

LIX.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDI

DEI VICEPRESIDENTI BUCCIARELLI DUCCI E TARGETTI

INDICE

	PAG.
Congedi	3111
Disegno di legge (Presentazione)	3149
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (306)	3112
PRESIDENTE	3112
GEFTER WONDRIK	3112
LUCIFREDI	3115
LAURO ACHILLE	3121
TROMBETTA	3128
RAVAGNAN	3131
CUCCO	3135
BARDANZELLU	3137
COLASANTO	3141
D'AREZZO	3148
CAPRARA	3149
Proposta di legge (Annunzio):	
PRESIDENTE	3112
AMADEI	3112
Proposta di legge (Deferimento a Commissione)	3149
Commissione parlamentare d'inchiesta sull'«anonima banchieri» (Annunzio di composizione):	
PRESIDENTE	3111
Interrogazioni e mozione (Annunzio)	3149

La seduta comincia alle 16,30.

TOGNONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Amatucci e Gullotti.

(*I congedi sono concessi*).

Composizione di una Commissione parlamentare d'inchiesta.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 2 della legge 18 ottobre 1958, n. 943, relativa alla costituzione della Commissione parlamentare d'inchiesta per esaminare il comportamento degli organi della pubblica amministrazione in ordine alla cosiddetta «anonima banchieri», ho chiamato a far parte della Commissione stessa i deputati: Amadei, Amatucci, Assennato, Belotti, Bozzi, Caprara, Codacci Pisanelli, D'Onofrio, Faletra, Giolitti, Lucifredi, Marotta Michele, Migliori, Restivo, Roberti.

Informo altresì che il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della Commissione i senatori: Bosco, Braccesi, Fiorentino, Granzotto Basso, Guglielmone, Jannuzzi, Jervolino, Massari, Papalia, Pastore, Pesenti, Roda, Spezzano, Tessitori, Tupini.

Di comune accordo i presidenti delle due Assemblee hanno scelto quale Presidente del-

la Commissione il senatore Paratore, al quale esprimo un ringraziamento per aver voluto accettare l'incarico.

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata una proposta di legge di iniziativa dei deputati Amadei e Zappa:

« Proroga del termine di cui alla legge 4 febbraio 1958, n. 752 » (420).

Sarà stampata e distribuita. Avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, la proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

AMADEI. Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione questa richiesta.

(È approvata).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile. (306).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959.

È iscritto a parlare l'onorevole Geffer Wondrich, che ha presentato anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il ministro della marina mercantile a promuovere gli opportuni provvedimenti per il finanziamento della costruzione delle tre navi necessarie alla società di navigazione Istria-Trieste, perché possa esercitare le previste linee dell'alto Adriatico ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

GEFFER WONDRICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il poco tempo messo a disposizione del mio gruppo per la discussione del bilancio della marina mercantile mi induce ad intervenire con la maggiore stringatezza possibile, limitandomi a qualche osservazione che in particolare riguarda la marineria triestina.

È superfluo ricordare l'importanza della marina mercantile nell'economia del paese, ma ritengo necessario porre in rilievo le necessità della marineria triestina, la rilevanza della sua partecipazione al traffico marittimo e i provvedimenti da adottare anche con riguardo alla particolare situazione di Trieste.

Le questioni riguardanti le navi e le linee triestine non rivestono infatti un carattere puramente economico, ma ne assumono anche uno politico per la sciagurata posizione in cui si trova attualmente la città, che deve lottare nel campo marittimo contro una spietata concorrenza che non ha riguardi di sorta.

Intendo accennare anzitutto alla principale delle nostre società, il Lloyd Triestino, che, perdute gran parte delle sue navi alla fine della guerra, ha acquistato parecchie *Liberty* ed ha ricostruito diverse unità, alcune delle quali eccellenti, acquistando poi recentemente altre unità francesi, che peraltro non sembra abbiano dato buona prova.

Le mie richieste rivolte al Lloyd Triestino per avere chiarimenti che ritenevo necessari proprio per questo intervento, non hanno avuto fortuna. Il Lloyd Triestino è una delle società che dipendono dalla Finmare: per cui si è ritenuto opportuno non fornire chiarimenti a un deputato di opposizione, che pur li ricercava non per fini di partito, ma nell'interesse superiore della città.

È noto che il Lloyd Triestino deteneva praticamente quasi il monopolio del traffico marittimo con il medio e l'estremo oriente, con le sue linee oggi battute non solo dalla concorrenza nazionale, ma in parte ben più sostanziale da quella internazionale. Il Lloyd Triestino è proprietario di 9 *Liberty* che continua a gestire. Sono navi da considerare ormai superate, lente e di poco reddito, in particolare in questo ormai troppo lungo periodo di depressione dei noli, mentre l'armamento internazionale si orienta anche verso la costruzione di navi di minor tonnellaggio, ma più veloci.

L'onorevole Durand de la Penne, nella sua pregevolissima relazione, in cui ha esaminato con vera competenza e con profondità tutti gli argomenti non tralasciandone alcuno (e di ciò gli va dato anche da parte nostra il più ampio riconoscimento), ha toccato anche questo punto. Naturalmente non poteva scendere a particolari che riguardano la posizione delle singole città, delle singole linee e delle singole marinerie. Io cerco, pertanto, con le mie modeste parole, di supplire a quel che manca, facendo presenti al Parlamento quelle che mi sembrano esigenze ormai inderogabili.

È opportuno ricordare quanto in questo campo (cioè del rinnovamento delle navi) fanno gli stranieri e fa anche, in parte, l'armamento italiano. È evidente che il Lloyd Triestino non può continuare ad esercitare il traffico marittimo con nove *Liberty* che, nel momento in cui furono acquistate, costitui-

rono un prezioso apporto, perché allora non vi era nulla, ma che, a 13 anni dalla fine della guerra, rappresentano (si può dire) un relitto da eliminare.

Questa grande società sembra, però, un po' estraniarsi dalla vita della nostra città e presenta l'anomalia di una direzione in cui praticamente non vi sono più triestini.

Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro anche su tale circostanza, che ha un valore morale non indifferente, anche se le direzioni di società di preminente interesse nazionale dipendenti dall'I.R.I., attingono i loro dirigenti nell'ambito di questo istituto al di fuori della marina mercantile.

Questo elemento non può essere trascurato.

L'ultimo alto dirigente giuliano del Lloyd Triestino è andato a riposo in questi giorni. Noi non siamo dei campanilisti ad oltranza, ma riteniamo che fra i dirigenti di una società il cui aggettivo qualificativo prende origine dalla città in cui è nata, si possa aspirare ad avere elementi tratti dai funzionari, indubbiamente capaci, della società stessa, originari della città.

In sede di Commissione è stato discusso anche il problema della responsabilità dei dirigenti. È questo, indubbiamente, un problema grave, anche se non di stretta attinenza con questo bilancio; ma poiché si parla di società di navigazione, è legittima la richiesta, avanzata da più di uno dei commissari, che i dirigenti delle società sovvenzionate siano richiamati ad un maggior senso di responsabilità. Oggi, infatti, per il fatto preminente che lo statuto della società prescrive la distribuzione di un dividendo del 4 per cento agli azionisti, pagato il quale, le perdite della società sono ripianate dallo Stato, manca quell'incentivo che invece spinge l'amministratore di una società privata allo studio, all'iniziativa, volti a migliori risultati della gestione e quindi gli fa sentire la responsabilità di essere veramente l'amministratore degli interessi a lui affidati e non semplicemente un burocrate o un contabile.

È indubbio, quindi, che il Lloyd Triestino deve rinnovare la sua flotta, in parte almeno, eliminando le vecchie *Liberty* e sostituendole con navi veloci e minori, anche miste per passeggeri e merci, e deve rivolgere la sua attenzione pure ad un traffico più limitato che possa combattere con successo la fortissima concorrenza jugoslava.

A tale proposito va ricordato però che non bastano le navi, ma che il traffico deve essere aiutato anche con altri mezzi.

Ho avuto sotto gli occhi, giorni addietro, una statistica dei traffici austriaci. Darò solo qualche dato indicativo. Vienna dista da Trieste 514 chilometri, da Amburgo 1.143; Graz dista da Trieste 363 chilometri, da Amburgo 1.174; Villaco dista da Trieste 187 chilometri, da Amburgo 1.097. Eppure, nonostante queste maggiori distanze, Amburgo ha assorbito, nel 1957, 1 milione e 50 mila tonnellate di traffico austriaco, il cui naturale sbocco dovrebbe essere viceversa Trieste.

Non spetta a me indicare come il problema debba essere risolto. Certo si è che questi sono dati che fanno rimanere meravigliati e perplessi, perché non è pensabile che non si possano trovare mezzi e sistemi di trasporto e di tariffe o anche di ristorni per volgere verso Trieste il traffico. So di toccare un tasto delicato, ma è un elemento questo dei ristorni che si è sempre adoperato; perfino l'Austria, di cui Trieste era il porto principale, usava compensare con le cosiddette « refazie » certi maggiori costi alle società di navigazione o anche ai magazzini generali. Quindi si deve poter trovare un mezzo per risolvere il problema. A tale proposito mi permetto di ricordare quanto dissi alcuni mesi fa circa l'articolo 80 del trattato del M.E.C. che vieta tariffe differenziali a favore di porti di Stati appartenenti al M.E.C., con esclusione per i tedeschi quanto al porto di Amburgo, che così ne ha tratto ottimi profitti.

Si può comprendere come il traffico dall'Austria per l'America del nord trovi maggiore convenienza a percorrere 1.000 chilometri di ferrovia, anziché 200, per partire da Amburgo invece che da Trieste in quanto, il tratto di mare che deve essere percorso risulta inferiore. Però, onorevole ministro, non è concepibile e spiegabile che il traffico delle merci diretto al Pakistan, all'India, all'Australia, al Giappone, all'Africa orientale parta da Amburgo anziché da Trieste.

Sul *Piccolo* di ieri ho letto una notizia che mi ha amareggiato: secondo dati statistici risulta infatti che nei primi mesi del 1958 il porto di Trieste ha perduto, rispetto al 1957, 405 mila tonnellate di traffico austriaco. Sono dati questi che francamente fanno rimanere perplessi. Dov'è andate tutte queste tonnellate di merci? Una parte, certo, è andata ad Amburgo, ma la maggior parte, in virtù di particolari accordi conclusi tra l'Austria e la Jugoslavia, è andata al porto di Fiume.

L'amara verità è che mentre noi dormiamo gli altri vigilano e lavorano attivamente a danno nostro. In questo quadro non lieto va ricordato che fra breve Fiume sarà capolinea

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

di importanti linee di navigazione per l'India e il Giappone e quindi aumenterà ancora la concorrenza al Lloyd Triestino, le cui navi, costrette per il servizio pendolare a far capo anche al porto di Genova, perdono circa un mese di tempo. È evidente che in virtù delle basse tariffe portuali di Fiume, quando queste linee saranno istituite, le merci del centro Europa vi faranno capo. Attesa la spietata politica tariffaria della Jugoslavia non solo Trieste si vedrà nuovamente colpita ma anche Amburgo perderà parte del suo traffico. Non va nemmeno trascurata la costruzione del primo molo a Capodistria, anche se Capodistria non ha ancora avuto il retroterra collegato da una ferrovia e anche se una parte di questo retroterra non appartiene ad essa. La Jugoslavia mira a fare della nostra Capodistria ciò che aveva fatto di Sussak, quando Fiume apparteneva all'Italia.

Nel quadro delle necessità triestine va ricordata altresì la situazione della società « Istria-Trieste » piccola e gloriosa per la sua attività d'intenso traffico tra Trieste, l'Istria e la Dalmazia. Le 15 navi che la società aveva prima della guerra sono ridotte a 3, vecchie di oltre 50 anni. Attualmente alla società sono affidate, delle originarie sei linee della convenzione del 1939, tre linee di cui una annuale Trieste-Umago-Cittanova; una di quattro mesi e mezzo Trieste-Grado e una della durata di due mesi Trieste-Grignano-Sistiana.

Vi è un progetto ministeriale che prevede, a partire dal 1° gennaio 1959, il rifacimento di varie linee del medio Adriatico (gruppo *E* del medio Adriatico, gruppo *F*) da inquadrare sia nella S.A.I.M. (società azionaria industrie marittime, con sede a Venezia) che gestisce vecchi piroscafi a noleggio, sia nell'« Istria-Trieste » con scali in numerosi porti della costa occidentale e di quella orientale adriatica.

Nella precedente legislatura il progetto ministeriale era stato sottoposto in sede deliberante alla Commissione del Senato, e l'« Istria-Trieste » aveva mosso, senza esito, osservazioni alla parte normativa. Aveva invocato cioè un trattamento uguale a quello concesso alle altre imprese di preminente interesse nazionale, principalmente nella parte relativa alla revisione dei compensi e degli oneri fiscali, avendo con pieno fondamento asserito che, se pure non si trattava di linee di preminente interesse nazionale, indubbiamente però queste erano linee di prestigio nazionale, in quanto assicuravano la presenza, nel traffico locale, della bandiera italiana. La Jugoslavia si vanta continuatrice e legittima

erede dell'attività marittima adriatica ed ha fatto perfino Sistiana, la piccola baia vicino a Trieste, capolinea di una sua linea. La richiesta della « Istria-Trieste » non è stata accolta con la motivazione che si tratta, per le linee in oggetto, di privata impresa a carattere speculativo. Dirò a questo proposito, signor ministro, che con profonda malinconia (per non usare altro più drastico termine) i triestini (e, io penso, con essi tutti gli italiani) vedono arrivare ogni giorno a Trieste, in estate assai più spesso, motonavi jugoslave veloci e moderne che attraggono il traffico di merci e di passeggeri da Trieste per l'Istria e viceversa, mentre noi ci serviamo, per l'unica linea ancora in essere per Cittanova, di un decrepito piroscafo a carbone, vecchio di oltre 50 anni. E non si tratta di un traffico minimo, come si può dedurre dalle statistiche dell'ultimo anno riguardanti il passaggio della zona *A* alla zona *B*, ma si tratta di parecchie centinaia di migliaia di unità. Si terrebbe vivo, cioè, non solo un traffico importante, ma si terrebbe presente la bandiera italiana in tutti i porti dell'Istria, il che ha una importanza che sorpassa la piccola linea, il piccolo e contingente problema o l'angoluccio al quale siamo costretti o ristretti. È un problema che io pongo all'attenzione del Governo e che forma oggetto di un mio ordine del giorno.

Stamattina l'onorevole Adamoli diceva di avere osservato con meraviglia, giorni addietro, che il traffico marittimo che si svolge nel porto di Brindisi è prevalentemente smaltito dalla bandiera greca. Purtroppo io devo fare la stessa osservazione, altrettanto spontanea e grave, per quanto riguarda Trieste. Io penso che sia preciso dovere del nostro paese quello di far sì che Trieste e l'Istria siano servite da motonavi della omonima società, che ha predisposto un programma di una percorrenza annua di 40 mila miglia, per attuare il quale sono necessarie tre navi nuove di complessive circa mille tonnellate e del costo di 1 miliardo e 750 milioni. Questa modesta somma deve essere trovata, anche perché una parte di essa, cioè il 40 per cento, potrebbe essere coperta con finanziamenti privati reperiti dalla stessa società. E sia lecito l'appunto che prima di spendere 10 o 12 miliardi per la costruzione di un nuovo molo in Trieste, che potrà essere terminato appena fra otto anni, secondo il programma che io conosco, sia opportuno, se non doveroso, costruire gli strumenti primi del traffico, cioè le navi. Il molo può aspettare. Oggi, vi sono dei moli e delle banchine a Trieste sufficienti per un traffico ben maggiore. Si vedrà a suo tempo, quando il traf-

fico di una volta sarà per lo meno in parte riconquistato, se questo gigantesco molo dovrà essere costruito.

Il fondo di rotazione istituito con il decreto legge 18 ottobre 1955, n. 908, di cui vi è una interpretazione limitatrice, potrebbe essere il sovvenzionatore della costruzione, ormai indilazionabile, di quelle navi.

Ci sia permesso di fare da questi banchi — anche se l'eco morirà forse qui dentro — un appello al capitale privato triestino che giace negli istituti di credito per l'ingente ammontare di 76 miliardi e che non si muove, preferendo il piccolo interesse bancario al maggior utile che quelle linee di navigazione potrebbero dare, a parte la questione morale, per cui, contribuendo alla costruzione delle navi, quel capitale si renderebbe benemerito di Trieste.

Passando ad altro argomento, ricordo la necessità dell'adeguamento delle pensioni ai dipendenti delle società di navigazione di preminente interesse nazionale che sono andati in pensione dal 1949 in poi, i quali percepiscono attualmente una pensione grandemente inferiore ai loro colleghi meno anziani. Va rilevata inoltre la disparità di trattamento tra gli ufficiali di coperta e di macchina di queste società e i colleghi amministrativi che percepiscono pensioni grandemente inferiori.

Non è il caso di ricordare il meccanismo delle pensioni, regolato dalla legge 5 aprile 1947, n. 915, con cui è stato elevato il limite di cui all'articolo 11 della precedente legge. Analoghi provvedimenti dovrebbero essere presi per dare ai pensionati delle società di preminente interesse nazionale una pensione adeguata, togliendoli da una umiliante situazione economica.

Mi permetto inoltre di richiamare l'attenzione del ministro su di una segnalazione che mi è stata fatta da alcuni nostri marittimi, anche se essa dovrebbe riguardare più propriamente il Ministero dell'interno. Io non ho i mezzi per controllare la veridicità di questa segnalazione, ma il Governo li ha. Sembra che armatori liberi italiani facciano affluire a Trieste marittimi jugoslavi muniti di passaporto per imbarcarli sulle loro navi, i cui equipaggi sfuggono spesso ai contributi assicurativi, a danno quindi dei marittimi italiani disoccupati.

Ancora un'ultima osservazione. Va segnalato al Ministero, (cosa che moltissimi hanno potuto constatare) il triste esempio che danno alcuni proprietari di panfili italiani, che battono bandiera liberiana, panamense, o costaricana. Se il fenomeno dell'iscrizione di

numerose navi in quegli Stati può avere spiegazioni in plausibili ragioni economiche, che sfuggono naturalmente ad un controllo, se può essere compreso, se non giustificato, che l'armatore iscriva la sua nave là dove spende meno, là dove gli equipaggi costano di meno, anche se con ciò egli personalmente viene meno a un imperativo morale, altrettanto non si può dire per coloro che, essendo cittadini italiani muniti di largo censo, viaggino per diporto battendo bandiera straniera per risparmiare qualche decina di migliaia di lire, vergognandosi così, girando per l'Italia, di battere la bandiera del proprio paese. Non sarebbe fuori di luogo un provvedimento che imponga ai panfili di proprietà di cittadini italiani e viaggianti per l'Italia l'uso della bandiera italiana, anche se ciò dovesse comportare qualche piccolo sacrificio.

Onorevole ministro, a qualunque provvedimento che miri a migliorare la marineria triestina e darle potenza e prestigio, il mio gruppo ed io personalmente, al di sopra di ogni divergenza politica, intendiamo dare il nostro più largo ed appassionato appoggio. (*Applausi a destra - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lucifredi, il quale ha presentato anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ritenuto il largo interesse che le concessioni di zone di demanio marittimo presentano per le popolazioni rivierasche, specie nei comuni di interesse turistico,

invita il ministro della marina mercantile a dare disposizioni ai suoi uffici periferici perché nessuna concessione del genere venga effettuata o rinnovata senza il preventivo parere dell'amministrazione comunale e della azienda di soggiorno e turismo, ove esista ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

LUCIFREDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ho letto con molto interesse la relazione dell'onorevole Durand de la Penne su questo bilancio della marina mercantile e, mentre sono lieto di compiacermi con lui per l'impegno che ha dedicato ad affrontare in pieno i complessi problemi della marina mercantile, devo associarmi a lui nell'esprimere un rammarico vivo: il rammarico cioè che ai problemi della marina mercantile sia sempre riservato, nella discussione dei nostri bilanci, un tempo troppo modesto; dobbiamo discuterli a volo, con l'occhio rivolto alle lancette dell'orologio,

ed ogni anno regolarmente questo bilancio è quello che più di ogni altro risulta sacrificato.

Creando questa situazione, evidentemente, non si considerano nella loro importanza nel quadro della vita economica nazionale i problemi della marina, e non si tiene di essi quel conto che se ne dovrebbe invece fare riflettendo all'apporto ingente di valuta che i traffici marittimi portano nella bilancia dei pagamenti del nostro paese, né si riflette sufficientemente all'importanza morale che hanno detti traffici tra i vari paesi del mondo, al di qua e al di là dell'oceano.

A questo rammarico per il tempo ridotto che ci è concesso si associa logicamente anche una doglianza per la modestia degli stanziamenti che al bilancio della marina mercantile sono riservati, nonostante le richieste di aumento più volte fatte.

Alle espressioni di rammarico ritengo debba accompagnarsi un augurio: l'augurio per una diffusione nel nostro paese di quella « coscienza marinara », cui fa riferimento il relatore, e per un maggiore potenziamento dell'attività tutta del Ministero della marina mercantile.

Nella relazione ho visto ripreso il vecchio problema dei compiti del Ministero della marina mercantile e la mia mente è andata alle numerose parole che su questo argomento già tante e tante volte sono state dette, in quest'aula e in quella di palazzo Madama, per auspicare che il Ministero della marina mercantile diventi il Ministero della navigazione e che in esso si accentrino anche le competenze riguardanti l'aviazione civile e tutti gli altri servizi interessanti la marina mercantile che oggi sono dispersi, in maniera non sempre felice, tra altre amministrazioni centrali, dando così luogo a disfunzioni i cui risultati non favorevoli molto spesso siamo costretti a constatare.

Avanzando questa richiesta (ed associandomi al voto dell'onorevole relatore) non mi nascondo, perché sono facilmente intuibili, le resistenze ostinate, ostinatissime, che da parte dell'uno o dell'altro ministero si faranno tutte le volte che si vorrà sottrarre ad essi una qualche, sia pur modesta, competenza, per accentrarla (come la logica vorrebbe) nel Ministero della navigazione.

Comunque, le speranze sono sempre lecite, e sono dure a morire: e tra esse vi può essere anche quella di riuscire a rompere, con azione ostinata e decisa, tali resistenze. Auguriamoci di avere la forza di giungere ad un risultato del genere: a lei, onorevole ministro, il compito di condurre la battaglia!

