'agricoltura, nonché degli articoli 2, 22, 25 e 26 della legge 29 aprile 1949, n. 264, con provvedimenti in materia di avviamento al lavoro e di assistenza ai lavoratori involontariamente disoccupati » (2208).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei sunti delle petizioni pervenute alla Presidenza.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Umberto Bongiovanni, da Palermo, invoca un provvedimento legislativo che consideri vincitori, fino alla copertura dei posti messi a

concorso, i maestri elementari che parteciparono al concorso magistrale nazionale del 1950 superando la prova di esame con un punteggio superiore a 96, senza tuttavia raggiungere l'idoneità ». (96).

« Il deputato Colasanto presenta una petizione di Antonio Mennella, da Napoli, il quale invoca un provvedimento legislativo che riconosca all'ex corpo della regia guardia di pubblica sicurezza, istituito con decreto 2 ottobre 1919, n. 1790, e disciolto con decreto 31 dicembre 1922, n. 1680, il diritto alla ricostruzione della carriera per i superstiti, soltanto ai fini del trattamento di quiescenza ». (97).

« Santo D'Amico, da Bologna, invoca un provvedimento legislativo che estenda i benefici dei decreti 4 marzo 1948, n. 137, e 8 luglio 1941, n. 868, a coloro i quali, per la natura del loro impiego, per il grado gerarchico rivestito e per il loro comportamento, dall'8 settembre 1943 all'aprile 1945, dopo un periodo di sbandamento, furono costretti a presentarsi ai comandi militari, esplicando lavori di ufficio o di assistenza presso i distretti ». (98).

« Antonietta Francese in Patrizi, da Aversa, chiede che il periodo trascorso in documentata deportazione bellica in Germania o in Austria da civili sia considerato equipollente a quello subito dai militari, a tutti gli effetti ». (99).

« Ernesta Baccinelli, da Adrano, chiede un provvedimento legislativo che consenta la reversibilità della pensione civile a favore di congiunti che si trovino in stato di particolare indigenza e che non siano compresi ancora fra coloro che godono attualmente di tale beneficio ». (100).

« L'insegnante Dino Alberici, da Brescello, invoca un provvedimento legislativo che estenda la concessione della pensione indiretta e ogni altra forma di assistenza ai congiunti di dipendenti statali, non coniugati, che siano stati conviventi e a carico di questi ultimi ed ai quali abbiano prestato assistenza ». (101).

« Antonio Pagano, da Taranto, chiede che, in occasione della modificazione del trattamento economico e giuridico di tutti gli ufficiali delle forze armate, sia tenuta presente la opportunità di riconoscere agli ufficiali del Corpo di commissariato militare marittimo e a quelli del Corpo delle capitanerie di porto, reclutati in servizio permanente effettivo mediante concorso, gli anni universitari come periodo valido quale servizio effettivo, ana-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

logamente a quanto è disposto per gli ufficiali medici, gli ufficiali farmacisti e gli ufficiali del genio navale e delle armi navali ». (102).

« Il deputato Morelli presenta una petizione del geometra Goliardo Carli, da Roma, il quale chiede che sia temporaneamente ripristinata, in favore di combattenti e reduci anziani capi-famiglia, da lungo tempo disoccupati, la disposizione dell'articolo 28 del regio decreto 11 febbraio 1929, n. 274, riguardante la iscrizione al Collegio ed all'Albo professionale dei geometri ». (103).

PRESIDENTE. Le petizioni testè lette saranno trasmesse alle Commissioni permanenti secondo la rispettiva competenza.

Discussione del disegno di legge: Esonero dal canone di abbonamento alle radioaudizioni per le scuole. (1765).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Esonero dal canone di abbonamento alle radioaudizioni per le scuole.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiarazione chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

ANGELINI, *Presidente della Commissione*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Si dia lettura dell'articolo 1.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Le scuole elementari statali e le scuole elementari parificate, le scuole di istruzione secondaria ed artistica di ogni grado, statali oppure pareggiate ai sensi delle vigenti disposizioni, gli istituti di istruzione superiore disciplinati dal testo unico approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592, e le Università, nelle cui aule scolastiche siano installati apparecchi radioriceventi destinati all'ascolto collettivo da parte degli alunni, sono esentati dal pagamento del canone annuo di abbonamento alle radioaudizioni.

« Per potere beneficiare dell'esenzione, le scuole suddette dovranno richiedere all'Ente concessionario del servizio delle radiodiffusioni una apposita licenza gratuita per le radioaudizioni, con validità annuale. Le richieste da parte delle scuole elementari e secondarie dovranno pervenire all'Ente concessionario per tramite del competente Provveditorato agli studi: quelle delle Università e degli Istituti superiori, per tramite del Ministero della pubblica istruzione, o direttamente ».

LACONI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACONI. Il nostro gruppo è notoriamente, nella situazione presente della R.A.I., a favore non di esoneri, ma addirittura dell'abolizione totale del canone di abbonamento. D'altra parte, è difficile opporsi ad un disegno che stabilisce privilegi o esenzioni per le scuole. Quindi, per principio, sia per gli aspetti generali della questione, sia per il problema particolare delle scuole, noi saremmo favorevoli al disegno di legge.

Solo che la esenzione, allo stato attuale delle cose, tende a facilitare alle scuole italiane l'audizione di quel programmino scolastico che è organizzato dall'attuale direzione della R. A. I. e viene quindi a favorire una propaganda faziosa, oscurantista, una propaganda che abbassa, ma non eleva di certo il livello culturale degli alunni.

Per questi due motivi contrastanti, mentre ci riserviamo di chiedere in sede di discussione della mozione Pieraccini, di cui chiediamo l'inserimento all'ordine del giorno, l'istituzione di uno speciale comitato in seno alla Commissione parlamentare di controllo sulle radioaudizioni, che abbia proprio come competenza la vigilanza sui programmi scolastici, allo stato attuale delle cose ci asteniamo dal voto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2:

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Sono abrogate tutte le disposizioni in materia in contrasto con la presente legge ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948. (1800).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

ANGELINI, *Presidente della Commissione*.

Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Si dia lettura dell'articolo 1.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad accettare la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948, che sostituisce la Convenzione del 31 maggio 1929, resa esecutiva con legge 31 marzo 1932, n. 718 ».

LACONI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACONI. Naturalmente, il nostro gruppo è in linea di principio favorevole a tutte quelle convenzioni internazionali che tendono a salvaguardare la vita umana, particolarmente in mare. Tuttavia non può dare il suo voto favorevole a questo disegno di legge, per varie ragioni tecniche, e non fosse altro per il fatto che l'entrata in vigore di questa convenzione è sospesa in caso di guerra e in caso di emergenza, eccezioni che noi non riconosciamo giuste, proprio perché in tali circostanze la vita umana è ovviamente in maggiore pericolo che non in periodo di pace.

Per queste ragioni il nostro gruppo si asterrà dal voto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

Si dia lettura degli altri articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

ART. 2.

« Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione suddetta a decorrere dalla data della sua entrata in vigore ».

(È approvato).

ART. 3.

« All'onere derivante dall'esecuzione della Convenzione 10 giugno 1948 di cui all'articolo 1 della presente legge, sarà fatto fronte con i fondi già iscritti al capitolo 26 dello stato di previsione della spesa del Ministero

della marina mercantile per l'esercizio 1949-50 e corrispondenti degli esercizi futuri ».

(È approvato).

ART. 4.

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1951-52. (1864).

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 1951-52.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole Salerno. Ne ha facoltà.

SALERNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, tocca a me anche quest'anno l'onore di aprire il dibattito sul bilancio della marina mercantile, un bilancio che riguarda uno dei settori fondamentali della vita della nazione.

Ma non mi è possibile iniziare questo discorso senza riferirmi con lo spirito ad un'altra assemblea, un'assemblea di popolo, tenutasi ora è circa un mese in una delle più belle e luminose piazze d'Italia, al cospetto del mare, nella solennità di un rito (la consegna della bandiera alla marina mercantile e della medaglia d'oro a quella bandiera), rito nel quale ella, signor ministro, pronunziò parole di fede e di idealità, e riscosse il plauso entusiasta della folla dei lavoratori presenti. Sia quello un auspicio che, prima nel popolo, e poi su su nelle classi dirigenti, si formi una coscienza marinara, senza la quale non credo sia possibile addivenire alla formulazione e alla attuazione di una politica marinara. La coscienza marinara infatti è il presupposto, è la pregiudiziale di una politica marinara, la quale, come tutte le politiche, importa sacrifici, investimento di capitali, erogazione di somme: e non si farà mai tutto ciò se non si avrà la consapevolezza della utilità di questi sacrifici e della bontà dei fini che si vogliono conseguire.

È di moda oggi parlare di politica marinara. Se ne parla, se ne scrive, si intitolano libri e

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

discorsi a questo argomento, per cui verrebbe fatto di mettersi d'accordo sul contenuto e sulle linee principali di tale politica la quale, come ogni politica, a mio avviso, non può essere che il coordinamento di alcuni mezzi per il raggiungimento di un fine. Non vi è politica, e non vi è politica marinara, senza che si sappia quali mete si intendono raggiungere e che cosa si voglia.

È frequente il sentir dire che in Italia non si è mai fatta una politica marinara: è un errore storico, come vedremo fra un momento, ed un errore tecnico. Quando noi diciamo che non si è mai fatta una politica marinara, vogliamo forse dire che non si è fatta e non si fa quella politica che i tempi e la economia del nostro paese reclamerebbero, ma non si può dire che non si faccia una politica. Perché anche il non fare una politica è una politica, anche la politica del lasciar fare e del lasciar passare è una politica che, fortunatamente, in questo settore in ispecie, non si applica più presso nessuna nazione civile per ragioni, dirò così, storiche, ma anche perché la marina mercantile non è soltanto un settore a sé stante dell'economia, ma è soprattutto un fattore, un propulsore di attività in tutti i campi dell'economia medesima. La marina mercantile ha una funzione che non si esaurisce nella sua attività specifica, ma irradia, pervade, vivifica altre attività, per cui disciplinare la marina mercantile significa, in un certo senso, coordinare e disciplinare gli altri numerosi rami della vita economica di un paese.

Noi siamo soliti parlare di questa politica marinara e non ci rendiamo conto che per realizzarla si devono coordinare le forze non solo amministrative di un dicastero, ma politiche di tutto il Governo. Chi dice marina mercantile, difatti, non dice solamente navigazione, armamento, gente di mare, ma dice molto di più: dice industria, agricoltura, commercio, valuta estera, turismo, emigrazione; dice porti, comunicazioni internazionali, collegamento con i paesi più lontani e diversi; dice categorie tecnicamente idonee a talune specifiche funzioni, e quindi preparazione ed educazione di maestranze qualificate; dice rapporti di lavoro, dice pesca, intesa non solo nel senso di lavoro e di produzione, ma anche nel senso di fonte igienica di alimentazione, specie in un paese biologicamente bene avviato.

Quando, onorevoli colleghi, intorno a un settore della vita economica di un paese convergono e si intrecciano interessi e rapporti di tanti altri settori (da quello dell'industria a quello del tesoro, da quello dei lavori pubblici a quello della pubblica istruzione, dell'agricol-

tura ecc.), è ovvio che non è in giuoco soltanto l'interesse di un dicastero, ma quello di tutto il Governo. Per questo motivo io, in verità, dovrei dar ragione al mio compagno di gruppo e amico personale onorevole Calosso il quale, nella discussione di altri bilanci, ha lamentato parecchie volte che essi si discutano alla presenza del solo ministro del ramo, quasi che la politica di un dicastero si esaurisse nell'attività del dicastero stesso e del suo titolare e non estendesse le sue propaggini, come nel caso attuale, ad altri dicasteri. Per questo difetto d'impostazione è conseguito che finora, indipendentemente dalle persone che si sono succedute al Ministero della marina mercantile (persone tutte che hanno dimostrato la maggiore buona volontà e passione in questo settore della vita nazionale), quello che è mancato è stata una politica di governo, un'impostazione, cioè, che impegnasse la responsabilità non soltanto del ministro della marina mercantile, ma la responsabilità di tutti i settori con cui quello marittimo è concatenato. Sotto questo punto di vista, mi sia consentito esprimere un sentimento di ammirazione per l'onorevole Pertusio, che fino a poco tempo fa è stato componente della nostra Commissione dei trasporti, e che, proprio in occasione della nobilissima cerimonia di cui ho fatto cenno in principio, alla presenza del Capo dello Stato e sua, onorevole ministro, richiamò l'attenzione vigilante del Governo su tutti i problemi marittimi, reclamandone una sollecita soluzione.

Dal momento, dunque, che una marina mercantile assolve così numerosi compiti, è logico che la politica marinara debba far sì che sorga una flotta idonea al raggiungimento dei rispettivi fini; bisogna cioè inserire la marina mercantile nel quadro della vita economica, politica, nazionale e non considerarla come un *hortus conclusus*. Bisogna, a mio modo di vedere, riguardarla da un punto di vista non soltanto di stretta economia interna, aziendale, amministrativa, ma dal punto di vista di una economia utile alla collettività. In altri termini, bisogna valorizzare questo settore anche se qualche volta nel ristretto campo della sua funzionalità, esso possa dar luogo ad un apparente discapito, sempre che questo discapito praticamente si traduca e si risolva in un utile nazionale.

Siamo in un periodo nel quale si parla forse troppo dei pericoli di uno stato di emergenza. Io appartengo ad un partito che non crede alla fatalità della guerra. Lo abbiamo detto e ripetuto per bocca più autorevole pochi giorni or sono, ma nel campo delle ipo-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

tesi noi dobbiamo guardare anche il problema dell'emergenza sotto il profilo della marina mercantile. Ebbene, io devo citare qui un articolo importante di un deputato, che non si occupa solitamente di problemi marittimi, l'onorevole Codacci-Pisanelli, il quale ha pubblicato un esauriente studio al riguardo dal titolo: « Il mare nell'odierna strategia », un mare considerato non dal punto di vista militare, ma dal punto di vista di cui ci stiamo occupando, cioè commerciale e civile. Giustamente l'autore di questo scritto mette in risalto l'importanza che in caso di emergenza la marina mercantile potrebbe e dovrebbe assumere. È noto che oggi l'esito di una guerra non è affidato tanto all'organizzazione militare, quanto al rifornimento delle materie prime e alla mobilitazione scientifica e industriale. Ora, l'autore di questo studio dimostra statisticamente e inoppugnabilmente che la quantità di mezzi di cui dispongono i paesi transoceanici (materie ferrose, acciaio, carburanti, ecc.) è enormemente maggiore di quella di cui dispone l'oriente. Nel quadro quindi del patto atlantico noi potremmo avere piena garanzia di resistenza e di vita, a condizione che ci sia data la possibilità di rimanere in collegamento attraverso il mare con i paesi transoceanici. Questa garanzia però, questa superiorità scomparirebbero il giorno in cui il collegamento venisse spezzato, onde opportunamente l'onorevole Codacci-Pisanelli conclude: « Il mare, per l'Italia, per l'Europa occidentale, è un po' il tallone d'Achille da una parte, e dall'altra è un talismano d'invincibilità ». Si tratta di vedere se sapremo metterci in condizione di essere padroni del mare, attraverso una marina mercantile bene attrezzata, idonea ai compiti della difesa civile e della resistenza nazionale.

Vero è che si è parlato di un *pool* marittimo fra i paesi atlantici, cioè di una specie di organizzazione collettiva di tutti i mezzi di trasporto; ma anche se questa collettivizzazione dovesse effettuarsi, si darebbe logicamente la precedenza ai trasporti di truppe e di armi e poi si penserebbe ai rifornimenti civili. È ovvio che, se noi non avremo una marina mercantile sufficiente per i nostri bisogni, sarebbe molto problematico che altri provvedessero con la stessa cura e lo stesso interesse nostro alle nostre necessità.

Questa è l'ipotesi in cui dovesse funzionare il patto atlantico. Ma io faccio anche l'altra ipotesi, quella cioè della neutralità: se si dovesse fare una politica di astensione da ogni alleanza, una politica di isolamento, l'esigenza di una marina mercantile bene

attrezzata sarebbe ancora maggiore in quanto noi non potremmo contare sull'aiuto di nessuno, e sarebbe quindi indispensabile l'organizzazione di una flotta moderna, veloce, sufficiente ai bisogni di una nazione che tanto dipende dal mare.

Sono ipotesi, onorevoli colleghi, ed io le formulo per un dovere di logica razionale, ma rimango fermo nell'opinione che il patto atlantico non sia e non sarà mai uno strumento di guerra, che sia anzi, come lo intendiamo noi, come lo intendono i democratici di tutto il mondo, uno strumento di difesa e di pace. Del patto atlantico sopravvivrà — noi ce lo auguriamo! — l'articolo 2 che prevede la collaborazione fra i popoli, la solidarietà economica, l'incremento del benessere, la sicurezza e la pace.

Ebbene, onorevoli colleghi, ai fini della pace, ancor più imperiosa è l'esigenza di una flotta idonea ai bisogni dello sviluppo economico e civile della nazione.

Noi siamo in Italia, paese che per otto decimi ha le frontiere bagnate dal mare, paese che, dal punto di vista economico, dipende per la massima parte dal mare. Molte persone, e forse non soltanto quelle del popolino — come si suol dire — non si rendono conto che i nostri vestiti, le nostre mense (non solo quelle bene imbandite, ma anche e purtroppo le più modeste) sono in gran parte il prodotto di una attività che si svolge sul mare, e che dal mare proviene una grande quantità di quegli oggetti che ci sono indispensabili nell'uso quotidiano. Non vi è anno che 15-20 milioni di tonnellate di merci pesanti non vengano importate dal mare, e non vi parlo delle centinaia di migliaia di tonnellate di frumento, che è indispensabile a tutti, anche a chi mangia soltanto pane; non vi parlo delle importazioni di migliaia di tonnellate di carni e di semi oleosi; non del caffè, dello zucchero, dei prodotti caseari, non delle materie ferrose, della ghisa da fusione, e di tutto quello che occorre per mantenere in vita una nazione ad un livello medio di civiltà. Non vi parlo di quella che è la quantità veramente ingente di carburante liquido che dobbiamo importare per il nostro fabbisogno, e di quell'altra quantità che, lavorata nelle nostre raffinerie, riesportiamo per via mare; non vi parlo del combustibile solido, del legname, della cellulosa, dei fosfati minerali: un contingente veramente massiccio di merci che noi abbiamo bisogno di trasportare.

E non vi parlo delle esportazioni, perché anche queste obbediscono alla stessa legge. Quel poco che possiamo mandare all'estero

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

dei nostri ortaggi meridionali, delle nostre frutta, delle macchine, dei prodotti chimici, è in gran parte trasportato per mare. Né vi parlo dell'emigrazione: basterebbe ricordare che cosa sia stata la marina mercantile in quei 14 anni che vanno dal 1900 al 1914, epoca durante la quale le nostre navi hanno trasportato oltre oceano circa 5 milioni di italiani. Non vi parlo del movimento di turisti e di passeggeri da e per il nostro paese, che nel 1938 ha raggiunto la quota di 8 milioni di persone.

Sono cifre formidabili, sulle quali sarebbe bene meditare, e della cui indicazione non meno nessun vanto, perché le traggio in gran parte da un libriccino alla portata di tutti, che consiglierai di leggere a molti di coloro che si occupano (e soprattutto a coloro che non si occupano) dei problemi marinari, un libriccino che fu pubblicato l'anno scorso dalla Lega navale ed è intitolato: « Il mare nella vita della nazione ». È un libriccino che sarebbe bene fosse portato, accanto a tanti più o meno inutili bagagli mentali, a conoscenza di molti studenti ed introdotto in molte scuole, se non in quelle elementari, almeno in quelle di avviamento, professionali, tecniche, perché dà la nozione esatta delle necessità che questo nostro paese soddisfa per mezzo del mare; dimostra come il mare rappresenti veramente per noi una forza, non dal punto di vista delle conquiste o delle aggressioni, ma dal punto di vista dell'incremento civile che può determinare, della organizzazione della nostra economia, del progresso della nostra vita sociale. È ovvio perciò che quando un paese si trova in queste condizioni, il mare non può essere studiato e considerato come qualcosa di complementare, ma merita di essere valorizzato in ogni senso.

Con tutto ciò noi siamo — purtroppo! — tributari di altri paesi per quel che attiene ai traffici marittimi.

Vi è un *memorandum* che nel giugno scorso è stato da noi presentato all'O. E. C. E. per la formulazione del rapporto annuale sulle condizioni economiche dell'Europa; in questo *memorandum*, alla voce « trasporti », sono indicate talune cifre che fanno profondamente pensare.

Per il 1950-51 noi abbiamo speso somme che vanno da 75 milioni di dollari, per quel che riguarda l'area del dollaro, a 110 milioni di dollari, per quel che riguarda l'attività dei trasporti sull'area delle altre valute. Ma peggiori sono le previsioni per il 1951-52, perché si arriva complessivamente ad un

passivo di circa 200 milioni di dollari sulle due aree. E così in due anni si ha un disavanzo di circa 385 milioni di dollari. Naturalmente, non sono tutte passività guadagnabili, perché di questi 385 milioni di dollari una parte spetta al trasporto fatto con navi straniere per il piano E. R. P., e una parte riguarda i trasporti terrestri oltre frontiera; ma il resto potrebbe essere compensato dalla bandiera italiana, ove essa, non attendendo ai trasporti nazionali, attendesse, tuttavia, a trasporti tra altri paesi e per altri mercati, come avviene, del resto, per la Norvegia, per l'Inghilterra e per altri Stati. Infatti, non è detto che una flotta debba servire soltanto ai bisogni del traffico nazionale; anzi, paesi che hanno flotte enormemente più importanti di quella italiana, come appunto l'Inghilterra e la Norvegia, non hanno un volume di trasporti fatto con proprie navi maggiore di quello fatto dalle navi italiane. Però, le altre navi sono adibite al traffico che si svolge fra altri Stati. Sicché questi trasporti, pur non riguardando direttamente la madrepatria, ne interessano fortemente l'economia, perché danno la possibilità di convogliare moneta pregiata.

È questo è veramente un carattere particolare, sarei per dire esclusivo, della marina mercantile. Essa non ha solamente la funzione di attendere ai trasporti necessari alla vita della nazione — questi trasporti possono essere effettuati anche da navi di altra bandiera, ed in condizioni normali, s'intende — ma ha un altro compito, quello di inserirsi fra mercato e mercato, fra Stato e Stato, e di raccogliere moneta aurea. È un compito della marina mercantile che impone un'altra indagine, un'indagine delicata ed accorta, cui dovrebbe ispirarsi una saggia politica marinara, dosando, calibrando le possibilità di questi trasporti, che giovano al paese, e per cui è conveniente orientarne e agevolarne lo sviluppo.

A questo punto io direi che proprio per questa funzione specifica della marina mercantile si profilano due compiti e due caratteri: vi è una marina mercantile che assolve una funzione strettamente economica, e si attiene al gioco delle leggi dell'utile e del profitto; vi è poi, e vi deve essere, una marina mercantile la quale, per ragioni di sicurezza, di dignità, di continuità di linee, è impegnata a mantenere alcune rotte, ad esercitare alcuni trasporti, che sono indispensabili alla vita della nazione, per cui assolve, così facendo, un compito economico inteso in più largo raggio, un compito soprattutto politico-so-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

ziale. In questi due compiti sono incisi i caratteri distintivi dei due gruppi di armamento: l'armamento libero e l'armamento sovvenzionato. Dove vi è da cercare merce, o noli più vantaggiosi o rotte più redditizie anche se rischiose — perché la navigazione è milizia reale di tutti i giorni — ivi è il campo dell'armamento libero; ove sia impegnata la dignità, la continuità, la regolarità dei trasporti, ivi è il campo dell'armamento sovvenzionato.

E sarei d'accordo con coloro i quali auspicano la nazionalizzazione di tutti i mezzi di trasporto marittimo, alla stessa guisa di quanto si operò per la rete ferroviaria, ove ebbe luogo una specie di nazionalizzazione anticipata, se tutta l'attività della marina mercantile si esaurisse nei trasporti nazionali, nei servizi riguardanti direttamente la vita economica del paese: in tal caso non ci sarebbe ragione per non avere un organo dello Stato che reggesse, nell'interesse collettivo, questa amministrazione. Ma, come abbiamo detto poco fa, vi è anche un'altra marina, che non lavora per i traffici nazionali e che è utilissima, perché convoglia valuta pregiata e ricerca i noli nei paesi più lontani e diversi, una marina la quale svolge un'opera che — a mio parere — nessuna azienda statale può assorbire, non foss'altro che per quella diffidenza che una azienda simigliante susciterebbe introducendosi fra uno Stato e l'altro: in questo campo l'attività privata è senza dubbio la più idonea e la più proficua, e non può essere contesa.

A questo punto mi si potrebbe domandare: in conclusione, le aziende passive le daremo all'armamento sovvenzionato, e gli itinerari ed i trasporti redditizi li lasceremo all'armamento libero? Non ho detto questo e non vorrei essere frainteso. Sostengo un'altra cosa: finché si dovrà riconoscere necessario ai fini dell'utilità nazionale il mantenimento di una marina libera, questa marina, naturalmente, non potrà che obbedire alle leggi del profitto e del tornaconto; l'altra marina (quella sovvenzionata) non è che non debba attendere anche ad una funzione di utilità nazionale, sol che questa utilità non va circoscritta al campo dell'utilità economica immediata, perché, come ho detto in principio, la marina mercantile svolge un'attività che va al di là dei confini stessi della navigazione ed investe numerosi settori che magari il privato può trascurare od escludere ma che è dovere dello Stato favorire e controllare.

A mio avviso bisogna che i due armamenti, il libero e il sovvenzionato, trovino

in un organo superiore, che certo non può essere se non il Ministero della marina mercantile, lo strumento di regolamentazione, di disciplina, di coordinamento e di assistenza, tecnica e finanziaria, necessario allo sviluppo della marina, di guisa che non si abbia a considerare l'armamento libero come un settore da mettere al bando, e non si debba ritenere neppure l'armamento sovvenzionato come una forma parassitaria della vita economica nazionale. In sostanza, bisogna creare un sano dirigismo, nel senso di assistere economicamente l'uno e l'altro armamento. Questo dirigismo non dovrebbe più fare impressione, perché non si dovrebbe vedere più in esso il gendarme, il persecutore, l'aguzzino di una determinata attività economica, bensì un fattore di tutela, di sviluppo, di armonizzazione delle varie attività nazionali.

È una conseguenza che si ricava, fra l'altro, anche da questa considerazione. Il bilancio della marina mercantile non è che un bilancio di uscite: è un piccolo bilancio (11 miliardi e 500 milioni) rappresentato soltanto da spese. Credete tuttavia che sia un bilancio passivo? Chi ci farà il conto esatto degli utili che la marina mercantile procaccia ai vari settori dell'economia nazionale? L'esistenza, lo sviluppo di tanti rami della nostra economia sono il prodotto dell'attività marinara, la quale deve trovare appunto nel Ministero questa disciplina, questa tutela, questo controllo, questo collegamento.

Tale è il compito dello Stato: esercitare un'equilibrato dirigismo, il quale faccia sì che l'armamento sovvenzionato risponda agli interessi più larghi, di più ampio raggio della collettività, mentre l'altro armamento risponda ad interessi specificamente economici, ma pur sempre nazionali. Si colpiscono gli evasori, si colpiscono coloro i quali portano all'estero la loro valuta, ma quando l'armamento è utile alla nazione, è necessario coadiuvarlo e disciplinarlo, perché questa è la funzione di uno Stato moderno, di uno Stato cioè, che non può lasciare l'attività economica di un così importante settore all'anarchia delle leggi dell'utile e della convenienza.

Mi sorregge in questa opinione un argomento di schietto carattere meridionale, che nulla toglie tuttavia alla generalità del problema e che trae origine da una grave situazione verificatasi recentemente nel Mezzogiorno e a Napoli per un prodotto agricolo di larga coltura: le patate. Come gli onorevoli colleghi sanno, vi è un settore della produzione agricola meridionale interessato alla esportazione di questa merce, merce povera,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

merce che non fa gola a nessun armatore, merce che ingombra le stive perché è voluminosa e che nessuno vuol trasportare. Il carico di questa merce, da un punto di vista strettamente marinaro, armatoriale, non è un affare, specialmente quando vi si debbano adibire navi moderne e veloci. Ma (ecco la necessità dell'intervento statale, e non solo per il trasporto dei passeggeri) è mai possibile sopprimere il traffico di queste derrate, impedirne la spedizione, quando il far ciò significherebbe rompere i nostri rapporti con numerosi mercati, significherebbe soffocare la fonte di produzione di questo importante genere agricolo? Onorevole ministro, a quell'epoca ella non ricopriva questo ufficio, ma non ignora certo la *via crucis* che fu fatta perché queste patate non rimanessero abbandonate nei capannoni, dato che ogni nave si rifiutava di caricarle.

A mio avviso, occorre anche in questo settore una regolamentazione, dal momento che la marina mercantile investe lo sviluppo di importantissimi settori dell'economia nazionale. Quindi, non urto fra i due gruppi di armamento, né protezionismo a favore dell'uno o dell'altro, ma armonica coesistenza, disciplinata dallo Stato.

Un armamento sovvenzionato s'impone, tanto è vero che oggi non c'è paese civile che non abbia la sua marina sovvenzionata. Si dice a volte male di queste società, ma spesso non si conosce a fondo l'ammontare preciso delle sovvenzioni. Mi pare che nel bilancio esse si riducano a 6 miliardi e 800 milioni, e si tratta di sovvenzioni per l'esercizio di navi che fanno sentire la voce d'Italia, fanno conoscere la bandiera d'Italia, e stabiliscono soprattutto rapporti di lavoro, di produzione, di commercio, con tutti i paesi del mondo. Che cosa sono 6 miliardi dinanzi ai 43 miliardi di disavanzo con i quali si chiude quest'anno il bilancio delle ferrovie dello Stato? Molta gente tutte queste cose non le sa, e scaglia le sue frecce contro la marina sovvenzionata, senza pensare che le ferrovie dello Stato, che hanno una funzione senza dubbio importantissima ma non maggiore di quella delle società di preminente interesse nazionale, sono anch'esse onerose e in misura più larga, sebbene la marina mercantile assolva compiti di assai più vasto raggio. E poi, in definitiva, non è possibile non avere una marina sovvenzionata, non essendo concepibile che interessi collettivi siano tutelati e soddisfatti da un organo fuori dello Stato!

Ella, onorevole ministro, come ha detto anche in parecchie interviste, passa come un

oppositore delle società sovvenzionate. Io la conosco un po', poiché ho avuto l'occasione e il piacere di collaborare per breve tempo con lei, e penso che ciò che si dice nei suoi confronti in questa materia sia per lo meno esagerato. Io ritengo che ella voglia quello che vuole tutta l'Italia, quello che vuole anche l'onorevole relatore nella sua relazione, e cioè che queste sovvenzioni siano date sì, ma che le società siano veramente controllate dallo Stato. L'onorevole Monticelli nella sua relazione propone che dei consigli d'amministrazione facciano parte rappresentanti molteplici del potere esecutivo e, aggiungerei, perfino del potere legislativo, perché la materia è ampia e gl'interessi svariati e contrastanti. Ma mi preme dire che non è solamente questione di partecipazione ai consigli di amministrazione: è questione anche di inquadramento. Bisogna addivenire ad uno snellimento amministrativo, bisogna evitare doppi, evitare ripetizioni funzionali che non servono ad altro che ad assorbire denaro senza migliorare i servizi. Occorre soprattutto che si precisino i compiti della Finmare e delle altre quattro società, e che non si faccia della prima una superdirezione, come osserva giustamente l'onorevole Monticelli. Io sono sostenitore convinto della necessità delle sovvenzioni. La disciplina dello Stato non può farsi sfuggire un settore importante come quello marittimo, pur lasciando una notevole autonomia all'armamento privato. Ma è necessario che queste società sovvenzionate rispondano veramente agli interessi della collettività e si sgancino da ogni interesse privato.

Però noi dobbiamo far sì che le nostre navi sovvenzionate siano adeguate ai compiti che ci prefiggiamo, così che non ci accada di subire il danno e l'oltraggio di vederci sostituiti nell'esercizio di linee, che in passato furono fonte di rispetto e di ricchezza per il nostro paese. Noi abbiamo messo su parecchie buone navi: è di pochi giorni fa il varo della *Giulio Cesare*, con la sua grande mole e la perfezione tecnica dei suoi apparati; sappiamo del varo di altre navi. Abbiamo provveduto alle rotte dell'America del Nord e dell'America del Sud, dove pure i nostri mezzi sono ancora insufficienti; ma non dimentichiamo che è necessario rafforzare la nostra presenza nel Mediterraneo e nell'oriente vicino e lontano. Abbiamo appreso con piacere che la motonave *Victoria*, varata pochi giorni or sono, è stata adibita alla linea col Pakistan e le Indie; abbiamo appreso che il *Sebastiano Caboto* è stato messo sulla linea dell'estremo oriente, diretto a Hong-Kong. Sono notizie

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

confortanti; ma non dimentichiamo che l'oriente oggi ha veramente una importanza notevole, perché vi è tutto un fermento di rinascita economica e civile e, per conseguenza, vi sono anche fermenti politici. L'oriente non si adagia più nella sonnolenza dei protettorati, ma si risveglia e si muove, e già vari Stati cominciano a vivere di vita propria: non parlo naturalmente della Grecia o della Turchia, ma di quegli altri paesi i quali, a mano a mano, sorgono o risorgono: la Palestina, la Giordania, l'Arabia Saudita, l'Iraq, l'Iran, l'Egitto; sono Stati che si dispongono a un nuovo ritmo di vita e dai cui traffici noi non dobbiamo essere assenti, specialmente quando altre nazioni, come la Turchia, già ci battono in concorrenza, senza parlare delle grandi società come l'« Orient Line », la quale mette su queste rotte navi di apprezzabili qualità. Noi siamo rimasti con l'*Esperia*, una nave ripristinata, buona sì, ma che da sola non è sufficiente.

Tutto questo deve essere preso in considerazione, come devono essere presi in attento esame i traffici con l'Africa, la quale, pur non offrendoci più dei possedimenti coloniali, si avvia ad una rinascita che non potrà non essere coronata dal successo. Noi non dobbiamo esserne assenti, tanto più che abbiamo lasciato un buon ricordo. Comunque, il passato scompare dinanzi al fervore di vita che incalza. Noi con l'Africa del nord, con l'Africa del sud, con l'Africa orientale dobbiamo essere in condizione di esercitare un traffico continuo ed efficiente, migliore di quello che si possa compiere con un *Tripolitania*, un *Diana*, un *Celio*, tre navicelle che non assolvono il compito necessario e non innalzano di certo il prestigio della nostra bandiera. Sono tutte necessità queste di cui bisogna tener conto in una impostazione politica, tanto più che il 30, il 40 per cento di questo naviglio ha fatto, come si dice, le nozze d'argento, è andato cioè oltre i limiti della propria capacità: ed anche chi ha fatto le nozze d'argento merita rispetto, ma deve stare tranquillo. E non vi parlo di quel milione circa di tonnellate di naviglio da traffico che è stato messo su, ma che era naviglio di guerra, naviglio costruito in previsione di poter essere affondato. Quella era almeno la finalità; eppure, con la tenacia dei nostri armatori, dei nostri marittimi, l'abbiamo messo in condizione di rendere bene, ma non può rendere a lungo. E se è vero che abbiamo raggiunto i 2 milioni e 800 mila tonnellate di naviglio, è anche vero che queste cifre non rappresentano gran che ove si consideri la qualità di questo naviglio. Bisogna, a tal proposito, che non si insista troppo nel

dire: nel 1938 avevamo un tonnellaggio x ed oggi lo stiamo raggiungendo, quasi che il 1938 sia una specie di 38° parallelo, sacro ed insorpassabile. Vivaddio! sono trascorsi 13 anni dal 1938, e 13 anni corrono sul calendario della storia molto di più che sul calendario gregoriano. Io vi dico perciò che, se nel 1938 noi avevamo circa tre milioni di naviglio ed oggi stiamo riguadagnando il livello di allora, non abbiamo ancora fatto quello che dovremmo, perché la nostra marina non è né aggiornata né adeguata alle superiori esigenze dell'economia in cui viviamo.

Occorre poi che il Ministero si interessi anche del settore dell'armamento libero. Abbiamo letto sui giornali che è in corso di presentazione un disegno di legge secondo cui si vorrebbe concedere un contributo per la costruzione di 150 mila tonnellate di naviglio destinato al trasporto di combustibili liquidi, ossia per la costruzione di navi-cisterna. Ben vengano queste navi, ma è naturale che tutto ciò debba essere fatto con l'intervento e la consapevolezza del Governo, perché parlare di navi-cisterna, così come parlare di frigoriferi per il trasporto dei nostri prodotti agricoli, significa toccare alcuni punti nevralgici dell'economia italiana, ed è pertanto necessario che lo Stato intervenga e intervenga non come un gendarme, ma come un elemento di popolazione, di stimolo, di cooperazione.

Parliamoci chiaro però, onorevoli colleghi: questi programmi di costruzione, che ieri si chiamavano legge 8 marzo 1949 e che domani si chiameranno legge x — non sappiamo ancora la data: speriamo sia prossima — non risolvono il problema della marina mercantile. Io sono dell'opinione che, se si deve addivenire ad una politica marinara, questa non deve essere la politica dei piccoli sorsi, delle piccole dosi, non deve essere una politica di centellinazioni, ma deve far capo ad un programma che, magari distribuito nel tempo, sia organicamente congegnato.

La legge 8 marzo 1949, n. 75, comunemente detta legge Saragat, ha avuto, come tutte le leggi, biasimi e lodi. Certo, indipendentemente dai miei legami di partito col ministro dell'epoca, ritengo che non sia giusto dire male di questa legge Saragat, la quale, come ha detto un altro ministro, si potrebbe chiamare in parte anche legge Cappa, perché tutti sanno che in fondo quella legge aveva avuto da lei, signor ministro, elaborazione e preparazione prima che da altri. Si può dire che dal 1947 era in aria quel programma di costruzioni navali. Comunque, dicevo, non è giusto dir male di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

questa legge, la quale deve considerarsi buona o non buona in funzione dei fini che si volevano raggiungere. Se si fosse detto che la legge Saragat doveva risolvere il problema delle costruzioni navali e della politica navale italiana, se si fosse presentata questa legge con siffatta etichetta, dovremmo indubbiamente riconoscerne il fallimento, perché, come tutti sappiamo, la legge Saragat, preparata per l'impostazione di 260 mila tonnellate di naviglio, in effetti ha dato la possibilità di costruirne soltanto 220 mila. E si capisce che con 220 mila tonnellate non si esaurisce un programma navale!

Ma la legge non aveva questo scopo. La legge, come fu chiamata, e come voleva essere fu una legge tampone, cioè la legge del pronto soccorso, della respirazione artificiale. Si stavano per chiudere i cantieri, non c'era lavoro, le commesse straniere che erano state espletate negli anni precedenti avevano dato risultati scandalosi, a causa degli esborsi ingenti a cui lo Stato aveva dovuto sottoporsi per fare onore alle commesse medesime: non c'era altra via che dare dei contributi affinché i cantieri continuassero a costruire. La verità è, però, che non si può andare avanti sempre con la respirazione artificiale e con le leggi tampone! Il pronto soccorso va praticato nei casi di urgenza, ma poi occorre la cura, una cura radicale e integrale.

L'errore, per me, non è stata la legge Saragat, la quale, per l'epoca in cui fu escogitata e presentata, era il riflesso di una necessità che batteva alle porte. L'errore è di essersi un po' addormentati sulla legge Saragat e sul criterio informativo di essa, e di averlo ricalcato in altre leggi successive. L'errore è di avere portato avanti quella legge senza portare avanti quel che doveva esserne il presupposto, la condizione preliminare: cioè il credito, il finanziamento. Come si fanno le costruzioni navali, sia pure con un notevole contributo da parte dello Stato, quando non vi è la possibilità di procurarsi il denaro per il pagamento della rimanente somma che grava a carico dell'armatore? L'errore è stato di non aver provveduto a ciò, specialmente ove si consideri che cosa hanno fatto e fanno altri paesi, dove pure l'armamento libero ha raggiunto punte di floridezza altissime. Anche in quei paesi lo Stato interviene. Non vi dico che cosa fa l'America, che per il 50 per cento del valore contribuisce a fondo perduto nella costruzione, e per l'altro 50 per cento assicura un prestito con l'interesse che oscilla fra il 2,50 e il 3 per cento. È chiaro che assumere un'obbligazione a

queste condizioni significa assumere non solo un onere tollerabile, ma soprattutto un onere che non incide disastrosamente sulle spese di ammortamento, sicché non si è condannati in partenza a quella specie di inferiorità economica che accompagna le nostre costruzioni navali, fatte coi nostri sistemi! Anche l'Inghilterra dà danaro al 2,50 per cento; e perfino la Germania (ho letto recentemente) assicura il 4 per cento di tasso a chi trae denaro in prestito per costruzioni navali. Ora, se si tiene presente che, nel caso più favorevole, noi possiamo avere danaro dall'I. M. I. al tasso dell'8 per cento, ne consegue che su un miliardo di spesa vi è già uno scarto in più di 55-60 milioni per le navi che si costruiscono in Italia, rispetto a quelle che si costruiscono in Germania.

L'altro errore è stato quello che pure fu denunciato nella elaborazione della legge da un deputato di estrema, dall'onorevole Serbandini, e cioè che il contributo pagato dallo Stato non doveva considerarsi una forma di liberalità, una specie di dono fatto graziosamente ai cantieri, ma doveva implicare una contropartita, rappresentata dall'obbligo di trasformazione, di ammodernamento, di perfezionamento degli impianti e delle attrezzature. E questa contropartita non è stata mai richiesta!

L'ultimo, e secondo me, maggiore errore poi (ed è un errore sul quale vedo ancora orientata l'attuale politica marinara) è quello del sistema delle commesse. Ho letto, come avranno letto tutti, il piano di ricostruzione navale presentato in un progetto di legge di iniziativa parlamentare del senatore Roveda. È un piano che può essere discusso per la sua realizzabilità in vari punti; ma è un piano che ha una linea organica, che porta logicamente ad una conclusione, che possiede una sua coerenza, e nel quale si dice: costruiamo un certo quantitativo di navi e facciamolo costruire non a briciole. Questo modo di costruire a briciole costituisce un errore fondamentale, che giuoca sui costi di produzione. Infatti tutti sappiamo che se faccio costruire una bicicletta da una modesta officina la pago molto di meno che se la faccio costruire negli stabilimenti della Fiat, perché per fare una bicicletta non occorre il numero di operai né occorrono le attrezzature che vi sono alla Fiat. Eppure noi stiamo facendo proprio questo, perché, in sostanza, con la legge 8 marzo abbiamo costruito 219 mila tonnellate di naviglio distribuite in tre anni, laddove la capacità, il potenziale costruttivo dei nostri cantieri era ed è enormemente

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

maggiore. Chi non sa che noi abbiamo la possibilità di costruire, come ha detto l'onorevole Monticelli, 300 mila tonnellate di naviglio all'anno, e che tenuto conto dei cantieri secondari, che nel meridione sono molteplici, possiamo sfiorare le 400 mila tonnellate annue? Ora, quando vi è un potenziale tecnico di questa misura, fare delle commesse per poche centinaia di migliaia di tonnellate, distribuite per giunte in vari anni, significa appesantire il costo di produzione in una maniera tale che fatalmente la spesa è maggiore di quella che si sarebbe dovuto sostenere.

Abbiamo sentito dalla stessa parola dell'onorevole De Gasperi che egli, nei suoi viaggi recenti in America, ha martellato il problema dei cantieri navali oziosi. Ho letto il suo discorso, la sua conversazione tenuta a Detroit alla Associazione di politica estera, ove la richiesta di maggior lavoro per i nostri cantieri fu appassionata e insistente. A tale proposito devo notare però che mentre si è portata all'estero la voce di questa urgente necessità, se andiamo poi a leggere il discorso del ministro Pella, pronunciato il 17 maggio 1951 al Senato sul bilancio dello Stato, troviamo che nell'ordine di priorità dei vari investimenti di capitali da effettuare in Italia, non solo i cantieri navali non hanno un posto preminente, ma non hanno nessun posto, perché in quella specie di scala gerarchica degli investimenti il ministro Pella parla dell'agricoltura, dell'industria meccanica, di difesa, dell'edilizia non di lusso, delle industrie chimiche, ma dei cantieri navali, non una parola! Ora, si capisce che anche per il pubblico straniero la richiesta impellente dell'onorevole De Gasperi mal si concilia con una esclusione ufficiale del settore navalmeccanico dall'economia dello Stato.

Eppure la situazione dei cantieri italiani è veramente fra le più commoventi, ed uso questa espressione per amor di patria.

Mentre in tutto il mondo ci troviamo in presenza di un boom delle costruzioni navali, come è stato scritto su qualche rivista, cioè di un « gonfiamento » fantastico, e specialmente in questi ultimi mesi, le cose in Italia volgono al peggio. Al 30 giugno di quest'anno le costruzioni navali sono aumentate nel mondo di 2 milioni e mezzo di tonnellate. La sola Inghilterra nell'aprile del 1951 è arrivata a ricevere commesse per 5.200.000 tonnellate. Siamo dinanzi a numeri fantastici. Tutte le nazioni sono su questa linea progressiva di sviluppo, perfino la Germania. Questa nazione, pur non offrendo dati stati-

stатistici precisi, secondo valutazioni della *Reuter* ha sugli scali 1.200.000 tonnellate di naviglio. Soltanto due paesi sono andati indietro: il Giappone e l'Italia, purtroppo! Al 30 giugno noi siamo scesi da 351.000 tonnellate del trimestre precedente a 153.000, con un regresso perciò di 198.000 tonnellate. Siamo veramente al lumicino!

La parola dolente, esasperata dell'onorevole De Gasperi è una parola giusta. Ma non basta gridare, invocare aiuto, bisogna anche preparare le condizioni necessarie perché questo aiuto venga compreso e riconosciuto, e bisogna soprattutto che si provveda per questo problema con mezzi ed organismi nostri.

E se questa è la situazione dei cantieri italiani, quella dei cantieri meridionali è veramente disastrosa. Io ho il piacere di avere come ascoltatore l'onorevole Giulietti, che non è stato con noi meridionali molto benevolo e caritatevole, se mi è consentito usare questa parola, che per vero non si addice a chi cerca lavoro. Onorevole Giulietti, anche lei doveva far riparare una nave per la quale tanto si agitò quando io ero al Governo, eppure quella nave le fu restituita, ma la riparazione nel mezzogiorno d'Italia non si è fatta e le nostre maestranze aspettano ancora di poter riparare la *Bertani*.

GIULIETTI. Dovevano costruire anche delle navi!

SALERNO. Noi meridionali ci accontentiamo del piccolo uovo mattutino, lasciando agli altri l'opima gallina da spennare, anche perché noi, quella gallina, non l'abbiamo mai vista!

Volevo anche ricordare che vi è nella legge 8 marzo 1949, e nella successiva legge di integrazione con cui sono stati stanziati oltre 8 miliardi di contributo da parte dello Stato, una disposizione che stabilisce la percentuale del 30 per cento delle commesse a favore dei cantieri meridionali. Per quello che mi consta, onorevole ministro — e credo di non essere nell'errore — queste commesse non hanno avuto esecuzione né per la legge 8 marzo 1949, né per quella successiva, che essendo più recente forse ancora non è entrata materialmente in vigore. Ma già per la sola legge 8 marzo noi avremmo avuto il diritto di costruire, su 219.000 tonnellate, quante ne sono state impostate nei cantieri italiani, dalle 65 alle 70 mila tonnellate, mentre nel Mezzogiorno si sono costruite navi per non più di 45 mila tonnellate: sono rimaste scoperte 20 mila tonnellate circa! Eppure si trattava di dare lavoro non solo ai grandi cantieri, ma anche a cantieri piccoli e medi, i quali oggi sono in

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

condizione di non sapere, da un giorno all'altro, se mantenere o no alcuni operai, se cominciare o no un licenziamento progressivo, perché manca loro ogni prospettiva di lavoro. Io vorrei invocare dalla sua considerazione, onorevole ministro, dall'equilibrio e dal senso d'indipendenza che ella vorrà portare in questa materia, prescindendo da ogni competizione regionale, vorrei invocare — dicevo — che anche per queste ragioni sia dato lavoro in conformità della legge: non domando di più, ma che almeno la legge sia applicata!

Vorrei ora dire qualcosa sul navalpiccolo. L'onorevole Menticelli ha scritto nella sua relazione che vi sono tanti problemi che rendono difficile la vita di questo genere di navi. Però anche lo Stato alcune volte contribuisce. A questo punto vorrei accennare a un problema che riguarda il Ministero delle finanze (ecco perché aveva ragione il mio amico Calosso quando diceva che durante la discussione di alcuni bilanci, specie se vitali per la nazione, bisognerebbe che fossero presenti quasi tutti i ministri). Ora, il Ministero delle finanze, in una certa gara che ha fatto e ripetuto per una delle merci più povere che noi produciamo — il sale — non solo non ha dato ingresso al piccolo naviglio, ma addirittura l'ha escluso, ammettendo alla gara tutte le navi, tranne quelle da 1000 tonnellate di stazza in giù!

Che cosa volete che faccia il naviglio minore se non gli si dà la possibilità di trasportare almeno queste merci, che sono le più povere? Le altre, per ragioni che è inutile qui elencare, sono di difficile produzione e di più difficile traffico; che cosa rimane allora all'armamento minore? Nulla.

Vi è indubbiamente anche una insufficienza tecnica e costruttiva da tener presente. Vi è una parte di naviglio ormai sorpassata e logorata, che dovrebbe essere sostituita. Per questo si parlò tempo fa di un premio di demolizione da corrispondere agli armatori, ma poi non si è fatto nulla. Anche a questo proposito io domando che si provveda: quella del premio di demolizione costituirebbe certamente una maniera pratica ed efficace per migliorare il naviglio minore, far lavorare i cantieri, attutire la crisi. Ma non bisogna parlarne soltanto, bisogna portare la cosa a compimento.

Accanto però a una politica economica e nazionale della marina mercantile, vi è una politica del lavoro. Su di essa io non mi intratterrò a lungo, tanto più che l'onorevole Giulietti sta prendendo appunti e svilupperà

di certo questo argomento nel suo prossimo intervento. Mi limiterò a segnalare al Governo che la gravità di questa materia è tale che non ci si può sempre attenere alle leggi dell'utile e del tornaconto. Vi è una questione sociale che non può essere ignorata. Si è dibattuto il problema degli avvicendamenti che, anche se non vantaggiosi in senso astratto, costituiscono certamente una necessità nella situazione attuale. E non basta dire che i marittimi in soprannumero potrebbero benissimo andare a fare un altro mestiere: quale mestiere, se è tanto difficile esercitare quello che si sa fare e a cui si è legalmente autorizzati, data la enorme difficoltà di occuparsi che affligge l'Italia? Certo la crisi dei marittimi non si risolve solo con l'avvicendamento; la soluzione radicale è quella di costruire navi: è la miglior maniera per dare lavoro agli operai e per migliorare le tabelle di armamento. Le quali tabelle devono essere rivedute e rigidamente applicate, così come, onorevole Giulietti, bisognerebbe decidersi a rivedere le immatricolazioni fra la gente di mare nella quale sono comprese molte persone che col mare hanno avuto poco da fare.

Che dirò, poi del problema delle pensioni di cui tante volte si è parlato in quest'aula? Anche questa è una pagina da chiudere con sollecitudine ed io sono sicuro che il ministro, nel suo equilibrio e nel suo amore per la materia in discussione, farà in modo di venire incontro ai vecchi marittimi i cui sacrifici e i cui rischi non sono paragonabili a quelli di nessun altro lavoratore. Bisogna per lo meno impedire che le condizioni dei lavoratori comuni siano migliori, nella nuova legge della previdenza sociale che è in gestazione, di quelle dei marittimi. Sarebbe scandaloso se ciò accadesse. Ella, onorevole senatore Cappa, che ha autorità e anche un certo ascendente spirituale, credo, sull'onorevole Giulietti, per quel che mi è parso di notare in alcune occasioni anche pubbliche, sono sicuro che questa questione la risolverà. È una necessità morale, ma una necessità che investe anche la categoria dei pescatori, perché anche lì vi è una situazione che fa pena. Se i pensionati marittimi dopo la guerra hanno avuto condizioni angosciose, addirittura offensive, migliorate ora in parte attraverso l'opera dei rappresentanti sindacali e del Ministero, è anche vero però che i pescatori non hanno avuto mai nulla! È una situazione questa che deve finire. Si è parlato di una proposta di legge per garantire l'assistenza ai pescatori, di un esperimento da fare al riguardo, ma ancora siamo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

ai progetti, ed invece bisogna uscire dai progetti e passare alle realizzazioni.

E concludo su questa parte con due osservazioni riguardanti l'organizzazione funzionale e burocratica del Ministero. Non si fa una grande politica, non si assolve una grande funzione economica, qual'è quella riservata alla marina mercantile, senza avere un apparato idoneo. Recentemente è stata modificata l'organizzazione del Ministero della marina mercantile: alcuni ispettorati generali sono stati elevati a direzioni generali. Ma non basta. Bisogna provvedere alla parte, dirò così, periferica, bisogna provvedere a quelli che sono gli ultimi anelli della catena funzionale. Mi consenta perciò, onorevole ministro, che dica poche parole nell'interesse di due categorie, le ultime di questa scala: il personale di gruppo *C* del ruolo delle capitanerie di porto, e i salariati temporanei. Il gruppo *C*, sorto con un numero relativamente modesto di elementi, è stato aumentato di poche unità. Si sono accresciuti i compartimenti marittimi, gli uffici circondariali, ma il personale di gruppo *C* è rimasto presso a poco lo stesso e con una carriera avvilita. Vi sono applicati, archivisti che hanno venti, venticinque anni di servizio e sono sempre lì, e non fanno un passo avanti. Eppure, a vederli al lavoro, questi impiegati svolgono spesso funzioni che vanno molto al di là quelle assegnate in organico, disimpegnano compiti di superiori assenti o numericamente insufficienti, e si rendono pertanto meritevoli di ben altra sorte. Si dia a costoro la possibilità di percorrere una regolare carriera e si allarghi l'organico con un numero di posti corrispondente allo sviluppo che le capitanerie hanno assunto nei vari porti d'Italia.

Vi è poi il problema di un'altra categoria modestissima: il problema dei cosiddetti salariati temporanei. Essi, che durante la guerra hanno reso segnalati servizi, e prestano tuttora opera attiva e proficua, sono sempre temporanei, cioè non sanno se il giorno dopo saranno licenziati o no. Ora, anche dal punto di vista del rendimento, cosa si può chiedere a chi non sa se rimane o no al proprio posto di lavoro? In tutti i dicasteri, da quello delle poste a quello delle ferrovie, a quello della pubblica istruzione, tutto ciò che era avventiziato, tutto ciò che aveva carattere di transitorietà ha ricevuto una sistemazione, una inquadatura definitiva. Si faccia lo stesso per questi lavoratori, si dia loro la possibilità di fare il proprio dovere con serenità di spirito, sostituendo l'attuale ruolo di

salariati temporanei con quello di salariati stabili.