Ma queste sono speranze per il futuro, e noi oggi dobbiamo volgere lo sguardo al presente. Molti temi, anche nell'ambito delle competenze attuali del Ministero della marina mercantile, meriterebbero di essere trattati; devo limitarmi per ragioni di tempo ad alcuni tra essi, che mi sembrano di maggiore rilievo.

Due anni or sono, quando, nella seduta del 6 giugno 1956, ebbi ad intervenire sul bilancio della marina mercantile, terminavo il mio discorso formulando un augurio all'allora ministro in carica, onorevole Cassiani. L'augurio era che a lui potesse toccare in sorte di portare all'approvazione della Camera tre provvedimenti: il disegno di legge integratore della legge Tambroni, che effettivamente assicurasse, secondo tutte le necessità, il lavoro futuro ai nostri cantieri; le nuove convenzioni per le società di preminente interesse nazionale, con formule che fossero idonee alla tutela dell'interesse pubblico in tutti i suoi aspetti; infine un disegno di legge che realizzasse l'unificazione dei servizi della marina mercantile con quelli della navigazione aerea.

Ho già detto di questo terzo punto, per il quale l'augurio è andato indubbiamente a vuoto; è andato a vuoto, fino ad oggi, anche l'augurio in merito al problema del rinnovo delle convenzioni Finmare; è giunto invece in porto, ad opera del ministro Cassiani, il disegno di legge integratore della legge Tambroni. Senonché l'arrivo in porto di quel disegno di legge non ha risolto il problema. Ed ancora oggi, sia pure sotto un angolo visuale parzialmente diverso, il problema dei cantieri è sempre aperto e si impone alla nostra attenzione, sia per la migliore applicazione della stessa legge Tambroni, sia, e soprattutto, per gli inevitabili sviluppi ulteriori di questa legge del 1954, che ha dato ottimi frutti (indubbiamente dobbiamo esserle molto riconoscenti), ma non ha risolto in maniera definitiva il problema che ancora oggi in modo grave si presenta davanti a noi, imponendoci nuovi sforzi per trovare la soluzione.

Poche parole in merito alla migliore applicazione della legge Tambroni. Si facevano nel 1956 talune polemiche circa la sua applicazione in via amministrativa, altre se ne fanno oggi. Credo che esse abbiano ragione di essere, anche se non affacciano dei problemi di enorme rilievo. Ritengo che non si possa prescindere dal segnalare (come del resto ha fatto il relatore) l'opportunità di una revisione delle norme regolamentari del 1939, la cui applicazione alla legge del 1954 ha determinato alcuni inconvenienti di una certa gravità,

che sarebbe opportuno rimuovere. Mi riferisco in modo particolare al problema della decorrenza dei contributi previsti dalla legge del 1954, decorrenza che, per effetto dell'applicazione del regolamento del 1939, viene fatta coincidere con il momento dell'impostazione della nave sullo scalo, cosa che era perfettamente logica tenendo presente la tecnica delle costruzioni del 1939, ma che non è più logica oggi, dato che i moderni sistemi di tecnica cantieristica portano alla prefabbricazione di alcune parti delle navi, la cui costruzione pertanto si inizia, in realtà, alquanto tempo prima dell'impostazione della nave sullo scalo. Pertanto è logico che, a tutti gli effetti, i contributi abbiano a decorrere dal momento in cui la costruzione della nave viene effettivamente iniziata, anche se tale momento è di qualche mese anteriore a quello della sua impostazione sullo scalo.

Questa è un'esigenza che mi sembra logica, e si impone, per di più, in virtù del principio di parità di trattamento. Infatti ella, signor ministro, sa benissimo che, in un primo tempo, per un largo quantitativo di tonnellaggio, l'interpretazione più larga che io caddeggio venne adottata anche dal suo Ministero, per cui circa 800.000 tonnellate di naviglio in costruzione ne beneficiarono; soltanto in un tempo successivo si arrivò a quell'interpretazione più restrittiva, che creò indubbiamente una disparità di trattamento.

Penso che una equiparazione di trattamento sia debito di giustizia, anche se non ho difficoltà a riconoscere che questo problema non è certamente il più grave fra quelli che interessano questa materia.

Di gran lunga più importante — ed è il problema centrale che mi sembra necessario affrontare in questo settore — è quello che riguarda il futuro.

Nel corso della discussione di altri bilanci di questo dicastero fu affermato che noi dobbiamo fare di tutto affinché nei nostri cantieri non tornino a spuntare le ortiche. Siamo perfettamente d'accordo, ed è consolante constatare oggi la successione frequente dei vari, ed è indubbiamente fonte di letizia il pieno fervore di opere che si vede nei nostri cantieri.

Ma, di fronte a questo fervore, non possiamo nasconderci un interrogativo: fino a quando durerà questo fervore? Fino a quando i nostri scali saranno pieni? Fino a quando potremo garantire lavoro alle nostre maestranze?

Si tratta di interrogativi indubbiamente gravi per una serie di ragioni, la più impor-

tante delle quali è stata messa acutamente in rilievo dall'onorevole Durand de la Penne nella sua relazione: i perduranti alti costi dei nostri cantieri.

L'onorevole Durand de la Penne ha fatto un'analisi precisa dei vari elementi di costo che contribuiscono a tenere alti i prezzi: apprendiamo da lui, per esempio, che, se facciamo eguale a 100 il costo di una determinata partita di materiali in Inghilterra, questo indice diventa 151 in Italia. Si tratta evidentemente di un gravissimo *handicap*, che noi dobbiamo superare.

Ora, è chiaro che, se questo problema dei costi non lo risolveremo, un bel momento la legge del 1954 avrà esaurito i suoi benefici effetti, e una dolorosissima crisi piomberà sui nostri cantieri.

A questo riguardo, in aggiunta a quello messo in evidenza dal relatore, mi sembra che un altro aspetto debba essere considerato, ed è quello della arretratezza degli impianti dei nostri cantieri. Ci dice l'onorevole Durand de la Penne nella sua relazione (e non si ha motivo di dubitarne) che dal 1954 in poi 30 miliardi sarebbero stati spesi dalle varie industrie cantieristiche per il potenziamento dei loro impianti. Certo è però che i risultati indispensabili non sono stati raggiunti. Mi sembra che un indice particolarmente eloquente di questo stato di cose si possa trovare se noi esaminiamo i risultati di certe indagini che sono state fatte di recente in merito ai tempi di durata della costruzione delle navi.

Nell'industria dei cantieri anche la rapidità della consegna è un elemento di primissima importanza per l'aggiudicazione di una commessa, perché un armatore, il quale ordini una nave in vista di una certa attività economica che intende svolgere, considera ogni mese perduto un grave danno che a suo carico deriva per l'impossibilità di utilizzare prima la nave. Orbene, queste indagini che sono state fatte proprio nei mesi scorsi ci dicono che l'Italia si trova in una posizione di primato al rovescio, perché, mentre negli altri Stati i tempi di costruzione medi sono andati progressivamente diminuendo, in Italia siamo ancora ad un tempo medio di costruzione che è di circa 18 mesi, laddove (sempre secondo le statistiche del 1957) i tempi medi sono per la Norvegia di 15 mesi, per la Francia di 13 mesi, per gli Stati Uniti di 12 mesi, per la Danimarca di 11 mesi, per la Svezia di 9 mesi, per la Germania di 8 mesi, per il Giappone addirittura di 7 mesi e mezzo. Media mondiale 12 mesi: dato italiano 18 mesi. Né potremmo consolarci vedendo che a quota 18

siamo in compagnia di un altro grande Stato, cioè l'Inghilterra. La situazione dell'Inghilterra, infatti, è notevolmente diversa dalla nostra, in quanto i nostri cantieri per vivere hanno bisogno di acquisire commesse straniere; i cantieri inglesi, viceversa, per larghissima parte della loro attività, sono impegnati nella costruzione di naviglio nazionale. Si capisce che questo implica una differenza veramente rilevante.

Potrei dare una serie di altre cifre a dimostrazione della veridicità del mio assunto, ma farei perdere inutilmente del tempo all'Assemblea, che non può permetterselo. L'elemento che ho fornito mi sembra sia la riprova eloquente della necessità di fare di più per rimodernare i nostri cantieri e per metterli in grado di ottenere maggiori commesse dall'estero e di costruire a minori costi. Del resto, non può sottacersi il fatto notevole che, pur in questo periodo di così ampio e intenso lavoro, i cantieri Ansaldo, che non sono certamente gli ultimi d'Italia, hanno denunciato, ciò nonostante, un bilancio ugualmente passivo; questa mi sembra la dimostrazione più precisa che in fatto di costi abbiamo ancora molta strada da fare. Se ne rendono bene conto le stesse maestranze: proprio oggi mi è giunto un ordine del giorno dei nostri sindacalisti dei cantieri di Sestri Ponente, con cui si invoca il rammodernamento degli impianti, senza di che, essi dicono, sarebbe condannata in futuro tutta l'attività produttiva della Ansaldo.

Penso dunque che, se non vogliamo che fra qualche anno nei nostri cantieri tornino effettivamente le ortiche, dobbiamo prendere già fin d'ora una serie di iniziative che ci permettano di metterli, più che sia possibile, su un piede di concorrenza competitiva, e al tempo stesso di assicurare loro le condizioni per più larghe commesse. Ora, per metterli sul piede di una concorrenza competitiva, io penso che l'essenziale sia rinnovare largamente gli impianti. Non sono un tecnico, ma da competenti ho sentito affermare che sarebbe tanto opportuno creare cantieri moderni, che al posto di scali avessero bacini, e in cui comunque le attrezzature fossero tali da poter consentire una prefabbricazione di gruppi fino a 500 o 600 tonnellate. Se a questo si arrivasse, probabilmente anche noi potremmo via via veder discendere e i nostri costi di produzione e i nostri tempi di costruzione, e conseguentemente potremmo assicurarci migliori possibilità di lavoro.

Ma, ho detto, è indispensabile anche assicurarci delle commesse. A questi effetti, il

primo provvedimento, a mio parere, dovrebbe essere preso nel senso di cercare di evitare che continuino ad operare certi stimoli che ancor oggi esistono e talvolta inducono i nostri armatori a fare acquisti di navi all'estero. Per quel che mi risulta (del resto ciò è accennato anche nella relazione dell'onorevole Durand de la Penne, a pagina 19), di acquisti di navi all'estero ne ha fatti anche la Finmare, comprando navi in Francia e poi trasformandole; non so se fosse proprio indispensabile arrivare a questo. Si dice nella relazione che con questo sistema si sono ottenuti i risultati sperati: può essere, non voglio dubitarne; forse, però, si sarebbe potuto ottenere un risultato migliore, magari un poco più tardi, evitando di fare delle spese di acquisto e delle spese di trasformazione e facendo entrare nel nostro naviglio di linea navi nuove, anziché navi usate, come è avvenuto.

Comunque, le misure che l'onorevole relatore propone alle pagine 29 e 30 della sua relazione per assicurare nuove commesse, trovano la mia piena adesione. Si parla di riesame dell'ammontare del contributo integrativo in modo da adeguarlo alle effettive esigenze; si parla di un adeguato incentivo per favorire il rinnovo della flotta mediante la sostituzione del naviglio più vecchio con unità di nuova costruzione e quindi di più economico esercizio; si parla di rendere immediatamente operante la concessione degli indennizzi per danno bellico a condizione che gli indennizzi stessi vengano effettivamente impiegati nella costruzione di nuovo tonnellaggio, secondo una proporzione che dovrebbe essere adeguatamente determinata; si parla di esenzioni fiscali sugli utili armatoriali fino a concorrenza dell'importo impiegato nella costruzione, presso i nostri cantieri navali, di nuove navi e su quelli derivanti dalla vendita all'estero di navi usate, purché il relativo importo venga reinvestito in nuove costruzioni; si parla soprattutto di organizzare un credito navale fatto come si deve.

Sono perfettamente d'accordo con queste misure, e ritengo che, tra tutti questi elementi e tutti gli altri indicati nella relazione Durand de la Penne, debbano particolarmente essere fatti oggetto di attenzione da parte del Governo quelli che tendono a creare incentivi alla demolizione di navi vecchie e quelli che portano all'ampiamento e ad una buona organizzazione del credito navale.

Già altri oratori in questo dibattito hanno ricordato che la percentuale delle navi con oltre 25 anni di più o meno onorata naviga-

zione è piuttosto alta nella nostra flotta, più alta assai di quanto non lo sia nelle flotte di altri paesi: si arriva per l'esattezza ad una percentuale del 25-26 per cento. Ora, il Registro navale permette, secondo le sue regole, che queste navi abbiano tuttora a navigare, ma certo il costo di esercizio di queste navi ed anche, mi sia consentito dirlo, la sicurezza della navigazione si avvantaggerebbero assai se al posto di queste vecchie navi ne entrassero altre nuove, che ad esse si sostituissero.

Naturalmente, questa demolizione potrà farsi e nuove navi potranno così assai più facilmente entrare in linea se un buon incentivo, un buon aiuto in questo senso dallo Stato verrà dato.

Mi auguro che tutti questi provvedimenti ed altri idonei possano essere nei prossimi mesi studiati dal Ministero, presentati all'attenzione del Governo e del Parlamento e votati. Se sarà così, il lavoro dei nostri cantieri continuerà fervido e alle nostre maestranze sarà data la possibilità di dare ancora larga prova di quelle loro capacità per cui tanto sono state stimolate nel mondo. Se non sarà così, temo che gli svedesi, i norvegesi, i tedeschi e, chissà, forse anche gli stessi giapponesi, sebbene tanto distanti dalla nostra terra, porteranno via quelle commesse che solo possono assicurare ai nostri cantieri il lavoro; e invero il giorno in cui questo si verificasse sarebbe un giorno assai triste per il nostro paese.

Ma accanto a questo problema dei cantieri v'è il problema dell'armamento, v'è il problema dei noli, v'è il problema delle navi. È luogo comune che ci troviamo oggi, in materia di noli, in una situazione di crisi. È interessante richiamare all'attenzione dell'Assemblea lo sviluppo crescente, anno per anno, delle nuove costruzioni navali nel mondo e, al tempo stesso, il ritmo altrettanto crescente delle navi che sono in disarmo nei vari porti del mondo. Il tonnellaggio consegnato negli scorsi anni dai cantieri è stato, partendo dall'anno 1950, di 3 milioni 254 mila tonnellate, che diventarono 4 milioni 210 mila nel 1952, 5 milioni 450 mila nel 1954, 6 milioni 291 mila nel 1956, 8 milioni 117 mila nel 1957 e che saranno certamente quest'anno più di 9 milioni di tonnellate. È un ritmo di produzione veramente impressionante, ma purtroppo è impressionante anche il numero delle navi in disarmo. Senza entrare nei particolari, dirò che una certa statistica al 1° giugno 1958 segnava in disarmo 616 navi da carico secco per un totale di quasi 6 milioni

di tonnellate, più 353 navi cisterniere per 5 milioni 670 mila tonnellate. Sono cifre sulle quali non si può non meditare.

Se da queste cifre e dalla reale situazione di fatto si vuole trarre un insegnamento che sia utile per noi, mi sembra si debba constatare che per acquisire alla nostra bandiera nuovi traffici occorrono dei provvedimenti. Uno di essi indubbiamente è quello stesso cui accennavo poco fa quando parlavo dei cantieri, cioè il miglioramento qualitativo del nostro naviglio, perché la qualità delle navi possa invogliare i caricatori ad approfittare di esse. Ma il miglioramento qualitativo non credo sia ancora sufficiente; e qui penso che si debba una buona volta affrontare un problema che può forse considerarsi antipatico, indubbiamente, ma che non può essere dimenticato.

È sempre stata tradizione italiana considerare il principio della libertà dei traffici, soprattutto dei traffici via mare, una condizione indispensabile per il libero sviluppo dei commerci tra i popoli. Per questo non abbiamo mai voluto praticare una politica di trattamento preferenziale alle nostre navi, ed era tanto bello fare così, e sarebbe ancora tanto bello continuare a far così... Ma che cosa fanno gli altri Stati?

Posto questo interrogativo, la risposta che gli si deve dare mette in evidenza una politica discriminatoria largamente seguita da taluni, anzi, da molti Stati stranieri. Il caso più tipico mi pare sia quello della Turchia: il governo turco a favore della bandiera nazionale subordina il rilascio delle licenze di importazione all'acquisto F.O.B. porto italiano d'imbarco ed alla vendita C.I.F. ai nostri importatori, tassa i noli conseguiti da navi italiane sui carichi imbarcati nei porti turchi ed impedisce l'utilizzo dei noli incassati dai nostri armatori in Turchia per il pagamento delle spese portuali o di agenzia.

Purtroppo non si tratta di un atteggiamento esclusivo del governo turco, che allora la cosa non avrebbe grande importanza: è invece una situazione che si diffonde largamente. Ormai a fare una politica come la nostra in questo settore pare ci siano rimasti soltanto i paesi scandinavi e la Grecia; e non dimentichiamo che per la Grecia v'è una situazione del tutto particolare, sulla quale è bene, per altro, scivolare, perché l'affrontarla ci porterebbe troppo lontano.

Ora, in questo stato di cose, quando gli stessi Stati Uniti impongono che almeno il 50 per cento delle esportazioni effettuate con l'aiuto del governo americano vengano tra-

sportate da navi battenti bandiera stellata, le nobili nostre tradizioni sono indubbiamente da ricordare a titolo di merito e di orgoglio per il nostro paese, ma di fronte alle reali esigenze economiche possono anche essere messe un po' da parte.

È per questo che mi permetto di pregare lei, onorevole ministro, di voler esaminare con il suo collega ministro del commercio con l'estero se nella stipulazione dei trattati internazionali di commercio non sia eventualmente opportuno inserire una qualche clausola che possa essere opportunamente cautelatrice dei diritti della nostra bandiera, non già per fare del nazionalismo stantio, ma per una misura di difesa che, nella situazione attuale delle cose, mi sembra perfettamente legittima.

Dovrei a questo punto parlare — ma purtroppo vedo l'orologio ed il Presidente che mi fa amichevoli cenni perché mi avvii alla conclusione — del problema vecchio e pur sempre nuovo del contrasto fra armamento libero ed armamento sovvenzionato, problema del quale, da un punto di vista che ovviamente in nessun modo condivido, ha parlato stamane l'onorevole Adamoli.

Di questi rapporti ebbi a parlare nel mio intervento del 1956, e, avendolo riletto quest'oggi, ritengo di avere poco o nulla da mutare in merito a quanto ebbi a dire in quella circostanza. Io rinnovo il voto formulato allora, perché le convenzioni con la Finmare abbiano ad essere stipulate al più presto; rinnovo il voto che quelle convenzioni siano studiate nel modo migliore, tenendo conto di tutte le circostanze che giustamente mette in rilievo il relatore nella sua relazione.

Avrei però alcune riserve da formulare per ciò che egli scrive in merito all'entità degli oneri che lo Stato dovrebbe assumersi a quel riguardo. Penso che, se le cose si esamineranno bene a fondo, si troverà che è possibile risparmiare parecchi tra quei miliardi che, applicando meccanicamente certi criteri matematici, che non mi sento in alcun modo di condividere (non vedo perché si debba accettare per fisso un certo punto di partenza, che può benissimo essere criticabile), dovrebbero essere spesi seguendo il calcolo che fa l'onorevole relatore.

Comunque è problema, questo, che qui non interessa agli effetti della nostra discussione. Ne discuteremo (mi auguro presto, onorevole ministro) quando le convenzioni verranno a noi sottoposte.

Vorrei però che, quando di quelle convenzioni si tratterà, fosse tenuta presente l'opera

veramente meritoria che in tutti questi anni ha svolto in Italia il libero armamento. Le cifre che lo stesso onorevole relatore ci ricorda sono eloquenti. Vorrei che si ricordasse anche che il libero armamento ha messo su in questi anni una serie di servizi di linea, che risultano dalla tabella che lo stesso relatore ha inserito nella sua relazione e che dimostrano uno sforzo veramente notevole. Si tratta della bellezza di 73 linee, nel 1957, fra linee passeggeri, miste e da carico.

Ora, se il libero armamento tutte queste linee con le sue proprie spalle, con le sue proprie forze riesce a tenere in piedi, non dico che le sue linee ugualmente la Finmare con le sue sole forze debba tenere in piedi; però, che la cifra di conguaglio non debba andare oltre certi limiti, questo credo sia legittimo chiedere.

Per concludere anche su questo, desidero accennare che, probabilmente, nell'ambito stesso della Finmare potrebbe essere utile un'opera di riorganizzazione che valesse a ridurre un poco i costi. A questo riguardo, a puro titolo di curiosità, pongo all'onorevole relatore e all'onorevole ministro un quesito che mi sono posto e a cui non ho trovato da solo risposta: come mai, dovendosi, da parte di una serie di società « irizzate », procedere a trasporti per via mare, si è pensato da parte di queste società di costruire una propria flotta, con proprie navi, con propria organizzazione, con propri uffici e via dicendo, e tutto questo si è fatto ignorando l'esistenza di un grande gruppo organizzato nell'I.R.I. per via della Finmare? L'ha fatto l'Ilva, l'ha fatto lo S.C.I., l'ha fatto la Finsider. Si tratta di organizzazioni che stanno ciascuna per loro conto e che naturalmente hanno — ciascuna — una determinata quota di spese generali. Se tutto fosse stato messo o si mettesse domani in un calderone unico, non sarebbe possibile diminuire queste spese di gestione e, quindi, diminuire l'onere per il contribuente italiano? È una domanda che mi pongo. Può darsi che sia del tutto infondata, ma vorrei che me lo si dimostrasse.

Tralascio i problemi della gente di mare; tralascio i problemi della pensione ai marittimi (sì, onorevole ministro, sarebbe veramente ora di mantenere quella tale promessa e di concedere quell'adeguamento delle pensioni, che è stato annunciato ancora nella primavera scorsa); tralascio di parlare pure dei problemi della pesca, che del resto altri colleghi hanno stamane ampiamente illustrato.