Vi è, infine, un ultimo problema che può sembrare non attinente alla marina mercantile, ma che così non è: la scuola. Si potrebbe dire che questo è campo della pubblica istruzione. Lasciamo stare. Ripeto qui quello che ho detto pochi giorni or sono parlando sull'emigrazione in tema di bilancio degli esteri: non è che io abbia una diffidenza particolare per il Ministero della pubblica istruzione, ma sono persuaso che certi corsi, certe scuole non dovrebbero distaccarsi mai da quello che è l'albero sul quale spuntano. Noi avevamo a Napoli un istituto superiore navale che fu costituito nel 1920 e che doveva essere una specie di semenzaio di tecnici di alta cultura navale e marittima. Tutto andò bene per un certo tempo. Poi, con una legge del 1931-32, questo istituto fu incluso nella disciplina delle università ed assorbito dal Ministero della pubblica istruzione. Non è che vada male, onorevole ministro, ma ha perduto la sua autonomia, ha perduto principalmente i contatti con il Ministero della marina mercantile, cioè con la sorgente di tutto ciò che è vita marinara, al punto che si verifica questa grave singolarità: che cioè chi esce dall'Istituto nautico con un diploma, ha il libretto di navigazione; chi esce invece da questo istituto universitario, da un istituto cioè dove si insegnano discipline nautiche, scienze economico-marittime, dove vi è una sezione per capitani superiori di lungo corso, un'altra per capitani superiori di macchina, ecc. ecc., non ha il libretto e non può navigare, non è oggetto di nessuna preferenza nei concorsi riguardanti la vita marinara. Per cui non ho ben capito che cosa si possa fare di quella laurea: se si debba andare a fare l'impiegato al catasto, oppure quello della pesa pubblica.

Vi è, secondo il codice della navigazione, la categoria dei commissari: stabilite che un certo numero di commissari debba avere questo titolo, perché altrimenti l'università navale a che cosa dovrebbe servire? Se voi togliete a questi laureati la prospettiva di un utile professionale, finisce la ragione della scuola e la praticità di essa.

E prima di finire vorrei dire una parola sulla pesca. Si tratta di un problema immenso ma trascurato, quasi la pesca fosse una cosa secondaria. Eppure le statistiche ci ammoniscono che vi sono circa 100 mila lavoratori, con le rispettive famiglie, che vivono di questa attività, sull'immenso littorale d'Italia, su questi 8 mila chilometri di spiaggia. Tuttavia non vi è una vera politica che li aiuti.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Si era sperato in un credito peschereccio, ma non si è costituito nulla. Si sono assegnati, è vero, contributi, premi, sussidi: piccole cose che sono servite solo a tappare qualche falla, ma non a risolvere il grave problema.

Per la verità, nell'aperto dibattito svolto in seno alla Commissione dei trasporti, fui, insieme con l'onorevole Mazza, uno dei pochi che, a titolo personale — perché qui il partito non c'entra — si oppose alla costruzione di quella baleniera che sotto il nome di *Trinacria*, è stata impostata a Monfalcone: una baleniera di 24 mila tonnellate, per la cui costruzione lo Stato si impegna con vari miliardi. E mi opposi non perché non si debba, da parte di un popolo come il nostro che non arretra dinanzi a pericoli e rischi, tentare anche la pesca nei mari antartici, ma perché partii da questo ragionamento: quando si ha in casa propria un'organizzazione di lavoro e di produzione che è in fallimento, un'organizzazione che con pochi miliardi potrebbe essere rinsanguata e resa fiorente, e si pensa ad un avvenire molto incerto e lontano, si compie, per lo meno, un salto nel buio. Io fui contrario e rimango contrario, non perché questa nave fattoria, con i suoi 12 battelli da pesca, non debba, in un futuro domani, prendere parte ad una di quelle romanzesche imprese quali sono l'agguato alla balena e l'uccisione del cetaceo, ma perché sono persuaso che fino a quando tutto ciò accada, e finché non si abbiano risultati concreti, i nostri pescatori decadranno sempre più nelle loro condizioni di vita, e la nostra pesca rimarrà sempre più un settore negletto della nostra economia. Invece essa ha bisogno di tanto aiuto: il consumo dei prodotti ittici in Italia è assai scarso, e bisognerebbe incrementarlo; ma tutto ciò implica problemi di organizzazione dei trasporti, di conservazione del prodotto e di disciplina dei mercati. Se sapremo dare impulso agli strumenti della produzione ed organizzare la vendita, avremo, anche nel campo della pesca, buoni risultati.

Ma qui, come in tutto il settore della marina, è necessaria una politica. Si ripete da molti che l'Italia non ha mai avuto una politica marinara. È un errore storico, un'offesa alla verità un'ingiuria contro i grandi legislatori che ci hanno preceduto nel secolo scorso. Nel 1881 infatti la Camera dei deputati approvò una legge che autorizzava una inchiesta sulla marina mercantile e all'uopo fu nominata una giunta composta di 15 membri, presieduta dal senatore Brioschi, ma effettivamente guidata e vivificata dal giovanile fervore di Paolo Boselli, che ne fu il realizzatore instancabile. Io sapevo di questa inchiesta, sapevo degli studi

compiuti, dei programmi formulati, ma non l'avevo mai esaminata. Volli vederla, questa inchiesta, un po' più da vicino. E pur essendomi accostato a quei sette monumentali volumi con la diffidenza con cui ci si avvicina alle copertine polverose ed alle carte ingiallite rimasi veramente stupefatto e ammirato non solo del formidabile materiale raccolto, ma dello scrupolo, dell'amore, della passione che questi politici di 70 anni fa avevano posto nello studiare a fondo un settore dell'economia, quello della marina mercantile, che oggi, purtroppo, è di moda celebrare, ma non sempre è di moda conoscere e favorire nei suoi sviluppi.

Quello che fu fatto in pochi mesi sembra inverosimile: visite a porti, a cantieri, ad arsenali, a stazioni marittime; centinaia e centinaia di deposizioni orali raccolte; centinaia di memorie rielaborate e discusse in commissione; il tutto riassunto in sintesi mirabile nella poderosa relazione dovuta proprio alla penna di Paolo Boselli. E furono dibattuti problemi che, se avessi tempo, potrei dimostrare quanto siano ancor oggi di attualità. Oggi si discute tanto del lato qualitativo delle navi: ebbene, allora, seppure in termini diversi, si agitavano le stesse questioni. Questa, per esempio: navi a vapore o navi a vela? Nel 1881 la marina italiana contava pochissime navi a vapore. Alcuni sostenevano che l'Italia, non possedendo né ferro né carbone, non avrebbe mai avuto convenienza di costruire navi a vapore, mentre, avendo legname in abbondanza, avrebbe potuto proseguire nella gloriosa tradizione della marina a vela. Ma vinse la nave a vapore.

Altra questione: scafo in legno o scafo in ferro? Nel piccolo armamento ancor oggi c'è chi ha lo scafo in legno. Allora non c'era nessun cantiere d'Italia che costruisse in ferro. Solamente nel 1866 era sorto a Livorno — è vero, onorevole Jacoponi? — per la iniziativa dei fratelli Orlando, il primo cantiere che costruisse navi in ferro. E vinse questa iniziativa.

Anche allora si poneva la domanda: costruzioni sovvenzionate dallo Stato, o acquisti all'estero? Vi erano in contrasto due tendenze. Lo Stato sardo, con un criterio strettamente liberista, aveva preferito l'acquisto delle navi e degli apparati più importanti all'estero, perché in Italia non era conveniente costruirli. I meridionali invece avevano percorso il sistema, che è in voga in molti paesi, e anche in Italia: quello dei contributi statali. Nel regno delle due Sicilie fu emanata infatti nel 1816 la famosa legge

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

detta delle « tratte », in virtù della quale si elargivano 12 ducati, pari a 51 lire per tonnellata, a chi avesse costruito navi nel regno di Napoli, con in più la semifranchigia per le merci esportate o importate con tali navi. Questo sistema prevalse, e fu il sistema onde si creò una industria cantieristica nel Mezzogiorno; industria che ebbe il suo splendore e che potrà riprendere il suo cammino ove si torni a seguire una politica marinara organica, non limitata nel tonnellaggio, a largo respiro, corrispondente alle esigenze dell'armamento libero e dell'armamento sovvenzionato, entrambi intesi ad assolvere una funzione nazionale.

Ed ora che sono giunto al termine del mio dire, mi sia permesso di chiudere reclamando le più vigili cure per una terra che mi è sacra come la patria — patria, infatti, di elezione — ed i cui problemi potrebbero apparire a fondo regionalistico, ma tali non sono: mi riferisco a Napoli ed al suo porto. So che ella, onorevole ministro, nel 1948 prese a cuore la situazione del porto di Napoli e mostrò di volerla risolvere con spirito di equità. Sono sicuro che gli stessi sentimenti l'animano ancora.

Non è questione di contrasto fra Mezzogiorno e settentrione, non è questione di antinomia fra Napoli e Genova. Non si può impostare così il problema, perché così facendo lo si deforma e rimpicciolisce. Non esiste questo contrasto, perché se due porti come Genova e Marsiglia, i quali pur appartengono a due Stati diversi, sono riusciti a regolare la loro attività mettendosi d'accordo, non capisco come Genova e Napoli, che si trovano a notevole distanza fra loro e che appartengono alla stessa nazione non possano armonizzare con la maggiore buona volontà.

Non diciamo che il problema napoletano è un problema regionalistico e che noi invociamo delle preferenze caritatevoli; diciamo, invece, che Napoli ha una posizione particolare, è al centro di tutto un sistema economico e che, perciò, alcune correnti di traffico debbono trovare a Napoli la loro base, il loro impulso.

Tutte le grandi guerre, tutti i grandi movimenti storici — sembra incredibile, ma è così — portano anche nel campo dell'economia e dei trasporti marittimi sensibili riflessi. Dopo la guerra di Crimea la nostra marina mercantile intensificò, con il trasporto delle derrate e dei frumenti, i traffici con l'oriente. Non si può negare che dopo la guerra del 1915-18 e dopo questo ultimo conflitto i nostri rapporti con l'occidente si siano accresciuti. L'Italia senza dubbio deve guardare

all'occidente, ma deve guardare anche al levante. Sono persuaso che, se la fortuna del settentrione d'Italia è dovuta in parte alla sua vicinanza ai grandi mercati centro-occidentali d'Europa, l'avvenire del Mezzogiorno e di Napoli, l'avvenire delle Puglie e di quel grande emporio che è Bari, che ogni anno innalza sulla sua fiera la bandiera dei traffici con l'oriente, l'avvenire del Mezzogiorno — diciamo — è anche nel levante.

Sono persuaso che questo soffio di vita nuova, che circola nei paesi prossimi e lontani dell'oriente, gioverà al Mezzogiorno d'Italia, e i nostri traffici dovranno avvantaggiarsene. Abbiamo interesse che si migliorino le condizioni economiche di quei popoli, perché li potremo esportare i nostri prodotti industriali, li potremo trovare i mercati necessari alla nostra agricoltura, aggiornata e consapevole degli sviluppi della meccanica e del motore.

Napoli è il baricentro del Mediterraneo: si affaccia sull'occidente e si affaccia verso levante, né può essere avulsa dai suoi rapporti con l'Africa. Nel 1937, quando fu creata la « Finmare » si assegnò a Napoli la sede della « Tirrenia » perché allora Napoli aveva una sua funzione coloniale, onde una larga attività economica e marittima veniva svolta verso l'Africa settentrionale, meridionale e orientale. Questo mondo coloniale oggi non esiste più; tuttavia dobbiamo riprendere quei traffici. Bisogna dare a Napoli una base adeguata per questi traffici africani e orientali.

Noi siamo persuasi che il patto atlantico sarà un patto di difesa e di pace e che, pur nel quadro di questo patto, noi continueremo a stringere i migliori rapporti con tutte le nazioni, perché sappiamo che una sola è la nostra aspirazione: quella di accrescere i nostri scambi economici, quella di accrescere le nostre intese spirituali con i popoli. Speriamo che in un prossimo avvenire, allontanando sospetti, timori, diffidenze, gelosie, abbattendo cortine e baluardi, ciò possa avvenire. Riteniamo che questo sia il compito dell'Italia, compito che essa potrà assolvere con una grande marina mercantile, facendosi portatrice di questa voce, di questo anelito, di questa istanza: che è istanza di civiltà e di lavoro. (*Vivi applausi a sinistra e al centro — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge

ZOLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

ZOLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Modifica dell'articolo 3 del Regolamento 30 dicembre 1937, n. 2584, per il Corpo degli agenti di custodia ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente e legislativa.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ducci. Ne ha facoltà.

DUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, è con un senso di pena e di umiliazione nello stesso tempo, che si volgono gli scarsi fogli e si leggono le smunte cifre che compongono lo stato di previsione della spesa di quello che dovrebbe essere, e non solo a mio avviso, uno dei più importanti, se non il più importante settore della vita economica nazionale, la marina mercantile. E, compiendo questa melanconica bisogna, ci si trova nello stato d'animo di colui che, avendo goduto una volta di una certa fortuna, rivà con il pensiero al tempo della propria dignità e della propria modesta agiatezza, mentre scartabella le pagine di un quadernetto sul quale sono segnati i dati contabili della propria presente miseria morale e materiale.

Questo quarto bilancio che il Governo ci presenta per l'approvazione non ha che una triste caratteristica, quella di assomigliare a tutti i bilanci che l'hanno preceduto, in certe voci fino a sembrarne quasi una copia.

Per il primo bilancio, pur facendo le nostre critiche senza riserve, noi in un certo senso facemmo fido al Governo, perché l'allora recente istituzione del dicastero fu interpretata come un segno di comprensione verso quelle che erano e sono le più imprescindibili necessità della nazione sul mare. Ma, quando ci presentaste il secondo bilancio, e in esso non trovammo le premesse, anzi neppure il tentativo, non dico di risolvere, ma di portare sul piano della discussione i problemi più urgenti della nostra vita marittima mercantile navale, l'opposizione nostra, quella che partì dai nostri banchi, e, bisogna riconoscere, anche le critiche della stessa maggioranza, si fecero più acute e più severe. Ma fu tutto inutile, perché il terzo bilancio non cambiò di una linea; non fu che un lungo elenco di stipendi più o meno miseri, di una cifra un po' più cospicua per il « Pim », cioè

sovvenzioni alle società di preminente interesse nazionale, una decina di voci burocratiche ed una lunga sequenza di croci alla memoria. Neppure uno schema, neppure un principio di una linea di una politica navale, neppure una traccia che indicasse a questo settore vitale della nazione la via da seguire. E oggi ci presentate questo quarto bilancio, che, lasciatemi ripetere, non ha che questa triste caratteristica di somigliare al terzo, come il terzo somigliava al secondo, e come il secondo somigliava al primo, lasciando così il Governo facilmente comprendere la sua intenzione di continuare di questo passo su questa strada, senza preoccuparsi delle conseguenze che ne possono derivare.

La cecità che voi dimostrate al riguardo di questi problemi appare tale da non cedere altro che di fronte all'avvenire di eventi che noi tutti ci auguriamo che non accadano, anche perché sarebbe troppo tardi correre ai ripari, e la nazione si troverebbe di nuovo gettata nel dramma di una catastrofe da cui è appena uscita.

In tema di marina mercantile, almeno sul piano parlamentare, io oserei dire che ci troviamo in una situazione pressoché anacronistica, perché vedete le critiche e della maggioranza e della minoranza: se si toglie il tono, il quale varia naturalmente per evidenti ragioni politiche, sono presso che unanimi ed univoche, di guisa che il Governo, almeno una volta tanto, può vantarsi di aver raggiunto una unanimità sia pure negativa, e per raggiungere questo intento non ha neanche dovuto e non deve fare neppure degli sforzi per difendere la sua politica in questo settore, perché, come giustamente diceva l'onorevole Salerno che mi ha preceduto, l'accusa che vi viene mossa da tutte le parti è precisamente di non avere assolutamente nessuna linea politica nel settore della marina mercantile. E che questo sia vero lo dimostra questo quarto bilancio, presentato con tanta noncuranza in un momento in cui i tempi possono facilmente volgere al tragico.

Non si tratta qui, onorevole ministro, della politica sbagliata di un ministro (il che sarebbe un male relativo, poiché cambiando la persona si potrebbe cambiare la politica), ma si tratta di qualche cosa di molto più grave. Ella, onorevole Cappa, ha già fatto una volta, all'incirca, quello che hanno fatto i suoi successori e predecessori nello stesso tempo, l'onorevole Saragat e l'onorevole Simonini, e ritornerà a fare quello che ha fatto, non perché io voglia farle l'ingiuria di pensare che ella ritiene che questo sia il sistema giusto di trattare la marina mercan-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

tile, ma per lo stato di fatto che voi trovate. Dicevo che la questione è molto più grave: si tratta in realtà dell'incomprensione più assoluta che tutti i governi presieduti dall'onorevole De Gasperi e aventi l'onorevole Pella come ministro del tesoro, del bilancio, di quello che volete, hanno dimostrato per questo vitale settore della vita economica nazionale. Si tratta dell'assenteismo, non voglio dire totale, ma indubbiamente fortissimo, e della Camera alta e della Camera bassa per tutto quello che riguarda i problemi marittimi. E si tratta ancora di più della stessa noncuranza ed indifferenza dell'opinione pubblica, la quale non sente questi problemi, che pure la toccano molto più da vicino di quanto non creda.

GIULIETTI. Solo con lo sciopero li sente !

DUCCI. Sono problemi che incidono in maniera molto grave e nel settore economico e nel settore sociale e nello stesso settore politico. Ma, se l'opinione pubblica può avere delle attenuanti — e, a mio avviso, ne ha, perché l'opinione pubblica può essere stimolata, può essere eccitata, può essere spinta a prendere in considerazione, a discutere determinati problemi — pochissime attenuanti possono essere concesse e alla Camera e al Senato, e nessuna al Governo che è in definitiva il responsabile di questo stato di cose e dei pericoli a cui la nazione va incontro.

Né mi dica, onorevole ministro, che io sto dipingendo un quadro troppo cupo e che amo le tinte forti; è la realtà che è triste, sono i tempi che effettivamente sono cupi, ed io non me la sento di ingannare, né di ingannarmi dipingendo a tinte rosee una realtà che non è tale. Né ancora mi dica, onorevole ministro Cappa, che in fondo non si può dire che i governi De Gasperi non abbiano fatto proprio nulla per la marina mercantile e che, in certo qual senso, essi l'hanno sorretta, giacché sarebbe inconcepibile, impossibile addirittura che un Governo non avesse fatto nulla per la marina mercantile, innanzitutto perché in questo caso non sedereste oggi su quello scanno, in secondo luogo perché la nazione, che non è politicamente libera, sarebbe in questo caso dal lato economico completamente schiava dello straniero, in terzo luogo ancora perché il livello di vita della nazione, che pure è basso, sarebbe su per giù quello del popolo spagnolo, con tutte le conseguenze che se ne possono trarre.

No, in realtà i governi presieduti dall'onorevole De Gasperi hanno fatto per la marina mercantile il minimo indispensabile perché essa non morisse, e tutto quello che è possibile perché essa non vivesse, o vivesse in maniera

gramma e stentata. L'hanno sorretta — scusate mi il paragone — all'incirca come la corda sostiene l'impiccato.

Ed è inutile riandare alla legge Saragat, o Cappa-Saragat, se meglio suona ai vostri orecchi, agli otto miliardi e seicento milioni, per l'impostazione della seconda «25 mila». Onorevole ministro, lo ha già detto il mio predecessore in maniera molto più forbita della mia che in questo modo non si risolvono certi problemi; non è correndo da una parte all'altra dell'imbarcazione per vedere quale è la via d'acqua più minacciosa o la falla che sia più urgente da tamponare che si risolvono questi quesiti. Questi quesiti si risolvono con una linea politica, con un piano determinato che comprenda tutti i grandi problemi di questo complesso settore.

Un piano determinato nel tempo, il quale scelga gli uomini e le competenze, disponga fondi necessari, armonizzi gli strumenti della produzione, non disperda le maestranze. Ma soprattutto questi problemi si risolvono con una mentalità diversa da quella che voi avete, si risolvono non partendo dal principio che una marina mercantile sia una spesa di lusso, sia una spesa improduttiva. Bisogna convincersi che una marina mercantile per una nazione come l'Italia è la base del suo benessere ed è la salvaguardia della sua indipendenza economica. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

Occorre che colui che si trova in quell'unico ministero che conta, il Ministero del tesoro, l'onorevole Pella, si convinca o si convinca di più (come volete) che la marina mercantile ha due specifici compiti da assolvere, che hanno importanza capitale (anche a questi ha accennato il collega Salerno). Innanzitutto, soddisfare, non dico al cento per cento per ragioni che sarebbe troppo lungo spiegare, ma che del resto tutti voi benissimo conoscete, ai traffici nazionali, ma almeno per una percentuale elevatissima, e quindi, con le prestazioni presso i terzi, guadagnare tanti noli-valuta che almeno controbilancino e compensino quello che si spende per pagare la quota di prestazioni date dalle bandiere estere per i traffici nazionali.

Solo partendo da questi due principi sostanziali si può cominciare a comprendere quale sia il valore che una marina mercantile ha nell'economia di una nazione. Ma, del resto, che veramente sia così ve lo dimostrano persino le nazioni le quali non hanno la fortuna di essere poste sul mare e di avere dei porti. Ve lo dimostra la Svizzera, la quale ha una flotta di una ventina di navi per un

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

totale di 71 mila tonnellate di stazza lorda, e ha allo studio tante commesse che vanno dalle 60 alle 70 mila tonnellate; il che vuol dire, in pratica, il raddoppio della propria flotta. Ma che la marina mercantile sia una ricchezza, senza chiamare in causa la storia (la quale in fondo è pur sempre una buona testimone), lo dimostrano le nazioni che hanno una tipica economia marittima. Ve lo dimostra la Danimarca, la quale con un sol terzo della propria flotta copre tutto il fabbisogno dei trasporti nazionali, mentre manda gli altri due terzi a conquistare per il mondo quelle divise estere, quei noli-valuta che sono la base della sua ricchezza economica; ve lo dimostra la Norvegia, la quale con un solo settimo della propria flotta è in grado di assolvere a tutti i compiti richiesti dal traffico nazionale e con gli altri sei settimi crea la ricchezza del popolo norvegese!

Onorevole ministro, l'anno scorso ella appose al suo intervento, fatto al Senato in sede di discussione generale del bilancio della marina mercantile, questo titolo: « La cenerentola dell'economia nazionale ». Mai titolo fu più appropriato e meglio dato! Disgraziatamente, ella parlava della nostra marina mercantile! Ora, non solo io, ma molti altri ritengono che il mantenere in questo stato di cenerentola la nostra marina mercantile incominci ad essere un po' troppo pericoloso. Vediamo, sia pure in rapida sintesi, qual'è la realtà e mettiamola in stretta relazione, concateniamola, se possibile, con quelle che sono le possibilità e le probabilità venture.

Nel 1938 (e qui richiamo una data che all'onorevole Salerno non piace troppo, ma la richiamo unicamente perché, essendo la più vicina allo scatenarsi dell'ultimo conflitto, è quella che può indicare il termine della normalità nel mondo), nel 1938, dicevo, su oltre 23 milioni di tonnellate di merci sbarcate e imbarcate in tutti i nostri porti (per essere esatti, 20 milioni di tonnellate di merci sbarcate e 3 milioni imbarcate), il trasporto venne effettuato per quasi il 66 per cento (meno una piccolissima cifra decimale) da navi battenti la bandiera nazionale e per l'altro 34 per cento da navi battenti bandiera estera.

Onorevole ministro, io, all'inizio del mio dire, non ho parlato di colossale fortuna, né di ricchezze immense; ho parlato di una modesta agiatezza. Il 66 per cento non era ancora una cifra che ci affrancasse completamente dallo straniero, perché almeno un altro 15 per cento di merci trasportate dalle nostre navi sarebbe stato necessario; tuttavia,

se noi paragoniamo la situazione di allora con quella di adesso, vediamo una enorme differenza.

Nell'esercizio 1950, se non erro, sopra 22 milioni e 200 mila tonnellate di merci che in totale sono state sbarcate o imbarcate nei nostri porti (e per essere esatti anche qui, sopra 20 milioni di merci sbarcate e sopra 2 milioni e 200 mila di merci imbarcate), esse sono state trasportate per una quota del 60 per cento da navi straniere e solo per il 40 per cento da navi battenti la nostra bandiera.

Che cosa significhino queste cifre e quanto debbano fare pensare coloro che hanno sia pure appena i principi e le prime cognizioni di cosa sia una economia marittima, lo lascio dire a voi. Ma, vedete, questo calcolo spinge a farne un altro, che l'onorevole Salerno aveva già iniziato, ma che io voglio portare alle sue estreme conseguenze. Sarò obbligato a ripetere le stesse cifre.

Mi pare, se non erro, che precisamente il *memorandum* italiano per l'esercizio 1950-51, come ha detto il collega che mi ha preceduto, ha stabilito un *deficit* per la voce generica « trasporti » di 185 milioni di dollari complessivi per tutte le aree. Si prevede per l'esercizio 1951-52 (ma si dice già che sarà facilmente sorpassato) un passivo di altri 200 milioni di dollari. In un biennio, onorevole Cappa, 385 milioni di dollari di *deficit*. Facciamo pure tutti i calcoli, che anche l'onorevole Salerno aveva iniziati. Stabiliamo che all'incirca 75-80 milioni di dollari possano essere accollati ai trasporti terrestri oltre frontiera, che vi sia la questione degli aiuti E. R. P., tutto quello che volete. Ma quando bene bene, per eccesso, abbiamo cercato di sminuire questa somma, arriviamo sempre a vedere che vi è un *deficit* di 100 miliardi circa per anno.

Ora, io dico: ammettiamo che gli armatori stranieri che hanno compiuto questi trasporti siano i rappresentanti della più pura onestà armatoriale, ma almeno almeno un 30 per cento sopra questa cifra l'hanno indubbiamente guadagnato.

Così sono, in un biennio, circa 40 miliardi che noi abbiamo dato di utili agli armatori stranieri.

È un errore, onorevole Cappa. Ma se io penso che con questi 40 miliardi era possibile costruire 9-10 petroliere superiori alle 20 mila tonnellate, se io penso che vi sono 45 mila lavoratori dei cantieri i quali sono sotto la minaccia incombente dei licenziamenti, i quali vedono lo spettro della fame, allora

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

dico che non è più un errore, ma è una colpa proseguire su questa strada.

E voglio spingere il mio ragionamento, come ho detto, fino in fondo, onde poter trattare convenientemente il problema. Sono forzato a ricalcare quella che è stata la strada già battuta dall'onorevole Salerno, perché i problemi fondamentali non variano, sono questi.

Io porrò due o tre domande alle quali terrei moltissimo di avere una risposta chiara e precisa.

Ammettiamo per un momento (noi tutti siamo lungi dal desiderare questo) che l'Italia venga travolta in un conflitto. Onorevole ministro, con la politica che il vostro Governo fa, veramente, più che di una possibilità bisognerebbe parlare di una probabilità, ma speriamo che o possibilità o probabilità non si verifichi. Questo, però, non è sufficiente perché noi non si debba prendere in considerazione anche questa eventualità. Ora io chiedo in quale situazione si verrebbe a trovare la nazione, in quale situazione si verrebbe a trovare il paese con la flotta che noi abbiamo, con il 60 per cento delle materie prime trasportate a mezzo di navi straniere, che, per una infinità di ragioni, potrebbero rifiutarsi di compiere questo servizio.