Una parola sola dico su un problema che — se ho letto bene la relazione — all'onorevole

Durand de la Penne è forse sfuggito: il problema del demanio marittimo e della sua utilizzazione. Stamane ne ha trattato sotto un profilo interessantissimo l'onorevole Schiano, e alle sue conclusioni pienamente mi associo, nel senso di ritenere che non è più ammissibile, oggi, che una certa concezione (giuridicamente assai discutibile) della natura del demanio marittimo consenta di erigere sul demanio marittimo costruzioni *ad libitum*, in aperto disprezzo dei regolamenti comunali edilizi. Penso che quanto ella farà per portare ordine in questa materia, onorevole ministro, sarà ottima cosa.

Ma vorrei qui aggiungere ancora che in genere per tutto ciò che concerne la migliore utilizzazione del demanio marittimo ottima cosa sarebbe veramente se gli organi del Ministero della marina mercantile tenessero un collegamento più stretto con gli enti locali e non procedessero a concessioni, soprattutto quando si tratta di spiagge che hanno un interesse per lo sfruttamento balneare o in genere turistico, senza avere chiesto prima il preventivo parere del comune e, ove vi sia, dell'azienda autonoma di soggiorno. In tal senso ho presentato un ordine del giorno.

Questo ella lo può fare, onorevole ministro, con una disposizione interna alle capitanerie. Se lo farà, si sentirà dire un grazie da tutti i comuni rivieraschi italiani, che non sempre sono soddisfatti del modo in cui avvengono le utilizzazioni del demanio marittimo.

Questa volta ho finito sul serio, signor Presidente, e ricordo all'onorevole ministro che a lui sono oggi affidate le sorti dello sviluppo della nostra economia marittima. Formulo un augurio per lei, onorevole Spataro: che ella abbia a riuscire ad infondere a tutti i suoi colleghi di Governo la convinzione della importanza che ha l'economia marinara nel quadro dell'economia italiana. Possa ella far penetrare nell'opinione pubblica la certezza che per l'Italia il mare è stato, è e sempre sarà fonte di prosperità e di ricchezza. Se ella vi riuscirà, onorevole ministro, avrà assolto nel modo migliore al suo compito, e il suo passaggio a piazza della Minerva lascerà quelle tracce durature che con tutto il cuore le auguro. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

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

LAURO ACHILLE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ho ritenuto opportuno intervenire nella discussione sul bilancio della marina mercantile sembrandomi necessario, sia come deputato e sia come

esponente della classe armatoriale, di dire una parola obiettiva e franca su problemi di grande rilevanza per la nazione, e mi piace dichiarare subito che non ho alcun interesse privato o mio personale da difendere (*Commenti a sinistra*), perché l'industria marinara non ha limiti, ma molto dipende dalla capacità amministrativa e dalla esperienza dei propri dirigenti.

Anche se dobbiamo dissentire su alcuni punti, mi è gradito dare atto all'onorevole Durand de la Penne dello sforzo che egli ha fatto nel preparare una relazione vasta, intelligente e documentata sui vari problemi della marina mercantile. Purtroppo il ritmo dei lavori parlamentari incalza e quindi innanzi a problemi tanto importanti non mi attarderò sui punti specifici della relazione; viceversa, vorrò chiarire alcuni concetti basilari che sembrano sistematicamente trascurati, anzi direi aggravati dall'opera governativa, per cui ogni anno, nella discussione dei bilanci, i problemi relativi si presentano in forma sempre più preoccupante. Quest'anno, poi, agli elementi negativi intrinseci delle nostre situazioni interne, viene ad aggiungersi un elemento esterno di particolare gravità, e cioè il verificarsi ed il perdurare di una crisi delle attività marittime che, per intensità e per prospettive di durata, non ha precedenti nella storia marinara.

Così stando le cose, anziché trattenersi in discussioni su argomenti di importanza praticamente irrilevante, occorrerebbe lavorare a risolvere i problemi di fondo della marina mercantile italiana, i quali, d'altra parte, sono da tempo individuati e, per quanto è possibile fare nelle attuali contingenze, richiedono rimedi anch'essi bene individuati e di esecuzione piuttosto facile.

Cercherò di sintetizzare tali problemi nel modo seguente: 1°) rapporti fra armamento libero e marina sovvenzionata; 2°) organizzazione funzionale dei cantieri di costruzione in Italia; 3°) necessità di comprensione da parte delle autorità statali dei problemi delle attività armatoriali e della utilità che l'armamento rappresenta nell'economia nazionale, e conseguente opera di affiancamento e facilitazione per il suo sviluppo.

Rapporti fra armamento libero e armamento sovvenzionato. Ci troviamo anche quest'anno fra due opposte concezioni: l'una che vorrebbe negare ogni importanza alle cosiddette società di preminente interesse nazionale, l'altra che invece vorrebbe magnificare tali società, giustificarne in tutti i modi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

l'esistenza e ne vorrebbe una espansione sempre più larga.

Lasciandosi guidare soltanto da un riprovevole desiderio di statalismo, che vediamo appoggiato sotto diverse forme sia dai partiti di maggioranza relativa sia dalla estrema sinistra, si vorrebbe una elefantiasi di tali società che porterebbe ad un solo risultato: l'aumento delle passività a carico dello Stato e quindi del contribuente.

A questo riguardo, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, permettete a me, che ho oltre 50 anni di vita marinara, di dire una parola serena ed obiettiva. Sarebbe di cattivo gusto se io tentassi, in questa sede, una magnificazione dell'armamento privato del quale mi onoro di essere un esponente. D'altro canto, per un debito di lealtà verso la storia economica della nazione, non posso lasciare passare inosservate le infondate accuse all'armamento libero che non trovano alcuna ragionevole giustificazione.

L'armamento libero è grato all'onorevole relatore per gli accenni che egli ha voluto fare alle benemeritenze di esso nel settore della ricostruzione della flotta mercantile, ma è bene che il Parlamento ricordi, e che sia solennemente annotato nei suoi verbali, che la bufera della seconda guerra mondiale ha squassato l'industria armatoriale italiana più di quanto non abbia squassato qualsiasi altra nostra industria. Più che le parole, parlino le cifre.

All'atto della dichiarazione di guerra la marina mercantile italiana aveva 3.449.300 tonnellate di stazza lorda; l'armistizio le trovò ridotte a sole circa 350.000 tonnellate, cioè praticamente fu distrutto circa il 90 per cento della flotta nazionale ed il residuo tonnellaggio era per giunta logorato dall'intenso servizio di requisizione e dalla deficiente manutenzione. Al 1° luglio 1958, la marina mercantile italiana allineava 4.879.068 tonnellate di stazza lorda, di cui l'85 per cento appartenente all'industria privata; successivamente altro tonnellaggio si è aggiunto, per cui possiamo dire che al momento in cui vi parlo sono stati superati i 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Ebbene, perdonatemi la franchezza e l'orgoglio di categoria, ma io devo dirvi che questo incremento che porta l'Italia al quinto posto della marina mercantile mondiale, cioè un posto più avanzato di quello dell'anteguerra, è dovuto esclusivamente all'iniziativa, al coraggio, ai sacrifici dell'armamento privato.

Contro questi dati di fatto inoppugnabili a nulla valgono le obiezioni che già sento ve-

nirmi da più parti e cioè che gli armatori avrebbero beneficiato delle diverse leggi emanate nel dopoguerra e che pertanto le realizzazioni sarebbero dello Stato e non degli armatori privati. Ci vuole molto poco a smentire questa faziosa affermazione, perché chiunque è in buona fede sa che quelle leggi non hanno mai rappresentato una sovvenzione per l'armamento, bensì dei provvedimenti necessari per mantenere in vita i cantieri italiani, i quali altrimenti sarebbero stati inesorabilmente condannati alla inoperosità nonostante la migliore buona volontà degli armatori di affidare ad essi le proprie commesse; e questo è dimostrato dal fatto che la legge Tambroni accorda ai cantieri gli stessi benefici anche quando si tratta di navi ordinate da cittadini stranieri.

Ma su questo argomento tornerò più oltre quando parlerò specificamente dei cantieri. Ora mi preme confermare che l'armamento italiano, facendo assegnamento solo sulle proprie possibilità, senza nulla chiedere allo Stato, ha realizzato la più bella rinascita del dopoguerra ed ha contribuito notevolmente al miglioramento del bilancio statale, sia sopportando disciplinatamente un enorme carico fiscale e sia rinsanguando, con tesori di valuta pregiata, la bilancia commerciale.

Premessa questa doverosa messa a punto, volgendo lo sguardo alla marina sovvenzionata, desidero affermare che, almeno per quanto riguarda la mia parte, ma ritenendo al tempo stesso di interpretare anche il pensiero della categoria armatoriale, non vi debba essere alcuna prevenzione di principio contro l'esistenza di una marina di Stato collaterale alla marina libera. Canone fondamentale di tale marina di Stato è che essa dovrebbe agire esclusivamente in quei settori dove presumibilmente l'iniziativa privata non avrebbe possibilità di intervenire. È notorio, infatti, che particolari situazioni territoriali, come ad esempio il collegamento con alcune isole, l'esistenza di comunità nazionali in paesi lontani o, infine, impegni di carattere internazionale, come l'unione postale universale, o per favorire esportazioni di merci, possono imporre allo Stato degli obblighi di collegamento che presumibilmente non darebbero incentivo economico. È logico che in questo caso l'iniziativa privata sfuggirebbe da tali impieghi e lo Stato dovrebbe provvedervi o direttamente o creando con apposite sovvenzioni l'interesse ad intervenire.

Ma, secondo noi, questo deve rappresentare il limite tassativo oltre il quale non bisogna mai andare. Conseguentemente neces-

sita strenuamente opporsi ad ogni tentativo di ulteriore sviluppo di un armamento statale in concorrenza con quello libero, che verrebbe a trovarsi in una situazione di privilegio e di irresponsabilità, perché lo Stato dovrebbe sempre intervenire a pagarne le passività.

Qui non vogliamo recriminare sul passato, sui sogni di prestigio, di potenza od altro, che hanno potuto originare una situazione che ancora oggi si trascina e che ha creato incrociature di interessi che ci rendiamo ben conto quanto sia difficile sciogliere con un taglio netto.

Prima però di preoccuparsi di preparare un progetto di legge che modifichi soltanto e semplicemente i concetti informativi della presente regolamentazione della Finmare, che arriva all'assurdo di porre a carico dello Stato qualsiasi passivo di bilancio ed in più assicura un interesse al capitale, penso che occorrerebbe proporsi la soluzione del problema basilare di tutta l'impresa della marina di Stato. In altri termini, non dobbiamo partire dal punto di arrivo e cioè non dobbiamo prendere per buone le linee esistenti ed immaginare che per tradizione o per necessità esse debbano essere mantenute e stabilire conseguentemente la misura dell'eventuale intervento statale. Viceversa, ritorniamo all'origine: vediamo se e quali linee occorre mantenere, arriviamo cioè a discriminare con il massimo possibile di esattezza dove è pensabile che arrivi l'armamento libero e dove invece è inevitabile l'intervento statale.

Questo esame spassionato, basato esclusivamente su criteri tecnici e non politici, recherebbe sicuramente a risultati importantissimi che formerebbero poi le premesse per discutere le basi della nuova regolamentazione della Finmare e sarebbe così molto più facile arrivare a conclusioni concrete ed interessanti per la nazione.

In altre parole, noi non chiediamo soltanto che sia rivista la materia delle sovvenzioni alla Finmare, chiediamo invece una chiara delimitazione di compiti fra marina privata e marina di Stato, con tendenza a comprimere quest'ultima nei limiti strettamente indispensabili in vista degli oneri che essa inevitabilmente reca allo Stato.

E invece doloroso rilevare che la tendenza governativa è ben lungi da questo obiettivo e viceversa si inoltra sempre più su una strada che noi riteniamo certamente sbagliata. Se dal bilancio che esaminiamo non appare gran che di definitivo sull'argomento, salvo fugaci accenni alla percentuale attuale della marina di Stato rispetto all'anteguerra, quasi a giu-

stificare in base alle cifre una aspirazione ad incrementare la flotta dello Stato, e salvo una proposta di parte comunista a creare una flotta di navi cisterne statali da essere amministrata dall'E.N.I. e dalla Finmare; viceversa, se ci riportiamo a notizie venute fuori in questi giorni circa il futuro programma dell'I.R.I., notiamo che al di fuori del bilancio della marina mercantile il Governo prevede di costruire ben 13 nuove navi per la Finmare!

Contrariamente quindi a quello che la logica suggerisce, e cioè prima ancora di rivedere alla luce della realtà delle cose tutta la situazione della Finmare per stabilire se e quali linee dovrebbero restare, e prima ancora quindi di sapere se e quali navi occorrono per sopperire alle sole inderogabili esigenze statali, si parte con un preventivo di ben 13 navi, le quali probabilmente potrebbero risultare esuberanti per una Finmare che fosse tecnicamente ridimensionata nelle sue effettive esigenze. E non è senza rilevanza a questo proposito il fatto che lo stesso relatore, il quale ha eseguito un'accurata indagine sulle linee di preminente interesse nazionale, ritenga che sono necessarie soltanto due navi passeggeri che dovrebbero sostituire i quattro transatlantici *Saturnia*, *Vulcania*, *Conte Grande* e *Conte Biancamano*.

Ma, come se non bastasse questa volontà di statalismo che si ricollega ad una situazione dolorosa ma preesistente, lo stesso comunicato dà notizia del desiderio governativo di creare un'altra impalcatura, e cioè costruire il tonnellaggio occorrente all'Ilva ed alla Cornigliano per le proprie esigenze di trasporto di carbone e minerale. Orbene, se per la Finmare occorre uno studio paziente e coscienzioso per arrivare a conclusioni che già si possono intravedere, viceversa per quanto riguarda l'importazione di carbone e di minerale, permettete ad un uomo che è nell'armamento da oltre 50 anni di potere affermare fin da ora, senza bisogno di ulteriori esami, che è quanto mai sconsigliabile la realizzazione di una marina di Stato per provvedere a queste esigenze. Questi trasporti sono tipicamente tradizionali dell'armamento privato e non si vede quindi alcuna ragione perché lo Stato vi intervenga con proprio tonnellaggio. Né è da presumersi che l'industria siderurgica diventi di punto in bianco capace di amministrare navi in concorrenza ed in maniera migliore dell'armamento privato in modo da assicurare un beneficio al proprio bilancio e di conseguenza allo Stato. Né vale dire che così facendo è possibile assicurare un costo co-

stante all'industria nazionale, perché a questo riguardo basta riflettere sulla possibilità di legare l'industria siderurgica ai gruppi armatoriali esistenti con contratti a lungo termine, così come già ne danno esempio numerose altre nazioni, e non v'è dubbio che contratti del genere, fatti oggi, sarebbero assai economici con grande beneficio per l'industria stessa.

Probabilmente chi ha deciso tutto questo si sarà lasciato abbagliare da una inesatta conoscenza dell'industria armatoriale e probabilmente da un affrettato esame delle statistiche sull'andamento del mercato dei noli. Sicuramente gli sarà sfuggita la visione complessiva e travagliata dell'attività armatoriale, i rischi che essa comporta e l'altalena del mercato, per cui l'esito della impresa deve vedersi in periodi talvolta molto lunghi di tempo e non certamente nel fugace acme di noli elevati.

Potrei qui dilungarmi con considerazioni tecniche sulle previsioni del mercato dei noli nei prossimi anni, ma probabilmente vi annoierei con la pesantezza e la aridità delle cifre. Posso comunque assicurarvi che la generalità delle previsioni arrivano alla dolorosa conclusione che il futuro per l'armamento non si presenta certo luminoso, almeno per alcuni anni. Quindi qualsiasi iniziativa statale in questo campo, a parte ogni discussione sulla competenza di amministrazione, significherebbe imporre al contribuente non soltanto la spesa per la realizzazione del tonnellaggio, ma certamente per qualche decennio a venire una perdita di gestione che è assolutamente ingiusto ed ingiustificato voler gravare su di loro.

Qui vale la pena di ricordare che l'Italia, oltre la Finmare, ha avuto un'esperienza di flotte da carico gestite da amministrazioni statali. Basta ricordare l'esempio di quella gestita, parecchi anni or sono, dalle ferrovie dello Stato che erano largamente importatrici di carbone e quindi avevano sempre trasporti assicurati per le loro navi. Ebbene, i governanti di allora decisero di disfarsene, giacché per il carbone importato con navi gestite dalle ferrovie il trasporto risultava parecchio più caro di quello effettuato con navi private. E le ragioni sono semplicissime, basta solo ricordare che la gestione di navi richiede una esperienza di anni che si acquisisce solo attraverso sacrifici notevoli che non possono essere richiesti a funzionari dello Stato che hanno le loro ore di lavoro stabilite (e dicendo ciò non intendo venir meno al massimo rispetto che per essi nutro).

La materia è di tale importanza da suggerirmi qui l'idea di richiedere all'onorevole ministro la nomina di una commissione di esperti col compito di esaminare a fondo l'effettiva situazione della Finmare ed i bisogni della industria nazionale, in modo da poter fornire elementi spassionati e precisi che serviranno di base per le decisioni future.

Passando al secondo punto della mia esposizione, desidero mettere in guardia il Parlamento contro un'altra erronea impostazione dei nostri problemi. È molto probabile che in fondo al pensiero di chi ha ideata la costruzione di 13 navi per la Finmare e di chi ha ideato la flotta per l'Ilva e la Cornigliano, vi sia l'intendimento di risolvere in questo modo la crisi dei cantieri che potenzialmente è già in atto. E cioè, a noi tecnici, che da tempo ci battiamo perché il Governo pensi all'avvenire dei cantieri in maniera di evitare che nell'imminente futuro restino senza lavoro con conseguente minaccia di licenziamento di alcune migliaia di operai, immagino che si vorrebbe rispondere: non vi preoccupate, i cantieri non chiuderanno mai perché se anche mancassero le ordinazioni dei privati, italiani ed esteri, potremmo sempre sopperire con commesse statali e cioè con le 13 navi della Finmare e con la flotta dell'Ilva, Cornigliano o (peggio ancora) con le cisterne E.N.I.-Finmare!

Errore gravissimo, onorevoli colleghi, perché questa che potremmo chiamare la spirale Cantieri-Finmare, è all'origine di tutti i guai dei cantieri italiani e, se si facesse ancora ricorso soltanto ad essa, anziché risolvere i problemi li aggraveremmo sempre più a carico del bilancio statale.

Viceversa, il problema dei cantieri italiani è semplicemente uno: un problema di costi di produzione. Se tale problema risulta di non decisiva rilevanza durante i momenti di euforia di mercato, risulta invece evidentissimo e comunque determinante in momenti di crisi come quello che attraversiamo.

Per dirvi in sintesi come stanno le cose, vi dirò di una esperienza fatta da me personalmente ora è qualche mese e che non ho mancato di portare a conoscenza delle autorità responsabili di questo settore. Una delle più importanti compagnie petrolifere americane è venuta recentemente sul mercato per il noleggio di una grossa nave da 90 mila tonnellate da costruirsi e consegnarsi nel 1961. Animato dal desiderio di dare lavoro agli operai, pur sapendo le difficoltà della situazione italiana, concorsi per l'assegnazione di tale noleggio. Naturalmente chiesi preventivamen-

te ai cantieri italiani quale fosse il minimo prezzo e le migliori condizioni di pagamento per una nave del genere che avrebbe assicurato una notevole commessa di lavoro per il cantiere.

Devo per lealtà dire che il complesso da me interpellato ha fatto il massimo sforzo per comprimere le sue richieste al minimo. A mia volta ho calcolato il nolo da richiedere limitandomi ad un interesse del 6 per cento sul capitale che si andava ad impiegare e ad un periodo di ammortamento di 20 anni (e voi ben sapete che oggi i progressi in meccanica sono così rapidi da dover procedere al rientro del capitale impegnato in un massimo di 15 anni). Ciò non pertanto il risultato è stato che non ho potuto competere convenientemente nel mercato internazionale, perché mentre io, nonostante le limitazioni di cui sopra, ho dovuto insistere sul nolo di scellini 17,5, un armatore estero si è accaparrato l'affare concludendo a 15 scellini con un contratto a tempo per dieci anni.

Da questo episodio risulta evidente che se il cantiere italiano, nonostante la sua migliore buona volontà, non ha potuto scendere il suo prezzo al di sotto di un certo limite, mentre un cantiere estero ha potuto quotare un prezzo tanto più basso da consentire all'armatore di ridurre notevolmente la sua richiesta di nolo, significa purtroppo che i cantieri nazionali, per la loro attrezzatura tecnica e per l'eccessivo costo del danaro in Italia, sono in condizioni di netta inferiorità rispetto all'estero. D'altra parte è notorio che, mentre in Italia oggi il costo medio di una costruzione è di circa 160 dollari per tonnellata di portata, i cantieri esteri, specialmente giapponesi, scendono addirittura al di sotto dei 135 dollari per tonnellata.

Per dare un'idea più chiara del divario esistente, dirò che in Italia questa nave sarebbe costata 8.300.000.000, tenuto conto degli eventuali contributi a carico dello Stato mentre la stessa nave in Giappone è costata soltanto 7.425.000.000, cioè circa un miliardo in meno, con l'aggiunta che in Italia la massima dilazione sarebbe stata del 30 per cento da pagarsi in due anni e mezzo dalla consegna e con interessi dell'8 per cento, mentre il Giappone accordava il 65 per cento di dilazione pagabile in sei anni dalla consegna della nave con interessi del 5 per cento.

Quindi, tutti gli sforzi di chi sovrintende alla industria cantieristica italiana (praticamente oggi quasi tutta di Stato) dovrebbero essere diretti a realizzare le premesse di un minor costo di produzione. Tutte le leggi fi-

nora emanate hanno tentato di tamponare questa deficienza dei cantieri italiani e, se qualche risultato hanno conseguito in periodo di euforia, esse dimostrano oggi la propria inadeguatezza e fanno balzare evidente la necessità di ulteriori e più definitivi interventi, ma capaci però di raggiungere, sia pure in un breve ciclo di anni, un costo simile a quello dei cantieri esteri senza ulteriori interventi dello Stato.

Tutto questo non si può risolvere ordinando ai cantieri, così come oggi sono, navi per conto dello Stato, e per di più navi che costituirebbero una ulteriore passività. Significherebbe tentare un altro diversivo che, mentre non risolverebbe niente, verrebbe a far gravare sul bilancio statale un tonnellaggio di costo elevato e che creerebbe le premesse di una perdita annuale della Finmare sempre maggiore per l'impossibilità di competere sul mercato mondiale e per la necessità di provvedere al servizio di interessi e di ammortamenti su cifre assolutamente superiori a quelle che dovrebbero essere in base al costo economico del nuovo tonnellaggio.

Occorre quindi, secondo noi, rivedere tutta l'attrezzatura dei cantieri, provvedendo, ove necessario, agli opportuni ridimensionamenti ed ammodernamenti, facendosi anche qui guidare da criteri strettamente tecnici e non politici, senza falsi campanilismi o inutili preconcetti.

Parlando dei cantieri giapponesi, l'onorevole relatore si è fatto eco della meraviglia altrui circa le possibilità di tali cantieri. Viceversa la spiegazione sembra facile quando si pensi all'alto livello tecnico raggiunto dai giapponesi, specialmente nel campo della prefabbricazione, per cui essi possono costruire una nave di grossa portata in soltanto sette mesi, contro i 24 richiesti in media dai cantieri italiani! Ognuno comprende la profonda differenza di costo che nasce da questa differenza di tempo, perché una cosa è tenere impegnato un cantiere per 24 mesi ed una ben differente cosa è tenerlo occupato soltanto per sette mesi.

Ma a parte quanto riguarda il rammodernamento, lo Stato deve affrontare concretamente il problema dei finanziamenti ai cantieri. Devo infatti aggiungere che mentre in Italia è ben difficile ottenere un dilazionamento dei pagamenti che vada oltre la consegna della nave, all'estero, senza particolari formalità, è facile ottenere una dilazione che va fino al 70 per cento del costo della nave da scomputarsi entro 5-6 anni e per di più ad

un interesse del 4-5 per cento, mentre in Italia si arriva all'8 per cento.

L'esempio da me ricordato più sopra sta a dimostrare ancora un'altra cosa e cioè che l'armatore accorto e prudente, l'armatore di larghe visuali, riesce a ordinare nuove navi anche in periodo di crisi generale del settore, a condizione però che abbia la collaborazione dei cantieri, nel senso che questi quotino un prezzo tale da competere sul piano internazionale ed assicurino una dilazione di pagamento con interessi ragionevoli. Questa forma di collaborazione, già in atto largamente negli altri paesi, sarebbe altamente auspicabile anche in Italia per assicurare, su basi finalmente economiche e non politiche, lavoro ai cantieri e fornendo all'armamento mezzi moderni di lavoro per una sempre più larga espansione della marina mercantile sui mari.

Permettetemi qui, onorevoli colleghi, una breve considerazione personale. Noi oggi in Italia non abbiamo un solo cantiere veramente moderno, e questo influisce molto sui costi delle navi. Ecco perché caldeggiavo la costruzione a Baia di un grande cantiere modernissimo per costruzioni di navi. Non mi spingeva solo il mio amore per Napoli e il desiderio di dare finalmente un'industria base a questa nobilissima città, che avrebbe occupato migliaia di operai, ma anche concetti economici, cioè di dare all'Italia strumenti di lavoro moderni e capaci di competere domani sui mercati internazionali, specialmente in vista dell'applicazione del mercato comune. Ma l'I.R.I. o il Governo non credette di aderire, malgrado le tante promesse e malgrado che vi fossero finanche dei comunicati fatti sempre attraverso la democrazia cristiana di Napoli.

E veniamo all'ultimo punto e cioè al problema della comprensione dell'industria armatoriale. Devo lamentare che, nonostante la propaganda fatta in tempi ormai lontani e nonostante le naturali premesse geografiche, l'Italia purtroppo non ha ancora acquistato una coscienza marinara. Mentre in altre nazioni, specialmente nordiche, la industria armatoriale è conosciuta ed apprezzata come parte cospicua dell'attività nazionale e quindi rispettata e guardata con benevolenza, in Italia siamo, viceversa, ancora nello stadio di incomprendimento e direi quasi di opposizione. Non è difficile infatti raccogliere, anche in ambienti insospettati, giudizi assolutamente negativi nei riguardi degli armatori, considerati come improvvisati e fortunati speculatori che sfruttando particolari contingenze realizzano notevoli fortune con poca utilità per il paese.

A questo proposito devo insistere nuovamente che l'armamento privato, come non ha chiesto finora nulla allo Stato, nulla intende chiedere in avvenire. Domanda invece che lo Stato dia alla nazione il buon esempio per una giusta considerazione dell'industria armatoriale, dimostrando in ogni occasione di riconoscere il valore e la importanza in campo sia interno sia internazionale. Gli armatori non chiedono un riconoscimento politico della loro attività; chiedono soltanto che quando essi domandano interventi allo Stato in particolari situazioni, soprattutto per evitare remore o inutili intralci che potrebbero compromettere l'attività nel mercato internazionale, lo Stato guardi con buona disposizione le loro richieste e dimostri della buona volontà di collaborare nell'interesse superiore del paese.

Il Ministero della marina mercantile dovrebbe essere proprio la sede opportuna per studiare tutte le forme di tale collaborazione che sarebbe sicuramente foriera di interessanti risultati per il nostro paese. Viceversa, come detto innanzi, gli armatori sono frequentemente mortificati dalla incomprendimento e spesso dalla assoluta opposizione.

Anche qui basterebbe un esempio recente, capitato proprio a Napoli e che per la sua gravità merita di essere segnalato all'attenzione del Parlamento. Mi riferisco a quanto è avvenuto per la presidenza della cassa marittima meridionale.

Questo istituto, fondato nel 1905 su basi mutualistiche, e quindi di responsabilità fra gli armatori, per statuto e per tradizione fu sempre amministrato da armatori con la collaborazione della gente di mare. Durante l'occupazione alleata sfortunatamente il consiglio di amministrazione fu sciolto e sostituito da un commissario. La gestione commissariale durò oltre dieci anni e fra l'altro al commissario fu imposta una modifica allo statuto che praticamente faceva perdere la base naturale mutualistica dell'amministrazione dell'istituto.

Cessata la gestione commissariale, gli armatori, naturalmente, avrebbero desiderato che in omaggio alla tradizione ed al vecchio statuto fosse almeno chiamato alla presidenza uno di loro, o un loro rappresentante. Viceversa, questo che era un fatto puramente tecnico e interessante l'armamento, si è voluto trasformare in un fatto squisitamente politico, per cui, a seguito di interventi politici, si è arrivati alla nomina di un presidente, il quale, pur essendo una brava persona sotto tanti aspetti, è però assolutamente fuori e lontano da ogni collegamento con l'armamento e con

la gente di mare, di cui quindi non può sentire, come infatti non sente, le specialissime esigenze. L'armamento meridionale, profondamente offeso, ma soprattutto preoccupato per il funzionamento della cassa, ha ritirato i suoi rappresentanti dal consiglio di amministrazione, e, d'altra parte, alcuni soci hanno cominciato a trasferire le proprie navi ad altri compartimenti, in maniera che la cassa marittima, se l'esempio sarà seguito, come è molto probabile, da altri armatori, verrà svuotata di contenuto con grave danno per un'istituzione che ha tradizioni antiche e benemerite.

Da questa tribuna, prima che sia tardi, rinnovo a nome degli armatori l'invito al ministro della marina mercantile di rivedere la posizione della cassa marittima perché sia riparata l'offesa fatta agli armatori e sia assicurato il suo pacifico funzionamento.

Analogamente potrei portare infiniti esempi per altri settori, esempi di inutili pastoie che complicano la nostra attività senza beneficio alcuno per lo Stato. Basti accennare alle pastoie burocratiche sul controllo dei cambi e delle valute, sulle formalità di importazioni, di acquisti all'estero, cessioni di valute, ecc., tutta materia che in tema di liberalizzazione risulta in definitiva lavoro improduttivo per la collettività e sicuramente gravoso per gli armatori. La nostra confederazione è in continuo contatto con le autorità centrali per esporre le necessità degli armatori, e sarebbe auspicabile che tali autorità guardassero con comprensione a questo settore così importante dell'industria italiana.

In questo campo, scendendo ad un caso specifico, devo purtroppo dissentire dall'onorevole relatore per quanto riguarda il registro italiano. Pur essendo d'accordo con lui sulla opportunità di rivedere la struttura giuridica dell'istituto per riportarlo al suo carattere privatistico tradizionale, sfrondandolo da ogni inutile sovrastruttura parastatale, non posso aderire alla richiesta di nomina di un commissario ministeriale. Ritengo invece che la amministrazione ordinaria, lavorando di accordo con i competenti organi statali, conoscendo a fondo tutti i problemi da risolvere, potrà proporre a questi ultimi i rimedi opportuni da essere sottoposti al Parlamento.

Onorevole signor ministro, voglia cortesemente considerare questa mia esposizione non come una preconcepita opposizione ideologica della mia parte. Viceversa, essa vuole essere un invito al Governo, perché dia la più urgente ed attenta attenzione ai problemi della

marina mercantile in un momento di estrema gravità per la crisi che imperversa.

Pensi il Governo all'attrezzatura dei nostri cantieri, all'ammodernamento degli stessi ed a quanto altro occorre fare perché essi possano produrre a prezzi competitivi sul mercato internazionale.

Si nomini la commissione di esperti che ho invocato per l'esame di tutta la materia della marina sovvenzionata e per ridimensionarla nei limiti strettamente indispensabili liberandola da ogni inutile sovrastruttura che, mentre grava sul bilancio dello Stato, risulta per lo meno confusa per i limiti nei quali devono operare i due armamenti, quello libero e quello statale; si studi quali sono le formule più idonee di sovvenzioni statali in maniera da ottenere il massimo impegno della Finmare per la riduzione dei costi di esercizio al minimo strettamente indispensabile.

Lo stesso valga per tutte le altre linee sovvenzionate minori, a mano a mano che scadono le convenzioni attualmente in vigore, e mi permetta di assicurarle, signor ministro, che può ottenere così delle notevoli economie.

E una parola di incoraggiamento e di conforto sia anche detta ai nostri magnifici pescatori, lavoratori silenziosi e preziosi, i quali sono stati per tanti anni trascurati perfino nelle loro più elementari necessità.

L'onorevole relatore ha puntualizzato i loro principali problemi; facendomi eco di una precisa segnalazione fattami dai pescatori, chiedo all'onorevole ministro che sia riguardato il problema dell'assegnazione dei carburanti ai piccoli pescatori, assegnazione che talvolta è decisiva per l'esercizio della pesca.

Vorrei chiudere questo mio breve discorso con un augurio, e cioè che anche in Italia, come nei paesi nordici, possa concorrere il popolo alle future fortune della marina mercantile con società a basso valore azionario, affinché sia possibile a tutti di partecipare a questo benemerito settore della vita industriale italiana.

E questo è tanto più auspicabile per questo nostro paese bagnato interamente dal mare, povero di materie prime e che quindi difficilmente può oltrepassare certi limiti in materia di impianti industriali, mentre l'industria marittima non ha praticamente limiti alla sua espansione, che è anche favorita dalla capacità e dalla volontà di sacrificio della nostra gente di mare, dai mozzi ai nostri magnifici ufficiali di ogni settore.

Sono convinto che procedendo su queste direttrici ed affascinando tutte le forze, senza

stupidi e dannosi contrasti, la nostra marina potrà raggiungere, in breve volgere di anni, limiti insperati, dando lavoro e benessere a decine di migliaia di famiglie, contribuendo così, in misura notevole, al progredire del popolo italiano. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

TROMBETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, in questo mio breve, necessariamente breve intervento desidero che trovino anzitutto posto un ringraziamento ed un compiacimento per la concretezza, per la diligenza e l'obiettività delle quali l'onorevole collega relatore ha voluto e saputo permeare la sua relazione.

Concordo in primo luogo sul concentrazione di competenze ministeriali proposto dal relatore, per un migliore coordinamento della politica marinara nazionale.

Mi soffermerò brevemente su alcuni temi che riguardano la nostra marina mercantile. È vero che, se noi consideriamo che nel 1945, a ridosso della guerra, le distruzioni belliche che ci avevano lasciato con sole 400 mila tonnellate circa di naviglio mentre oggi la flotta nazionale è salita a 5 milioni di tonnellate di stazza lorda, dobbiamo riconoscere che si sono fatti progressi imponenti, non solo nel campo della ricostruzione ma anche nel campo delle nuove costruzioni, perché nel 1939 la nostra flotta toccava solo i 2 milioni e mezzo di tonnellate.

Mi piace osservare qui che ai 5 milioni di tonnellate che costituiscono la consistenza della nostra flotta, l'armamento libero concorre per 4 milioni 212 mila tonnellate di stazza lorda; mi piace altresì sottolineare che di questi 4 milioni 212 mila tonnellate ben 440 mila tonnellate sono adibite a servizi di linee regolari, promiscue tra passeggeri e merci, senza sovvenzioni statali. È anche interessante per me — forse per una spinta campanilistica alla quale in questo momento non mi so sottrarre — ricordare che su 5 milioni di tonnellate ben un milione 900 mila tonnellate sono di proprietà e gestite da società armatrici genovesi, escludendo da questa cifra le loro partecipazioni dirette o indirette, integrali o parziali a bandiere diverse, e in modo particolare alla bandiera siciliana.

Di fronte a questa consistenza dell'armamento libero sta l'armamento sovvenzionato, caratterizzato dal fatto che esso attualmente ha raggiunto solo poco più del 50 per cento della sua consistenza prebellica. E possiamo

calcolare che di questo 50 per cento, solo il 54 per cento circa è rappresentato da costruzioni moderne.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

BUCCIARELLI DUCCI

TROMBETTA. Da queste brevi considerazioni si può desumere, come lo stesso relatore desume, la coesistenza di due problemi immediati: uno che riflette lo svecchiamento della flotta, problema generale che investe sia l'armamento libero sia quello sovvenzionato, e l'altro che riguarda il potenziamento dell'armamento sovvenzionato.

Contro il potenziamento dell'armamento sovvenzionato si è espresso testé il collega onorevole Lauro. Vorrei ribadire che per potenziamento dell'armamento sovvenzionato dobbiamo intendere un potenziamento che in questo caso deve essere più qualitativo che indiscriminatamente quantitativo. Su questo punto credo non si possa non essere d'accordo. Ritengo che sarebbe veramente un sistema antieconomico e dannoso pretendere di risolvere il problema della crisi dei cantieri navali ordinando, a tutti i costi, navi per conto delle aziende I.R.I.

Questo svecchiamento, dicevo, investe sia l'armamento libero, che è afflitto da un invecchiamento che si può valutare intorno al 25 per cento della consistenza della flotta appartenente all'armamento libero stesso, sia l'armamento sovvenzionato.

Per l'armamento sovvenzionato, in materia di svecchiamento, è attualmente in progetto la costruzione di due nuove grandi navi in sostituzione delle vecchie che attualmente assolvono due importanti servizi di linea.

Su questo programma minimo, che, ripeto, è un potenziamento qualitativo più che quantitativo, oserei porre l'accento di una necessità profondamente sentita.

Il problema dello svecchiamento investe il problema delle costruzioni navali. È stato qui affermato che la crisi dei cantieri navali è in atto. In effetti è in atto e non mi dilungo ad illustrarne le ragioni, tanto più che ho esaminato l'argomento discutendo il bilancio dell'industria e commercio. Questa crisi è maggiormente sentita perché l'industria cantieristica navale ha progredito nel frattempo. Mi dispiace contestare l'onorevole Lauro quando egli afferma che occorre creare nuovi impianti cantieristici più moderni. Noi siamo invece in processo di ammodernamento tecnico. Prova ne sia che quando è sorta la leg-

ge n. 522, si è partiti da una valutazione base della capacità produttiva nazionale annua di 300 mila tonnellate, mentre oggi si è superata la capacità produttiva annua nazionale di 500 mila tonnellate. È chiaro dunque che il progresso tecnologico ha profondamente agito sulla capacità produttiva di questo apparato industriale. Se così non fosse, saremmo rimasti alla produttività base delle 300 mila tonnellate, già calcolata — probabilmente — euforicamente, perché l'interesse conduceva ad una valutazione piuttosto larga. Invece, l'industria è in crisi perché afflitta da costi superiori. Non mi dilungo su questo argomento perché l'onorevole relatore ha già elencato le ragioni della superiorità dei nostri costi e indicato soprattutto dove si localizzano i maggiori divari di costi nei confronti dei maggiori paesi produttori concorrenti.

Concordo poi con lui sulla necessità di porre quest'industria su un piano concorrenziale. Quindi mi pare legittima una politica di appoggio che potrebbe — e mi pare dovrebbe — ispirarsi alle direttrici che in sostanza l'onorevole relatore rileva.

Ripeto, non mi parrebbe opportuno di risolvere e vorrei, anzi, sconsigliare di risolvere la crisi cantieristica con delle ordinazioni di navi senza una valutazione economica di quello che esse oggi potrebbero costare in relazione al loro rendimento, e cioè ordinare queste navi da parte dello Stato per colmare in un certo senso una lacuna da parte dei cantieri navali ad acquisire altre commesse, tenendo presente (come già ha fatto presente l'onorevole Lucifredi) che il lavoro dei nostri cantieri si deve soprattutto proiettare nei confronti delle possibilità offerte dalla richiesta estera. E per questo che si giustificano e si legittimano maggiormente quei provvedimenti che in sostanza l'onorevole relatore ha avviato nella sua relazione e sui quali vorrei solamente limitarmi a fare talune brevi osservazioni.

Legge n. 522: molto ben detto quanto l'onorevole Lucifredi ha precisato in materia di decorrenza dei benefici in relazione al materiale prefabbricato ed alla lavorazione a terra, poiché è evidente che la legge deve tener conto degli sviluppi tecnologici e non può negare che una nave comincia a costruirsi anche allorché le sue parti prime vengono impostate fuori dello scalo e con sistemi produttivi tecnicamente più moderni e, conseguentemente, più economici.

Vi è inoltre un problema di stanziamento. Bisogna tener conto che lo stanziamento originario della legge si basava, ripeto, su una

capacità produttiva annua dei nostri cantieri valutata in 300 mila tonnellate. Oggi possiamo valutare onestamente questa possibilità produttiva in oltre 500 mila tonnellate, forse 600 mila.

Quindi la base, che deve tenersi presente agli effetti dello stanziamento per rendere efficace e soprattutto tempestiva nei suoi effetti la legge n. 522, deve essere aggiornata.

È stata avvisata anche la possibilità di adottare un incentivo alla demolizione per risolvere parallelamente il problema dello svecchiamento e costituire anche un incentivo alla produzione cantieristica.

Su questo premio di demolizione, sul quale mi pare opportuno quel concetto, veramente nuovo, di trasferibilità che il relatore ha posto, mi permetterei di raccomandare talune cautele, perché la trasferibilità dovrebbe, mi pare, ovviamente essere cautelata da eventuali possibilità o speculative o comunque ritardatrici o sterilizzatrici degli scopi che invece l'incentivo dovrebbe raggiungere.

Altre cautele in materia di premio di demolizione dovrebbero essere giustamente costituite da quello stretto aggancio fra il riconoscimento del premio di demolizione e l'impegno effettivo di ricostruzione.

Non entro qui nel merito della percentuale ravvisata dal relatore, della metà, che mi pare veramente eccessiva e sulla quale, per altro, ritengo che si dovrebbe, in sede opportuna, meditare più tecnicamente.

Si potrebbe, inoltre, mettere in moto un sistema di cautele nel senso di discriminare quel naviglio del quale si voglia appoggiare e facilitare la demolizione. E questo perché? Perché bisogna stare attenti a non mettere in moto un provvedimento troppo drastico e troppo efficace nel tempo, che potrebbe farci ad un certo momento rimpiangere anche le navi vecchie, perché le navi vecchie si fa presto a demolirle, mentre il ciclo di ricostruzione è molto più lungo nel tempo. Quindi, si potrebbero usare determinate cautele e remore agli effetti dell'incentivo proposto.

Ma soprattutto i mezzi per risolvere la crisi cantieristica e nello stesso tempo risolvere il problema dello svecchiamento, pur necessario, della flotta riposano, secondo me (e lo stesso relatore ne fa cenno, seppure forse con accenti meno convinti), nei mezzi classici, che sono i mezzi finanziari e i mezzi fiscali.

I mezzi finanziari si riassumono, come è già stato anche dal collega onorevole Lucifredi opportunamente raccomandato, nel mettere la funzione del credito marittimo su di un piano più esteso sotto il profilo della quan-

tà del credito e più esteso e più largo e generoso sotto il profilo del tempo del prestito agli effetti della concessione di un ammortamento più lento nel tempo, tanto più necessario oggi in quanto la recessione del mercato dei noli non consente una velocità di ammortamento quale la consentiva nella congiuntura favorevole.

Nel campo fiscale bisognerebbe effettivamente fare una politica di sgravi sul reimpiego dell'utile dell'azienda nella costruzione navale e, oserei ammettere, purché la costruzione navale sia devoluta a cantieri nazionali; tale utile dovrebbe poter godere veramente di una totale esenzione fiscale agli effetti proprio dell'imposta sul reddito.

Poi: un sistema di esonero fiscale molto più generoso di quello attuale agli effetti di un più veloce ammortamento.

A proposito del Registro navale mi sembra di poter affermare che la natura volontaria e privatistica, già sottolineata e ribadita giustamente dal relatore, che ha messo in evidenza anche tutta l'opportunità di mantenerla, debba essere garantita; ma non so fino a che punto una gestione commissariale possa conservare questa caratteristica originaria che, secondo me, deve essere rispettata anche per ragioni di uniformità del nostro istituto nei confronti di quelli internazionali.

Penso tuttavia che la proposta potrebbe essere accolta, purché si avesse la garanzia che il periodo fosse veramente un periodo commissariale breve e tassativo, soprattutto tassativo.

Ciò che spaventa è la eventualità o la possibilità che dalla gestione commissariale si possa passare inavvertitamente alla gestione ordinaria.

Per quanto riguarda le linee di preminente interesse nazionale, desidero ricordare brevemente due punti. In attesa delle nuove convenzioni, che sono state qui ricordate, vorrei sottolineare, onorevole ministro, la natura squisitamente tecnica della materia e, secondo noi genovesi, oserei dire la necessità che la materia stessa venga, in sede di nuove convenzioni e con quegli opportuni anticipi di cui ho detto prima, trattata in maniera che le influenze politiche, regionalistiche o di parte siano eliminate quanto più possibile. Inoltre, il criterio informatore della gestione delle società della Finmare dovrebbe essere improntato alla maggiore possibile garanzia di economicità. Ne deriverebbe di conseguenza che i programmi di linea e di costruzione dovrebbero essere logicamente inquadrati in questa visione.