Nel caso in cui avvenisse, dannatissima ipotesi, questo conflitto è facile prevedere che il Mediterraneo diverrebbe come una pentola di acqua bollente nella quale le navi si liquefarebbero come la cera. Con la nostra flotta che per il 30 per cento va dai 25 ai 40 anni di età, che per il 50 per cento è costituita dalle *liberty*, che per il 20 per cento si barcamena tra i 20 e i 25 anni di età, con l'offesa aerea e l'insidia subacquea (non voglio parlare di quella di superficie), mi sapete dire voi in quale situazione si verrebbe a trovare la nazione?

Vi chiedo questo, perché è facile arguire che le navi che si troveranno nel triangolo Dardanelli-Suez-Gibilterra dovranno per forza di cose sostenere il primo urto.

Sì, vi è (questa è la risposta che posso prevedere mi sarà data e a cui l'onorevole Salerno aveva appena accennato) il *pool* atlantico. Parliamone un momento di questo *pool* atlantico. Esso, se non mi sbaglio, fu annunciato nell'aprile dello scorso anno e non è ancora nato, non ha dato ancora il primo vagito. A parte il fatto, onorevole ministro, che tutto ciò che è atlantico, che è americano è chiaramente e specificatamente in funzione bellica e strategica, vi sono troppe ragioni per capire che a noi il *pool*

atlantico può servire poco, non solo, ma che molto probabilmente, almeno nel primo momento, saremo noi che dovremo servirlo.

Badate, io non voglio assolutamente accusare gli americani di mala fede preconcetta. Non è nel mio sistema, ma è logico: se questo *pool* atlantico è dettato da concetti strategici, chi saranno i primi che ne avranno un vantaggio? Prima di tutto, logicamente, l'Inghilterra, poi la Francia, la Jugoslavia, la Grecia, la Turchia, e noi. Quando, se, e come potranno, verranno ad aiutare anche noi, se saremo ancora al mondo, però!

Ora, onorevole ministro, in questa situazione crede lei che, se è un errore economico regalare 50 miliardi circa in un biennio agli armatori esteri, se questo errore diventa una colpa perché con essi si poteva e si può dare il pane ad un cospicuo numero di lavoratori dei nostri cantieri, crede lei che io esageri dicendo che, in un certo senso, è follia mantenere, in queste condizioni di fatto, quella che voi chiamate la cenerentola dell'economia italiana?

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CHIOSTERGI

DUCCI. Ma non sono solo queste le ragioni: l'alto livello dei noli che nel periodo di maggio-giugno hanno superato quasi di quattro volte il valore reale di quelli del 1938 dimostra l'aumento cospicuo di tutti i settori del traffico marittimo, aumento che negli ultimi sei mesi ha raggiunto, nei confronti dei corrispondenti sei mesi dell'anno precedente, la percentuale del 30 per cento. Tutto questo significa che una aliquota del consorzio umano ha aumentato il proprio livello di vita, ma significa anche, purtroppo, che pressoché tutte le nazioni stanno riarmando e compiono una politica di accaparramento delle materie prime « stockaggio » di merci e ammassamento, senza preoccuparsi troppo di quelle che possono essere le promesse dei loro amici o alleati. Patto atlantico o non patto atlantico, queste nazioni ritengono che sia meglio pensare al proprio futuro personalmente e con i propri mezzi, senza fidarsi troppo degli altri. Noi al contrario, in questa situazione, continuiamo con questi bilanci e con questa marina mercantile. Noi abbiamo sempre sostenuto e ripetuto la raccomandazione di costruire e di nazionalizzare; invece il Governo ha ritenuto opportuno di lasciare mano libera alla speculazione privata, la quale, invece di venire incontro alle necessità dei nostri cantieri, ha prima di tutto ripescato e recuperato dal

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

fondo del mare tutto ciò che poteva tornarle utile, in secondo luogo ha comprato all'estero, con l'aiuto dello Stato, delle navi che, l'ottanta per cento delle volte, avevano più di venticinque anni di età, come risulta da un elenco che ho sott'occhio: tutto questo, onorevoli colleghi, mentre i nostri cantieri diventavano ogni giorno più silenziosi e mentre i nostri operai, poco per volta e con pretesti di ogni sorta da parte dei datori di lavoro, andavano a ingrossare le file dei disoccupati.

Questa, signori del Governo, la politica che voi avete saputo fare. L'opinione pubblica ignora tutte queste cose, ma ciò non meraviglia dal momento che su quella specie di bibbia quotidiana ad uso della borghesia e dell'alta finanza italiana che è il *Corriere della sera*, nel numero del 22 luglio scorso, da me ricevuto mentre ero in Svizzera, comparve un articolo con titolo su tre colonne a firma S. T. in cui è detto che « tra le flotte più giovani, l'Italia è al quarto posto ». Così è illuminata l'opinione pubblica italiana!

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Come tonnellaggio complessivo, ha ragione.

DUCCI. Ora spiego io come ha ragione. Questo articolo, con il suo vistoso titolo e con tutta l'euforia che lo pervade, mi ha fatto venire in mente una frase di Lenin, il quale dice: « Nel regime borghese la stampa, in un certo senso, è tutta più o meno venduta. Anche quella che quasi sempre dice la verità, dice la verità per acquistare il diritto di essere creduta quelle poche volte in cui dice la menzogna. Il male è che sono le volte più importanti ».

Io non voglio legare questo mio pensiero a questo articolo, ma mi è venuto in mente così.

Onorevole Tambroni, è giusto: formalmente, l'articolista del *Corriere della sera* ha ragione. Il 50 per cento delle nostre navi sono delle *liberty* e quindi variano nell'età dai 5 ai 10 anni; ma, onorevole Tambroni, che cosa siano e che cosa valgano le *liberty* lo dicono e lo dimostrano coloro che le hanno costruite: gli americani. L'anno scorso, se non erro, il collega onorevole Serbandini giustamente vi diceva che esse sono relegate nella Baia del sole, a San Francisco, dove vi è il più colossale cimitero di navi...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Oggi valgono milioni di dollari!...

DUCCI. Sono là, non l'hanno messe in *cellophane*, né le hanno affondate, unicamente perché lo stato maggiore americano le ritiene il mezzo più idoneo e più economico in caso

di guerra per bloccare un porto o per mandare, come dicono i francesi, *un morceau de viande aux chiens*.

Ora, quando la si illumina così, non dobbiamo meravigliarci se l'opinione pubblica non sia attratta da questi problemi che vengono falsati nella maniera più evidente. Ma il Governo non è l'opinione pubblica. Il Governo è responsabile. Il Governo queste cose le sa e le deve sapere e, con la politica che fa, il Governo farebbe molto meglio non a prevedere ma a provvedere.

Farebbe molto meglio a provvedere e sarebbe bene che l'onorevole De Gasperi e l'onorevole Pella si convincessero delle esigenze impellenti che noi abbiamo di potenziare la marina mercantile per una infinità di ragioni che io cercherò di ridurre a poche; prima di tutto per la necessaria indipendenza della nostra economia; in secondo luogo, per le esigenze della stessa economia nazionale, per la sicurezza del paese, per la risoluzione dei problemi sociali che sono indifferibili; per la dignità, infine, di un popolo libero.

Onorevole ministro, non dobbiamo noi continuare a pagare alle bandiere estere decine di miliardi ogni anno senza avere nessuna prospettiva di fronte, o, tutt'al più, avendo la prospettiva che, con una popolazione che è in continuo aumento, noi si arrivi ad un punto di saturazione per cui o il livello della vita scende, se ancora possibile, più in basso, o altrimenti andiamo incontro ad un'incognita che non si può assolutamente prevedere quale sia.

Che questo potenziamento della marina mercantile sia necessario sarebbe bene, soprattutto, che lo comprendessero tutti e, per amore o per forza, che lo comprendessero anche i liberi armatori, perché, come disse giustamente a mio avviso l'allora ministro della marina, onorevole Simonini, nel suo discorso di Genova, i liberi armatori vedono non un amico ma un nemico nel vostro Ministero, e per essi la « Finmare » è come un pruno in un occhio che, in un modo o nell'altro, anche senza volere, impedisce loro di fare i guadagni che meglio credono.

Ma vi sono necessità di indipendenza economica che anche ci impongono una rapida ricostruzione della marina mercantile.

Onorevole Cappa, io non le dico: mutate la politica estera. Non dipende da lei né, se dipendesse da lei, la cambierebbe. Di questo sono più che convinto.

Ma, onorevole ministro, vi è maniera e maniera di sudditanza, vi è maniera e maniera di essere sottomessi. Ora, se agli americani

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

non piace troppo che noi costruiamo navi da 25 mila tonnellate più veloci dei loro *liner* e che le mettiamo sulle rotte del nord America in concorrenza con i loro vapori, rispondete agli americani, onorevole Cappa, che i loro aiuti possono indirizzare una politica, ma non possono comprare in blocco un popolo, le sue esigenze, e soprattutto la sua economia!

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ne abbiamo costruite, e stiamo costruendo altre navi!

DUCCI. Sì, le avete costruite, ma occorre costruirne delle altre.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Costruiremo quelle che sono necessarie!

DUCCI. Ne sono necessarie ancora tante: è questo il fatto. Non possiamo avere in eterno una bilancia valutaria così squilibrata; ella, onorevole ministro, sa benissimo come forse nessun altro settore dell'economia nazionale possa sanare questo bilancio e questi squilibri! Valutate giustamente l'importanza della marina mercantile!

Si è fatto bene, anche se in ritardo, a dare la medaglia d'oro alla bandiera della marina mercantile. Quei marinai erano tutti combattenti disarmati, caduti ai propri posti di lavoro dimostrando l'amore al loro mare, l'amore alla loro nave. È stato un riconoscimento giusto, ed io ve ne do giusta lode!

Certo, vi è un senso di raccapriccio a pensare che oggi sia possibile che una simile tragedia si rinnovi ancora una volta! Ma noi non vi chiediamo la costruzione di nuove navi, di nuovi transatlantici, di nuove carrette, di nuove cisterne, per usi di guerra; noi ve le chiediamo perché esse sono opere di pace, ed è perfettamente inutile che voi buttiate via quelle centinaia di miliardi che si stanno gettando via, e si trascuri così completamente questo settore che, in caso di guerra, può diventare, come giustamente ha osservato l'onorevole Salerno, un settore che interessa la difesa e la vita nazionale.

Quale sarebbe la situazione del nostro paese in caso di guerra io non voglio insistere nell'esporglo, ma si fa presto a comprenderlo: un paese il quale importa totalmente i propri combustibili liquidi, che per oltre il 50 per cento sono portati su navi che battono bandiera straniera; un paese che importa combustibili solidi quasi completamente per via mare, per il 50 per cento con navi che battono bandiera straniera; un paese che importa coloniali, lana, caffè, zucchero, ditemi voi in quali condizioni si verrebbe a trovare domani, qualora la catastrofe si dovesse abbattere su di noi.

Ma, onorevole ministro, per la ricostruzione della marina mercantile vi sono anche indifferibili ragioni sociali. Vi sono problemi che sono come delle ferite aperte nella carne viva della nazione. Vi sono nazioni, che fino a ieri si erano disinteressate pressoché completamente del mare; eppure ora, anche esse, sono attratte dal mare. Prima della guerra si poteva dire che Turchia ed Egitto non avevano una flotta, non esistevano, almeno in maniera consistente, sul mare. Oggi, insieme con la nuova nazione ebraica, noi le vediamo costruire navi. Solo noi, onorevole ministro, che abbiamo vecchissime tradizioni e che abbiamo la fama, e fama giusta, di espertissimi costruttori navali, ci troviamo in una crisi, dalla quale non sappiamo uscire, e continuiamo a dibattere il problema dei costi, senza comprendere che, fino a quando un chilo di carbone o un chilo di ferro in Inghilterra costa un terzo di meno di quello che costa in Italia, sarà impossibile materialmente che noi si costruisca navi allo stesso costo di quello che si pratica in Inghilterra. Per giungere a questo non vi sono che due possibilità: o conquistare l'Inghilterra o trovare miniere di ferro, che ci permettano di abbassare i costi.

Per queste ragioni, oltre quelle esposte dall'onorevole Salerno, vi è necessità di sovvenzionare la marina mercantile. Tutte le marine mercantili sono sovvenzionate, anche perché la marina mercantile è strumento così delicato, che i Governi non vogliono perderne il controllo; essi comprendono che hanno interesse a esserne partecipi e a vederne il funzionamento.

Cosa ne facciamo dei 40 mila operai dei nostri cantieri, onorevole ministro? Io non so perché l'onorevole Scelba perda il tempo ad andare a ricercare le fonti della propaganda sovversiva. Credo che sia impossibile una propaganda sovversiva migliore di quella che si sta facendo in questo settore. Ma che cosa pretendereste, di licenziare progressivamente gli operai e che questi si consolassero puramente e semplicemente con la fede cristiana, dimenticando che non hanno mangiato e che si trovano nella condizione di non poter più mangiare?

Vi è, poi, il problema dei pescatori. Noi abbiamo 150 mila pescatori, mantenuti nella più pittoresca delle miserie, dico pittoresca, perché questa miseria è qua e là rivestita di *folklore*: da una parte vi sono le vele chio-giotte, dall'altra il pescatore napoletano che canta mentre tira la rete, ma è sempre miseria. E questa miseria noi continuiamo a

tenercela addosso, indifferentemente. Non ci domandiamo come fa a vivere questo mezzo milione di esseri umani. Oggi fare il pescatore significa l'indigenza assoluta. Tanto che nella nostra riviera non si dice più: « quello è un disgraziato »; ma si dice: « quello è un pescatore »; più in là non si può andare, si è detto tutto.

Ed il problema dei nostri portuali da chi lo facciamo risolvere? Forse dagli americani, come l'hanno risolto a Livorno? E i problemi dei nostri naviganti e delle pensioni quando troveranno una sistemazione?

Non vi è che una soluzione, oggi, la quale s'impone: bisogna avere il coraggio di stabilire un programma; bisogna avere veramente una linea di condotta; bisogna definire una politica marinara mercantile, e seguirla. È necessario, oltre che per le ragioni già esposte, anche per la dignità della nazione. Il popolo italiano è un popolo che si è svenato per essere indipendente, è un popolo che sente la necessità della propria libertà, ed una nazione posta nelle condizioni dell'Italia non può essere libera né rispettata se non è forte sul mare. Una nazione come l'Italia ha la necessità vitale di trarre dal mare buona parte di ciò che le necessita.

So benissimo di aver pronunciato delle parole dure e delle parole forti. Non l'ho fatto stoltamente, credendo che la loro eco possa ricadere sulla mia modesta persona. Io, con tenacia di ligure, per la quarta volta ho ripetuto questo atto di accusa contro il Governo, perché sono convinto di questo: o l'Italia trova sul mare le ragioni prime della sua rinascita, le ragioni prime per la soluzione di gran parte dei suoi problemi sociali, e la base della sua ricchezza, o il mare diverrà per essa una catena che la renderà schiava dello straniero in tempo di pace, ed alla mercé di tutti e sicura soccombente in caso di guerra. *(Vivi applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Notarianni. Ne ha facoltà.

NOTARIANNI. Signor Presidente, rinuncio all'iscrizione a parlare, riservandomi di svolgere un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene. È iscritto a parlare l'onorevole Giulietti. Ne ha facoltà.

GIULIETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, prima di entrare nell'argomento che devo trattare, è necessario che chiarisca un'affermazione del collega Salerno. È vero che avevamo preso l'impegno, nei confronti del venditore, di fare a Napoli la riparazione della *Bertani*,

ma non abbiamo potuto mantenerlo. non per mancanza di riguardo alla regione campana (la quale è più che mai nel nostro cuore, dato che gran quantità di marittimi sono meridionali), ma per ragioni di forza maggiore. Anzi, dirò di più. Il Ministero della marina mercantile aveva concesso alla cooperativa Garibaldi, in base alla legge Saragat, la costruzione di una nave, e questa costruzione doveva effettuarsi presso la Navalmeccanica di Napoli; il che dimostra che abbiamo tenuto conto di questa città. Tuttavia, non abbiamo potuto costruire nemmeno quella nave, ed il castelletto di quasi un miliardo di contributo dello Stato, stabilito per noi, è stato preso da altri. Non so, poi, dove abbiano costruito la nave, ma noi purtroppo abbiamo perduto quella favorevole occasione, con grave danno della cooperativa marinara.

Voglia prendere atto il collega Salerno di quanto ho detto e pensare che noi, sia per dovere d'ufficio, sia per dovere naturale, teniamo sempre molto a cuore la regione napoletana.

Un'altra cosa ha detto il collega Salerno, e cioè che per l'umile classe dei pescatori non si è fatto mai niente, e che di ciò indirettamente una certa responsabilità potrebbe averla l'organizzazione sindacale...

SALERNO. Non ho detto questo.

GIULIETTI. Prendo atto; ma un'altra volta, in questa Camera, egli ha profilato (forse non era bene informato) la stessa insinuazione.

Nel mio intervento del luglio 1948, che fu il mio primo discorso in questa legislatura, la parte centrale riguardò appunto i pescatori, e allora l'onorevole Salerno era sottosegretario di Stato per la marina mercantile.

Non è il caso che mi ripeta, dato che ho parecchie cose da dire, ma debbo ricordare che la Federazione italiana lavoratori del mare aveva già cominciato, prima del fascismo, a sistemare sindacalmente i pescatori.

Onorevoli colleghi, il problema dei pescatori è particolarmente difficile. perché essi non hanno in mano uno strumento di lavoro poderoso, e le loro agitazioni esercitano una pressione assai limitata sui pubblici poteri. Quindi, essi hanno bisogno di un rinforzo, hanno bisogno dell'artiglieria pesante di carattere sindacale. Tutti sono propensi verso i pescatori, compreso il Governo, ma quando si arriva al momento di tirar fuori i mezzi e far fronte alle necessità, allora le buone intenzioni fanno la figura di quelle con cui è lastriato l'inferno...

DISCUSSIONI. — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Vi sono, onorevoli colleghi, le solite difficoltà di bilancio che non si ha il coraggio di sormontare, ragione per cui occorre esercitare una forte pressione sindacale. Da chi può essere esercitata? Unicamente dalla Federazione italiana lavoratori del mare, perché, occorrendo, (non spaventatevi) può fermare, come atto di solidarietà verso i pescatori, le navi più grandi.

Proprio nell'epoca in cui stavamo per fare questo, è sorto il fascismo, che ce lo ha impedito. Ma qualche cosa sin d'allora abbiamo fatto per i pescatori; abbiamo stipulato il primo contratto di lavoro, il quale è stato una specie di segnale, un primo passo sulla via della risoluzione dei problemi che affliggono tuttora questa categoria di lavoratori. Bisognava fare altri passi, ma ci siamo trovati nella impossibilità di compierli.

Parlare in maniera da indurre gli ascoltatori a pensare che la organizzazione sindacale marinara non abbia avuto a cuore la sorte dei pescatori italiani, è cosa estremamente inesatta, perché i pescatori fanno parte della gente del mare e costituiscono la categoria più umile e più misera; e, come tale, è stata e sarà sempre molto considerata dalla Federazione che rappresento.

Caduto il fascismo, abbiamo ripreso la fatica; ed in quest'aula, nel luglio del 1948, abbiamo posto il problema della pesca e dei pescatori. Abbiamo incominciato a manovrare nel modo che sapete, per tutti i lavoratori del mare. Ritorno sull'argomento, ma intanto tengo a dichiarare questo: che malgrado la buona volontà del ministro, questo problema dei pescatori non potrà essere risolto per gli enormi ostacoli che esistono; e, secondo me, questi ostacoli potranno essere sormontati unicamente da una agitazione di carattere generale di tutta la gente del mare in aiuto di questi paria, perché soltanto per la istituzione di una loro cassa di previdenza occorrono miliardi. Se ne domandano tanti per le costruzioni navali, ed è bene; ma bisogna tirar fuori miliardi anche per questi umili lavoratori. Che potrà fare il ministro di fronte al collega del Tesoro, che continuerà a tenere il cassetto chiuso? Se vorrà risolvere questo problema, l'onorevole Cappa avrà bisogno, a mio giudizio, dell'intervento diretto di una forza sindacale che lo rinforzi in modo da persuadere l'onorevole Pella ad aprire quel cassetto anche per i pescatori.

SALERNO. Speriamo che non sia vuoto...

GIULIETTI. E veniamo al bilancio. Basta darvi un'occhiata. È così misero da far pensare che il Ministero della marina mercantile

potrebbe essere considerato una semplice espressione amministrativa, così come una volta uno dei principali organizzatori della « santa alleanza », Metternich, ebbe il coraggio di dire che l'Italia era una semplice espressione geografica.

Il contenuto di questo bilancio della marina è, infatti, quasi insignificante di fronte a quelli degli altri ministeri. E dire che una gran parte della valuta pregiata importata, devesi, come hanno già detto altri oratori, ai traffici marittimi, e che da questi traffici dipendono le costruzioni navali e tante altre operazioni. Per l'esercizio annuo delle sole navi non sovvenzionate entrano nel circolo della nostra finanza duecento milioni di dollari all'anno, pari a centoventicinque miliardi di lire. Questo dato di fatto ha la sua importanza e non deve essere dimenticato.

Si dice che *navigare necesse* e che l'avvenire della patria è sul mare; ma sono frasi ancora retoriche.

Guardate che interesse prendono i deputati a questo bilancio! Lo stesso avviene per gli altri dicasteri. Decadenza parlamentare?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Questa è la questione.

GIULIETTI. Che valore hanno i nostri discorsi in questa Camera, le nostre critiche, i nostri rilievi? Nessuno! Ecco perché poco anzi, interrompendo il collega Salerno, ho detto che l'unica maniera, per richiamare l'attenzione della pubblica opinione e della Camera, è proprio quella delle agitazioni; le quali sono sempre un grave disturbo, e pertanto non le vorremmo fare, ma vi siamo costretti dalla irragionevole intransigenza altrui e dal fatto che l'autorità, che dovrebbe fare rispettare le leggi tutelanti i marittimi, permette che siano violate ed essa stessa le viola.

Quando, causa l'agitazione, le navi sono ferme, molti gridano, e tutti i giornali s'interessano dell'avvenimento, così come s'interessano i parlamentari delle contese scaturenti dalle loro competizioni di parte. La Camera ha dunque bisogno di qualche cosa che la scuota per interessarsi di certe questioni marittime. Ora, onorevole ministro, richiamo la sua attenzione su di uno strano stanziamento di questo bilancio.

A pagina 11 troverà una perla straordinaria. Al capitolo 35 vi è uno stanziamento di 50 mila lire. Perché non lo si è depennato? Perché deriva da una convenzione di carattere internazionale. Secondo la motivazione di quello stanziamento, si deve provvedere a naufraghi, a navi pericolanti, a rimpatrii di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

marinai nazionali ed esteri abbandonati ed indigenti, e ciò per disposizioni anche del codice della navigazione, il quale stabilisce, tra l'altro, che quando una nostra nave si trova in porto estero, dove non vi sia rappresentanza consolare, e al comandante si presentino italiani in bisogno, egli ha l'obbligo di assisterli, di prenderli a bordo, di rimpatriarli, e, se non vogliono rimpatriare, di aiutarli.

Cinquantamila lire per tutto questo! Aggiornate questa somma! È ancora quella di 30 o 40 anni fa!

Ho messo in rilievo questo fatto, per fornire un'idea anche della stranezza di questo bilancio.

Passo alla pesca. Il bilancio contiene soltanto otto milioni per la vigilanza, cioè per dare la caccia ai pescatori, che vanno a gettar le reti dove è proibito. Opera utile, doverosa, necessaria; ma tutti questi otto milioni, che figurano in bilancio, sono impiegati unicamente per la vigilanza. Niente per altre necessità, le quali, invece, sono molte e, fra esse, quella delle scuole di pesca e quella del rastrellamento delle mine, di cui i mari sono ancora infestati. I fondali sono pieni degli ordigni ai quali le mine erano ancorate. Salpate le mine, sono rimasti gli ordigni; e le reti, arando il fondo, inceppano in essi e vengono lacerate, rovinare, distrutte.

C'è niente in bilancio per le scuole e per ovviare a questi inconvenienti? Niente!

Occorre un fondo per individuare migliori zone pescose e per meglio disciplinare l'esercizio della pesca. Bisogna regolare l'uso di certe reti e di certi mezzi, perché le zone lungo le nostre coste sono ormai impoverite. La crisi è già in atto nel settore della pesca ed è grave. Bisogna andare a pescare dove c'è molto pesce; bisogna individuare queste zone e incaricare qualcuno di andarle a trovare. Questo problema richiederebbe un esame più approfondito, ma ritengo che quanto ho detto sia più che sufficiente per richiamare l'attenzione del Governo.

I porti rifugio, che esistono, sono pochi. Ne occorrono altri. Sono inderogabili, specialmente a Pegli, a Porto San Giorgio, a Monte di Procida e altrove. Nessun porto rifugio da Cornigliano ad Arenzano, sulla riviera di ponente della costa ligure. In tale zona vi sono migliaia di pescatori, impossibilitati di pescare con mare leggermente mosso, non potendo ritornare sul litorale per mancanza di un modesto porto rifugio.

Nulla in bilancio esiste circa la previdenza per i pescatori. Sono 118 mila, di cui 18 mila

a bordo di motopescherecci e quindi assicurati; per gli altri 100 mila adibiti alle lampare, alle sciabiche, alla pesca costiera, non vi è nulla! Dopo di avere esercitato questo duro mestiere per 30 o 40 e perfino per 50 anni, nulla hanno per la vecchiaia e, se hanno infortuni durante il lavoro, non godono di nessuna assicurazione!

La soluzione di questo problema non è facile, perché occorrono mezzi e l'intervento dello Stato. Molti si sono cimentati per tentare di risolverlo. I Ministeri della marina mercantile e del lavoro studiano, continuano a studiare; ma misure concrete non sono state prese.

Ci permettiamo quindi di prospettare al ministro, a scopo indicativo, qualche provvedimento per l'istituzione ed il funzionamento di una cassa di previdenza per questa numerosa famiglia di artieri. Si tratta, ripeto, di centomila pescatori...

Una voce all'estrema sinistra. Saranno anche di più.

GIULIETTI... si tratta di oltre centomila famiglie allo scoperto di qualunque genere di assicurazione. Esistono, o dovrebbero esistere leggi capaci di assicurare il necessario ai lavoratori nelle epoche in cui non possono lavorare, o nel periodo in cui sono presi dalla vecchiaia, dagli acciacchi, dai malanni. Per questi pescatori, che stanno tanto a cuore a parole a tanta gente, che cosa si è fatto? Ripeto che non si è fatto nulla.

Prego il ministro di volere prendere in considerazione le necessarie misure, altrimenti saremo costretti a battere un'altra via. Non possiamo, non dobbiamo abbandonare questi pescatori. Ecco, secondo me, le misure da prendersi: esentare (a loro favore) la vendita del pesce da ogni dazio; versare da parte dello Stato un congruo contributo annuo; trattenerne il 10 per cento sugli stanziamenti e contributi statali per costruzioni, riparazioni, trasformazioni e modificazioni di navi da pesca.