Per quanto riguarda i rapporti tra armamento libero e privato, che sono stati qui ricordati, mi sia consentito, assai brevemente, di affermare che essi verranno meglio messi a fuoco, se la legge sulle nuove convenzioni sarà approvata nella sua struttura originaria. Per le aziende marittime facenti capo alla Finmare si dovrebbe passare al sistema del cosiddetto « migliatico », cioè al sistema di compensi stabiliti per miglio di percorrenza.

Nel chiudere, per aderire all'invito del Presidente, questo mio breve intervento, desidero associarmi all'augurio che un altro collega deputato ligure ha rivolto all'onorevole ministro. A quest'augurio mi associo ben volentieri e di tutto cuore, con spirito di collaborazione: che ella possa far convergere, onorevole ministro, l'attenzione del Governo verso il settore marittimo, più di quanto non sia avvenuto finora, in senso più proporzionale alla effettiva importanza, non solo economica ma sociale e politica, che il settore riveste nel quadro dell'economia generale del paese.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ravagnan, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Polano, Adamoli e Vidali:

« La Camera,

considerata la gravissima situazione di depressione in cui versa l'industria nazionale della pesca nei suoi settori della produzione, distribuzione e consumo;

convinta della urgente necessità di affrontare e di avviare a soluzione concreta i problemi di fondo,

invita il Governo:

A) circa i problemi della produzione:

1°) a predisporre un piano organico per il rinnovamento, l'incremento e l'ammmodernamento del naviglio peschereccio, il quale comporti la costruzione di 5.000 unità con motore fino a 40-60 cavalli vapore, da adibirsi alla pesca costiera e di media altura mediante provvedimenti analoghi a quelli adottati per la ricostruzione della marina mercantile, facendone usufruire in primo luogo le cooperative della pesca;

2°) a proporre — circa l'accordo di pesca italo-jugoslavo il quale viene a scadere con il prossimo 31 ottobre 1958 — alla contro parte di accettarne la proroga provvisoria, nella prospettiva che opportune trattative approdino ad un miglioramento dell'attuale Ac-

cordo sulla base dell'interesse reciproco e chiamando a far parte della nostra delegazione, in qualità di esperti, rappresentanti delle marinerie pescherecce adriatiche, e inoltre ad adottare analoghi criteri in vista di favorevoli accordi di pesca con gli Stati mediterranei;

3°) ad adottare provvedimenti che rendano più agevoli e più rapide le pratiche per attingere al fondo di rotazione, alleggerendo le attuali pesanti garanzie e raddoppiare l'attuale dotazione della F.A.R.P.;

4°) a predisporre gli opportuni provvedimenti per una sistemazione, secondo principi democratici moderni, dei diritti esclusivi di pesca, a somiglianza di quanto ha fatto la regione sarda con la legge regionale 2 marzo 1958.

B) Circa i problemi della distribuzione:

a) a disporre perché siano conclusi al più presto i lavori dell'apposita commissione incaricata del riordinamento.

Per quanto riguarda i provvedimenti più urgenti

invita il Governo:

1°) a provvedere senza ulteriore indugio all'unificazione di tutti i servizi della pesca in una unica direzione generale presso il Ministero della marina mercantile;

2°) in materia di previdenza:

a) a proporre il completamento delle disposizioni previdenziali per la piccola pesca, elevando inoltre da 20 a 26 giornate la corresponsione mensile degli assegni familiari;

b) a provvedere, per quanto riguarda le pensioni marittime, al loro adeguamento e presentare sollecitamente al Parlamento i provvedimenti legislativi già predisposti e inoltre a riformare e ad allineare sul piano delle altre categorie dell'industria il sistema della Cassa previdenza marinara nonché a disporre affinché al più presto la Cassa marittima adriatica sia provveduta dei normali organi di amministrazione e di direzione, a somiglianza delle consorelle Tirrena e Meridionale;

c) a provvedere tempestivamente affinché l'assistenza per il periodo invernale ai pescatori poveri e senza lavoro a causa dell'inclemenza stagionale, sia convenientemente assicurata;

d) a concorrere con stanziamenti adeguati alla costruzione di case di riposo per pescatori vecchi e invalidi, e alla costruzione di case per pescatori e loro famiglie attualmente dimoranti in abitazioni improprie e sovraffollate.

La Camera

invita inoltre il Governo

ad incrementare le scuole professionali per i giovani pescatori e ad incoraggiare con opportuni provvedimenti l'istituzione di corsi pratici di addestramento per pescatori adulti i quali intendono aggiornarsi professionalmente sulla motorizzazione e sugli strumenti nautici moderni ».

L'onorevole Ravagnan ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

RAVAGNAN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi occuperò esclusivamente dei problemi della pesca, avvertendo però che il troppo breve tempo che mi è concesso non mi permette di sviluppare convenientemente le singole questioni che affliggono questo che è uno dei settori più trascurati della economia nazionale, per cui io mi trovo costretto ad enunciare solo sommariamente questi problemi, senza trascurare di osservare preliminarmente che il bilancio che stiamo discutendo non prevede nessun programma nuovo e di insieme per il settore della pesca. Basteranno poche cifre perché la Camera possa farsi un'idea della situazione esistente in questo settore. Considerata come trascurabile la entità del prodotto che dai nostri mercati viene esportato all'estero (poco più dell'uno per cento), risulta che nell'anno decorso la produzione nazionale è stata di 175 mila tonnellate, mentre a circa 127.500 tonnellate ammonta il prodotto estero immesso nei mercati all'ingrosso italiani. La produzione quindi e la importazione quasi si equivalgono, e si equivalgono all'incirca anche come valore (39 miliardi di produzione e 30 miliardi di importazione). Quindi scarso è il reddito per i pescatori ed è nullo il beneficio per i consumatori, come brevemente cercherò di dimostrare.

È bene pertanto osservare che per alcune qualità di pesce da trancia, cioè da taglio e di grossa portata, che non abbonda certo nei nostri mercati, la importazione allo stato attuale è una necessità, mentre quella di pesce azzurro e di piccola taglia non è certo una necessità e deriva invece dalla totale liberalizzazione che il Governo ha consentito in questo campo. Ciò, non solo è di enorme danno per l'industria nazionale, ma non giova nemmeno al consumo nazionale: giova soltanto all'importatore grossista.

Valgano in proposito alcune cifre. Nel secondo semestre dell'anno scorso in trenta nostri mercati all'ingrosso sono state conferite 460 mila tonnellate di pesce, per il quale i pescatori hanno ricevuto in media 202,83 lire

al chilogrammo. Ognuno sa, invece, a quanto il prodotto viene venduto: la maggiorazione è di 3 o 4 volte sui mercati al minuto. Il produttore, cioè, non guadagna sufficientemente per vivere, mentre per il consumatore il pesce è in realtà un genere di lusso.

Come si vede, per questo prodotto vi è un disordine incredibile, nel passaggio dalla produzione al consumo.

A tale proposito è da rilevare che per la disciplina dei mercati ittici è stata nominata con decreto interministeriale una commissione che è in funzione dall'8 febbraio 1957, che nessun collegamento essa ha mai previsto tra i mercati dei prodotti ittici e quelli dei prodotti ortofrutticoli e delle carni; che tale commissione ha concluso i suoi lavori proponendo che venissero apportate modifiche alla legge del 1938, n. 1487, attualmente in vigore, che regola l'andamento e il funzionamento dei mercati ittici, e più ancora che essa ha perfino preparato un apposito schema di disegno di legge che, a quanto mi risulta, il Ministero della marina mercantile ha trasmesso per il parere agli altri ministeri interessati.

Orbene, tutto questo è stato mandato all'aria con il decreto-legge del 17 ottobre scorso, nel quale le norme sul commercio dei prodotti ittici vengono, con disposizione unica, fuse insieme con quelle sul commercio dei prodotti ortofrutticoli e delle carni; per cui non si tiene nessun conto né del lavoro della commissione, né del relativo disegno di legge che essa aveva preparato.

Il Governo si è avvalso del secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione arbitrariamente, a mio avviso, perché nessuno aveva mai avvertito finora, almeno per quanto riguarda i mercati ittici, che si fosse nel caso di straordinaria necessità e urgenza espressamente previsto dall'articolo 77. Di questo si parlerà quando si discuterà della conversione in legge di questo decreto-legge; però, fin d'ora si può affermare che né la apposita commissione, né le categorie interessate, all'infuori degli speculatori, hanno mai invocato disposizioni di quel genere. Né esse sono state reclamate al convegno di Ancona del luglio scorso, al quale ha partecipato anche lei, onorevole ministro.

Lo stesso senatore Tartufoli, relatore di questo bilancio al Senato, trattando dell'argomento, sollecitava la presentazione del disegno di legge della commissione, non sospettando il tiro birbone che il Governo a lui stesso stava giocando con il decreto « catenaccio ».

Ed ora, alcune parole sul trattato italo-jugoslavo. Esso scade il 31 ottobre. È mio do-

vere prima di tutto chiederle, onorevole ministro, perché l'opinione pubblica e gli interessati vengono ostinatamente tenuti all'oscuro su quello che il Governo intende fare, dal momento che questo trattato scade fra pochi giorni. Esistono delle trattative? Su quali basi esse si svolgono? Qual è la ragione di tanta segretezza su questa materia? Quando si riunisce l'O.N.U. o gli esperti atomici, i giornali pubblicano sempre informazioni sull'andamento di quelle riunioni a così alto livello. Non si comprende quindi perché le trattative fra l'Italia e la Jugoslavia in merito ad un accordo di pesca debbano svolgersi in segreto e con la completa assenza degli interessati, che per lo meno dovrebbero essere ascoltati.

Il Governo ha intenzione di rinnovare puramente e semplicemente il trattato attuale, o intende discutere per migliorarlo? Al riguardo ho chiesto con interrogazione rivolta a lei, onorevole ministro, ed al ministro degli esteri, ma non ho finora avuto alcuna risposta. Ritengo che allo stato attuale, dato che non è possibile avere entro il 31 ottobre un nuovo accordo migliorato, convenga prorogare provvisoriamente il trattato e nello stesso tempo proseguire le trattative in modo che si possa avere un trattato migliore dell'attuale. Sarebbe però deleterio se ella, onorevole ministro, ascoltasse i consigli che vengono da certe parti, le quali domanderebbero nientemeno che si rinunci a trattare con la Jugoslavia: ciò significherebbe mandare i nostri pescatori allo sbaraglio, per chissà quali fini politici che si vorrebbero raggiungere.

È inoltre sommamente necessario che il Governo riconosca l'opportunità, sin qui sempre negata, che alle trattative partecipino gli interessati, cioè i rappresentanti delle marinerie adriatiche, che possono essere designati dalle stesse capitanerie locali.

Nel momento in cui si stavano per iniziare le trattative per il trattato che oggi sta per scadere, il suo predecessore, onorevole Tambroni, aveva assicurato che tale richiesta sarebbe stata accolta ed anzi aveva fatto anche dei passi affinché le capitanerie designassero o facessero nominare localmente quei rappresentanti che avrebbero dovuto affiancare i nostri negoziatori.

Non vi è nessuna ragione plausibile per escludere questi rappresentanti. Questa esclusione ha sempre fatto sì che gli accordi conclusi finora sono stati insoddisfacenti. Inoltre, affinché la controparte ci conceda un accordo più favorevole, occorre che noi negoziamo con essa delle facilitazioni nel settore che ad essa

interessa, e che naturalmente non è quello della pesca bensì quello degli scambi commerciali. Finché gli accordi di pesca vengono trattati a sé, indipendentemente dal complesso degli scambi fra i due paesi, non sarà mai possibile raggiungere una intesa soddisfacente per noi. Lo stesso dicasi per gli accordi analoghi con la Tunisia e con gli altri paesi mediterranei, le cui coste interessano i pescatori siciliani ed in genere la pesca nazionale.

Ritengo d'altra parte che sia inutile battere contro il « muro » delle dodici miglia: la recente conferenza di Ginevra per quanto concerne i limiti delle acque territoriali non ha, come è noto, approdato a nulla. È meglio, allora, riconoscere francamente la realtà, e cioè che ogni Stato (specialmente se di nuova formazione) ha la tendenza ad allargare i limiti delle proprie acque territoriali ad di là di ciò che era una volta convenuto.

Se non vogliamo danneggiare i nostri pescatori, dobbiamo quindi concludere buoni accordi con gli Stati mediterranei che ci interessano per quanto riguarda la pesca sulle loro coste. E per giungere a tali accordi occorre inserirli prima di tutto in rapporti di franca amicizia e, in secondo luogo, in vasti accordi commerciali basati sull'interesse reciproco.

Ma la crisi della nostra pesca non può essere risolta soltanto con una buona organizzazione dei mercati interni: occorre riconoscere che la nostra attrezzatura peschereccia è troppo arretrata e primitiva e che i nostri mari costituiscono ormai un troppo insufficiente campo d'azione. È quindi necessario rinnovare e ammodernare la nostra flotta peschereccia di media altura: la relazione parla di pesca costiera, ma la pesca costiera è quella che si esercita entro le acque territoriali; ora si tratta di rinnovare anche la flotta che opera in mare aperto e di attrezzare pescherecci di tale portata che possano operare non solo nel Mediterraneo, ma addirittura negli oceani.

Per quanto riguarda la pesca di media altura, il relatore propone la costruzione di cinquemila nuovi motopescherecci che dovrebbero acquistarsi dagli armatori col sistema del fondo di rotazione, si capisce con congrue dilazioni di pagamento. Su questo punto sono d'accordo, ma va fatto osservare che una buona parte dei piccoli armatori (e sono pochi), i quali hanno potuto attingere a leggi del genere emanate sino ad ora, si sono indebitati al punto da non essere in grado di pagare non solo il capitale, ma nemmeno gli interessi.

Perché allora non adottare, per il rinnovamento del naviglio peschereccio, il sistema della « legge Saragat » e delle altre leggi suc-

cessive, sistema adottato soltanto per il rinnovamento della marina mercantile? Perché si vogliono dare sovvenzioni soltanto ai grandi, e non anche ai piccoli?

Il sistema delle sovvenzioni dovrebbe essere adottato soprattutto verso le cooperative di pescatori. Ragioni sociali e ragioni economiche, data la scarsezza dei redditi di questa industria, rendono necessario tale sistema, e noi non ci stancheremo di reclamarlo.

Per quanto riguarda la pesca oceanica, che dovrebbe non solo alleggerire la pesca nei nostri mari, ma incrementare la produzione e quindi diminuire l'importazione, noi riteniamo che, invece di creare una nuova categoria di grandi armatori della pesca (naturalmente sovvenzionati), sarebbe molto opportuno che la Finmare fosse autorizzata ad aprire un altro settore della propria attività, quello appunto della pesca oceanica.

Per quanto riguarda l'attuale fondo di rotazione per la pesca, da ogni parte si rileva anzitutto la sua insufficienza e inoltre il fatto che, per ottenere i contributi, occorre seguire una lunghissima trafila burocratica ed offrire garanzie pesanti e insopportabili.

Più accetto, invece, è il sistema previsto dalla legge 3 maggio 1955, n. 427, che prevede la costituzione della Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca (F.A.R.P.). La dotazione di 50 milioni è tuttavia troppo esigua: essa potrebbe essere per lo meno raddoppiata, in considerazione del fatto che, a quanto mi risulta, vi sono dalle 600 alle 700 domande inevase per mancanza di fondi.

Desidereremmo inoltre sapere per quale misteriosa ragione i servizi della pesca sia per le acque interne sia per le acque marittime devono continuare ad essere divisi tra il Ministero della marina mercantile ed il Ministero dell'agricoltura. Ad ogni bilancio, compreso il presente, da tutti i settori e dallo stesso relatore viene chiesto che i servizi della pesca vengano unificati sotto un'unica direzione generale dipendente dal Ministero della marina mercantile. Questa richiesta è sempre rimasta inevasa. Possiamo sperare che l'attuale ministro non risponderà a tale richiesta in modo evasivo, ma procederà all'unificazione da tutti richiesta?

È noto d'altra parte che una legge in vigore da qualche anno attribuisce in materia di pesca alle amministrazioni provinciali funzioni già spettanti alle amministrazioni centrali; però lo Stato, rimettendo queste funzioni agli enti locali, cioè alle province, non si è curato fino ad ora di munirle dei fondi necessari per esercitare le funzioni stesse. Per-

ciò il decentramento ha un carattere platonico, oppure le province devono stornare fondi necessari per altri bisogni. Occorre che il Ministero della marina mercantile ed anche quello dell'agricoltura si adoperino in tal senso.

Un altro problema è quello relativo ai diritti esclusivi di pesca i quali costituiscono una sopravvivenza medioevale assolutamente incompatibile con quanto ormai è acquisito alla coscienza moderna. Esistono ancora in numerose province specchi d'acqua, sia nelle zone marittime sia nelle zone di acque interne, che il demanio dello Stato dà in concessione a determinate persone private, le quali si servono della concessione non per esercitare personalmente la pesca, ma per farsi pagare dei tributi dai pescatori, i quali intendano esercitare la loro attività in quelle zone. È tollerabile questo stato di cose? Noi riteniamo di no.

La regione sarda, in base alle facoltà che le spettano secondo lo statuto speciale, ha abolito questi diritti esclusivi di pesca, attribuiti a privati, in tutto il territorio di sua giurisdizione e ha stabilito che essi possono essere conferiti ai lavoratori della pesca riuniti in cooperative, o a consorzi di cooperative, o a consorzi di comuni. Il Governo ha ricorso alla Corte costituzionale contro questa legge, tacciandola di incostituzionalità, ma la Corte gli ha dato torto con sentenza dell'8 luglio 1958. Se, dunque, i diritti esclusivi di pesca conferiti a speculatori privati sono aboliti in Sardegna, perché non dovrebbero essere aboliti in tutto il resto d'Italia? Sarebbe un'opera di giustizia; e noi desidereremmo udire a questo proposito il pensiero dell'onorevole ministro e quindi del Governo.

Per quanto riguarda la previdenza, sappiamo che questa materia è di competenza del Ministero del lavoro. Già altri colleghi, però, hanno fatto giustamente rilevare che gli interessati sono i pescatori e che dei loro problemi non può disinteressarsi il Ministero della marina mercantile. Quindi è giusto che i problemi della previdenza marittima siano trattati anche in sede di bilancio della marina mercantile e che il ministro se ne faccia portavoce presso il suo collega che ha diretta competenza in materia.

La recente legge, emanata verso la fine dell'anno scorso e recante l'estensione di una parte (non di tutte) le previdenze sociali ai lavoratori della piccola pesca, stabilisce all'articolo 10 che il ministro del lavoro, sentito il ministro della marina mercantile, possa di sua iniziativa, e cioè con suo decreto, modificare il numero di giornate mensili di asse-

gni familiari da corrispondersi agli aventi diritto. Noi ci facciamo portavoce della richiesta unanime degli interessati perché gli assegni familiari vengano corrisposti in ragione di 26 giornate e non di 20, come attualmente si pratica. Questa richiesta trova il suo fondamento nel trattamento che viene fatto a tutte le altre categorie dell'industria, e secondariamente nella considerazione che i familiari di questi lavoratori si alimentano tutti i giorni del mese e non soltanto 20 giornate.

Inoltre, è necessario che la commissione centrale prevista dalla legge — e la cui costituzione è stata annunciata — entri finalmente in funzione, altrimenti la legge non potrà essere in pieno operante.

È poi soprattutto indispensabile che venga modificato, specie per quanto riguarda il settore della pesca, tutto il regime vigente in materia di previdenza marinara, che allo stato attuale presenta inammissibili sperequazioni.

L'onorevole Cassiani preannunciò di aver predisposto un provvedimento relativo all'adeguamento delle pensioni: è un provvedimento necessario, in quanto la categoria dei marittimi deve essere per lo meno allineata al sistema previdenziale vigente per altre categorie.

Chiediamo infine che la Cassa marittima adriatica, tuttora retta da un regime commissariale, sia finalmente restituita ai suoi normali organismi di amministrazione e di direzione. A questo riguardo, l'onorevole Gui, allora ministro del lavoro, e il ministro Cassiani avevano annunciato un provvedimento per la normalizzazione della situazione.

Mi si consenta di spendere qualche parola per quanto riguarda l'assistenza ai pescatori nel periodo invernale. Occorre che ella, signor ministro, si accordi per tempo con il ministro dell'interno per predisporre una forma regolare di assistenza invernale in favore dei pescatori che, a causa delle condizioni del mare, sono costretti per lunghi mesi alla inattività. Occorre pensarci in tempo e non aspettare, come avviene ogni anno, che i pescatori organizzino manifestazioni e affrontino la « celere », per poi essere tacitati con 1.000 lire — quando riescono ad ottenerle — per tutto il periodo invernale.

Questi sono i più importanti problemi del settore, che io mi sono permesso condensare in un ordine del giorno che ho presentato insieme con altri colleghi del mio gruppo.

Più che una discussione sul bilancio sottoposto al nostro esame, io mi sono permesso di fare una elencazione di problemi e di bisogni,

poiché il bilancio, in sé, specie per quanto concerne la pesca, è di una povertà desolante, la quale rivela il persistere di una grande trascuratezza e di una grande indifferenza verso i problemi vitali e di fondo di questo settore. Non diverso è stato il giudizio del relatore sui problemi generali della marina mercantile, né quello dei colleghi che si sono interessati del settore della pesca.

Noi attendiamo, signor ministro, la sua risposta ai quesiti che le abbiamo posto. Per quanto riguarda il bilancio in sé, noi annunciamo fin d'ora il nostro voto contrario. (*Applausi a sinistra*).

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

CUGCO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero assolvere ad un dovere preliminare ringraziando il relatore per la magnifica relazione che ci ha presentato, ricca di competenza, che ci ha consentito, nonostante il suo cognome esotico, di apprezzare la sua alta coscienza nazionale e la sua vibrante passione marinara. È proprio un peccato che in una materia così invitante — egli ha detto, in qualche punto, così affascinante — si debba rinunciare ad una discussione ampia e profonda. Quindi, per attenermi al tempo molto ristretto che mi è concesso, farò soltanto delle osservazioni alle quali sento, come dovere di deputato, di non poter rinunciare.

Consentitemi che io assolva ad un altro dovere. Si parla di marina mercantile, del suo adeguamento, del suo divenire e si accenna con molta preveggenza al mercato comune. Tutto ciò mi fa avvertire un più profondo rimpianto per la scomparsa di un grande tecnico, che servì per molte decine di anni, sempre onorevolmente, la marina mercantile, prima in qualità di direttore generale, poi di presidente del Consiglio superiore della marina mercantile e, soprattutto, come rappresentante dell'Italia in tutti i consessi internazionali riguardanti la marina mercantile: il generale Giulio Ingianni, mio conterraneo, di cui rispetto ed adoro la memoria, soprattutto per la probità mentale che immediatamente comunicava a tutti, in qualunque consesso, in qualunque situazione.

Argomenti da trattare, è doveroso precisarlo, ve ne sarebbero molti. A dare la misura direi quasi volumetrica dell'attività della marina mercantile è stato giustamente citato il fatto che ogni giorno 220 mila tonnellate sbarcano o si imbarcano dai nostri porti e che ogni giorno 15 mila passeggeri approdano alle nostre banchine o ne partono. Ma i problemi che sono stati per altro accennati da

uomini tecnici, e certamente più competenti di me, sono numerosi. Si è parlato di armatori liberi, di preminente interesse nazionale per quanto riguarda certe attività armatoriali; si è parlato di statalismo per quelle costruzioni che sarebbero state programmate dal Governo. Io ritengo, perché mi sono formato questo convincimento, che una palla di piombo al piede della nostra marina mercantile siano le vecchie navi. Se non ricordo male, proprio da parte dei liberi armatori è stato considerato che il 25 per cento delle navi attualmente in servizio ha superato i 25 anni di età. Allora mi sembra che una richiesta, una postulazione da presentare al ministro possa essere questa: togliere la tassazione per l'armatore che vende la propria nave destinata alla demolizione.

Già egli prova una stretta al cuore per questo fatto, ma quella tassazione non ha una giustificazione, anche perché la demolizione rappresenta una valvola di sicurezza per la stessa marina mercantile. Io, piuttosto, mi sentirei di esortare l'onorevole ministro ad applicare un premio di demolizione, in quanto noi non soltanto abbiamo il dovere di aggiornarci, ma direi quasi l'urgenza di allineare una marina mercantile idonea ai tempi. Si è già detto che il tonnellaggio si è recuperato in pochi anni ed è ormai imponente, ma se non vado errato (non sono un tecnico) il traffico odierno è diverso oltre che per il volume, che è superiore a quello di prima, anche per gli itinerari che si sono allungati.

Mi debbo ora riferire ad episodi recenti che non ritengo trascurabili. Nel mese di giugno, a cuore caldo, ho rivolto un'interrogazione alla quale non ho avuto risposta, pur avendola presentata per risposta scritta. Mi riferisco alle aggressioni predaci, veri atti di pirateria, subite dai nostri pescherecci in Sicilia. Sono siciliano e adoro la mia terra e la mia gente, soprattutto la mia gente che soffre, che stenta, che rischia, che patisce la fame. Onorevole ministro, in poco più di un anno sono avvenute innumerevoli aggressioni, sono avvenuti innumerevoli sequestri di nostri pescherecci, con metodi così brutali e selvaggi, che ripugnano ad una coscienza civile e cristiana.

Innanzitutto, gli equipaggi dei nostri pescherecci catturati dai tunisini vengono bastonati a sangue. Dopo, si arriva persino al sequestro del natante. Se le informazioni sono esatte, pare che la flotta peschereccia tunisina, che fino a ieri non esisteva, si organizzi proprio attraverso i sequestri dei pescherecci italiani. Pare inoltre che uno degli uomini più

interessati in questa moderna organizzazione sia proprio il ministro dell'interno della repubblica tunisina, Slim.

È veramente inconcepibile il verificarsi di un così gran numero di atti di aggressione (20 in un anno e mezzo), di cattura e di sequestro di nostri motopescherecci; è inconcepibile che i nostri connazionali, almeno fino a quando le autorità consolari non siano riuscite a farli scarcerare, vengano bastonati e percossi.

Onorevole ministro, desidero rammentarle quanto è avvenuto circa due o tre mesi fa ad un nostro peschereccio abusivamente sequestrato. L'abuso era già implicito nelle regole e nelle disposizioni adottate prima dai francesi, i quali naturalmente se ne servirono con l'istinto dell'odio verso di noi. Tali regole sono state adottate anche dalla Repubblica di Burghiba, che ha stabilito con decisione unilaterale che tutto il canale di Sicilia venga all'incirca considerato come rientrante nelle acque territoriali tunisine; tanto per stabilire un limite, si è detto anche che qualora i fondali vadano oltre i 50 metri, si tratta solo allora di acque internazionali. Sono, indubbiamente, disposizioni che non si trovano in nessun codice, disposizioni abusive, anche perché adottate con deliberazioni unilaterali ed applicate con la violenza.

Noi non possiamo subire simili atti di violenza, onorevole ministro.

Tornando all'episodio avvenuto due o tre mesi fa, devo dire che l'equipaggio di quel peschereccio sequestrato riuscì, con una audacia veramente encomiabile, specie perché rivelatasi in un momento di sventura, a scappare di notte dal porto tunisino, in cui il peschereccio era stato fatto dirottare. Esso fu inseguito da un guardiacoste armato e da una motovedetta rincorso fino a Pantelleria, nel cui porto si rifugiò, mentre la nave tunisina, anziché tornare indietro, ebbe la spudoratezza di effettuare il blocco del piccolo porto.

Onorevole ministro, ritengo che per ragioni di prestigio, per ragioni morali, e di tutela della nostra marina mercantile, di tutela soprattutto degli uomini che lavorano in maniera così umile e rischiosa, ella debba e voglia interessarsi di questo grave problema, non foss'altro che per dare a questi uomini le armi per difendersi da ogni aggressione o predisporre una scorta di nostre motovedette armate che siano in condizione di intervenire in loro aiuto quando il bisogno lo richieda.

Onorevole ministro, ricordiamo con orgoglio, noi siciliani, noi italiani, il periodo in cui la flotta peschereccia di Mazara del Vallo batté in primato quella di Chioggia, la più

importante d'Italia. Oggi, invece, tutto è sguarnito, quasi manca l'animo di avventurarsi con i motopescherecci. Occorrono, intanto, i refrigeranti, occorre che anche noi ci si adegui all'esigenza della « catena del freddo » che oggi è pregiudiziale, quando si vuole organizzare la pesca. Cerchiamo, onorevole ministro, di fare andare avanti la nostra flotta peschereccia, cerchiamo di aiutare il lavoro di questi umili pescatori, portando, nel contempo, avanti la bandiera italiana.

Ho presentato, recentemente una interrogazione di carattere cocente: poche notti fa (e mi sono trovato presente), a mezzanotte, una motonave che fa servizio tra Palermo e Napoli, la *Arborea*, è stata speronata da un mercantile di 3 mila tonnellate, di nazionalità russa. È del tutto inconcepibile come si sia potuta verificare una simile collisione: e, badate bene, non si trattò di una collisione di striscio, ma fu proprio la nave russa che con la sua prua sfondò la fiancata centrale della nostra motonave.

Io invoco, onorevole ministro (ma credevo che in casi simili non ci fosse bisogno di invocazioni) una inchiesta per l'urgente accertamento delle responsabilità. Come si può dar luogo ad una collisione tra due navi illuminate, una (la russa) sulla rotta Napoli-Messina e l'altra sulla rotta del postale Palermo-Napoli, tra loro molto distanti? C'erano i radar, ma mancavano i marconisti! Onorevole ministro, ho appreso che il marconista ha l'ordine a mezzanotte di andare a dormire: è mai possibile che le nostre navi, che trasportano 300 creature umane, debbano restare dopo una certa ora senza collegamento perché c'è un solo marconista invece di due? Quella notte poi c'era un carico particolarmente prezioso: si era chiuso il congresso di medicina interna di Palermo ed il piroscafo era affollato di celebrità mediche italiane e straniere. Dopo che il marconista era andato a dormire è avvenuta la collisione. Non c'è stata così la immediata possibilità di avvertire la motonave proveniente da Napoli, che avremmo incontrato mezz'ora dopo.

A questo proposito debbo spezzare una lancia a favore della mia terra diseredata. Ho letto ciò che il relatore ha avuto buon gioco di elencare: tutti i collegamenti sono stati intensificati con le isole e con i paesi d'oltremare. L'onorevole Durand de la Penne ci presenta l'esempio della Sardegna. Io mi tolgo il cappello davanti a quest'isola nobilissima, che conosco anche per avervi iniziato gli studi universitari; conosco la miseria, il dolore, i patimenti di quella gente, che sento vera-

mente affratellata a noi. Ma perché, onorevole relatore, non avete allineato qualche altra regione, per esempio la Sicilia? Oggi i collegamenti di quest'isola sono quelli che erano trent'anni fa, mentre quelli della Sardegna — e ciò è ben fatto — sono decuplicati: mentre prima c'era la sola Civitavecchia-Golfo Aranci, oggi c'è la Civitavecchia-Olbia quotidiana, la Civitavecchia-Cagliari quotidiana, c'è il servizio settimanale per la Tunisia, l'altro settimanale per Palermo, un altro settimanale per Napoli, e poi la linea nuova, la Porto Torres-Genova. Ben fatto, è un'isola che merita. Ma essa non ha che un milione di figli. La Sicilia, che è nel cuore del Mediterraneo, ne ha circa 5 milioni! Fate per essa altrettanto che per la Sardegna. Decuplicate le nostre linee!

C'è poi la questione del trasporto sulle navi delle autovetture. Non credo di essere vanaglorioso se dico che la mia isola esercita un fascino particolare sia per la magia della natura sia per i monumenti dell'antichità e dell'arte. Purtroppo l'autoturismo, che oggi rappresenta il filone principale di quel turismo che dà al nostro paese 300 miliardi all'anno, si ferma a Napoli, non arriva a fare quel balzo che pure vorrebbe compiere per arrivare in Sicilia. Questo per l'alto costo del trasporto delle macchine. Noi cercheremo pertanto di ottenere dalla regione siciliana (che non è sostitutiva del governo centrale, ma integrativa della sua azione), il trasporto gratuito delle automobili, così da poter rivolgere a tutti i turisti l'appello perché vengano ad affondare gli occhi nelle nostre bellezze naturali, ad accarezzare le pietre corrose dei grandi monumenti. È tempo che la mia isola non sia privata dei benefici di quelle correnti di traffico turistico che sono convogliate verso tutte le regioni del nostro paese con un crescendo rossiniano.

Auspico che per l'anno venturo, a cominciare dalla prossima primavera, vi sia anche una linea diurna, che, oltre ad essere più redditizia, presenterebbe minori pericoli — di giorno certo non si sarebbe verificato lo speronamento di cui ho dianzi parlato — e ci farebbe godere il nostro cielo e la nostra luce mediterranea.

Vi sono tante altre cose che io vorrei dire, ma mi sono stati assegnati appena pochi minuti e non andrò oltre. Sono convinto, come poco fa affermava l'onorevole Lucifredi chiudendo il suo discorso — e le sue parole mi ricordavano una voce rimasta incancellabile nel mio animo — che per gli italiani l'avvenire è

stato sempre sul mare e continuerà ad essere sempre sul mare.

Concludendo, mentre sinceramente mi rammarico — dopo aver letto la magnifica relazione del collega Durand de la Penne — di non poter ampiamente discutere tutti i programmi governativi relativi alla nostra marina mercantile, perché il senso del dovere mi impone di non superare il termine, mi auguro, onorevole ministro, che l'anno venturo possa aver luogo una discussione del bilancio del suo ministero più ampia, più libera, così come richiede l'importanza della materia, che non è seconda a nessun'altra per gli effetti che può esercitare sull'avvenire della nostra nazione, ed anche per l'esigenza di assicurare un'adeguata tutela a questi lavoratori del mare che meritano la particolare simpatia di tutti coloro che hanno senso civile e sensibilità umana. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bignardi. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole ministro ha dato di recente risposta negativa ad una mia interrogazione che chiedeva la istituzione di una linea marittima diretta tra il porto di Olbia e quello di Livorno. È stata una delusione per la popolazione di Olbia in particolare e per quella sarda in generale, perché da tale collegamento l'isola si riprometteva una nuova possibilità di sviluppo per i traffici che ogni giorno diventano più intensi tra la Sardegna e la Toscana, e, attraverso la Toscana, con il nord d'Italia. Io vorrei che l'onorevole ministro della marina mercantile ed il Governo fossero persuasi, per quanto riguarda la Sardegna, della necessità di rafforzare le linee di navigazione con il continente.

Il problema va esaminato sotto un duplice aspetto, geografico ed economico. Lo spazio geografico, i cui confini sono fissati dai nostri litorali, è per natura sua immobile. Lo spazio economico presenta invece una possibilità illimitata di espansione e di traffico, nel cui rafforzamento risiede la nostra speranza di vita. Ma per attuare questo nostro destino dobbiamo superare la barriera del mare. Fummo per secoli chiusi nella sua salsedine, che forse fu per noi come una silenziosa forza conservatrice, per cui il sardo mantiene ancora quelle caratteristiche di genuinità che lo differenziano dagli altri popoli. Ma è tempo ormai che esso si disincagli e si disincanti dai

grovigli del passato in un'ansia di più aperti orizzonti.

Il Governo ha fatto molto in questi ultimi tempi, ma i bisogni sono tanto vasti, a causa di passati abbandoni, che i provvedimenti attuati non sono ancora sufficienti a risollevarlo il popolo sardo dalla riconosciuta depressione in cui versa.

Bisogna tener presente che il fervore di opere che, con il ritmo crescente, si nota in alcune zone dell'isola e gli sforzi che la Sardegna compie per riguadagnare il tempo perduto e per allinearsi, nei settori del lavoro e della produzione, con le altre regioni d'Italia, si ripercuotono necessariamente sulle vie di comunicazione sia terrestri sia marittime. I nostri prodotti affluiscono ai porti per essere imbarcati verso gli approdi ed i mercati del continente. Il nostro spazio economico è Roma e Milano. Perciò noi siamo condizionati dal numero e dalla efficienza delle linee di navigazione che ci servono. Solo i servizi marittimi inseriscono lo spazio economico sardo in quello nazionale.

Ella, onorevole Cucco, ha parlato dianzi della Sicilia. Ne parlerò anch'io, ma sotto un aspetto diverso dal suo, perché la Sicilia ha il vantaggio immenso della comunicazione ferroviaria con la penisola. Se noi non avessimo il fosso del mar Tirreno che ci separa dal continente, le nostre comunicazioni e le nostre condizioni sarebbero decisamente diverse e migliori. Per gli oneri da sopportare a causa dei noli e delle tariffe portuali, la Sardegna può essere considerata come una terra coloniale. Per il trasporto merci noi paghiamo delle tangenti ad Olbia e a Civitavecchia che importano economicamente un volume di 8-10 miliardi, cioè il volume di tutta l'economia della regione! Tutto va a carico delle merci trasportate ed incide sui prezzi delle nostre produzioni. Noi siamo perciò andicappati in partenza da questo onere che non sappiamo come toglierci di dosso. Speriamo di sottrarci ad esso con l'ausilio delle navi traghetto (che sono state approvate dal Parlamento), e che domani apriranno una nuova era alla Sardegna. Speriamo che altri accorgimenti pure si attuino per toglierci questa specie di camicia di Nesso di cui non siamo ancora riusciti a liberarci.

CUCCO. E ben fatto sia!

BARDANZELLU. La Sicilia — dicevo — che pure ha la fortuna di comunicazioni dirette ferroviarie con la penisola, ha servizi marittimi più numerosi della Sardegna. Gli scali di Catania e di Messina sono uniti a Napoli con sei possibilità di comunicazioni ogni 15 giorni,

e a Livorno e a Genova con una linea quindicinale e due quattordicinali. Palermo, oltre la giornaliera con Napoli, ha con Livorno e Genova una linea quindicinale e tre quattordicinali. Cagliari, oltre la giornaliera con Civitavecchia, è collegata a Napoli con una linea bisettimanale e a Livorno e a Genova con una sola quattordicinale. Parlo naturalmente delle comunicazioni della Sardegna col continente. (*Interruzione del deputato Cucco*).

Non intendo, onorevole Cucco, oppormi alle aspirazioni, che sono pure giuste, della Sicilia, la cui generosa popolazione merita ogni premura dal Governo. Si figuri, onorevole Cucco, se posso fare torto alla sua isola che è particolarmente vicina al mio cuore, non foss'altro perché vi si è sposata una mia figliola ed il mio primo nipotino è un siciliano di Palermo! E poi, la Sardegna è legata alla Sicilia da ragioni storiche che hanno dato alle due isole un comune destino nella formazione unitaria della patria italiana. Rilevo soltanto un dato di fatto obiettivo affermando che la Sicilia, oltre la via ferroviaria sempre aperta, ha anche, via mare, altre comunicazioni che sono più numerose rispetto a quelle della Sardegna.

Io vorrei che si raddoppiassero le comunicazioni sia dell'una sia dell'altra isola, perché vedo riposte principalmente nelle vie di comunicazione marittime le verdi speranze della nostra vita e il nostro destino. (*Interruzione del deputato Cucco*).

La Sicilia con i suoi 5 milioni di abitanti è servita da più treni che ogni giorno la collegano a Roma, mentre un milione 300 mila sardi hanno una sola possibilità di recarsi alla capitale attraverso quel cordone ombelicale che lega l'isola al continente, costituito dalla linea Olbia-Civitavecchia. Essa crea sovente degli ingorghi e rappresenta una strozzatura che dobbiamo in qualche modo superare.

Olbia, oltre la giornaliera con Civitavecchia, è toccata solo dalla linea 6, quattordicinale, Genova-Tunisi. Questa linea non può certo smaltire il progrediente traffico delle merci dirette per il nord d'Italia. Perciò sottoposi al suo benevole esame, onorevole ministro, l'istituzione di una linea diretta con Livorno. Lo so che non è facile avere la disponibilità di navi, ma i problemi è pur necessario che si impostino in tempo utile per le realizzazioni di domani. E confido, onorevole ministro, che anche questa proposta venga tenuta, nei programmi del futuro, in benevola considerazione.

Ma urgenti sono altri due problemi inerenti alla linea giornaliera Porto Torres-

Genova per la quale si è impostata nei cantieri la gemella della motonave *Torres*, e alla linea Olbia-Civitavecchia, che bisognerà rendere bigiornaliera.

Il relatore onorevole Durand de la Penne, al quale mi è gradito di rendere omaggio come valoroso marinaio, decorato di medaglia d'oro (*Applausi*), e come studioso profondo di problemi marinari (e ne ha dato prova nella sua pregevolissima relazione), ha avvertito, da osservatore obiettivo e sereno, che « i collegamenti con l'isola dovranno essere ulteriormente potenziati per essere all'altezza del crescente volume dei traffici ». E, parlando in special modo dei collegamenti con la Sardegna, scrive che « particolare cura deve essere rivolta agli ulteriori miglioramenti dei servizi marittimi della cui indispensabilità nessuno dubita in quanto rappresentano uno dei più importanti fattori dell'economia sarda ».

Noi viviamo nel mare e sul mare: se ci limitate la possibilità di sbocco, moriremo di asfissia. Ecco perché insisto sul rafforzamento delle linee marittime: non abbiamo altra scorciatoia di cui poter usufruire. Senza sufficienti vie marittime noi rimarremo ancora, chissà per quanto, isolati e fermi. Il che non è possibile, specialmente con i tempi moderni, quando nell'era atomica pare che le distanze vengano annullate. Per noi invece il tratto Olbia-Civitavecchia, alla stregua del pagamento delle tariffe portuali, viene allungato di sei volte tanto, poiché veniamo a pagare sei volte di più per il trasporto delle nostre merci sul continente. Maggiore è il traffico, maggiore è l'onere! Eppure il traffico aumenta sia di merci sia di passeggeri: ce ne dà il relatore stesso una imponente dimostrazione, segnalando l'incremento dei passeggeri che nel 1957 ha raggiunto una entità di 651 mila viaggiatori. La maggior parte di questi viaggiatori sono defluiti sulla linea Olbia-Civitavecchia, che è la linea essenziale della Sardegna, non foss'altro che per ragioni geografiche.

Nel 1955 passarono su questa linea 378.641 viaggiatori, con una media di 519 unità giornaliera. Nei giorni di punta fra il 21 e il 31 dicembre del 1955 si sono avuti 192.243 viaggiatori, con una media di 1.749 al giorno (866 in arrivo e 883 in partenza). Il 24 dicembre, vigilia di Natale, sono arrivati in 2.119 e partiti in 1.636. Nel 1956-57 il movimento si è accresciuto ed è da prevedersi un eccezionale aumento nei prossimi mesi di novembre e di dicembre. Anche quest'anno si avranno delle punte impressionanti e così sarà per l'avvenire, poiché il miglioramento dei servizi accresce il ritmo del movimento. È vero che la

nave ha bisogno di anni per essere costruita, ma nel frattempo il traffico si moltiplica e le esigenze non sono mai uguagliate e malgrado tutte le avversità il fenomeno di espansione si avvera anche in Sardegna. È un continuo movimento di cui dobbiamo compiacerci. La Sardegna era un tempo conosciuta come l'isola dell'immobilità e del silenzio, ora invece si è mossa. Ebbene, aiutatelo questo movimento, onorevoli colleghi e signori del Governo, perché è un nobile movimento pieno di risorse e di impensate potenzialità italiane che giovano non soltanto alla mia isola, ma all'intera nazione.

Il Governo ha compiuto encomiabili sforzi per adeguare i mezzi alle necessità di questo sviluppo, ma purtroppo le navi tipo regione, che sono veramente splendide per estetica e per modernità, sono limitatamente ricettive in quanto dispongono solo di 420 posti-letto.

Rapportate, onorevoli colleghi, questa cifra a quella dei passeggeri di cui ho prima parlato e vedrete subito il disagio in cui sono venuti e vengono a trovarsi i viaggiatori che a centinaia, in molti giorni dell'anno, viaggiano senza posto.