L'onorevole Salerno ha parlato di una costruenda baleniera di 24 mila tonnellate. Costa miliardi. Cominciate ad applicare la percentuale del 10 per cento, a favore della istituenda Cassa, su tutte le nostre costruzioni navali da adibirsi alla pesca. Se non cominciate ad applicare queste misure per la previdenza sociale dei pescatori, questo problema non lo risolverete mai.

In questo caso abbiamo il dovere di dichiararvi che agiremo con tutta la forza diretta della gente di mare, perché non possiamo permettere che si passi da un anno all'altro uni-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

camente per sottolineare in questa Camera le miserie dei poveri pescatori, senza prendere mai misure soddisfacenti.

Altri provvedimenti potrebbero essere questi: diminuire le spese dei servizi del mercato del pesce e versarne l'importo alla Cassa; applicare un gravame di 200 lire per ogni quintale di pesce importato.

Come sapete, importiamo rilevanti quantità di pesce dalla Jugoslavia. Perfino sardelle e sgombri, cioè pesce di cui abbondiamo. Ciò deriva dai trattati di commercio, che abbiamo stipulati con quella nazione; trattati straordinari. Si può dire che con quei trattati possiamo andare a pescare soltanto dove c'è poco pesce. Inoltre, dobbiamo pagare un miliardo all'anno alla Jugoslavia; miliardo che il Governo ha scaricato sulle spalle dei pescatori. Cosa fantastica!

Si è provveduto bene invece per lo scambio di altri prodotti. Abbiamo l'impressione che l'argomento pesca sia stato trattato per ultimo o adoperato come secondario elemento di scambio o di compensazione. Sono così venuti fuori trattati strabilianti per la pesca e per i pescatori.

Altra misura potrebbe essere quella di applicare alla vendita o alla compra del pesce, cioè tanto a quelli che hanno preso il pesce, quanto a quelli che lo acquistano sui mercati all'ingrosso, una modestissima tassa che in parte sarebbe pagata, specialmente per le navi che vanno alla parte, anche dal personale di bordo. Però, tale gravame per i pescatori, sarebbe sempre inferiore a quello che essi guadagnerebbero dalla soppressione dei dazi.

Il ministro è ligure ed ha certamente avuto occasione di trovarsi non poche volte in mezzo a questi lavoratori. Ho persino una sua fotografia in cui è raffigurato tra due autentici pescatori.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*.
Ve ne è qualcuna in cui viene raffigurato anche lei!

GIULIETTI. È vero e ne ho piacere. Prego il ministro di volere intervenire seriamente, affinché il problema della previdenza sociale a favore dei pescatori sia risolto con equità.

Ai capitoli 68 e 69 del bilancio sono previsti stanziamenti per costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni di navi mercantili.

Precedenti oratori hanno parlato esaurientemente e brillantemente a questo proposito. Le somme stanziare sono ultramoderate. Si dice che sia pronto un provvedimento per nuove costruzioni. Vi è da augu-

rarsi che tale provvedimento ed altri, che eventualmente potranno essere presi, non agevolino, durante l'esercizio delle navi, soltanto gli armatori.

È giusto che si provveda per il rinnovamento della marina e per dare lavoro ai cantieri. È indispensabile che ciò si faccia, perché gli operai dei cantieri hanno diritto di vivere. Hanno diritto al pane, o sotto forma di sussidio, o sotto forma di lavoro; meglio certamente dare loro da vivere facendoli lavorare. Quindi, tutto ciò che si spende, anche col contributo dello Stato, per far lavorare operai e far costruire navi, è speso bene.

Però, desidero aggiungere qualcosa. Già altra volta ho detto che tre sono i fattori fondamentali della marina mercantile: cantieri, armatori e personale di bordo.

L'Italia è passata attraverso due guerre. Anche dopo l'ultima il Governo ha provveduto, con importanti misure, alla ricostruzione della marina mercantile. Oltre ai provvedimenti per i cantieri navali, bisogna ricordare quelli circa le *Liberty*, pervenute agli armatori a condizioni di rilevante favore. Poi lo Stato ha messo a disposizione degli armatori mucchi di sterline per l'acquisto di navi all'estero. Trattasi di una grande e speciale agevolazione.

In merito alle *Liberty*, di cui ha parlato l'onorevole Ducci, sono state sollevate diverse critiche, ma sta il fatto che, nonostante quello che si è detto e si dice, nessuna di esse (alludo a quelle acquistate da armatori italiani) è andata a fondo per rotture o per vecchiaia; ed avere oggi una *Liberty*, significa avere un tesoro. Con ciò non intendo dire che non si debba dare lavoro ai cantieri, Dio me ne guardi! Ben vengano provvedimenti a loro favore, se non altro per dare lavoro a tanta gente; ma mi sia concesso domandare all'onorevole ministro, che ha un'anima profondamente cristiana, se è giusto intervenire continuamente, da parte dello Stato, a favore degli armatori e dei cantieri e dimenticare poi l'altro fattore, pur tanto importante, che è costituito dal personale di bordo. Tutte le volte che si parla degli equipaggi della marina mercantile vi è gente che è presa da diffidenza; pare che si desideri tenerli in quarantena; e tutte le volte che facciamo presente la santità delle rivendicazioni dei marittimi, ci si risponde con la diffamazione e con la calunnia, fino al punto di dire che i nostri uomini di bordo sono di bassa capacità e che, per conseguenza, gli armatori sono costretti ad aumentarne il numero a bordo delle navi. Questo è falso, perché le nostre navi, rispetto alle similari

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

straniere, hanno equipaggi inferiori come quantità di persone. Onorevole ministro, quando si esaminano i problemi del personale di bordo è necessario non lasciarsi prendere dalla passione di parte. Credete voi che gli armatori — ai quali auguro di continuare negli attuali guadagni — si trovino nelle stesse terribili condizioni in cui si trovano i marinai disoccupati? Ella è stata — anni fa — a Torre del Greco, onorevole senatore Cappa, ed ha constatato in quella cittadina eminentemente marinara come è quanto fossero acuti il dolore e la miseria. Se vi ritorna, vi troverà uno straordinario corteo di orfani e di vedove. Bisogna o non bisogna provvedere anche per queste umane creature, mentre si provvede a suon di miliardi per i cantieri, per gli armatori, per fare nuove navi e per acquistarne all'estero? Sono parecchi gli interventi del Governo a esclusivo favore degli armatori. Ripeto che il Governo ha fatto bene a prendere misure per ricostituire la marina, ma, vivaddio, deve anche intervenire a favore dei lavoratori del mare, perché hanno ragione di voler migliorate le loro condizioni, hanno ragione di non voler più essere presi in giro, hanno ragione di vivere.

Entro così nel vivo delle questioni marinare.

Quello che sto per dire non ha l'aria di una critica negativa: tende, se così mi posso esprimere, ad invoglierla, onorevole Ministro, a prendere in seria considerazione certe questioni e a risolverle, perché ve ne sono ancora di quelle che sono allo stato in cui ella le ha lasciate tanti e tanti anni fa.

I marittimi attraverso gravi difficoltà — checché se ne dica — specialmente circa le seguenti partite: tabelle di armamento; allievi capitani e macchinisti; paghe; turni di imbarco; pensioni; contratti di arruolamento alla parte o a compartecipazione. La percentuale della compartecipazione è applicata dal datore di lavoro. Il codice vuole che si stabilisca un minimo, che è quasi sempre insufficiente perché applicato non a norma di legge.

Parliamo di questi argomenti uno per uno.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dovrebbero prendere l'esempio dalla « Garibaldi... »?

GIULIETTI. Onorevole sottosegretario, ella, in certi momenti, ha dimostrato una certa comprensione. Ha forse ora anche lei qualcosa da dire sulla « Garibaldi »?

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. No, anzi...

GIULIETTI. La « Garibaldi » ha messo tanta gente a bordo delle sue navi, che in certi porti, dalle locali autorità sono state scambiate per navi piene di clandestini. Poiché vi era molta disoccupazione, la « Garibaldi » ha disteso le sue ali materne ed ha quasi raddoppiato gli equipaggi; e questa sua azione, che ha la luce di un'opera di misericordia, è stata considerata dalla solita malignità come un'opera delittuosa.

Ho letto la relazione del sindacato generale armatori, presentata al recente congresso di Napoli. Premetto che non ho alcuna questione personale con nessun armatore. Altri, se ne hanno desiderio, ne abbiano pure con me, ma io non intendo avere questioni personali con nessuno, cioè non intendo considerare il mio simile come nemico. Ho tenuto sempre questa linea di condotta.

Gli armatori, nel recente congresso di Napoli, hanno detto cose molto importanti; ma circa le tabelle di armamento sono stati ingiusti. Cosa sono le tabelle di armamento? Sono dei documenti che specificano il numero delle persone formanti l'equipaggio di una nave. Dopo la cerimonia della consegna della bandiera d'onore alla marina mercantile a Genova, onorevole ministro, avendo avuto la possibilità di fare seri scandagli, ho constatato che, su navi dello stesso tipo, quelle straniere hanno equipaggi più numerosi.

Ho parlato con autorità locali che hanno confermato il fatto. Se il Governo ne vuole la prova, basta che si faccia mandare dal comandante della capitaneria di Genova la copia dei ruoli di equipaggio di quelle navi, cioè la copia dei documenti che spiegano, illustrano e comprovano la mia asserzione. Così ella, onorevole ministro, potrà constatare se quello che dice la Federazione italiana lavoratori del mare è vero.

Abbiamo voluto munirci di prove, di documenti, affinché nessun equivoco sia possibile.

Gli armatori sono abituati ad entrare nel Ministero della marina mercantile con tutte le loro possibilità, e pertanto sovente riescono a far prevalere il loro punto di vista su molte cose. Ma non sempre le ciambelle riescono col buco.

Così, sulle tabelle di armamento abbiamo ottenuto dal precedente ministro — onorevole Petrilli — un impegno solenne (è vero onorevole Tambroni? ella era anche allora sottosegretario). Questo impegno non è stato mantenuto. Si tratta dell'impegno scritto di un ministro: dove si va di questo passo?

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Il 20 settembre scorso abbiamo scritto a lei, onorevole ministro, una lettera, richiamando la sua attenzione sull'impegno del suo predecessore, sottolineando che questa vertenza si trascina da molto tempo. Non abbiamo ancora avuto risposta. È vero che ella è da poco rientrato nell'ambiente ministeriale, ed immagino il volume di carte che dovrà esaminare.

Intanto, perdura la disoccupazione, ed i nostri armatori, malgrado gli ingenti guadagni, si ostinano ad equipaggiare le loro navi in maniera assai inferiore al sistema usato dalle altre marine.

Denuncio questo grave fatto alla Camera. Invito l'onorevole ministro a voler procedere con urgenza alla verifica di quello che hanno già fatto certi funzionari del suo Ministero ai quali ci siamo rivolti da tanto, tantissimo tempo, citando casi gravi.

Altro problema è quello degli allievi capitani e degli allievi macchinisti. Devo lanciare un grido di allarme: la marina mercantile comincia a scarseggiare di capitani e di macchinisti. Il naviglio di medio tonnellaggio e di piccolo cabotaggio va in mare con personale di stato maggiore e di macchina sfornito della necessaria patente. Ho letto sui giornali che un nostro collega ha presentato una interrogazione o una interpellanza, per conoscere le ragioni di questa carenza, insinuando che i nostri ufficiali preferiscono navigare a bordo di navi panamensi. È naturale: vanno dove sono trattati meglio, perché il trattamento che loro si usa sulle nostre navi non è più soddisfacente. Ed il grido di allarme è stato dato anche da certi armatori, i quali finalmente si sono accorti che andiamo incontro ad una grave carenza di ufficiali della nostra marina. E quel nostro collega ha presentato quell'interrogazione al Governo, come se un'interrogazione bastasse a fare sorgere dal nulla capitani e macchinisti. La verità è che gli allievi si vedono tagliata la carriera da un'ostinata e cieca intransigenza del sindacato generale degli armatori.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Bisogna distinguere tra macchinisti e capitani.

GIULIETTI. Nel settore dei macchinisti, dato che la vita in macchina è più dura che in coperta, la rarefazione è più acuta. Però, abbiamo deficienza anche in coperta, indipendentemente dal trattamento.

I giovani diplomati escono dagli istituti nautici a venti anni; salvo poche eccezioni, non intendono imbarcarsi come mozzi, ed hanno ragione, avendo diritto di andare a

bordo con il grado di allievi capitani, o allievi macchinisti. Ebbene, come allievi possono imbarcarsi soltanto sulle navi non inferiori a quasi 10 mila tonnellate di portata; sull'altro naviglio gli armatori non li vogliono imbarcare. Questa è la ragione per cui andiamo incontro alla carenza sempre più grave di queste categorie e di questi gradi.

Il suo predecessore, onorevole Petrilli, ha lasciato un impegno scritto circa le tabelle d'armamento.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È una lettera, non è un impegno.

GIULIETTI. Non è una legge, siamo d'accordo, ma è un impegno morale. Lo vuole forse sminuire?

DI VITTORIO, L'onorevole sottosegretario dice soltanto che il contenuto di quella lettera non vale nulla (*Proteste al centro e a destra*).

GIULIETTI. Ho promesso che intendo parlare con spirito di comprensione. Il suo predecessore, onorevole ministro, mi ha scritto una lettera in cui afferma che la questione delle tabelle di armamento è sotto esame e deve essere risolta. Per quanto riguarda gli allievi, dice di più. Secondo il vigente contratto di arruolamento gli allievi possono ottenere l'imbarco soltanto su navi di almeno 5500 tonnellate di stazza lorda, cioè di circa 10 mila tonnellate di portata. Nella lettera, invece, vi è l'impegno di fare imbarcare allievi su navi al di sotto delle 5 mila tonnellate. È un piccolo passo avanti. In ogni caso è vero che, per gli allievi capitani e macchinisti, abbiamo ottenuto un impegno scritto dall'onorevole Petrilli: impegno che non è stato ancora mantenuto. Se fosse stata una legge, sarebbe già operante. Poiché l'impegno non è stato osservato, continua il sistema, onorevole Tambroni, di imbarcare allievi capitani e macchinisti soltanto su navi non inferiori a quasi diecimila tonnellate di portata. Quindi i posti sono pochi.

Altre marine, invece, fanno posto agli allievi anche su navi di modesto tonnellaggio, perché è proprio sulle navi piccole che l'allievo fa buona pratica, essendo molto sensibili ai colpi di mare. Non possono, evidentemente, imbarcarsi come mozzi i giovani che escono ormai ventenni dagli istituti nautici. Non trovando posto, abbandonano la carriera marittima per il semplice fatto — comune sia agli allievi capitani che agli allievi macchinisti — di non averla potuta cominciare.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Paghe. Ascoltate la situazione triste in cui si trovano i nostri marinai di fronte a provvedimenti di miliardi, che vengono presi a favore degli armatori.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Giulietti, scusi, dica cantieri se mai, non dica armatori. Si tratta di una cosa completamente diversa. Ella lo sa benissimo! Tutti i provvedimenti che vengono presi per le costruzioni navali vanno a favore dei cantieri e non degli armatori!

GIULIETTI. Le *Liberty* non sono state costruite dai cantieri italiani.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ma lo Stato non ha perso niente per il loro acquisto.

GIULIETTI. Però, senza l'intervento dello Stato gli armatori non avrebbero potuto acquistare le *Liberty*! Senza l'intervento delle sterline, che sono fornite all'I. M. I. attraverso il Tesoro italiano, gli armatori non potrebbero comprare navi all'estero. Io dico che avete fatto bene! Lo ripeto ancora una volta: avete fatto bene! Ma dovete anche intervenire a favore della gente del mare.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Giulietti, poiché si fa confusione tra armatori e cantieri, per quanto riguarda l'intervento dello Stato a favore delle nuove costruzioni navali, io affermo che l'intervento dello Stato per le costruzioni di nuove navi è solamente diretto a favore dei cantieri e non a favore degli armatori. Questo è il punto che intendo precisare.

GIULIETTI. Ciò che dice l'onorevole ministro è vero fino ad un certo punto. Infatti, ammettiamo il caso di un armatore che non abbia mezzi sufficienti per l'acquisto di una nave. Ebbene, lo Stato, prima gli regala il 30 o 25 per cento per la differenza tra il prezzo nazionale e quello internazionale della costruzione della nave, poi gli fornisce il 40 per cento, attraverso le banche, ad un modesto interesse. In altre parole, tra contributo e finanziamento, gli fornisce il 70 per cento dell'integrale costo della nave. Ora, se è vero che questi benefici servono a far lavorare i cantieri, è altresì vero che mettono gli armatori nella condizione di fornirsi di navi, che daranno loro cospicui guadagni. Se dall'esercizio di queste navi, costruite col concorso dello Stato, gli armatori traggono grandi, immensi guadagni, come in realtà avviene, non è giusto, non è umano che questi armatori respingano le nostre richieste, miranti ad aumentare le misere paghe degli equipaggi; paghe, onorevoli colleghi, inferiori a quelle praticate da quasi tutte le altre marine. Ed è

supremamente ingiusto che, quando ricorriamo allo sciopero per difenderci, il Ministero intervenga contro di noi.

Ecco perché dico al ministro che farebbe bene ad intervenire per eliminare la causa dell'agitazione, facendo comprendere agli armatori che essi devono avere una maggiore comprensione per lo stato di miseria in cui versano i marittimi. Onorevole ministro, ho fatto questo rilievo per richiamare la sua attenzione sullo stato degli animi e per tentare di persuaderla che in caso di sciopero dei marittimi, causato dall'intransigenza armatoriale, ella dovrebbe tenersi neutrale tra le parti, e rispettare la legge sulla libertà sindacale e sul diritto di sciopero.

È necessario aumentare le paghe. Il trattamento dei nostri marittimi è insufficiente ed inferiore a quello degli equipaggi delle altre marine. È inutile che gli armatori dicano che questo non è vero. Le cifre esprimono la situazione in maniera incontrovertibile. Il nostro marinaio, tra paga, contingenza e rischio mine prende 42, dico quarantadue mila lire al mese. Volendo tener conto dell'eventuale compenso per lavoro straordinario — che va a detrimento della salute — e della tredicesima mensilità, arriverà ad una media di 52 mila lire al mese. E ogni tanto deve affrontare la disoccupazione. Quando è imbarcato tocca e soggiorna in porti esteri. La nostra moneta ha il valore che ha, e voi tutti potete comprendere che cosa può fare questo marittimo con 42 mila lire, con le quali deve provvedere alla propria famiglia, sopportare i disagi della navigazione e della continua lontananza e provvedere altresì alle spese indispensabili per quando scende a terra all'estero (non è un eunuco). Scendendo a terra anche per poche sere, nel paese dei dollari o dove regna la sterlina, farà spese che assottiglieranno il magro salario. Ognuno può immaginare cosa gli potrà restare. Ma per avere una idea più precisa dell'esiguità del suo trattamento, basta confrontarlo con quello degli americani. Un nostromo della marina americana prende una paga quattro volte superiore a quella del nostro nostromo, cioè dollari 298,5, pari, con il cambio a 670, a ducentomila lire, ed un marinaio prende una paga 2,4 volte superiore a quella del nostro marinaio, e cioè dollari 229 pari a 143.430 lire, oltre l'eventuale compenso per lavoro straordinario ed altre migliori contrattuali.

Ho desunto i dati da documenti ufficiali. Non si chiede per il nostro marinaio lo stesso trattamento del marinaio americano, benché il nostro meriti di più.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

TOMBA. Ma tutti i lavoratori americani, non soltanto i nostroni, guadagnano più dei nostri lavoratori.

GIULIETTI. Ho detto che non chiedo un trattamento eguale. Ho messo in evidenza che il nostromo americano guadagna quattro volte di più del nostromo italiano per sottolineare la necessità di ridurre questa enorme differenza.

Quando i noli sono bassi, ci si dice da parte degli armatori: « non possiamo accontentarvi perché guadagnamo poco ». Quando guadagnano bene, come avviene da un pezzo, ci rispondono egualmente di no perché dicono che i noli poi abbasseranno. Se, per difenderci, facciamo lo sciopero, il Governo ce lo soffoca. Cosa abbiamo chiesto? Di migliorare le paghe non di tre o quattro volte, ma semplicemente di diecimila lire, che sono buone per due paia di scarpe e forse nemmeno.

Vedete che abbiamo avuto giudizio nella richiesta. Ci hanno risposto: no, no, non vi diamo niente! Vi pare che sia giusto questo? Si continua a prendere provvedimenti per aumentare, incrementare la flotta mercantile, provvedimenti che, come ho dimostrato, vanno a beneficio anche degli armatori. Non siamo contrari a questi provvedimenti. Siamo presi, ma è giusto che si faccia qualche cosa anche per regolare le partite nei riguardi della gente di mare.

Voi forse vorreste conoscere la ragione per cui gli armatori, malgrado quello che guadagnano, sono così intransigenti. Infatti, di fronte a quello che guadagnano, dare diecimila lire di più al mese al personale è un'inezia. Per qual motivo non le vogliono dare, così come non vogliono dare il necessario per le pensioni? Glielo dico io, onorevole ministro: perché sono stati male abituati. Mi auguro che ella non faccia quello che hanno fatto i suoi predecessori.

Quando facciamo un'agitazione per difenderci, il Governo, ripeto, si mette tutto dalla parte degli armatori, e soffoca il nostro diritto di sciopero. Quando una federazione di lavoratori non può esercitare questo diritto, si trova come imprigionata. I datori di lavoro, naturalmente, ne approfittano. Ecco perché il Sindacato generale armatori si mantiene sulla negativa anche di fronte ad una modesta richiesta di aumento di 10 mila lire. Quel sindacato tenta di giustificare il suo atteggiamento con l'affermare che farà quello che sarà fatto per gli altri lavoratori. Il capo degli armatori è anche il capo della Confindustria. Vuole evitare il precedente; ma nel

caso nostro, trattandosi di marinai, il precedente non viene creato, perché il marittimo, per la vita di sacrificio che conduce, ha diritto ad un trattamento speciale, come del resto ha sempre avuto prima del fascismo.

Finché il Sindacato generale armatori avrà la certezza di trovare nel Ministero o nel ministro della marina mercantile un appoggio incondizionato, non mollerà una lira, e noi saremo costretti di ricorrere a forme di agitazioni più intense per tentare di indurre il Governo, responsabile di tanto disquilibrio a non sopraffare con navi e mezzi militari e con sbarchi illeciti e forzati degli equipaggi, i nostri legittimi movimenti difensivi. Diciamo questo non per esercitare una illecita ed antiproducente pressione sull'animo del ministro, ma per il vivo desiderio che egli sia giudice sereno ed imparziale di queste contese.

Se egli sarà così, se farà così, se, in ogni caso, falliti i doverosi tentativi di conciliazione, si manterrà neutrale, gli armatori, ne stia pur certo il ministro, diventeranno subito più comprensivi, e agitazioni o scioperi non scoppieranno.

Circa i turni d'imbarco, anche l'onorevole Salerno ha detto che l'avvicendamento non si può sopprimere fino a che esiste eccessiva disoccupazione. Ciò è naturale. Onorevole ministro, per quei gradi e per quelle categorie già liberate dalla pressione di molti disoccupati, la situazione si è normalizzata e l'avvicendamento si è spento da sé, è morto di morte naturale.

Onorevole ministro, il ministro antecedente al suo predecessore, una spece di avo, se vi fosse una discendenza naturale consanguinea fra ministri, ha fatto male a forzare gli avvenimenti e ad emanare una circolare che ha messo a disagio la gente del mare, sia imbarcata, che in attesa d'imbarco. In fatto di turni, si fa strada un vampiro che fa male a tutti: bisogna eliminarlo, la legge proibisce che vi sia. Il codice della navigazione proibisce che vi sia il sensale. I turni d'imbarco sono quasi militarizzati: non è libera la gente del mare! Questi turni si effettuano presso le Capitanerie e sono regolati da particolari disposizioni impartite dal Ministero. L'articolo 126 del codice della navigazione vieta la mediazione, anche gratuita, per il collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare. Gli uffici di collocamento funzionano mediante l'istituzione di turni generali e di turni particolari. È noto come è stato istituito l'avvicendamento; esso è derivato dall'enorme disoccupazione. Si tratta di un male che scomparirà gradatamente con

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

lo scomparire dell'eccessivo numero di disoccupati. Il Ministero della marina mercantile ha voluto bloccare per certe categorie e gradi l'avvicendamento in maniera prematura.

Queste misure unilaterali, applicate contro il parere dell'organizzazione sindacale, hanno provocato un enorme disagio ed hanno aperto la strada al funzionamento dei sensali d'imbarco, cioè a quella mediazione che il codice della navigazione non ammette. Bisogna quindi abolire quelle misure disquilibranti e bisogna equipaggiare bene le nostre navi.

Gli armatori desiderano imbarcare soltanto chi a loro pare e piace, senza ossequiare equi turni di imbarco. E, per ottenere questo, dicono perfino male dei marittimi prelevati dal turno generale, benché vi siano stati messi secondo le prescrizioni del codice della navigazione e sotto il controllo della capitanerie. Si tratta infatti di marinai iscritti nel turno dalla stessa autorità, la quale, per iscriverli, pretende che siano in possesso di determinati requisiti; e, ciò non ostante, si maligna contro di loro coll'intento da parte degli armatori di ridurre al minimo il funzionamento dei turni generali. Bisogna rientrare nella normalità!

E veniamo all'argomento centrale, cioè alle pensioni, ritenuto ciò che per i ragazzi che studiano la geometria è il teorema di Pitagora, che si dice sia cosa difficile, mentre non lo è. Sulla questione delle pensioni, tutti in Italia sono d'accordo. Su questo punto richiamo l'attenzione specialmente dei colleghi dell'estrema sinistra, perché, se qui non ci intendiamo, se la legge non viene rispettata, dobbiamo fare il nostro dovere. Siccome la lotta sarà aspra e coinvolgerà tante responsabilità, credo opportuno di precisare dinanzi alla Camera i termini di questa complessa e dolorosa vertenza.

In relazione alle pensioni e alla previdenza marinara, l'ingiustizia da cui i marittimi sono colpiti ha raggiunto profondità incredibili. Per essere più preciso, mi sono documentato. Infatti, la previdenza marinara è regolata (caro amico Di Vittorio, segretario generale della Confederazione del lavoro) da una legge del 1919, completata da un'altra del 1922. Secondo queste leggi, il marittimo che ha 30 anni di navigazione (il che vuol dire quasi 40 di servizio) ha diritto ad una pensione (ecco il fatto nuovo forse per molti di voi) corrispondente all'integrale valore delle sue compenze indicate in apposite tabelle.

Questa è una conquista, fatta dai lavoratori del mare nel 1919, per la quale hanno diritto ad una pensione pari a quello che gua-

dagnano; però nelle tabelle del 1919, per ingiustizia commessa, la competenza del marinaio figura per sette decimi della sola paga. La Federazione italiana dei lavoratori del mare reagì e il Governo si impegnò ad eliminare quella ingiustizia; e la eliminò nel 1922 con la legge del 6 luglio, n. 1446, che impone che la competenza del marinaio, agli effetti previdenziali, sia uguale al cento per cento del suo trattamento di bordo, comprendendovi anche la panatica, cioè quello che l'armatore spende per il vitto dell'equipaggio. Questa legge del 1922 è tuttora in vigore.

Nell'articolo 361 del codice della navigazione è chiaramente specificato che fanno parte del trattamento del marittimo, oltre la paga e la panatica, tutti gli altri fattori di carattere fisso e continuativo. Questo è stabilito nel codice. E nella legge contro gli infortuni sul lavoro, onorevole ministro, è stabilito che, per il conteggio delle indennità, si deve tener conto anche dei compensi per lavoro straordinario.