Ecco la ragione per cui mi rivolgo all'onorevole ministro, certo della sua comprensione e del suo aiuto. Anche le due bellissime motonavi *Caralis* e *Arborea*, se hanno migliorato la situazione non hanno però risolto il problema.

Penso che l'errore sia di impostazione. Le navi di cui ho parlato, che onorano certo la marina italiana, sono intercambiabili in quanto vengono adibite anche ad altre linee servite dalla « Tirrenia ». Queste linee, di maggiore sviluppo, pretendono ampiezza di saloni che nella linea Olbia-Civitavecchia sono inutili o inutilizzati. L'orario è noto: si parte alle 22 sia dall'uno sia dall'altro scalo e si arriva alle sei del mattino. Quanto basta per dormire. Ne consegue che noi abbiamo bisogno di navi meno lussuose e più ricettive. Si dovrebbero costruire navi destinate unicamente al servizio Olbia-Civitavecchia che abbiano una capacità di posti-letto non inferiore al migliaio.

Ma nell'attesa che questa mia proposta venga accolta, rivolgo viva preghiera all'onorevole ministro perché esamini il problema di una doppia corsa giornaliera notturna almeno per alcuni periodi dell'anno per dar sfogo all'imponente movimento che si è per fortuna avverato.

Poche parole vorrei aggiungere per la pesca. L'onorevole relatore scrive che sotto l'aspetto della produzione e del reddito *pro capite* il pescatore italiano è quotato nelle ultime posizioni. Anche in questo settore la

Sardegna rappresenta il fanalino di coda. Eppure noi abbiamo un mare pescosissimo che non è per nulla sfruttato. Prendiamo, ad esempio, le aragoste: a vedere arrivare la sera le paranze ad Alghero e ad assistere allo scarico delle aragoste è uno spettacolo veramente pittoresco: sembra che un casco di colori e di aromi si rovesci sul molo, ed è un peccato che questi nostri gustosi crostacei vadano in gran parte ad allietare le mense straniere, in Francia ed in Spagna. Se si perfezionasse la nostra attrezzatura peschereccia e fossero i pescatori incoraggiati e remunerati giustamente, potrebbero, i nostri prodotti ittici, invadere a prezzi accessibili i mercati continentali, con vantaggio evidente per tutti.

Da premettere che il litorale sardo ha uno sviluppo di 1.370 chilometri, è cioè superiore di ben 260 chilometri a quello della Sicilia. Ma la pesca — scrive in uno studio accurato Gavino Alivia — a causa dello spopolamento dei litorali è molto inadeguata alla pescosità del mare. Il pesce sbarcato nel 1951 è stato appena di 56 mila quintali nel litorale sardo, mentre in quello siciliano è stato di ben 442 mila quintali. Gli è che la Sicilia, pur con minor sviluppo costiero, dispone di 33 mila tonnellate di naviglio peschereccio, ivi compresi 528 motopescherecci, mentre la Sardegna ha soltanto 4.700 tonnellate e 22 motopescherecci.

Perché il sardo non è pescatore? Noi abbiamo avuto nei secoli i nostri lidi ammorbati dalla malaria e devastati dalle incursioni dei saraceni, tanto che ancora oggi in Sardegna, quando viene la nebbia, si ammoniscono i bambini dicendo loro che arrivano i turchi. Fatto sta che il sardo ha dovuto rifugiarsi all'interno e sulle montagne, dedicandosi alla pastorizia e all'agricoltura. Di conseguenza, ha visto nel mare il suo nemico. Ora, poiché la malaria è stata debellata e i saraceni più non ci minacciano, vorremmo che i pastori e i contadini ritornassero in parte al mare e si creassero sulle coste nuovi centri di vita che il mare alimenterebbe. Occorre a tal fine costruire dei porticciuoli con piccoli pannelli, a difesa dei venti, per riparare le barche, e occorre dare ai pescatori la casa e la possibilità di creare nuovi agglomerati lavorativi che attraggano dall'interno gli abitanti, in modo da avviare il litorale sardo al ripopolamento, dopo tanto tempo di abbandono.

Solo così potremo rivedere rifiorire la Sardegna nelle sue coste e nei suoi lidi e il sardo ridiventare pescatore. I pescatori di Alghero sono originari della Catalogna, quelli di Cagliari, di Ponza o di Torre Annunziata, quelli

di Carloforte sono liguri e parlano genovese, mentre i pescatori della Maddalena sono di origine corsa. Solo un terzo dei pescatori di Sardegna sono isolani. Eppure nel mare e sul mare è la nuova vita dei sardi, come lo è quella degli italiani.

Il Governo accolga le proposte che alla Camera e al Senato sono state precisate dai valenti relatori di questo bilancio. Dare ai pescatori la sicurezza di una casa e di una barca, rendere meno aspra la loro vita, fatta ora di stenti e di sacrifici; procurare ad essi, con accessibili operazioni di credito, i mezzi moderni per usufruire, per quanto sia possibile, delle risorse che il mare offre, significa ridonare ampiezza di respiro, potenza di vita, certezza del domani non soltanto alla categoria alla quale appartengono, ma a tutta la gente nostra, che nelle virtù marinare si rispecchia e si ritempra. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

« La Camera,

convinta che per eliminare, od almeno attenuare, gli squilibri economici tra le diverse regioni italiane, tanto dannosi allo sviluppo del paese, necessita anche aumentare l'efficienza del porto di Napoli, polmone della grande metropoli meridionale;

convinta pure che necessita adeguare i ruoli organici del personale civile del Ministero della marina mercantile alle attuali esigenze dei relativi servizi,

fa voti

perché il Governo:

I. — Per il porto di Napoli:

1°) devolva a quell'ente autonomo del porto la tassa passeggeri, analogamente a quanto si pratica a Genova ed altrove;

2°) provveda a finanziare:

a) la costruzione di un bacino galleggiante, e della stazione marittima sussidiaria;

b) l'ampliamento del porto verso levante e l'aumento degli approdi, ormai insufficienti per il traffico che vi si svolge;

c) il completamento della darsena petroli;

d) l'aumento e l'ammodernamento delle attrezzature portuali;

3°) tenga conto del traffico passeggeri e merci e dei bisogni sociali della metropoli meridionale, per fare di Napoli il porto di armamento di un adeguato numero di navi delle società di preminente interesse nazio-

nale e capolinea di un buon numero delle linee regolari fra l'Italia e le Americhe.

II. — Per il personale civile della marina mercantile, ponga allo studio il necessario e urgente adeguamento degli organici della amministrazione centrale e degli uffici periferici, come le capitanerie di porto, tenendo presente che occorre, in particolare.

1°) istituire la direzione generale degli affari generali e del personale;

2°) istituire il ruolo della carriera di concetto amministrativo contabile;

3°) ampliare i ruoli della carriera direttiva e quelli delle carriere esecutive, particolarmente delle capitanerie di porto, attualmente insufficienti alle necessità del servizio;

4°) istituire il ruolo degli operai permanenti, anche per regolare e normalizzare le attività in servizio dei porti ».

L'onorevole Colasanto ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

COLASANTO. Innanzitutto, devo rivolgere un vivissimo complimento all'onorevole Durand de la Penne per la sua completa e chiara relazione. Concordo con il relatore sulla necessità di unificare in questo ministero molti servizi che interessano la marina e sono tuttora attribuiti ad altre amministrazioni. È necessario che chi deve guidare la politica marinara italiana abbia nelle mani le leve necessarie e, quindi, la possibilità di inquadrare tutti i provvedimenti governativi in un determinato indirizzo. Sono dieci anni che anch'io vado ripetendo che ciò è necessario, per evitare sfasature.

Molti passi sono stati fatti; ma molti altri se ne debbono ancora fare in questa direzione.

Ad esempio, il Ministero della marina mercantile non può disinteressarsi dell'istruzione professionale marinara, di qualsiasi grado, dalle università alle scuole secondarie, che preparano gli ufficiali di macchina e di coperta, ed a quelle professionali, tipo E.N.E.M., per il personale di grado inferiore. L'E.N.E.M. ha funzionato abbastanza bene, in tutta Italia; ma ora non ha mezzi per andare avanti e stenta perfino a pagare agli insegnanti magrissimi ed indecorosi compensi, che eufimisticamente chiamano stipendi.

Ma, mentre l'E.N.E.M. non può funzionare, sorgono altre iniziative nello stesso campo, come l'Istituto professionale per i pescatori. Questo, per me, è un doppione inutile quando occorre concentrare le iniziative e le risorse per ricavarne i maggiori frutti possibili. Penso, onorevole ministro, che non sia il caso di far sorgere altri enti non necessari.

L'E.N.E.M., come ha fatto nel passato, può benissimo occuparsi dell'istruzione professionale dei marittimi veri e propri e dei pescatori. D'altra parte l'ente è retto da uno statuto che, fra l'altro, dà al Ministero della marina mercantile, d'intesa con quello dell'istruzione, la facoltà di sostituire il presidente e il direttore generale.

Vi è quindi la possibilità per il Governo di intervenire direttamente, se l'ente non andasse bene sia per i quadri dirigenti, sia per un ordinamento più rispondente alla necessità attuale, sia per una moderna e confacente attrezzatura. Sembra che anche la Finmare voglia impiantare una propria scuola marinara, aumentando le dispersioni di forze.

Io non comprendo perché questo gruppo di aziende di Stato non possa accordarsi con l'E.N.E.M., ente pubblico, per far aderire gli insegnamenti alla preparazione che richiedono le imprese marittime.

Continuando gli esempi, i lavori portuali, ferma restante la competenza del Ministero dei lavori pubblici per l'esecuzione delle opere, del Tesoro per i finanziamenti, dovrebbero essere programmati dal Ministero della marina, che, in base al suo indirizzo politico, può meglio degli altri stabilire necessità, graduatorie e priorità, senza sfasature e con obiettivi criteri funzionali in relazione alle esigenze delle flotte di ogni specie, la peschereccia compresa, per gli approdi e i ricoveri che le necessitano.

La politica di sviluppo della Finmare non può essere disgiunta da determinati indirizzi dei cantieri I.R.I.; né questi e quella possono non essere contenuti nel quadro della politica marittima nazionale.

Per i servizi della pesca, si è costituita la tanto invocata direzione generale; ma restano ancora taluni servizi distaccati al Ministero dell'agricoltura e foreste, che in questo campo dovrebbe limitarsi a quanto possa interessare l'ittica delle zone di bonifica.

E potrei continuare con altri esempi, come la necessità di maggiori studi tecnici, da farsi dal Ministero della marina mercantile, per fornire elementi anche al Ministero degli esteri nei rapporti internazionali che interessano questo settore.

Così, largamente accennati i compiti, devo insistere, come lo scorso anno, per l'adeguamento delle attrezzature in genere e dei quadri del personale in ispecie.

Il Ministero della marina si è sviluppato gradualmente ed ha dovuto, man mano, fronteggiare esigenze sempre maggiori con un numero inadeguato di funzionari ed impiegati e

con ordinamento rispondente a quello che potremmo chiamare l'età infantile di questo ministero. Al riguardo l'onorevole relatore ha prospettato considerazioni alle quali ritengo di potermi senz'altro associare.

Occorre provvedere d'urgenza all'adeguamento degli organici della amministrazione centrale e periferica, tenendo presente, tra l'altro, che è necessario: 1°) istituire la direzione generale degli affari generali e del personale; 2°) istituire il ruolo della carriera di concetto amministrativo e contabile; 3°) ampliare i ruoli della carriera direttiva e quelli delle carriere esecutive, particolarmente nelle capitanerie di porto, del tutto insufficienti alle effettive necessità; 4°) istituire il ruolo degli operai permanenti, attraverso i quali sia consentito di mantenere in attività i servizi dei porti.

Accade sovente che l'amministrazione della marina non disponga del personale necessario per l'uso dei suoi natanti adibiti ai servizi di sorveglianza, come quelli della pesca. A Napoli, ad esempio, si nota questa carenza, la quale viene accentuata dal fatto che, per certi servizi, non si può ricorrere giorno per giorno a personale raccogliaccio e non qualificato; ma occorre servirsi di elementi che abbiano, se non una vera e propria specializzazione, almeno una certa pratica dei servizi da disimpegnare.

Fatte queste premesse di ordine generale, vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su alcune questioni che riguardano il porto di Napoli, i cui traffici sono in costante espansione.

Nel 1957 si è registrato un movimento di 19.654 navi per una stazza netta di 30 milioni e 752.494 tonnellate, con un aumento rispetto al 1956 di 372 navi a 198.989 tonnellate di stazza. In aumento anche il traffico dei passeggeri che sono stati, sempre nel 1957, un milione e 906 mila. In aumento il movimento delle merci, che è stato di 6.069.178 tonnellate in arrivo e di 918.213 tonnellate in partenza.

L'elemento più significativo è tuttavia rappresentato dalle cifre, considerate di per se stesse, della costante tendenza all'aumento dell'attività del porto di Napoli, sia per le merci sia per i viaggiatori; e non solo per i passeggeri del golfo, ma anche per i viaggiatori transoceanici. Se si considerano le direzioni in cui si svolgono le correnti di traffico, si nota l'importanza della posizione di Napoli sul piano dell'economia generale del paese e specialmente rispetto al traffico con l'oriente e con il bacino mediterraneo.

Un'osservazione dettagliata sulle diverse correnti del traffico può servire a fissare le principali rotte che sono state percorse dalle navi che hanno dato vita al movimento portuale di Napoli nel 1957, rotte che, per tonnellate di merci trasportate, si possono così individuare: Aden e Golfo persico: 1.056.937 tonnellate rispetto a 1.949.016 del 1956 e alle 23.759 del 1938, con incidenza del 13,24 per cento sul movimento generale; Mediterraneo orientale (Cipro, Israele, Libano, Siria, Egitto): tonnellate 1.286.159, rispetto a 1.026.790 del 1956 e a 7.048 del 1938, con incidenza del 16,41 per cento; nord America: 1.602.405 tonnellate in confronto a tonnellate 1.265.035 del 1956 e alle 281.630 del 1938, con incidenza del 20,07 per cento sul traffico totale; centro e sud America: 326.375 tonnellate di fronte alle 347.216 del 1956 e alle 331.060 del 1938, con incidenza del 4,09 per cento; Algeria, Tunisia e Marocco: 343.718 rispetto alle 396.967 del 1956 e alle 53.226 del 1938, con una incidenza pari al 4,31 per cento; Inghilterra, Paesi Bassi, Belgio e porti del Baltico: 665.399 tonnellate contro le 677.906 del 1956 e le 742.277 del 1938 rappresentate, evidentemente, in quell'epoca dalla maggiore importazione di carbone dalla Germania, con incidenza del 2,94 per cento; e, infine, porti nazionali: tonnellate 1.527.800 contro 1.384.526 del 1956 e le 575.032 del 1938, con una incidenza, sul movimento delle merci, del 19,14 per cento.

Da quanto ho finora esposto, si possono trarre alcune conseguenze che vale la pena di puntualizzare e proiettare nel futuro, in previsione di quell'assestamento della vita marittima e portuale di Napoli e del suo sviluppo che deve stare a cuore a quanti sono interessati all'avvenire della città e al suo scalo marittimo. Le correnti principali del traffico mercantile si svolgono in cinque direzioni: e su quelle rotte bisognerà potenziare la marina mercantile e offrire la maggiore possibilità di impiego dello scalo partenopeo.

I traffici con l'America del nord, col vicino oriente, con i porti nazionali, col nord Europa e col continente africano potranno aumentare, e aumentare molto, se il nostro porto potrà disporre di navi più veloci, più moderne, ricche di maggiori disponibilità di stiva e avviate su itinerari più confacenti al particolare movimento, che fa capo al nostro retroterra.

Lo spinoso problema del riassetto delle linee convenzionate di preminente interesse nazionale, ancora aperto, è particolarmente scottante per il porto di Napoli, e ci preme di vederlo posto in discussione al più presto e risolto secondo gli interessi generali dell'eco-

nomia, e non attraverso concetti di carattere aziendale, tutt'affatto inadeguati a soddisfare le necessità di un vasto mondo mercantile e sociale, quale è quello entro cui si muove l'economia marittima di una regione.

E poiché riteniamo che l'attuale legislatura non potrà procrastinare oltre questo importantissimo compito, auspichiamo che siano ben vagliate e precisate le idee cui vorrà ispirarsi il menzionato riassetto, il quale non potrà né prescindere dalle direttive generali della politica economica, né dalle direttive specialmente impresse per il sollevamento del Mezzogiorno, né contrapporsi ad esse, determinando una frattura tra produzione e scambi, tra scambi e trasporti, che sarebbe quanto mai pernicioso. Ora se le possibilità di scambio del porto di Napoli si profilano chiare e, in un certo senso, costanti per alcune destinazioni, è giocoforza tenere conto e orientare il riordinamento delle linee in quei sensi, aggiornandole e migliorandole; e non, come da qualcuno si è malauguratamente pensato, procedendo a riduzioni o soppressioni, in vista di una malintesa economia.

Il problema meridionale deve essere affrontato in pieno, anche nel settore dei trasporti marittimi e dei principali porti meridionali, senza la qual cosa l'opera intrapresa dal Governo, restando incompiuta, finirebbe con l'isterilirsi e col disperdere la maggior parte degli sforzi che si vanno compiendo.

Analoga impostazione urge che sia data ai problemi del porto di Napoli, il cui carattere specifico di porto petrolifero, che è venuto acquistando negli ultimi 10 anni, avrebbe dovuto imporre la esecuzione dei lavori necessari a dotarlo di una darsena corrispondente al volume dei combustibili liquidi imbarcati e sbarcati, alle sempre maggiori dimensioni dei mezzi marittimi, destinati a questo genere di merci, e alla conseguente necessità di adeguati fondali.

Dopo venti e più anni dalla sua progettazione, la darsena dei petroli è ancora incompiuta, e nonostante le ultime erogazioni che hanno certo contribuito a fare qualche passo avanti nella sospirata sistemazione, detta darsena è ancora bisognosa di un energico e definitivo intervento dello Stato.

Tutto il problema portuale napoletano, invero, ha bisogno di una soluzione organica e lungimirante.

Il porto va ampliato, per dare possibilità al sorgere di nuovi accosti del tutto indispensabili all'aumentato traffico e al moltiplicarsi dei lavori di riparazione e di demolizione del-

le navi. All'uopo, con il locale ufficio delle opere marittime, presso il genio civile, è stato preparato un programma di vasto respiro, implicante una spesa di vari miliardi, che consentirà al nostro scalo quella dilatazione di cui si avverte ogni giorno il bisogno.

Completato il grande bacino di carenaggio, si profila già, imperiosa, la necessità di un quarto bacino, atto ad assorbire la quasi raddoppiata richiesta di immissione di navi. Il problema, senza dubbio, è gravoso; ma merita il vaglio oculato e approfondito degli organi competenti.

Passando ad un più analitico esame del movimento passeggeri, si rileva che la corrente da e per il nord America occupa un posto di primissimo piano, con le sue 93.772 unità, seguita da quella del centro-sud America con 54.206 passeggeri, dell'Asia, Africa e i suoi porti mediterranei con 34.021, e dei porti mediterranei dell'Europa con 24.000.

Dal che si deduce che la navigazione atlantica e mediterranea determina un movimento di passeggeri che supera notevolmente quello di ogni altro singolo porto italiano. Tale prerogativa implica la necessità di fornire e sviluppare queste linee, attribuendo in armamento al porto di Napoli un congruo numero di navi per le rotte del nord America, dell'Africa orientale e settentrionale e del medio oriente.

Occorre altresì eliminare gli antiquati mezzi navali, che tuttora si impiegano su alcuni itinerari. Ed occorre che, al loro posto, vengano messe in linea navi moderne, celeri, bene attrezzate, e tali da costituire anche uno stimolo all'incremento delle relazioni commerciali e civili con i paesi che vogliamo allacciare all'economia italiana.

Solo così il porto di Napoli potrà entrare in quel sistema di relazioni economiche e di scambi commerciali a vasto raggio, che, avente il Mediterraneo come base di collegamento e di transito, potrà farci espandere in occidente come in oriente, secondo una funzione geografica e storica che, in gran parte, compete al mezzogiorno d'Italia.

Un altro grosso problema è quello del riassetto delle linee di preminente interesse nazionale e le conseguenze che da tale riassetto deriveranno al porto di Napoli, specialmente per l'assegnazione dei capolinea.

Da un confronto fra le linee in esercizio prima del conflitto mondiale e quelle attuali, emerge che tutti i porti hanno subito, in questo campo, drastiche conseguenze, ad eccezione di uno solo, Napoli, che aveva sei capo-

linea ed ora ne ha sette! Ma l'apparenza inganna perché occorre rilevare:

1°) che nel 1936-38, il porto di Napoli, nonostante il suo contributo, anche allora non trascurabile, e non solo sulle rotte delle Americhe, non fu affatto preso in debita considerazione. Il trattamento che allora fu riservato a Napoli pesa oggi come una palla al piede, perché è ritenuto quale giusto termine di paragone;

2°) che i sei capolinea prebellici riguardavano i collegamenti con la Sardegna, la Sicilia, la Libia e Massaua. Ora siamo ancora sullo stesso « piede di casa », se si eccettua una linea col sud America, mentre un'altra per il nord America, che negli ultimi anni era stata assegnata, è stata soppressa dal 1° gennaio 1957;

3°) che essendo Napoli il primo porto nazionale per il movimento dei passeggeri e il secondo per il traffico delle merci ed il movimento della navigazione, abbia adeguato trattamento nella distribuzione delle linee di preminente interesse nazionale.

È ben vero che, per l'esistenza di due versanti longitudinali, il Tirreno e l'Adriatico, il problema delle linee di preminente interesse nazionale non è di facile risoluzione; ma occorre osservare che l'esercizio delle linee in parola, pur dovendo essere protetto, non può prescindere da una base di convenienza economica. Infatti, ad esempio, Trieste (si prescinde da considerazioni patriottiche ed affettive universalmente condivise) aveva prima della guerra 23 capolinea, ora ne ha 13; ma è poi paragonabile il movimento delle merci e dei passeggeri fra Trieste e Napoli? Vuol dire che è prevalso il concetto di donare a Trieste, non per il suo traffico, una grande sede di armamento.

Genova ha esigenze di traffico, ma non per tutte le linee di preminente interesse nazionale; mentre Napoli aspira, modestamente, al riconoscimento delle sue necessità connesse ai reali ed attuali movimenti di merci e di passeggeri, movimenti di grande importanza nazionale ed internazionale.