Malgrado il chiaro disposto di queste leggi, le tabelle delle competenze, annesse alla legge del 1919, sono rimaste invariate, e oggi sono ancora quelle di quell'epoca, cioè ancora quelle del 1919, malgrado che la legge disponga che esse debbono essere aggiornate ogni due anni, o al massimo ogni cinque. È il caso di dire che le leggi ci sono, ma chi pone mano ecc. La legge del 1922 non è stata rispettata perché spuntò il clima fascista, e sotto il fascismo restò inoperante. Ma la legge è ancora in vigore (ella è avvocato signor ministro) e a rinforzo di essa vi è il disposto dell'articolo 361 del codice della navigazione.

Ora, tutti ammettono che le tabelle delle competenze dei marittimi, annesse alla legge del 1919, devono essere aggiornate; ma il Sindacato generale degli armatori, che fino adesso ha molto beneficiato della inosservanza di queste leggi, pagando e continuando a pagare molto meno di quello che doveva e deve pagare, lavora attivamente, affinché l'aggiornamento di queste tabelle, che avrebbe dovuto effettuarsi da tempo a termini di legge, si effettui a modo suo, cioè in maniera non corrispondente alla legge e senza l'effetto retroattivo che deve avere, cioè senza l'effetto dal giorno in cui la legge non è stata osservata.

La legge non è stata osservata dal 1922; ma la svalutazione in Italia è diventata rilevante dal 1° gennaio 1944. Volendo essere comprensivi, le tabelle aggiornate debbono avere effetto retroattivo almeno da tale data, tenendo conto delle varianti avvenute nel trattamento degli equipaggi.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Si tratta di otto anni di arretrati. Anche l'onorevole Di Vittorio si è interessato diverse volte di questo problema richiamando l'attenzione del ministro Saragat per l'osservanza della legge. All'onorevole Saragat avevano riferito che la legge era inoperante, e, credendovi, continuò a non farla rispettare.

DI VITTORIO. È interessante sapere se lo crede anche il ministro attuale.

GIULIETTI. Non ho ancora finito. Aspetti, onorevole Di Vittorio: chiedo la sentenza quando ho finito.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Pregherei l'onorevole Di Vittorio di farmi sentire ciò che ha detto.

GIULIETTI. Dopo.

DI VITTORIO. Prima la requisitoria.

GIULIETTI. Non è una requisitoria, ma una chiarificazione. Gli armatori fino al 1° aprile 1946 hanno versato contributi alla Cassa della previdenza marinara quasi uguali a quelli che erano in uso nel 1919.

Per la legge, applicata dal 1943 (richiamo l'attenzione dell'onorevole Tambroni, che si è occupato di questa materia), sui contributi previdenziali, gli armatori sono tenuti a pagare (e l'onorevole Di Vittorio, qui presente, ne può fare fede) il 22,5 per cento sulle globali competenze dei marittimi; percentuale che è tutta a carico dei datori di lavoro. Dal 1946 a tutto il giugno 1949 gli armatori, a titolo previdenziale, hanno versato invece, per il marinaio, circa lire 1.400 al mese, compresi i contributi, onorevole Tambroni, per i fondi di integrazione e di solidarietà sociale. Soltanto dal primo luglio 1949, oltre a queste 1.400 lire, gli armatori versano altre cinquemila lire per ogni marittimo imbarcato, per avere migliorato, sotto la pressione di una agitazione, di poco le pensioni dei marittimi.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono settemila lire non cinquemila.

GIULIETTI. Ho detto cinquemila, oltre millequattrocento. Totale seimilaquattrocento. Aggiornando le tabelle, come vanno aggiornate (ecco che entra in campo il giudice, che potrebbe essere il ministro), si ha che l'odierno globale trattamento mensile del marinaio è di lire 42 mila tra paga, contingenza e rischio mine, più 28 mila tra panatica, compenso per lavoro straordinario, tredicesima mensilità. La panatica è consumata a bordo e non porta quindi sollievo alla famiglia; ma agli effetti del calcolo va conteggiata. Il 22,5 per cento di 70 mila è lire 15.750, somma che dovrebbe essere pagata dagli armatori, per ogni marinaio imbarcato, a

titolo previdenziale, se le leggi vigenti fossero osservate. Gli armatori ne pagano invece seimilaquattrocento, e ciò dal luglio 1949, perché prima ne pagavano — come ho detto — poco più di mille. Quanto pagano oggi, va dunque maggiorato di quasi una volta e mezzo per arrivare alle 15.750.

Cosa hanno sempre detto gli armatori all'onorevole Tambroni? Hanno detto che ciò che essi pagano supera quasi quasi quello che dovrebbero pagare se le tabelle fossero aggiornate. Invece, dalla dimostrazione che ho fatto, risulta che gli armatori debbono pagare una volta e mezzo di più di quello che pagano. Gli armatori dicono, e l'hanno scritto, che con quello che versano adesso pagano in tutto, per la previdenza dei marittimi, due miliardi all'anno. Aggiornando le tabelle, dovrebbero pagarne cinque, perché la somma di due miliardi va maggiorata di una volta e mezzo.

I contributi previdenziali per i marittimi in servizio di leva sono a carico del Ministero della difesa e quindi del tesoro, ma figurano nel bilancio della Marina mercantile per pochi milioni, perché stanziati con la stessa misura adoperata nel 1919. Il Tesoro ha quindi un grosso debito verso la Cassa della previdenza marinara a causa del mancato aggiornamento delle tabelle. Il Tesoro però ha dichiarato che è pronto a pagare, purché la Cassa della previdenza marinara gli mandi il conto. Questa Cassa ha abbozzato finora un conto, che però non è completo, perché basato su quello che pagano gli armatori e non su quello che dovrebbero pagare. Sulla base di quello che pagano, è risultato un debito di un miliardo all'anno a carico del Tesoro. Ne consegue che, sulla base di quello che gli armatori dovrebbero pagare, il debito annuo del Tesoro verso la Cassa della previdenza marinara dovrebbe aggirarsi sui tre miliardi, avendo il Tesoro, per i marittimi in servizio di leva, qualche maggiore spesa rispetto a a quelle degli armatori.

Ora però sta il fatto che mentre la Cassa della previdenza marinara afferma di avere calcolato il debito del Tesoro sulla base delle contribuzioni previdenziali, che gli armatori pagano, il Tesoro, secondo quello che dice lo stesso Ministero della marina mercantile, afferma di non avere ancora ricevuto dalla Cassa della previdenza marinara una vera e propria documentazione del debito. Giuoco o confusione? È necessario che lei, onorevole ministro, faccia fare a quella Cassa questi calcoli alla svelta, sulla base di quello che dovrebbero pagare gli armatori, se le leggi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

fossero rispettate. Indubbiamente c'è qualcuno che ha interesse di non far fare questi calcoli al completo, nell'aspirazione di rimandare le cose per le lunghe, e fa correre la voce su immaginarie complicazioni attuariali, che in realtà non esistono. La Cassa infatti ha dichiarato che il debito del Tesoro è di un miliardo all'anno sulla base di quello che gli armatori pagano. Ne consegue, come ho già detto, che questo debito sarà di circa tre miliardi sulla base di quello che gli armatori dovrebbero pagare. Non resta quindi che varare il nuovo progetto di legge sulla base di questi elementi. Infatti, da quanto ho esposto, risulta che, aggiornando le tabelle secondo le leggi vigenti, la Cassa riceverebbe ogni anno otto miliardi: cinque dagli armatori e tre dallo Stato. Poiché a dir poco vi sono otto anni di arretrati, l'ammontare relativo costituisce una bella pila di miliardi, pur tenendo conto delle varianti avvenute nel trattamento dei marittimi e nel numero degli imbarcati. I due debitori, onorevole ministro, verso la Cassa della previdenza marinara, sono dunque gli armatori ed il Tesoro. Aggiornando le tabelle e pagando gli arretrati, la Cassa della previdenza marinara potrebbe facilmente fronteggiare l'onere derivante da erogazioni di pensioni migliorate secondo le leggi in vigore e potrebbe svincolarsi (questo è interessante!) dall'Istituto della previdenza sociale, dal quale attinge ancora parecchie centinaia di milioni, in conseguenza del fatto che armatori e marittimi versano alla Cassa di detto istituto i noti contributi per i cosiddetti fondi di integrazione e di solidarietà sociale.

E adesso veniamo al bilancio. Siccome c'è un continuo cambiamento di ministri, abbiamo il dovere di aggiornare non solo le tabelle, ma anche i ministri.

A pagina 11 del bilancio, al capitolo 34 sono stanziati 18 milioni (richiamo l'attenzione del ministro, perché questa è un'altra faccenda come quella delle 50 mila lire), di cui soltanto quattro per contributo del Tesoro alla Cassa della previdenza marinara per le ragioni già dette, cioè per i marittimi in servizio di leva. Dovrebbe pagare il Tesoro tre miliardi, ed invece paga soltanto quattro milioni, e forse meno. È uno scandalo! Una vergogna! Tutto il personale della marina mercantile, fattore indispensabile per far navigare le navi, propulsore umano e spirituale d'inestimabile valore, è confinato in questo bilancio in una motivazione, circa le pensioni, che è un vero guazzabuglio, perché insieme ai pochi milioni, destinati alla previdenza ma-

rinara, vi sono altre voci confuse ed eteroclite.

Ma perché, onorevole ministro, non si è fatta una voce unica per la previdenza marinara? Forse perché coloro, che hanno predisposto questi bilanci, si sono vergognati di mettere in evidenza quello che lo Stato italiano paga per le pensioni dei suoi marinai.

È una cosa enorme, una cosa inaudita! È una cosa tremenda e spettacolare, che supera tutti i cartelloni delle cinematografie scandalistiche e giallastre! È una tormenta! È un ciclone contro uno sterminato corteo di vecchi e di invalidi marinai, di vedove e di orfani. È un'ingiustizia atroce contro l'altare di coloro che sono morti per la patria! È un vituperio che bisogna spazzar via!

Tutte le pensioni della marineria italiana sono qui, in questo bilancio, in una confusione enorme, e nemmeno la bussola sarebbe capace d'individuare i pochi milioni che sono stanziati, e che sono ancora quelli del 1949.

A carico di chi sono posti questi milioni? L'ho già detto: del Tesoro.

Signori della Commissione dei trasporti, ve ne siete mai domandati il perché? Perché le navi da guerra sono equipaggiate con creature umane, prese in gran parte dai quadri della marina mercantile, ed il Governo, per legge, è obbligato a pagare il contributo previdenziale per i marittimi mercantili che prestano servizio sulle navi militari; e quando la navigazione si compie in tempo di guerra, il contributo è doppio.

Ho bisogno che il ministro ascolti queste verità, affinché ne faccia un uso conforme alla propria coscienza. È bene che la Camera si interessi vivamente, come sta facendo, di quello che dico, perché vi è la probabilità che possa essere testimone di serie complicazioni sindacali nel caso che non sia fatta giustizia.

Dicevo, dunque, che il Tesoro è in debito di tre miliardi all'anno verso la Cassa della previdenza marinara, situata in quella via della Frezza, dove, malgrado la «frezza», non trova sempre la strada per uscirne. Se non ci fossero ostacoli, o resistenze più o meno passive e molto interessate, quella cassa potrebbe suffragare in brevissimo tempo quanto ho detto. I cosiddetti esperti sono più svelti di me nel fare il calcolo. Comunque, è fuori dubbio che in questo bilancio dovrebbero essere stanziati per le pensioni marinare non quattro milioni, ma dei miliardi; come è fuori dubbio che, pagando armatori e Tesoro quello che dovrebbero pagare, la Cassa introiterebbe circa otto miliardi all'anno.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

A questo punto il ministro avrebbe ragione di chiedermi se basteranno otto miliardi per fare rispettare la legge, secondo le richieste della Federazione italiana lavoratori del mare. Credo che con otto miliardi ci avviciniamo; però può darsi che non siano sufficienti, come può darsi che lei trovi resistenze da parte degli armatori.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Temo anch'io.

GIULIETTI. Ma, se ella resterà neutrale, risolveremo certamente il problema con le sole nostre forze.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. E col Tesoro?

GIULIETTI. Rispetti, onorevole ministro, la legge sulla libertà sindacale; non compia atti sopraffattori contro il nostro legittimo diritto di sciopero, e supereremo tutti gli ostacoli; ella avrà anche i miliardi per le costruzioni navali. Il ministro Pella è comprensivo verso chi ha veramente ragione e sa farla valere.

Disponiamo di ragioni sacrosante e di forze spirituali e sindacali armoniche e squisitamente patriottiche e veterane. Al loro attivo hanno leggendarie imprese, splendidi di italico valore. Ella ha bisogno di miliardi per le pensioni marinare e per impostare nei cantieri navali nuove costruzioni; ella ha bisogno che il ministro Pella si rivolga, come un girasole, verso il sole della marina mercantile e comprenda così che più darà per questa marina e più avrà; ma lei, onorevole ministro, se non entrerà in campo la forza sindacale necessaria, constaterà che il ministro Pella, invece di orientarsi verso di lei, cioè verso mezzogiorno, si orienterà verso mezzanotte.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ci darà una mano anche l'onorevole Di Vittorio.

DI VITTORIO. Daremo una mano anche noi.

GIULIETTI. Nel caso che gli otto miliardi non siano sufficienti, o che lei incontri insormontabili resistenze per farli pervenire alla Cassa della previdenza marinara, sottopongo al suo esame delle misure che potrebbero costituire una via di mezzo per risolvere il problema, senza scaricare tutto il peso sugli armatori e sul Tesoro. Faccio presente che altre marine hanno adottato questo sistema; non capisco perché non debba fare altrettanto la nostra. Prima di arrivare alla elencazione delle misure da prendersi per il completamento dei fondi necessari, ho il dovere di dire alla Camera che, prima che il ministro Cappa

ritornasse al Ministero della marina mercantile, era stato preparato, entro lo stesso Ministero, in piena collaborazione con il sindacato generale armatori, un progetto di legge sulle pensioni marinare. Tale progetto era veramente mostruoso. Se le ingiustizie da cui sono colpiti i marittimi sono una specie di inferno, quel progetto rappresentava Lucifero con le sue tre bocche operanti nello sprofondo.

Cosa disponeva quel progetto di legge? Invece di risolvere il problema secondo giustizia, nel modo che ho dimostrato giusto e necessario, toglieva ai marinai le pensioni specializzate di cui godono e dava ad essi un trattamento addirittura inferiore a quello attuale. Per salvare la faccia, si stabiliva di assegnare *ad personam* la differenza, ma i pensionati prossimi futuri avrebbero ricevuto un trattamento inferiore a quello dei pensionati attuali.

La legge fondamentale, che ci siamo guadagnata nel 1919, in seguito all'eroico e volontario interventismo dei marittimi federati, illuminati dall'olocausto sull'altare della patria di tanti fratelli, quella legge, luce riflessa di tanto sacrificio, veniva con quel progetto stracciata, per essere sostituita da altro provvedimento, ricacciante i marinai indietro di secoli, privandoli di quelle misure che l'Italia in tutte le epoche loro ha concesse. Basti pensare alla legge di Camillo Benso di Cavour istituyente provvidenze per la gente di mare.

Ecco cosa conteneva quel progetto di legge, che l'incoscienza dei suoi predecessori, — onorevole ministro — avrebbe fatto varare, dato che qualche volta certi ministri danno l'incarico di elaborare schemi di legge ai direttori generali e questi ai loro sottordini. E qualche altra volta il Consiglio dei ministri approva forse certi provvedimenti d'ordine tecnico, senza nemmeno leggerli, fidando sulla parola del proponente. Qualcuno ha dunque tentato di disciplinare i destini previdenziali della gente di mare in modo iniquo; ma Iddio, grande e possente, che regola l'universo, ha provocato una crisi, dalla quale è sorto il nuovo reggitore!

Affinché la Camera ne abbia un'idea, sintetizzo le caratteristiche di quel progetto di legge:

1°) I marittimi in pensione avrebbero avuto un trattamento notevolmente inferiore a quello attuale, conservandolo soltanto attraverso una misura di ripiego da non applicarsi ai prossimi pensionati, che avrebbero così percepito meno degli attuali pensionati.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

2°) Gli armatori — udite! — avrebbero (poverini, non guadagnano abbastanza!) pagato assai meno di quel che pagano oggi e precisamente dai 600 ai 700 milioni all'anno.

DI VITTORIO. Allora quel progetto non è venuto dall'inferno, ma dall'armamento.

GIULIETTI. La ingiustizia è sempre una espressione infernale.

3°) Gli equipaggi imbarcati sarebbero stati costretti a pagare una certa somma al mese per colmare la lacuna rappresentata dai diminuiti contributi armatoriali.

4°) Sarebbe continuato il sistema di far avere le pensioni soltanto a coloro che hanno 20 e più anni di effettiva navigazione. Onorevoli colleghi, bastano cinque anni di contribuzioni alle assicurazioni obbligatorie per aver diritto alla pensione. Il marinaio, per questo diritto, deve avere almeno venti anni di navigazione, che significano quasi trenta d'iscrizione. Con 19 anni e 5 mesi di navigazione il marinaio oggi non ha diritto ad alcuna pensione.

5°) Nessun miglioramento alla parte normativa, che anzi sarebbe stata colpita nella sua linea fondamentale, basata sui noti trentesimi. Con trent'anni di navigazione il marinaio dovrebbe percepire una pensione uguale al trattamento di bordo; ma questo principio era ferito.

Questi sono i punti fondamentali del progetto di legge che doveva venire da lei, onorevole relatore. Questi sono i cinque punti gravissimi di quel progetto che avrebbe dovuto essere approvato dal Parlamento; progetto che fa venire alla mente il pensiero della lupa dantesca che dopo il pasto ha più fame di prima. Infatti, questi armatori, dopo essersi locupletati di miliardi, intendevano risparmiare anche altri sei o settecento milioni all'anno a danno dei loro equipaggi.

Dopo la crisi ministeriale, gli armatori, riuniti a Napoli nel settembre scorso, hanno dichiarato pubblicamente di non recedere di un millimetro dalla loro posizione, anche circa le pensioni.

Cosa pensavano dell'attuale ministro? Basta leggere le loro relazioni congressuali. Buone parole verso la gente del mare, ma rifiuto netto su tutte le richieste. Forse sperano che il ministro ricorra a misure reazionarie, sopraffattrici della nostra libertà sindacale, del nostro diritto di sciopero, al quale ricorriamo solo in casi estremi. Soprattutto sperano che lei mandasse avanti l'iniquo progetto sulle pensioni. Invece, il 4 corrente, data importante, ella, onorevole ministro, ha tra-

smesso un comunicato, nel quale ha dichiarato di voler proporre un nuovo progetto di legge, secondo il quale il trattamento dei marittimi pensionati verrebbe parificato a quello di coloro che andranno in pensione, rispettando per tutti il sistema dei trentesimi.

Questa è la situazione nuova! È stato un passo avanti. Ma non basta, perché bisogna farne ancora.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Credo che sia meglio fare un passo alla volta.

DI VITTORIO. Ma farlo!

GIULIETTI. Una lumaca si era messa in moto per arrivare in un punto un po' elevato. Quando stava per raggiungerlo, dopo avere impiegato un tempo considerevole, cadde ed esclamò: «accidenti alla fretta!». (*Si ride*).

La questione delle pensioni marinare si dibatte da anni e anni nel Ministero della marina mercantile. Quando si crede e si spera che possa essere risolta, ritorna al punto di partenza, casca in certo qual modo come quella lumaca. Sono d'accordo che generalmente le questioni si risolvono a passi e non a salti. Il passo, compiuto dal ministro, risolve la questione di principio, nel senso che fa rispettare lo spirito della legge, basato sul sistema dei trentesimi. Ora bisogna fare subito il passo dell'aggiornamento delle tabelle; passo indispensabile e quanto mai urgente per fare rispettare anche la sostanza della legge.

Prego quindi il ministro di voler fare eseguire questo secondo passo.

DI VITTORIO. Ma non bisogna attendere l'altra crisi.

GIULIETTI. Certi filosofi hanno discusso molto sulla infinità del tempo, dello spazio, e dei numeri. Un centimetro può essere, per esempio, suddiviso in un numero infinito di parti. Un passo di questa lunghezza sarebbe di una piccolezza infinita e agli effetti dell'aggiornamento tabellare delle pensioni equivarrebbe a zero. Abbiamo quindi il dovere di essere pratici. Quindi bisogna — lo ha detto bene l'onorevole Di Vittorio — risolvere il problema tempestivamente. Perché? Perché i vecchi se ne vanno; se ne vanno tutti i giorni là donde più non si ritorna. Non hanno tempo di attendere. Il mio primo comandante ha ormai novantun anni e mi scrive quasi ogni settimana: «Giulietti, ricordati di me, che ormai ti lascio e spero da un mese all'altro che venga fuori la buona notizia». Onorevole ministro, urge decidersi e risolvere questo problema; urge fare subito il secondo passo in maniera equa, umana e secondo le leggi in vigore.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Gli armatori resistono perché credono che noi non si possa ricorrere allo sciopero a causa dell'intervento del Ministero della marina mercantile a loro favore. Tenga presente che il trattamento pensione dei marittimi è stato sempre speciale e dura da secoli. Sappia, onorevole ministro, che il primo istituto di previdenza marinara data dal 1472, e la prova la può trovare in una pubblicazione dello stesso Istituto della previdenza sociale. Come sapete, nel medio evo si svolsero guerre e lotte fratricide tra le repubbliche marittime italiane. È naturale che esse abbiano preso provvedimenti assistenziali per i loro marinai. Comunque, fin da quei tempi sono state applicate per i marittimi provvidenze speciali per la vecchiaia; provvidenze che col tempo si sono maggiormente sviluppate. Le pensioni dei marittimi hanno, dunque, uno speciale trattamento: toccare e diminuire questo sistema, dopo che essi hanno affrontato sui mari due guerre mondiali, è quanto mai ingiusto ed inconcepibile. Eppure, dentro al Ministero della marina mercantile non si è avuto riguardo per tutti questi precedenti storici e, sotto l'influenza della costellazione dello scorpione, si è fucinato un disegno di legge che, se fosse andato avanti, avrebbe provocato la giusta insurrezione di tutta la gente del mare. Ed io ne avrei assunta la direzione e la responsabilità; e penso, onorevole ministro, che lei avrebbe fatto lo stesso al mio posto, di fronte ad una così ingiusta e tremenda provocazione contro l'onore e la dignità della classe marinara.

E adesso veniamo alle misure che potrebbero agevolare la soluzione del problema senza inasprirne i termini. Si tenga presente che la Francia, per le pensioni dei marinai della sua marina mercantile, versa annualmente nove miliardi e mezzo di lire, cioè sei miliardi e mezzo di franchi, indipendentemente dai contributi previdenziali degli armatori. La Francia fa questo perché sa che i marinai sono a bordo dei lavoratori arruolati quasi militarmente.

Gli equipaggi, come lei sa, hanno un codice di più di tutti gli altri cittadini, sono cioè sottoposti alle dure sanzioni del codice della navigazione. La terza parte di questo codice è tutto un insieme di anni di galera comminanti gli equipaggi.

Non domandiamo nulla di eccezionale al Tesoro, ma semplicemente di pagare il debito che ha verso la Cassa della previdenza marinara per i marinai della mercantile in servizio di leva, debito che tutti possono constatare. Qualora, malgrado gli aggiornati contributi

degli armatori e dello Stato alla Cassa della previdenza marinara e il pagamento degli arretrati a loro carico, questa Cassa non si trovi nelle condizioni di erogare pensioni conformi alle leggi, bisogna ricorrere a mezzi indiretti, che potrebbero essere una specie di *deus ex machina* per la soluzione di questa vertenza. Sottopongo all'esame del ministro, a favore della Cassa della previdenza marinara, le seguenti misure:

1) Percentuale sui premi e sui contratti di costruzione, trasformazioni e riparazioni di navi...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ma così si farebbe alzare il costo della produzione.

GIULIETTI. Se non volete applicare queste disposizioni, siete padronissimi; ma allora fate integralmente rispettare le leggi vigenti dagli armatori.

2) Maggiorare il prezzo dei biglietti dei passeggeri marittimi. Ella dirà che ciò sarebbe ostacolato dagli armatori; ma io le mostrerò un documento che la renderà pensosa. Eccolo qua: è un avviso diramato ai passeggeri dalle nostre grandi compagnie di navigazione, fonte dunque non sospetta. Guardi, c'è la prua di una nave e poi un gabbiano, e sotto il gabbiano un'elica.

MAXIA. Però ci manca la poppa.

GIULIETTI. L'hanno fatta forse a doppio effetto. Si tratta dunque di una *réclame* delle compagnie di navigazione. Guardi, ho marcato in rosso i punti che ci interessano. Come vedesi, è un avviso diramato ai passeggeri per avvertirli che, imbarcando, dovranno pagare il 2 per cento di maggiorazione dei biglietti per le casse pensioni dei marinai di certe nazioni.

Come si può negare questo provvedimento a favore dei nostri marittimi, pensando che viene applicato dalle altre marine, e sono le nostre compagnie di navigazione che ne danno l'avvertimento, per dovere di ufficio, ai rispettivi passeggeri? Certo, onorevole ministro, se ella ne parla con Angelo Costa, capo supremo della Confederazione dell'industria e armatore di navi da passeggeri, egli dirà: *vade retro satana*, a causa della concorrenza delle compagnie straniere di navigazione.

Non c'entra la concorrenza! La verità è che gli armatori vogliono aumentare, sì, il prezzo dei biglietti dei passeggeri, ma al solo scopo di mettersi il di più in tasca. Se ella, onorevole ministro, agirà con fermezza, il prezzo dei biglietti sarà maggiorato, ed il relativo importo andrà alla Cassa della previdenza marinara.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Altri provvedimenti indiretti per le pensioni dei marittimi potrebbero essere questi: tassa sugli atti commerciali marittimi; percentuale sui premi di assicurazione contro rischi normali e di guerra; addizionale sulle tariffe di pilotaggio; adeguato concorso dello Stato per il riconoscimento della navigazione doppia di guerra e per i servizi militari considerati utili dalle leggi in vigore.

Con queste misure, che trovano conforto e conferma in quello che fanno le altre marine, ella, onorevole ministro, avrebbe la strada aperta per un'equa soluzione.

In seguito al passo che ella ha fatto fare, gli armatori vorrebbero aggiornare le tabelle assegnando al marinaio una competenza mensile di 24 mila invece che di 70 mila. Vi è ancora troppa distanza. Secondo le leggi, bisognerebbe arrivare a questa somma. V'è poi la questione della retroattività. Gli armatori non ne vogliono sapere; ma le pensioni, equamente aggiornate, dovrebbero avere l'effetto retroattivo che le vigenti leggi impongono.

Riservandomi di dire nella conclusione un'altra parola sulle pensioni, richiamo la sua attenzione, onorevole ministro, su un altro fatto gravissimo: i contratti alla parte. Ella è studioso di diritto marittimo e comprende subito di che si tratta. L'articolo 325 del codice della navigazione stabilisce tre tipi di contratto di lavoro o di arruolamento del marittimo: a viaggio, a tempo determinato, a tempo indeterminato. Lo stesso articolo stabilisce diverse forme di retribuzione, tra cui quella a viaggio e quella di partecipazione al nolo con la fissazione di un minimo garantito. Ne consegue che la parte normativa, esistendo contratti collettivi o norme generali di lavoro, deve essere eguale per tutti i tre tipi di contratto; e che la differenza può esistere soltanto per la retribuzione, previa fissazione di un minimo garantito che non può, naturalmente, essere inferiore ai minimi di retribuzione applicati a lavoratori consimili, cioè a quelli pagati o retribuiti a tempo. Invece vengono applicati nei contratti alla parte o a compartecipazione minimi irrisori, sui quali vengono, purtroppo, calcolate le indennità anche di infortunio, di malattia, di sbarco, ecc. Sicché, quando il marittimo imbarcato si ammala, o viene colpito da qualche infortunio, ha una indennità insignificante di poche migliaia di lire.

L'altro giorno un nostro collega, parlando sul bilancio del lavoro, ha messo in evidenza che a causa di questi contratti i marinai infortunati non percepiscono quasi niente,

perché la legge è violata. E quando, onorevole ministro, abbiamo scritto al suo Ministero, prima che ella riprendesse la sua carica, richiamando l'attenzione su queste enormità, esso ha risposto: «provvederemo». Ma non ha mai provveduto. Ed io spero che ella non vorrà continuare con lo stesso sistema, costituente grave insopportabile offesa per tutta la marina, per la patria, per la gente del mare e per lo stesso Governo, in quanto dovrebbe sentirsi anche lui mortificato nel sanzionare queste enormità. Coscienza marinara: dov'è questa coscienza? Nel ventrame della plutocrazia navale!

Quale giornale quotidiano, all'infuori dei fogli battaglieri di estrema, sostiene le sante ragioni dei marittimi? Nessuno! Saracinesca, porte chiuse, silenzio, omertà, camorra, tranelli, diffamazioni, sopraffazioni pluriformi contro i ramingatori dei mari e contro i grandi valori dello spirito!

DI VITTORIO. Saracinesca armatoriale.

DUCCI. Via dei Sabini.

CAPPA. *Ministro della marina mercantile.* Non hanno giornale gli armatori.

DUCCI. Ne hanno anche troppi, non uno solo.

DI VITTORIO. Se non ne hanno, ne influenzano molti.

PRESIDENTE. La navigazione transoceanica che ci fa fare l'onorevole Giulietti è bella; però cercate di non interromperlo, altrimenti non finirà più.

LIGUORI. Ancora siamo in alto mare.

GIULIETTI. Adesso vi condurrò in porto.

MONTICELLI, *Relatore.* Cerchi di procedere alla velocità di dieci nodi.

GIULIETTI. La parte più complessa è terminata. Scusi, onorevole ministro, se ogni tanto ricalco gli argomenti, ma qui è il caso di dire: *repetita iuvant.*

Riassumendo:

1°) Molte navi italiane, anche di rilevante tonnellaggio, vanno in mare con equipaggi notevolmente inferiori, come numero, a quelli di navi dello stesso tipo di altre marine. Il suo predecessore, onorevole ministro, ha preso l'impegno di allargare le tabelle di armamento, ma questo impegno non è stato mantenuto. L'ufficio del suo Ministero, incaricato di risolvere la questione dal precedente ministro, ha troncato il lavoro. Si può sapere la ragione di questa strana troncatura? Penso che il lavoro sia terminato. Perché non si dà corso alle conclusioni? Vuole il ministro usarmi la cortesia di prendere nota di questo stato di cose? Perché non si arriva ad una conclusione circa le tabelle di arma-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

mento, specialmente dopo i rilievi che ho fatto con i relativi documenti? La risoluzione di questo problema farebbe diminuire la disoccupazione e agevolerebbe la graduale eliminazione dell'avvicendamento.

2°) La nostra marina comincia a difettare, come numero, di ufficiali. È stato dato l'allarme anche da qualche armatore. La causa di questa carenza sta nel fatto che gli allievi capitani e macchinisti possono imbarcarsi soltanto su navi non inferiori a quasi 10 mila tonnellate di portata. Gran parte degli allievi capitani e macchinisti non può imbarcarsi per mancanza di posti. Il suo predecessore, onorevole ministro, dietro autorevole parere di autorevoli funzionari, ha preso l'impegno scritto di fare imbarcare gli allievi anche su navi di tonnellaggio inferiore, come del resto avviene in altre marine. Malgrado quest'impegno le cose vanno come prima, e vanno male perché molti allievi abbandonano la carriera marittima, non potendola incominciare, e perciò la nostra marina non ha più la quantità necessaria di capitani e di macchinisti navali. Ella sa queste cose perché ha ricevuto dei rapporti anche dalla marina militare. Mancano a questa marina le reclute di cui ha bisogno, perché il Ministero della marina mercantile ha chiuso le porte alle iscrizioni matricolari, e le ha chiuse anche agli orfani e ai figli dei marittimi sotto la pressione armatoriale, preoccupata di dare qualche migliaio di lire di più agli avvicendati. Riapra quelle iscrizioni agli orfani e ai figli dei marittimi e non tolga il libretto di navigazione a chi ha diritto di tenerlo. Prima di aprire le iscrizioni matricolari agli altri, ci pensi bene per non riacutizzare la disoccupazione. Per quanto riguarda gli allievi capitani e macchinisti, se ella non provvederà per farli imbarcare su navi anche molto inferiori alle 5.500 tonnellate di stazza lorda, pari a quasi 10 mila di portata, la nostra marina resterà senza gli ufficiali di cui ha bisogno. Gli armatori dicono che non è vero, perché non ne sono ancora del tutto persuasi. Però, qualche armatore pratico ha dato anche lui l'allarme. E la federazione che rappresenta farà il suo dovere in ogni caso!

3°) Gli armatori hanno ripetutamente respinto le nostre richieste di migliorare le paghe dei marittimi. Con quel che oggi guadagna, il marinaio non può vivere, dovendo fare i conti, tra l'altro, con le interruzioni d'imbarco causate dall'avvicendamento e con le spese del soggiorno in porti esteri. Le normali 42 mila lire di compenso mensile, più lo straordinario e la tredicesima mensilità,

non possono essere sufficienti per chi è continuamente in trasferta e affronta i pericoli del mare. Siccome gli armatori guadagnano quel che guadagnano, è ingiusto che respingano *a priori* qualunque nostra richiesta di miglioramento.

4°) I turni d'imbarco vanno regolati in maniera da eliminare l'intervento dei sensali d'imbarco. Per certe categorie si può togliere l'avvicendamento, ma per certe altre, essendo ancora forte la disoccupazione, non può essere eliminato; perché colui che, trovandosi imbarcato, ha lasciato il posto al compagno che era sbarcato, colui insomma che per solidarietà umana si è avvicendato, ha diritto di ritornare a bordo. Ella non può impedire ad un padre di famiglia, che ha ceduto generosamente il posto al compagno disoccupato, e glielo ha ceduto con un'intesa sanzionata dal Ministero, di ritornare a bordo al termine del periodo avvicendale; ella non può impedire a questo padre di famiglia di ritornare al lavoro. Purtroppo ciò è stato fatto dai suoi predecessori per certe categorie ancora pressate da eccessiva disoccupazione. Ritorni su questo provvedimento, onorevole ministro; faccia in modo che l'avvicendamento possa gradatamente essere eliminato, senza offendere il marinaio nei suoi sacrosanti diritti, acquisiti per mezzo di un atto di fraterna solidarietà.

5°) Per quanto riguarda le pensioni ho già detto quanto basti, e l'ho documentato. Spero che il ministro intervenga efficacemente affinché gli armatori rispettino le leggi sulla previdenza marinara. Il ministro ha già compiuto un passo verso la soluzione, comunicando di voler rispettare il sistema dei trentesimi, che costituisce proprio il principio fondamentale della citata legge del 1919 e susseguenti modifiche. Bisogna ora fare il secondo passo, che consiste nell'esigere il rispetto della legge del 1922 circa la valutazione del trattamento globale del marittimo imbarcato, perché è dal valore di questo trattamento che dipende l'ammontare della pensione. Evidentemente occorrono mezzi; ma abbiamo già indicato come trovarli: mezzi diretti e mezzi indiretti. Il Brasile fa pagare il 2 per cento sul totale dei prezzi dei biglietti ai passeggeri marittimi; la Spagna fa altrettanto, e la Francia usa il sistema che ho ricordato. Perché non facciamo lo stesso? So perfettamente che gli armatori sono contrari all'applicazione di queste misure, che pur risolverebbero in maniera equa il problema delle pensioni marinarie.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ella però, onorevole Giulietti, addosserebbe così il peso ai consumatori, non agli armatori.

DI VITTORIO. Faccia pagare gli armatori e l'onorevole Giulietti non protesterà. L'importante è che le pensioni siano pagate.

GIULIETTI. Cerco di suggerire soluzioni, ben sapendo che ella, onorevole ministro, non incontra poche difficoltà nel campo armatoriale. Evidentemente, la prima soluzione sarebbe quella di richiamare gli armatori al rispetto della legge. Se in difetto fossimo noi, chi sa quali misure si prenderebbero per richiamarci all'ordine!

6°) Per i contratti alla parte o a partecipazione urge provvedere a termini di legge.

In conclusione, ella, onorevole ministro, ha sempre dichiarato di desiderare la concordia degli animi e una doverosa comprensione fra tutti coloro che esplicano attività nel campo della marina mercantile. Anche noi siamo più che mai per la concordia, cioè per una equa, onesta, umana intesa. Ma se quest'intesa, che io invoco in cielo e in terra — se così mi posso esprimere — malgrado la sua e la nostra buona volontà non fosse possibile per l'ostinata intransigenza armatoriale, noi abbiamo il sacrosanto dovere di ricorrere all'agitazione, cioè al diritto di sciopero: unico mezzo, in questo caso, per tentare di ottenere giustizia. Ed il Governo, in questo caso, ha il dovere di mantenersi del tutto neutrale nella competizione tra gli armatori e noi, ed ha altresì il dovere di intervenire per far rispettare le leggi quando non sono osservate. Nel caso nostro, molte leggi sono state violate contro i lavoratori del mare...

DI VITTORIO... e anche della terra.

GIULIETTI. Ogni qualvolta la federazione è stata costretta a ricorrere alle agitazioni per fare rispettare le leggi, il Ministero della marina mercantile ha sopraffatto queste agitazioni, ha sopraffatto la nostra libertà sindacale, il nostro diritto di sciopero, ricorrendo a navi e mezzi militari, chiudendo l'entrata nei porti ai fiduciari della federazione italiana lavoratori del mare e sbarrando il passo, con la forza pubblica e a colpi di manganello e di calci di fucile, ai marittimi recantisi pacificamente — come a Torre del Greco — dalle autorità in capitaneria per esporre, con ordine e disciplina, le loro ragioni. Questo è il modo con cui si agisce verso la tormentata gente del mare! Il sindacato degli armatori, vedendosi così spalleggiato, naturalmente mantiene la sua ostinata intransigenza, e questa è la ragio-

ne vera ed unica per cui il problema delle pensioni marinare non è stato ancora risolto, così come non sono state e non vengono risolte le nostre vertenze circa il collocamento della manodopera, le paghe, l'imbarco degli allievi capitani e macchinisti, le tabelle di armamento, ecc.

Ma tutto ha un limite!

Onorevole ministro, se non fermeremo le navi, non ci si darà nulla. Vi è qualcuno, anche in questa Camera, che insinua che non siamo più capaci di farlo. Ci si provoca, forse perché qualcuno spera di insediarsi alla Minerva attraverso il pandemonio di qualche agitazione. Attenti però a non scherzare col fuoco! Se fermiamo le navi, tutti gli avversari, con i loro giornali, strillano a perdifiato che siamo antipatrioti e che il nostro movimento è fazioso. Se fermiamo le navi di un settore, si maligna nei confronti di altri settori. La verità è che abbiamo fermato, volta per volta, navi di tutti i settori. Sappia questo sia l'onorevole Tambroni sia l'onorevole Saragat!

Ad un certo momento il Governo, a cominciare dal tempo in cui il Ministero della marina mercantile era nelle mani proprio dell'onorevole Saragat, invece di mantenersi neutrale nella lotta fra noi e gli armatori, ha fatto intervenire navi e mezzi militari contro il nostro movimento. Ecco la prova; l'equipaggio del piroscafo *Castelbianco* — chiamo a testimone l'onorevole Di Vittorio, che in quell'occasione era sul posto — è stato assediato a Genova dalla forza pubblica, che gli ha chiuso perfino le cucine e il deposito viveri. Onorevole ministro, ripeto che dalla forza pubblica, per ingiusti ordini salita a bordo, quelle cucine e quei depositi viveri sono stati chiusi per prendere i lavoratori per fame. Bella libertà! E questo ex ministro, l'onorevole Saragat, che ha inaugurato questo sistema di sopraffazione, oggi dice nei corridoi che fermo soltanto le navi da passeggeri e non quelle da carico. Ebbene, abbiamo fermato una nave da carico nel Giappone, ed il Ministero della marina mercantile ha telegrafato al console misure draconiane. Finché il Ministero agirà in questo modo, sarebbe più che giusto che noi lo si contrattaccasse col fermo delle navi di carattere parastatale. Si mantenga dunque neutrale il Ministero della marina mercantile! Non vogliamo nulla dal Ministero, quando facciamo l'agitazione; non chiediamo altro che il rispetto della legge.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Anche noi.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

DI VITTORIO. Fatela rispettare dagli armatori, che hanno guadagnato miliardi alle spalle dei poveri marinai!

GIULIETTI. Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro; dichiarazione molto importante, che però mi auguro sia osservata, sia per le pensioni che per il nostro diritto di sciopero. Del resto, noi siamo contrari allo sciopero per lo sciopero. Anzi, vogliamo risolvere le vertenze sul terreno pacifico. Chiediamo però al Ministero che si mantenga neutrale nelle nostre lotte sindacali, e non si getti, come ha fatto fin'ora, tutto dalla parte armatoriale.

Se il Ministero si manterrà neutrale, dichiaro alla Camera che siamo sicuri di risolvere equamente in pochi giorni tutte le vertenze, bloccando, caso per caso, navi di ogni tipo; lo sappia anche l'onorevole Saragat. Noi fermeremo ogni nave, se ci lasceranno le mani libere. Prima ci si incatena e poi ci si sfida a fermare le navi. Per immobilizzarci, quel ministro ci ha mandato contro poliziotti, carabinieri e perfino rimorchiatori della marina da guerra. Bel contegno, bella neutralità!

LOPARDI. Perché non lo ha detto allora all'onorevole Saragat?

GIULIETTI. Gliel'ho detto. Poiché però egli continua a malignare, ho voluto cogliere l'occasione per ristabilire la verità.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non è il miglior modo per venire all'accomodamento. Ella parla così forse per la vicinanza dell'onorevole Di Vittorio.

GIULIETTI. Ella certamente allude allo accomodamento tra gli armatori e noi. L'onorevole Saragat, quindi, non c'entra adesso in questo, perché invece c'entra lei, onorevole ministro. Ho citato fatti, riguardanti l'onorevole Saragat quand'era ministro, sia per mettere certe cose in chiaro, sia per invogliare lei a non ripeterli. Il suo accenno all'onorevole Di Vittorio è certamente errato: ella, che mi conosce, sa che io sto parlando con la passione che ho sempre avuto per la gente di mare, cui appartengo. Voglia essere comprensivo, onorevole ministro, nel senso di renderci giustizia, e allora agitazioni non ve ne saranno. A proposito di agitazioni, l'onorevole Saragat ora sostiene una tesi sulla quale concordo. Non ho citato l'onorevole Saragat per sollevare una questione personale, ma per ricordare fatti che è bene non si ripetano. La tesi dell'onorevole Saragat, collimante con la mia, è questa: gli equipaggi che scioperano non debbono essere sbarcati: essi infatti hanno diritto di restare a bordo per legge, perché sono vin-

colati alla nave da un contratto di arruolamento.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non hanno questo diritto.

GIULIETTI. Ecco che non andiamo più d'accordo: ella sta andando adesso verso dolenti ed errate note. Aspetti, onorevole ministro: dicevo che la nave non può e non deve essere abbandonata e che gli equipaggi non debbono essere sbarcati. Oggi, questo che io dico è riconosciuto giusto anche dall'onorevole Saragat; ma il suo collega Simonini la pensa diversamente. Quando l'onorevole Simonini era ministro, ha fatto impartire ordini reazionari durante i nostri scioperi. Come vede, ella, onorevole Cappa, si troverebbe in buona compagnia, se volesse continuare in tale sistema, costituente, fuori dubbio, una inaudita sopraffazione. Ella erra, quando pensa che il marittimo non abbia il diritto di restare a bordo durante lo sciopero. La nave è un istituto speciale. Il marittimo a bordo è vincolato — ripeto — da un contratto non di lavoro ma di arruolamento; e vi è una legge che sanziona il diritto di sciopero. Se poi, appena il marittimo fa lo sciopero, ella lo farà trascinare via dalla nave con forze militari, compirà opera estremamente sopraffattrice e colpirà tutti i marittimi nella loro legge, sindacale libertà.

DI VITTORIO. In questo caso non si può punire.

GIULIETTI. Del resto, non si tratta di scioperi prolungati. (*Commenti — Interruzioni*). La federazione italiana lavoratori del mare ha escogitato un sistema di sciopero particolare, che è una specie di sciopero-lampo. Viene eseguito entro la cornice della legge. Poiché è di rapido e sicuro effetto per noi, ce lo volete soffocare malgrado le nostre ragioni. Siete arrivati, a forza di violazioni, fino al punto di impedire che i rappresentanti della federazione che rappresento vadano in porto. Impedire a una federazione di marinai di andare in porto significa impedirne il funzionamento. Il marinaio sta quasi sempre in mare. Nel breve soggiorno in porto ha bisogno di essere visitato dal fiduciario sindacale. Impedendo questa operazione, voi violate la legge sulla libertà sindacale. Gli armatori, sapendo che ricorrete a queste misure, sono invogliati ad una intransigenza generatrice di gravi perturbazioni.

Aggiunga che il suo Ministero è diventato da parecchio tempo una specie di varco o di zona di passaggio, perché ogni tanto cambia il ministro. Quando v'è una crisi, il Presidente del Consiglio tratta la marina mercan-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

tile come moneta di scambio, tanto è vero che questa marina è andata fin anche nelle mani di gente che non sapeva nemmeno cosa fosse una nave! Ella almeno sta a Genova, è in mezzo ai marittimi ed ha una certa pratica. Vi sono elementi però che non sapevano nemmeno se il mare è salato, e tutt'a un tratto sono diventati supremi gerarchi marittimi. È mai possibile che si debba dare la marina mercantile a gente inesperta, che non conosce la bussola e non sa distinguere la prua dalla poppa?!

Ella, onorevole ministro, sta adoperandosi per tentare di indurre le parti ad eque, pacifiche soluzioni. Noi la ringraziamo e ci auguriamo che riesca; ma nello stesso tempo le diciamo che, fin quando gli armatori avranno la sensazione o la speranza che il ministro della marina mercantile, chiunque sia, non faccia rispettare le leggi riguardanti la previdenza marinara, la nostra libertà sindacale e soprattutto il nostro diritto di sciopero, essi resteranno sulla negativa o assai distanti da un'equa composizione. Donde la necessità per noi, elevata a forza maggiore, di ricorrere in questo caso — e soltanto in questo caso — allo sciopero, che faremo — come meglio crederemo opportuno — entro il quadro della legge, con tutte le nostre forze, rinforzate, occorrendo, da quelle degli altri lavoratori.

A scanso di equivoci le diciamo che ci dispiace assai di fermare le navi, perché la marina mercantile ha bisogno di prosperare per il bene di tutti. Però, se malgrado questa nostra buona e doverosa volontà si dovesse continuare a colpire i marittimi con la provocazione e con l'ingiustizia fino al punto di non far rispettare le leggi tutelanti i loro modesti diritti, acquisiti con sacrificio e con duro e periglioso lavoro, penso che in cuor suo anch'ella troverebbe giusto che questi marittimi difendano il loro pane, le loro famiglie, i loro vecchi ed invalidi compagni con l'estrema arma sindacale dell'agitazione diretta.

Esprimo l'augurio che non ve ne sia bisogno e che ella riesca ad indurre gli armatori, ormai locupletati di miliardi, a essere comprensivi.

Domènica, 16 corrente, a Genova, ella, onorevole ministro, in occasione della cerimonia per la consegna alla marina mercantile di una bandiera d'onore, ha pronunciato un'alta, solenne, commovente orazione, ed ha ricordato l'elenco di tutti i morti del mare, di tutti i sacrificati, di tutte le vittime. Da quell'elenco assurge a potenza spirituale infinita il numero degli orfani, dei superstiti, delle vedove. Quell'elenco è un

obelisco, la cui cima arriva sino al settimo cielo, divinato da Dante: il cielo dell'essenza e della potenza di Dio, folgoratore di ogni male. Sulla cima di quell'obelisco volteggiano gli spiriti dei marinai morti sull'altare della patria; essi impongono a tutti, a lei e a noi, di rendere giustizia ai congiunti superstiti e a tutti i lavoratori del mare d'Italia. (*Vivi applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Liguori e Lettieri, iscritti a parlare, vi hanno rinunciato, riservandosi di illustrare a suo tempo gli ordini del giorno da loro presentati.

È iscritto a parlare l'onorevole Capalozza, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

impegna il Governo:

1°) a stipulare una nuova convenzione italo-jugoslava della pesca, che tenga conto delle tradizionali esigenze e degli interessi dei pescatori dell'Adriatico;

2°) a rispettare il libero sviluppo delle organizzazioni sindacali di categoria nel settore della pesca, evitando indebite ingerenze e protezionismi a favore delle associazioni padronali ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere il suo ordine del giorno.

CAPALOZZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo la trattazione così completa dell'onorevole Giulietti, dichiaro anch'io di ridurre il mio intervento all'importanza e, press'a poco, ai limiti di tempo dello svolgimento di un ordine del giorno.

Desidero soffermarmi brevemente sul problema della pesca nell'Adriatico, che interessa largamente tutte le popolazioni rivierasche di questo mare, ed anche quelle della mia provincia. Cessate le ostilità, già nel 1945 i nostri pescatori, i quali non si sentivano e non erano certamente responsabili della guerra fascista e delle sue conseguenze, hanno ripreso a pescare nell'Adriatico in quelle che erano le zone a loro tradizionalmente consentite da consuetudini antiche, per lo meno dall'epoca della repubblica veneta; consuetudini confermate, altresì, da convenzioni internazionali. Una delle prime leggi dello Stato unitario italiano, se non erro del 1861, riguardò il trattato commerciale con l'Austria, contenente anche il cosiddetto accordo di Gorizia per le zone di pesca nell'Adriatico.

Tuttavia, da parte jugoslava non si volle rispettare questa tradizione plurisecolare, si volle rinfacciare ai nostri pescatori che la

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

guerra fascista era stata perduta, che i trattati commerciali erano caduti nel nulla, che gli italiani dovevano inchinarsi alla volontà di Belgrado. Le organizzazioni sindacali delle due categorie interessate (pescatori ed armatori) insistettero presso il nostro Governo perché avviasse delle conversazioni con il governo jugoslavo, ma non se ne fece nulla, allora, nonostante fossero incominciati i fermi, le requisizioni, i sequestri di motopescherecci italiani.

Gli è che la Jugoslavia faceva parte, in quel tempo, delle democrazie popolari e il nostro Governo, ubbidiente alle direttive che venivano dall'imperialismo americano, non credette opportuno allacciare dei rapporti che potessero condurre a un buon vicinato fra Italia e Jugoslavia: ciò inasprì sempre più i dirigenti jugoslavi, i quali, con spirito sciovinista colpirono sempre più duramente i nostri pescherecci e i nostri pescatori. Ben 280 motopescherecci sono stati sequestrati, fermati, depredati dalle autorità jugoslave a tutto il 31 marzo 1950.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non è colpa dell'America, questa!

CAPALOZZA. Non ho detto che sia colpa esclusiva dell'America, ma anche del Governo italiano!

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. L'ha detto prima.

CAPALOZZA. Ho detto che il Governo italiano non ha avanzato trattative al momento opportuno, quando gli interessati lo richiedevano pressantemente. Abbia pazienza onorevole ministro: verrò poi a parlare del momento in cui il Governo italiano si è premurato di iniziare delle trattative col governo jugoslavo.

Quel che è certo si è che le statistiche sono le seguenti: 280 pescherecci sono stati fermati dalla Jugoslavia, dei quali 89 dal 13 aprile 1949 a tutto il 31 marzo 1950, cioè in un anno solo e proprio dopo la firma della cosiddetta convenzione per la pesca — mai perfezionata — di cui mi occuperò tra poco; mentre, dalla fine dell'aprile del 1945 (termine delle ostilità) al 13 aprile 1949, sono stati sequestrati 191 motopescherecci, con una media di circa 45-50 all'anno (ho anche i dati, divisi per compartimento marittimo: Monfalcone 5, Venezia, 7, Chioggia 84, Ravenna, 2, Rimini 18, Ancona 89, Bari 24, Molfetta 51).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

CAPALOZZA. I danni sofferti, sia dall'armamento che dagli equipaggi, si calcolano in un ammontare complessivo (sempre alla

data del 31 marzo 1950) di 244.717.845 lire. E molti altri motopescherecci sono stati sequestrati da quella data fino ad oggi; ho presentato parecchie interrogazioni ai ministri della marina mercantile e degli esteri, l'ultima delle quali proprio alcuni giorni or sono in relazione al fermo di un motopeschereccio della marineria di Fano, la mia città, effettuato nei primi di ottobre di quest'anno.

Danni economicamente gravissimi, dicevo, sono derivati ai pescatori e agli armatori; danni gravissimi, ai quali debbono essere aggiunti quelli indiretti per l'acquisto di nuovi attrezzi, di combustibili, di lubrificanti, di oggetti vari per la navigazione, rapinati dalle autorità jugoslave; senza parlare delle sofferenze, della privazione della libertà, delle incarcerazioni cui sono stati sottoposti i pescatori, i quali qualche volta hanno perduto la vita. Tutti ricordiamo il tragico episodio dell'assassinio del pescatore chioggiotto Dino Gullo, che riempì di commozione e di indignazione l'Italia intera e che fu evocato anche in Parlamento.

Ma ecco il punto, onorevole ministro: fu dopo l'avvenuta espulsione della banda titina dal *Cominform* nel luglio 1948, che il nostro Governo, ligio sempre alle direttive americane, cambiò immediatamente rotta e atteggiamento — allora, e soltanto allora — nei confronti della Jugoslavia. E, già nel mese di novembre del 1948, venne formata una affrettata commissione, capeggiata da un senatore democristiano, l'onorevole Bastianetto, con esclusione, però, dei rappresentanti delle categorie più interessate, cioè degli equipaggi e degli armatori marittimi.

Nel mese di dicembre, la commissione si reca a Belgrado per trattare direttamente con il governo jugoslavo la convenzione per la pesca, che avrebbe dovuto essere — non sono mie parole, ma quelle di dichiarazioni ufficiali od ufficiose — « il cuneo dietro il quale si inseriranno altri trattati che apriranno la via della felice ripresa dei rapporti fra l'Italia e la Jugoslavia ». È così che, nell'aprile 1949, viene concluso il famoso trattato della pesca, il quale non è mai arrivato in Parlamento, non è mai entrato in vigore ed è stato già sostituito da un altro progetto.

Esso trattato del 1949 prevede il permesso di pesca solo in quattro zone dell'Adriatico, dietro il pagamento di un canone di 750 milioni di lire annue. Nella riunione del 10 dicembre 1951 tenutasi a Rimini, e promossa dal predecessore del ministro Cappa, onorevole Simonini, alcuni armatori hanno as-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

sunto l'impegno di pagamento di un canone annuo di quattromila lire per cavallo vapore, ma, per quanto mi consta, nessuno ha accettato le altre clausole della convenzione. Ciò significa che neppure gli armatori si sentono sufficientemente tranquilli e sicuri del trattato così come è stato impostato, unendosi all'atteggiamento di critica e di opposizione preso e mantenuto dai pescatori.

Non starò qui ad esaminare punto per punto gli articoli del trattato, limitandomi a rilevare quanto sia improvvida ed ingiusta la competenza riconosciuta, circa il rilascio delle licenze, al governo jugoslavo, il quale, senza precisarne le ragioni, può negare l'autorizzazione di pesca nelle sue acque a un nostro motopeschereccio, che pure abbia accettato, come qualsiasi altro, le clausole del trattato; e a rilevare che l'articolo 4 della convenzione e gli articoli 26, 27, 28 e 29 della legge jugoslava sulla pesca di mare del 23 gennaio 1950, pubblicata il 18 febbraio 1950, danno facoltà alle autorità marittime jugoslave e a quelle del potere popolare locale di contestare e accertare le eventuali infrazioni dei pescherecci italiani senza alcuna pratica possibilità per gli equipaggi di validamente difendersi.

Sono sufficienti questi rilievi, io penso, senza entrare nelle argomentazioni tecniche, a dimostrare quanto sia stata giusta e quanto sia tuttora giusta la posizione degli equipaggi italiani, che si sono schierati contro la convenzione sulla pesca del 1949. L'onorevole ministro sa che è stato predisposto qualche mese fa un nuovo testo che diminuisce il canone annuo da 750 milioni a 600 milioni, dei quali 400 dovrebbero essere pagati dal Tesoro e 200 dai motopescherecci autorizzati. Il ministro sa anche che l'intera somma dovrebbe essere pagata entro il 30 novembre 1951, ossia ancor prima di iniziare la pesca, in quanto questa, di regola, avviene nelle acque dell'Adriatico orientale, a far tempo dal mese di dicembre; e sa che neppure quei 200 milioni a carico dei motopescherecci possono essere coperti dalle contribuzioni dei motopescherecci stessi, perché, tenendo calcolo delle 4 mila lire per cavallo vapore e del totale dei cavalli vapore dei motopescherecci autorizzati alla pesca, non si raggiunge la somma suddetta. Il ministro sa, infine, che l'accordo stabilisce un termine, che mi pare il 15 novembre 1951, per avviare nuove conversazioni e basare su altri criteri la convenzione sulla pesca.

Ebbene, quali sono le richieste che vengono avanzate dagli interessati in ordine a tali

conversazioni e criteri? Sono, press'a poco, queste:

1°) la discussione avvenga in territorio neutro, oppure, questa volta, addirittura in Italia, dato che le due volte precedenti la convenzione è stata discussa a Belgrado, in Jugoslavia;

2°) la zona di pesca sia unitaria e continua dall'Istria all'Albania e non divisa in zone, tanto più che quelle zone sacrificano proprio alcune marinerie le cui rotte pescherecce si avviano *ab antiquo* verso la Dalmazia, come la marineria di Chioggia, di fronte al cui porto non vi è, nel precedente accordo, un tratto di mare consentito;

3°) la distanza dalla costa jugoslava sia fissata in 2 miglia, da valere come zona di ripopolamento e di protezione;

4°) siano abolite le misure di polizia previste dall'attuale accordo;

5°) non sia stabilito alcun canone di affitto: in compenso, l'Italia potrebbe permettere l'importazione di prodotti ittici jugoslavi senza dazio e prevedere altre eventuali agevolazioni commerciali;

6°) sia dato il permesso ai guardacoste italiani di sorvegliare i nostri pescherecci e, in caso di inosservanze, le testimonianze e le prove portate dagli italiani valgano per lo meno quanto quelle delle vedette marittime jugoslave;

7°) sia aumentato il numero dei porti di rifugio e consentito sempre l'attracco nei casi di forza maggiore, senza l'applicazione, da parte delle autorità jugoslave, di misure di polizia;

8°) alle trattative partecipino i rappresentanti qualificati delle categorie e in particolare l'Ufficio centrale pesca della Lega delle cooperative e il sindacato pescatori sia della C. G. I. L. sia della C. I. S. L.

Un'ultima osservazione, onorevole ministro. Il Ministero della marina mercantile ha assunto un atteggiamento molto strano in questo periodo (pur non essendo il trattato della pesca ancora in vigore), nei confronti dei pescatori italiani che vengono sorpresi da vedette italiane a trovarsi, pur causalmente, nei pressi delle acque territoriali jugoslave.

Preciso che in data 20 marzo 1951 la corvetta della nostra marina mercantile *Fenice* sorprendeva entro un raggio di 10 miglia dalla costa orientale dell'Adriatico due motopescherecci di Porto San Giorgio, il *Bagliore* e il *Primavera*, rispettivamente comandati dai capibarca Dante Sollini e Dardo Silenzi. Per tale fatto, il Ministero della marina mercantile ha provveduto a far ritirare ai due capi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

barca i titoli matricolari per il periodo di tre mesi. Questi due lavoratori hanno moglie e figli e non si trovano certo in condizione di poter restare in vacanza per tre mesi! È inaudito! I pescatori italiani debbono guardarsi non soltanto dalle vedette jugoslave, ma anche da quelle italiane!

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il fatto è che essi violano le disposizioni più volte date alle capitanerie e portate a conoscenza dei singoli. È nel loro interesse che il Ministero svolga questa sorveglianza.

CAPALOZZA. Non mi pare che sia nel loro interesse la sospensione per tre mesi dalla possibilità di lavorare, tanto più che, trascorsi i tre mesi, essi possono non aver pronto un nuovo imbarco e quindi restare disoccupati!

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Si tratta di provvedimenti che il Ministero prende verso coloro che, pur avvertiti, continuano a mettere a rischio la barca e l'equipaggio, irritando anche le autorità jugoslave.

CAPALOZZA. Si tratta di provvedimenti che aggravano la posizione dei pescatori, onorevole ministro, e che irritano le nostre marinierie. Il provvedimento da prendere è quello di attuare, su basi nuove e giuste, la convenzione sulla pesca!

Passo ora a trattare l'argomento della seconda parte del mio ordine del giorno. Poc'anzi il collega Giulietti, nel profluvio della sua oratoria, ha anche reclamato la neutralità del Ministero della marina mercantile in quelle che sono le attività sindacali nel settore marinaro; egli ha chiesto, cioè, che il Governo non assuma posizione a favore degli armatori e contro i lavoratori. A questo proposito, devo io pure lamentare, facendomi eco di rilievi fatti dai pescatori, un intervento massiccio — potrei dire impudente, se la parola non apparisse troppo forte — da parte del Ministero della marina mercantile in campo sindacale contro gli interessi sindacali della categoria dei pescatori. Io ho sott'occhio una pubblicazione molto interessante: si tratta del *Bollettino di informazioni marittime*, che nel numero del giugno 1951 contiene, nelle pagine 289-303, un insieme di atti e di documenti relativi all'assemblea dell'Associazione nazionale degli armatori e industriali della pesca e affini. Il titolo è il seguente: « La costituzione dell'Associazione nazionale dei produttori della pesca ». Ripeto che si tratta dell'assemblea dell'Associazione nazionale degli armatori e industriali della pesca e affini — cioè di una associazione padronale

— tenutasi a Roma, presso la Confederazione generale dell'industria italiana, alla presenza del sottosegretario onorevole Tambroni. Faccio questa precisazione perché la denominazione di « Associazione nazionale produttori della pesca » potrebbe indurre in equivoco e far pensare che essa comprenda anche i pescatori. (*Interruzione del sottosegretario Tambroni*). È così, sia per l'origine che l'Associazione ha avuto, sia per il luogo dove è nata, sia perché essa ha sostituito (come l'onorevole Tambroni stesso ha affermato nel suo intervento, riportato per esteso nel bollettino che ho citato) le precedenti organizzazioni padronale della pesca, cioè l'« Assopesca » e la « Fiampesca ». Ma questo è l'antefatto, questa è la cornice: è, potrei dire, l'atmosfera in cui è nato quello che io lamento, quello che tutti i pescatori lamentano.

Io lamento, e tutti i pescatori lamentano, che in una riunione di padroni, in una riunione di armatori, in una riunione di industriali, sia intervenuto come patrono — ed anzi vantandosi esplicitamente d'esserlo stato — il sottosegretario per la marina mercantile. Egli si è presentato ed ha parlato proprio come sottosegretario per la marina mercantile,...

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. ... che conosce però i problemi della pesca!

CAPALOZZA. Non è ciò che interessa! Interessa che abbia agito in pro degli armatori della pesca e non dei pescatori! E quel che è peggio si è non soltanto che questa Associazione nazionale produttori della pesca sia nata come è nata e che, in quella riunione, sia stato nominato il presidente che stava *in pectore* al sottosegretario (lo stesso sottosegretario l'ha designato e raccomandato *ad personam*: si tratta di un nostro collega ch'io non ho bisogno di nominare); quel che è peggio si è — dicevo — che in questa riunione sia stato votato un ordine del giorno, che suona così: « I rappresentanti delle marinierie da pesca — e non vi erano affatto le marinierie — riuniti in assemblea il giorno 9 maggio 1951, considerata la necessità di provvedere all'efficienza ed al pieno funzionamento dell'associazione nazionale di categoria — cioè, fuor di metafora, di provvedere al finanziamento di tale organismo — perché questa possa svolgere il suo compito di tutela dei giusti interessi dell'armamento da pesca italiano e possa contemporaneamente assolvere a tutte le iniziative tendenti all'incremento dell'attività produttiva della categoria stessa — si noti: la categoria dell'armamento — decidono a nome degli ar-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

matori — sottolineo la parola « armatori » — rappresentati di chiedere l'istituzione di una trattenuta volontaria — simpatico eufemismo! — del 0,10 per cento sull'ammontare delle vendite dei prodotti ittici che passano per il mercato all'ingrosso di produzione e di consumo, ivi compresi quelli destinati alla conservazione, da evolvere a favore dell'associazione a cura delle direzioni dei mercati; chiedono altresì che di tale loro desiderio — bello quel « desiderio »! — si renda interprete il Ministero della marina mercantile presso le prefetture e i comuni interessati, facendo rilevare che la trattenuta non graverà sull'ammontare delle vendite da ripartire con gli equipaggi arruolati alla parte, in quanto se ne assumeranno l'onere solo gli armatori ».

Tutta l'impostazione dell'ordine del giorno, le parole adoperate, la stessa pudica riserva finale, poste in relazione con quanto ho spiegato sopra, stanno a significare che v'è stato un intervento diretto del sottosegretariato per la marina mercantile, cioè del Governo, a favore della classe padronale, per l'organizzazione e la messa in efficienza dell'organizzazione sindacale armatoriale. Ma v'è anche qualche altra cosa da dire, onorevole ministro e onorevole sottosegretario. V'è da dire che quando è stata redatta, stilata la circolare ministeriale, anche il pudore dimostrato dagli armatori è scomparso, e non v'è più traccia della preoccupazione che la trattenuta non gravi sull'ammontare delle vendite per la quota spettante all'equipaggio arruolato alla parte. Io ho sott'occhio la circolare in data 29 maggio 1951: in questa circolare — che non ho bisogno di leggere all'onorevole Tambroni, che la conosce bene perché l'ha firmata, né all'onorevole Cappa, che la conosce bene per dovere del suo alto ufficio — in questa circolare non si fa più alcuna menzione della riserva circa l'equipaggio arruolato alla parte, ma si parla invece del 0,10 per cento a carico di tutti i produttori della pesca e di ogni partita di pesce destinata al consumo o alla conservazione!

Ora, io non so come chiamare tutto ciò!

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Legga l'ultimo periodo.

CAPALAZZA. Non voglio adoperare definizioni forti, voglio lasciare a chi ascolta di giudicare se questo sia legittimo oppure illegittimo, se questo sia o non sia un arbitrio inconcepibile e una violazione non soltanto della correttezza che il Governo deve avere in questioni sindacali, ma una violazione della legislazione vigente, soprattutto in materia di mercati all'ingrosso del pesce.

È significativo che in questo stesso *Bollettino di informazioni marittime*, tra gli atti della riunione del 9 maggio 1951 dell'Associazione nazionale armatori e industriali della pesca, si sia riportato questo passo: « In attesa che si verifichi un più preciso orientamento in materia da parte degli organi governativi, l'Associazione ha provveduto a segnalare al Ministero della marina mercantile alcuni casi di inosservanza della legge 12 giugno 1938, n. 1487, da parte degli enti gestori dei mercati ittici. Purtroppo, ancora molti mercati non rispettano le disposizioni, contenute dalla legge stessa, per cui le ritenute obbligatorie sull'importo delle vendite non possono superare le percentuali consentite ed i proventi degli enti gestori debbono essere impiegati per il funzionamento e il miglioramento dei mercati ».

Mentre da un lato, dunque, nella riunione del 9 maggio 1951, si ritiene e si lamenta che taluni enti gestori non osservano la legge fondamentale sui mercati all'ingrosso del pesce, dall'altro si viola vergognosamente questa legge, stabilendo con una circolare...

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. A titolo volontario! (*Proteste all'estrema sinistra*).

CAPALAZZA. Io mi sono mantenuto in termini riguardosi, ma ella sta superando i limiti della decenza, quando viene a parlarmi di contributi « volontari » da richiedersi dalle prefetture!

Secondo la circolare, sono i prefetti che invitano i sindaci a far pagare i contributi « volontari »! I contributi volontari non si possono chiedere per mezzo del capo della polizia della provincia! I contributi volontari si danno spontaneamente: possono essere chiesti dall'associazione sindacale direttamente ai propri organizzati.

E sappia, onorevole Tambroni, che soltanto un ventesimo degli armatori, dei padroni dei motopescherecci, è rappresentato in questa fantomatica Associazione nazionale dei produttori della pesca, che ella ha tenuto a battesimo.

Ora, perché coloro che non sono associati dovrebbero versare il famoso contributo? Li conosciamo questi contributi « volontari »: in periodo fascista li abbiamo conosciuti, ed erano, in sostanza, tanto volontari che venivano riscossi per mezzo delle bollette delle imposte! Ella segue la stessa strada, la stessa procedura, lo stesso sistema. Una strada, una procedura, un sistema che vengono respinti da tutte le categorie dei pescatori; ed ella lo sa bene, onorevole sottosegretario.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Vi sarebbero molte altre cose da dire, molte altre osservazioni da fare. Vi sarebbe da chiedersi come e perché la circolare non sia stata preventivamente sottoposta all'approvazione del Ministero interessato (quello dell'interno); come e perché venga mandata, da parte del Ministero della marina mercantile, una circolare ai prefetti con la quale si chiede loro il compimento di un'azione illegale di un atto illecito.

Ma al centro di tutto resta il fatto che non rientra nelle mansioni del Ministero interessarsi degli affari privati di un'associazione padronale, favorirne e organizzarne la costituzione, procurarle il presidente; resta che è un abuso mettere l'apparato della pubblica amministrazione a disposizione di una associazione di categoria, e di categoria padronale.

Onorevoli colleghi, io penso che le mie brevi e affrettate considerazioni inducano soprattutto l'onorevole ministro e anche l'onorevole sottosegretario a ripensare alla gravità di questa circolare; gravità, oltre a tutto, per il precedente, perché domani potrebbero essere gli stessi pescatori a fare la stessa richiesta. E chiedo a lei, onorevole Tambroni, se sarebbe disposto a diramare un'identica circolare a favore dei lavoratori della pesca, perché cioè uno 0,10 per cento o altra percentuale venisse ad essere prelevata a favore dei pescatori aderenti alla Confederazione generale del lavoro o ad altra organizzazione sindacale di lavoratori.

Spero, concludendo, che il Governo riveda la questione e revochi la circolare; e spero, comunque, che la Camera accetti, sia nel primo punto che nel secondo, l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare. (*Applausi all'estrema sinistra*).

DI VITTORIO. Propongo di rinviare la seduta a domattina.

PRESIDENTE. Per parte mia, non posso prendere un provvedimento del genere, anche per tener fede ad un accordo dei capi gruppo, che deve essere probabilmente a lei noto: abbiamo nel calendario preventivo, che è fatto a strettissimo rispetto del tempo, stabilito che nella mattinata di domani si sarebbe dovuto concludere la discussione di questo bilancio, per iniziare nel pomeriggio quella del bilancio del Ministero della difesa; se prolunghiamo a domani la discussione generale, certamente nella mattinata sarà impossibile concludere la discussione del bilancio della marina mercantile, perché vi sono ancora tre oratori iscritti a parlare ed 11 ordini del giorno, di cui soltanto due svolti; poi dovranno parlare il relatore e il ministro.

La Camera è sovrana nel decidere ed il Presidente si dovrebbe piegare alla sua decisione (in questo caso il verbo piegare è bene indicato). Ma io ho il dovere di avvertire, anche per eventuali conseguenze che dovremmo poi scontare a fine mese, che il 31 si annunzia inesorabilmente sul calendario e che, comunque, un rinvio non sarebbe rispondente all'accordo dei gruppi.

Oggi abbiamo ammirato un discorso in verità assai lungo. Perciò, prego gli oratori di cercare di contenersi. Il Presidente non può infrenare l'oratoria dei colleghi, perché vi è libertà assoluta di tempo e di argomenti. Ma io devo mettere a posto la responsabilità della Presidenza. La Camera assuma la sua.

Onorevole Di Vittorio, per lo meno cerchiamo di contenere questi interventi, perché c'è un inesorabile contrasto, una lotta inesorabile fra la libertà assoluta di parola e l'orologio che cammina.

DI VITTORIO. Onorevole Presidente, non ho alcuna intenzione di piegarla, ma vorrei insistere nella preghiera. Perciò, faccio proposta formale, anche per la dignità del Parlamento e per l'interesse del bilancio che stiamo discutendo, che la seduta venga rinviata a domattina, con l'augurio che vi sia un numero maggiore di colleghi presenti e che quindi la discussione possa svolgersi e concludersi in condizioni pressoché normali.

PRESIDENTE. Dovremmo pregare la R. A. I. di trasmettere stanotte questo augurio, perché domattina inizieremo la seduta alle 9. Soltanto la radio può portare l'augurio, trasmettendo la notizia agli onorevoli colleghi che a quest'ora sono già in gran parte a casa.

Giacché l'onorevole Di Vittorio insiste, pongo in votazione la sua proposta di rinviare a domani il seguito della discussione.

(È approvata).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

MAZZA, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se, in considerazione dell'urgente necessità di preservare ed incrementare l'ingente patrimonio artistico, culturale e di di-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

vulgazione didattica dell'Istituto nazionale « Luce », il Governo non ritenga opportuno di promuovere le necessarie provvidenze legislative, affinché l'Istituto stesso riprenda immediatamente la sua attività. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(6341) « ALLIATA DI MONTEREALE, LEONE-MARCHESANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se rispondano a verità le deficienze emerse da una recente polemica di stampa, circa il controllo sulla segretezza e serietà delle telecomunicazioni internazionali, gestite, per conto dello Stato, dalla società « Italcable ».

« E per conoscere quali provvidenze il Governo intende porre in atto per garantire un perfetto controllo di tali servizi che, per la loro natura estremamente delicata, possono recare pregiudizio al prestigio ed alla sicurezza stessa dello Stato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6342) « ALLIATA DI MONTEREALE, LEONE-MARCHESANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere:

1°) se risponde al vero che l'allaccio del telefono nei comuni del Mezzogiorno, a norma della legge 28 luglio 1950, n. 690, avviene in aggiunta ai circuiti già esistenti;

2°) se è a conoscenza che tali circuiti sono già talmente oberati al punto da rendere praticamente inoperabile il telefono;

3°) se considerato lo sviluppo ormai raggiunto nell'importante cittadina di Capo d'Orlando, in sede di esportazione d'ortofrutticoli in prevalenza per l'estero, per il quale lavoro urgono rapide e continue conversazioni telefoniche, non ritenga opportuno collegare questa cittadina con cavo diretto su Messina e ciò allo scopo di non rendere praticamente inoperante l'attuazione della sopra citata legge n. 690. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6343) « SAIJA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, dell'industria e commercio e delle finanze, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare con carattere di urgenza per venire incontro ai viticoltori italiani evitando l'aggravarsi della

crisi vinicola che mina le basi dell'economia nazionale.

« L'interrogante fa presente che la crisi vinicola è particolarmente risentita dai produttori calabresi, oberati dalla tassa di scambio eccessiva.

« Chiede, pertanto, la riduzione di tale tassa e l'adozione di provvidenze a salvaguardia di tale produzione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6344) « FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se ritiene opportuno dare corso benevolo alla petizione inviata da un comitato cittadino del comune di Castel Guelfo (Bologna), circa la richiesta di un contributo da parte dello Stato per la costruzione dell'acquedotto di Castel Guelfo (legge 3 agosto 1949, n. 589).

« La richiesta del contributo merita di essere presa in considerazione, dato l'impellente necessità dell'esecuzione dell'opera, in quanto essa risolverebbe finalmente l'approvvigionamento idrico, non solo del comune di Castel Guelfo, ma anche di diverse località del comune di Imola, che ne hanno inderogabile necessità. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6345) « MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se i dipendenti dal commercio hanno diritto di percepire il sussidio straordinario di disoccupazione. La domanda è concepita nel senso che le operaie ortofrutticole della provincia di Bologna, nonostante le assicurazioni avute dalle autorità e nonostante che durante tre mesi si fossero recate a firmare presso l'ufficio di collocamento addetto, dopo aver perdute ore e ore per attendere il loro turno nell'erogazione del sussidio, si sono trovate con tutte le domande respinte.

« L'interrogante ritiene necessario e doveroso l'intervento dell'onorevole ministro perché sia riparato ad una palese ingiustizia verso delle povere operaie in preda ad una grave disoccupazione per parecchi mesi dell'anno. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6346) « MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere la decisione presa circa la designazione della tenuta « Cavicchio » di proprietà

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Mercedes De Angeli in Pelagatti, situata in Fiorentina di Medicina (Bologna), tenuta acquistata dalla « Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina »; e — qualora nessuna decisione fosse stata presa — se non ritenga il Ministro di accedere alla richiesta della cooperativa lavoratori della terra di Medicina, la quale con lettera 22 agosto 1951 proponeva, alla competente autorità, a nome di 4550 lavoratori, di ottenere, in attesa che ne venga l'assegnazione a tutti i lavoratori senza terra o con poca terra, soci e non soci della cooperativa, la conduzione dell'azienda stessa, avendo la detta cooperativa tutti i requisiti richiesti dalla legge. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6347)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se ritenga giusto l'operato della giunta provinciale amministrativa di Firenze che ha respinto per illegittimità le deliberazioni dei consigli comunali che, in armonia con la circolare numero 15700, del 26 febbraio 1949, del suo Ministero, hanno deciso di istituire i ruoli transitori per sistemarvi quei dipendenti avventizi, che, pur avendo i titoli prescritti, non possono trovar posto nel ruolo ordinario del personale; e in caso negativo, per conoscere se non ritenga necessario diramare precise istruzioni perché la circolare numero 15700 del 26 febbraio 1949 possa trovare effettiva applicazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6348)

« TURCHI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritenga necessario emanare un provvedimento che metta in condizioni di poter riscattare il periodo 1929-39 di mancata assicurazione quei lavoratori i quali hanno dovuto sospendere i versamenti all'I.N.P.S., nel decennio citato, perché con retribuzioni superiori alle lire 800.

« L'interrogante fa presente che, nel caso di applicazione della riforma della previdenza, la categoria verrebbe a subire danni non lievi, proprio in conseguenza della sospensione dei versamenti, e ritiene che, come ai dirigenti, pure esclusi dalla assicurazione obbligatoria, è stata data la facoltà di riscattare un certo periodo di mancati versamenti, così anche agli altri debba essere concessa la medesima facoltà. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6349)

« SILIPO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga necessario provvedere con la massima urgenza al prosciugamento del lago Aquila e Pescara nel territorio di Laureana di Borrello, in provincia di Reggio Calabria, per evitare che si ripelano i luttuosi incidenti, che si sono verificati nel passato, in seguito ad alluvioni ed altri cataclismi, ultimo della serie, in ordine di tempo, la recentissima morte di un insegnante di Messina. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(6350)

« SILIPO, GERACI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se e quando intenda riammettere nei ruoli gli ex insegnanti di educazione fisica già estromessi dal passato governo fascista dai ruoli cui erano stati ammessi con regolari concorsi. Sarebbe così finalmente riparato, come è stato già fatto per altro personale statale, a una grave ingiustizia che tutt'ora pesa su questi vecchi insegnanti estromessi contro ogni diritto dai ruoli statali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6351)

« ZACCAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dell'industria e commercio e di grazia e giustizia, per conoscere:

a) se intendano avviare un'indagine a carattere informativo sulle condizioni e sulle situazioni monopolistiche in Italia, riferendone al Parlamento nel più breve termine i risultati, in mancanza di che è intenzione dell'interpellante di chiedere un'ampia inchiesta parlamentare;

b) se intendano mantenere, o ritirare e sostituire, il disegno di legge n. 1463, presentato il 13 luglio 1950, che in nutrite polemiche di stampa fu giudicato inadeguato ad una azione di vigilanza sulle imprese consortili, quale si attua ormai in tutti i paesi moderni, anche in conformità alla Carta dell'Avana; e, comunque, quali siano le intenzioni del Governo a tal proposito.

(632)

« TREMELLONI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti.

L'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 21,55.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1951

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9 e 16:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (1864). — *Relatore* Monticelli.

2. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo generale sui privilegi e le immunità del Consiglio d'Europa, concluso a Parigi il 2 settembre 1949. (*Approvato dal Senato*). (1769);

Ratifica ed esecuzione delle seguenti Convenzioni internazionali firmate a Ginevra l'8 dicembre 1949: *a)* Convenzione relativa al trattamento dei prigionieri di guerra; *b)* Convenzione per il miglioramento della sorte dei feriti e dei malati delle Forze armate in campagna; *c)* Convenzione per il miglioramento della sorte dei feriti, dei malati e dei naufraghi delle Forze armate sul mare; *d)* Convenzione relativa alla protezione delle persone civili in tempo di guerra. (*Approvato dal Senato*). (1771);

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo relativo ai marchi di fabbrica o di commercio, concluso a Parigi, tra l'Italia e la Francia, il 21 dicembre 1950. (1978);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (*Approvato dal Senato*). (2064);

Esonero dal canone di abbonamento alle radioaudizioni per le scuole. (1765);

Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948. (*Approvato dal Senato*). (1800).

3. — *Discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (1865).

Nota di variazioni. (1865-bis).

Relatori Geuna e Spiazzi;

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario

dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (1862). — *Relatore* Molinaroli;

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (*Approvato dal Senato*). (2020). — *Relatore* Manuel-Gismondi.

4. — *Seconda deliberazione sulla proposta di legge costituzionale:*

LEONE ed altri: Norme integrative della Costituzione concernenti la Corte costituzionale. (1292-bis).

5. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Costituzione e funzionamento degli organi regionali. (*Urgenza*). (211). — *Relatori*: Migliori, Lucifredi, Resta e Russo Carlo.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per l'elezione dei Consigli regionali. (986). — *Relatori*: Lucifredi, per la maggioranza, e Vigorelli, di minoranza;

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Aires, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore* Repossi.

7. — *Discussione della proposta di legge:*

COLI: Norme per la rivalutazione delle rendite vitalizie in denaro. (766). — *Relatore* Lecciso.

8. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Riordinamento del Tribunale supremo militare. (248). — *Relatori*: Leone Giovanni e Carignani.

9. — *Seguito dello svolgimento di interpellanze e interrogazioni.*

10. — *Seguito della discussione della mozione degli onorevoli Laconi ed altri.*

11. — *Svolgimento della mozione degli onorevoli Pièraccini ed altri.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. GIOVANNI ROMANELLI