Abbiamo accennato che i capolinea assegnati a Napoli conservano l'aspetto del « piede di casa », come si addice ad un porto di secondo ordine; ma non abbiamo ancora rilevato che trattasi pure di linee servite da unità di età variante da 29 a 50 anni e, per di più, inadatte per deficienza di ricettività di merci e di passeggeri (linea 152, *Diana*, tonnellate di stazza lorda 3.338,96, età 35 anni e *Tripolitania*, tonnellate di stazza lorda 2.765,74, età

39 anni; linea 21, *Argentina*, tonnellate di stazza lorda 5.014,32, età 50 anni).

Tutto ciò doverosamente premesso, dobbiamo ora trattare degli argomenti che in un recente passato suscitarono uno stato di agitazione a Napoli come a Genova, in Sicilia ed in Adriatico.

Furono riportate informazioni concernenti una riduzione delle spese statali per il settore delle linee di preminente interesse nazionale, precisando che, per tali riduzioni di spese, sarebbe stato adottato un serio provvedimento: la soppressione delle linee 152, 24, 33 e 36, perché risulterebbero passive.

Il carattere di passività dell'esercizio di una linea di preminente interesse nazionale non deve indurre senz'altro alla soppressione della linea stessa, perché, diversamente, non avrebbe ragione di essere l'intervento statale. Ma, a parte una non difficile confutazione di tale tesi, ci limitammo ad esaminare l'andamento del movimento di merci e di passeggeri delle linee suddette.

Tale esame, condotto sui risultati, accertati per il periodo 1° dicembre 1955-30 novembre 1956, del movimento del porto di Napoli, in un anno, con una rilevazione fatta per gruppi geografici (dieci in tutto) per poter più agevolmente individuare l'andamento delle linee distinte in tre categorie (di preminente interesse nazionale, di libera navigazione nazionale e di bandiera estera) diede per risultato, in linea di massima, la constatazione di un importante traffico di merci e di passeggeri assorbito da dette linee.

Di notevole rilievo sono le seguenti linee:

A) linea 152. Comunicazione con l'Africa orientale. Il Lloyd Triestino impiega per la linea Napoli, Genova, Africa orientale, sino a Mombasa, due antiquate unità, di differente attrezzatura e — quel che più conta — di diversa notevole capacità di stiva. Queste due navi sono il *Tripolitania* ed il *Diana*.

Queste due unità rifiutano carico a Genova per lasciare disponibilità di spazio a Livorno ed a Napoli; rifiutano carico a Livorno per lasciare disponibilità di spazio a Genova e a Napoli; rifiutano carico a Napoli in quanto vi giungono quasi al completo.

Come deve regolarsi chi deve spedire merci? Sarebbe una pretesa, poi, pensare ad un movimento passeggeri su queste linee esercitate con navi che non offrono alcun conforto, specialmente per la deficiente sistemazione di classe. Nonostante ciò, molti passeggeri si imbarcano a Mombasa per la preferenza che hanno per le navi italiane.

Inoltre, queste due navi non toccano i porti del Mar Rosso (Arabia Saudita), non toccano scali che offrono larghe possibilità di imbarco, sia all'andata sia al ritorno. Occorre però che le unità impiegate su questa linea siano più idonee per portata e velocità.

Se, per considerazioni esclusivamente di carattere politico e sociale, si è ritenuto opportuno che la società Italia acquistasse tre unità di oltre 10.000 tonnellate per i collegamenti con il nord Pacifico, e che il Lloyd Triestino acquistasse all'estero 4 motonavi commerciali, da utilizzare per il traffico con l'estremo oriente, non si comprende perché non si debba autorizzare il Lloyd Triestino almeno a noleggiare due unità di stazza adeguata, per sostituire il *Diana* ed il *Tripolitania*, in attesa della costruzione delle nuove unità di 5.000 tonnellate di stazza e con 15 miglia di velocità.

B) Linee 21 e 24. Comunicazioni con Tripoli e Bengasi. Si ritiene superfluo sottolineare la necessità di un rafforzamento delle comunicazioni con Tripoli e Bengasi, specie dopo la firma di un trattato stipulato a Roma, trattato che ha fatto scambiare promesse di regolare e sviluppare gli interessi reciproci, commerciali e di navigazione.

In particolare, è indispensabile sostituire, sulla linea 21, la cinquantenne *Argentina* con una unità moderna e più veloce. Non, come fra breve si farà, con la *Città di Tripoli*, la ex *F. Grimaldi* di anni 30. Neppure si deve sostituire, sulla linea 22, l'*Icnusa* con la nuova *Città di Livorno* che è l'ex *Città di Savona*. Anche questa si deve sostituire con una unità nuova ed adeguata alla linea.

C) Linea 33. Periplo italico. Il traffico con i porti nazionali, da e per Napoli, ha dato risultati confortevoli, specie per il movimento passeggeri, che è dell'ordine di circa 200.000 unità annue. Per questo appare superflua ogni confutazione sulla pretesa soppressione della linea che, anche per le merci, tende ad allinearsi con il movimento dei passeggeri.

D) Linea 36. Comunicazioni con il nord Europa. Viene confermato che soltanto da Napoli si esportano, annualmente, non meno di 100.000 tonnellate di derrate, oltre i prodotti (frutta secca, aranci, ecc.) che vengono esportati direttamente dalla penisola sorrentina.

Non si sa quali siano le ragioni che consigliano di accentrare il traffico con il nord Europa in Adriatico, né si ha motivo di ostacolare tale programma. Si ritiene solo necessario che qualsiasi programma di rafforzamento della linea con il nord Europa, compiuto negli scali adriatici, non sia a detri-

mento di Napoli; e che le attuali navi, che sono insufficienti, siano sostituite con altre che possano competere con quelle estere. Esse, però, debbono avere a Napoli una sosta e una adeguata disponibilità di stiva.

Passiamo ora ad esaminare le linee con le Americhe.

Linea del nord America. Le navi adibite alle comunicazioni regolari tra l'Italia ed il nord America, e viceversa, effettuano l'itinerario Napoli (porto capolinea), Genova, Cannes, Gibilterra, New York; oppure Gibilterra, Halifax, New York. L'*American Export Lines*, infatti, effettua con i transatlantici *Constitution* ed *Independence* la rotta New York, Gibilterra, Cannes, Napoli e, in questo ultimo porto, le due nominate unità sostano circa 36 ore, per quindi riprendere il mare ed iniziare la traversata di ritorno Napoli, Genova, Cannes, Algeiras, Gibilterra, New York.

La flotta Lauro, iniziava anch'essa, con la motonave *Roma*, i viaggi da Napoli per Genova, Barcellona, Gibilterra, Halifax, New York. Infine anche la motonave *Olimpia* della *Greek Lines*, pur non iniziando da Napoli la traversata, non tocca il porto di Genova sicché, in definitiva, Napoli rappresenta lo scalo più importante della linea da essa effettuata, sia nel viaggio di andata sia in quello di ritorno.

La convenienza dell'itinerario ed il rendimento della linea hanno indotto l'*American Export Lines* ad apportare delle modifiche alle navi *Constitution* e *Independence*, per aumentarne la capacità ricettiva della prima classe, oltre a programmare la costruzione di un nuovo e più grande transatlantico da adibire alla stessa linea.

Per quanto concerne invece la società di navigazione Italia, si ha da rilevare che, eccezione fatta delle motonavi *Colombo*, *Augustus* e *Giulio Cesare*, le quali iniziano da Genova la traversata per il nord America scalandolo i porti di Napoli, Cannes, Gibilterra e New York, le altre unità impiegate per la traversata Italia-nord America (*Saturnia*, *Vulcania*), fino a quando non vennero trasferite a Trieste, e il *Conte Biancamano*, fino al 1956, osservarono l'itinerario Napoli, Genova, Gibilterra, Halifax, New York.

A spiegare perché la quasi totalità delle navi mercantili private da passeggeri, adibite alle comunicazioni del nord America, iniziano dal porto di Napoli il viaggio, basterà informare che Napoli offre circa il 75 per cento dei passeggeri sia nella traversata di andata sia in quella di ritorno. Oltre i due terzi dei pas-

saggeri di prima classe provengono e sono diretti a Roma. E quelli di classe turistica e di classe cabina provengono e sono diretti all'Italia centro-meridionale.

Anche per quanto riguarda il movimento delle merci, le statistiche ufficiali rilevano che le navi di linea passeggeri, adibite al traffico per il nord America, imbarcano e sbarcano a Napoli almeno il 50 per cento del carico.

Si ha altresì da confermare che, adottando per le navi dirette al nord America l'itinerario New York, Gibilterra, Genova, Napoli e viceversa, si ottiene un vantaggio economico di esercizio, in quanto, seguendo la rotta Gibilterra, Genova, Napoli, che è di miglia 1.185, invece dell'altra Gibilterra, Napoli, Genova, che è di miglia 1.315, si risparmiano circa 130 miglia, pari circa a ore 7,30 di navigazione.

Come è noto, nel 1952 le motonavi *Saturnia* e *Vulcania*, in conseguenza delle documentazioni presentate dagli organi responsabili napoletani (Ente porto e camera di commercio), al ministro della marina mercantile, che le controllò a mezzo degli organi tecnici, vennero assegnate dal ministero stesso, sentito il parere del Presidente del Consiglio, al porto di Napoli, perché ivi stabilissero di fatto il loro porto di armamento e capolinea.

Si insiste, pertanto, che venga assegnata a Napoli la linea per New York, ripristinando così la situazione esistente nel 1952; non sussistendo dubbio alcuno che tutto ciò che era stato concesso a Napoli, per evidenti riconoscimenti basati su fatti concreti, possa comunque essere annullato senza alcuna valida giustificazione.

Linea per il sud e centro America. Nulla da eccepire sugli attuali itinerari per il sud America, salvo le eventuali sistemazioni che ragioni tecniche ed economiche potrebbero consigliare, senza però pregiudicare le indefettibili ragioni del porto di Napoli ad avere il capolinea per il nord America.

Dopo quanto ho premesso fin qui, è da rilevare che a prescindere da tutte le considerazioni di carattere economico, sociale e politico che militano a favore delle eque richieste, avanzate per la tutela dei giusti diritti del porto di Napoli e che coincidono con quelli economici della intera nazione, si deve tenere presente che, come è stato esposto, Napoli, che per densità di popolazione è una delle città più importanti di Italia e dove la disoccupazione, specie nel ramo industriale, è altissima, registra, purtroppo, solo una ben misera quota di tonnellaggio e, quindi, un limitato numero di navi che hanno per capo-

linea il suo porto. In particolare non ha nessun capolinea delle linee di preminente interesse nazionale per il nord America.

L'aspirazione ad ottenere l'assegnazione di uno di questi capolinea è determinata da due ordini di cause: primo, avere la possibilità di imbarcare le merci, con la certezza di non vederle rifiutate, come spesso accade nei porti di scalo, e di lavorare senza l'alea di sostenere oneri per le operazioni in fuori orario; secondo, assicurare al porto le forniture di cui le navi abbisognano all'inizio di un viaggio e profittare della sosta dell'unità nel porto capolinea per dar lavoro alle officine navalmecchaniche e fornire la prestazione delle varie attrezzature che sono all'uopo allestite.

Pertanto, nello stabilire una linea, ci sembra logico ed economico, anche per la società esercente, di individuare il capolinea nel porto che offre maggior movimento di passeggeri e di carico, a seconda del tipo di linea. L'ubicazione della sede sociale non ha rilevanza al riguardo.

Nel caso del nostro porto, la legittima aspettativa di avere almeno un capolinea per il nord America non pare sia cosa disdicevole: serve a premiare, in parte, il contributo di Napoli al traffico in parola. E sembra più un dovere che una gratuita benevolenza.

Napoli non vuole battersi per il campanile e tanto meno assumere atteggiamenti antagonisti *a priori*; vuole soltanto sottoporre alla onesta coscienza del ministro la bontà della causa ed affermare: non sopprimete linee attive; né linee che traggano la loro ragion d'essere da principi di prestigio nazionale, diverso e contrario ad un fatuo orgoglio. Questi principi di prestigio sorgono anche dal dovere di assistenza morale e materiale delle comunità etniche italiane all'estero.

Distribuite i capolinea con senso di equità, non disgiunto dal rispetto che si deve alle leggi economiche, la cui violazione causa danni non sempre riparabili.

Concludendo sinteticamente questa parte, date le scampanellate del signor Presidente, prego l'onorevole ministro di considerare favorevolmente quanto ho esposto. Lo prego inoltre di devolvere all'Ente autonomo del porto di Napoli la tassa dei passeggeri, come a Genova, per mettere detto ente in condizione di fronteggiare le esigenze di un grande porto, esigenze su cui non mi trattengo per la dovuta brevità. Lo prego inoltre di insistere per far finanziare la costruzione di un bacino galleggiante e di una stazione marittima sussidiaria. Lo prego ancora di provvedere al completamento della darsena petroli, all'amplia-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

mento del porto verso levante, all'aumento degli approdi ormai insufficienti ai traffici che vi si svolgono.

Ai fini dell'assegnazione a Napoli di navi della Finmare, ricordo che queste sono di tutti gli italiani e che bisogna tener conto che la loro proprietà, per il 40 per cento, appartiene ai meridionali. Anche questo va considerato prima di assegnarle all'uno o all'altro porto.

Nell'assegnazione dei porti di armamento, bisogna tener conto sia del movimento passeggeri e merci (siamo sul piano economico, come ho dianzi dimostrato) sia di determinati fattori sociali che impongono una certa precedenza ed una certa preferenza per la metropoli meridionale.

In questo periodo di pesantezza dei noli, che certamente non sarà eterno, è necessario aumentare la flotta della Finmare, anche per fare, per i cantieri e per l'industria italiana in genere, una politica antirecessiva.

Negli ultimi tredici anni, abbiamo perduto miliardi nei cantieri navali italiani per tenere operai ed impianti inoperosi quando mancavano le commesse. Si poteva invece anche allora costruire navi. Se ciò si fosse fatto, ne avremmo tratto guadagno vendendo o noleggiando le navi, nelle buone congiunture che non sono mancate successivamente.

Non posso essere d'accordo con quello che ha detto l'onorevole Lauro. Lo Stato costruisce anche in questo periodo di avvallamento della economia marinara. Tutto sommato è lo Stato che paga le perdite della inattività delle aziende. Con una politica del genere finirebbe con l'arricchire se stesso, invece di spendere denaro improduttivo anche per sussidi ed invece di diminuire o disperdere anche il patrimonio costituito dalla formazione delle maestranze.

Per quanto riguarda i pescatori, desidero richiamare l'attenzione del ministro sulla necessità di salvaguardare l'incremento del patrimonio ittico. Vado invocando da 9 anni studi e rilievi talassografici, studi sulle emigrazioni o sulla stanzialità dei pesci, regolamentazione dell'uso dei mestieri e delle maglie delle reti. Se la maglia è regolata in Francia, non vedo perché non possa esserla anche da noi.

Ed ancora: più severe misure per la repressione della pesca di frodo. E, più di tutto, credito ai pescatori, per sottrarli al bagarraggio di pochi speculatori.

I turni di imbarco della gente di mare devono essere rivisti. Occorre che siano allargati e che i turni particolari siano soppressi od almeno diminuiti. Possono benissimo sta-

bilirsi turni generali nell'ambito di ben determinate qualificazioni professionali per tener conto anche delle reali esigenze degli armatori.

Per la Cassa marittima meridionale, devo dare una telegrafica risposta all'onorevole Lauro. I fondi della previdenza, di tutte le forme di essa, costituiscono salari non dati direttamente ai lavoratori e pagati in un certo modo. Questi fondi sono e rimangono dei lavoratori, non degli industriali. Tutti gli altri istituti previdenziali ed assistenziali sono diretti da presidenti nominati dal Governo nelle persone di uomini competenti ed al di sopra delle parti interessate nella gestione: lavoratori ed imprenditori.

Questi istituti sono retti da consigli di amministrazione costituiti da datori di lavoro e da lavoratori. Così deve farsi per la previdenza marinara. Sarebbe iniquo far amministrare ai datori di lavoro il denaro dei lavoratori. Per dire quello che ha detto l'onorevole Lauro, bisogna avere una notevole impudenza e non rendersi conto della vera provenienza e proprietà dei fondi assistenziali.

L'onorevole Lauro ha detto: noi trasferiremo altrove le nostre navi, se non ci si riconoscerà il diritto di far presiedere la Cassa marittima da un nostro rappresentante. Io gli rispondo che questo non hanno il diritto morale di farlo, e che lo Stato deve trovar il mezzo di vietarlo. Comunque queste affermazioni antimeridionaliste ed antinapoletane le faremo presenti alle popolazioni interessate.

A questo punto, si veda quello che pagano e quello che dovrebbero pagare i grandi armatori. E si confronti con quello che pagano i piccoli, a questa Cassa marittima. E si pubblicino i debiti degli armatori verso la Cassa. Non ho motivo per difendere l'attuale presidente, professore De Meo, che si difende meglio col suo nome e col suo passato di studioso e di uomo probò.

Lodo il ministro che ebbe il coraggio di spezzare una consuetudine fuori posto e dare alla Cassa marittima un'amministrazione scelta con criteri analoghi a quelli che reggono tutti gli istituti del genere, almeno in Italia.

Un'ultima telegrafica osservazione sulle evasioni fiscali dei proprietari di *yachts* che battono bandiera ombra. Desidererei non veder più *yachts* dei grandi magnati della finanza italiana battere bandiera panamense. Così facendo non si frodano solo i marinai, ma lo stesso erario. E l'erario non deve farsi frodare, anche per elementare senso di giustizia.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

Noi siamo convinti che l'onorevole Spataro, per il suo passato, per la fede che ha animato tutta la sua vita, non potrà non dare maggiore impulso alla rinascita e allo sviluppo della marina italiana.

La democrazia italiana l'ha ricostruita dalle rovine della guerra e l'ha sviluppata abbastanza. Con l'impulso dell'onorevole Spataro questo sviluppo sarà accelerato verso più alte mete.

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Gli onorevoli D'Arezzo, Amodio, Sinesio e Scalia hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

esaminata la situazione dei porti-rifugio; vista la urgente necessità di provvedere con un piano organico alla creazione di detti porti;

ravvisata la necessità di aumentare il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio, in maniera da ottenere gli scopi che esso si propone e soddisfare così le legittime richieste dei pescatori;

esaminata l'urgenza di eliminare le sperequazioni esistenti tra le distinte casse marittime e per i fini previdenziali e per quelli assicurativi,

fa voti al ministro della marina mercantile:

perché si adoperi sollecitamente a risolvere il problema dei porti-rifugio così vitale per la vita stessa dei pescatori che quotidianamente affrontano i pericoli del mare;

perché venga aumentato ulteriormente il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio istituito con la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, e perché venga snellita la procedura per la concessione dei mutui previsti dalla legge;

perché, infine, vengano unificati o perequati i contributi relativi alle casse marittime ».

L'onorevole D'Arezzo ha facoltà di svolgerlo.

D'AREZZO. Intendo richiamare l'attenzione del ministro sulla situazione dei porti-rifugio, per i quali abbiamo la sensazione che non vi sia un piano organico, pur trattandosi di un aspetto importantissimo della nostra vita marinara.

Soprattutto nell'Italia meridionale, dove vi è un gran numero di marittimi e di pescatori, sarebbe opportuno che questo problema ve-

nisse affrontato in maniera radicale. Mi rendo conto che il problema non investe soltanto la competenza del Ministero della marina mercantile, ma anche di quello dei lavori pubblici; però in sede di Consiglio dei ministri l'argomento potrebbe essere trattato compiutamente.

Un altro punto del mio ordine del giorno riguarda il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio.

Non dobbiamo illuderci: il fondo è veramente esiguo. I pescatori ottengono scarsi risultati dall'applicazione della legge 27 dicembre 1956, n. 1457. Auspichiamo nella maniera più decisa l'aumento del fondo di rotazione per l'esercizio del credito.

Questi lavoratori vanno sottratti agli speculatori e alla speculazione, come viceversa avviene facilmente allo scopo di provvedersi di quel piccolo naviglio. Contribuisce a ciò la laboriosità della procedura per ottenere il credito, laboriosità che per questa categoria appare assurda.

La questione riveste una grande importanza nell'Italia meridionale e in modo particolare lungo le coste tirreniche. Il credito peschereccio viene concesso per questi motivi più a coloro che ne fanno oggetto di speculazione, che agli stessi pescatori incapaci di districarsi in certe determinate pastoie burocratiche.

Un ultimo argomento: l'unificazione delle casse marittime. È un problema molto sentito dalla categoria. Assistiamo al fenomeno straripante di pescatori meridionali che vanno a La Spezia o in altre zone, iscrivendosi ad altre casse marittime, non trovando una convenienza — per motivi di sperequazione contributiva — nella iscrizione in quelle dell'Italia meridionale. La palese disparità è stata rilevata in tutti i convegni che hanno trattato i problemi della piccola pesca, da tanti anni a questa parte.

I vari aspetti sono stati inseriti nel nostro ordine del giorno, per cui speriamo non solo nella benevolenza dell'onorevole ministro, ma confidiamo anche in una rapida attuazione di quanto proposto. Per i nostri lavoratori non sarà soltanto atto di speranza, ma atto concreto per un domani più giusto e più umano.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Caprara, Maglietta e Fasano hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

informata della insostenibile situazione delle cooperative di lavoro portuale tuttora esistenti nella giurisdizione territoriale del porto

di Napoli ed adibite nelle faticose operazioni all'interno dei magazzini e dei capannoni di enti pubblici e ditte private;

ricordato che l'articolo 9 del decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166, tassativamente stabilisce che tutte le operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci vengano eseguite, in tutto l'ambito portuale, dai lavoratori raggruppati in compagnie;

constatato che tale norma viene di fatto elusa nel porto di Napoli attraverso concessioni particolari ed eccezioni che consentono ad enti e ditte di utilizzare lavoratori anche non raggruppati in compagnie, così sottraendosi agli obblighi di legge in materia di retribuzione, continuità e stabilità dei posti di lavoro, oneri previdenziali, ecc.;

ravvisando l'opportunità che a tale illegale stato di fatto sia posto fine opportunamente raggruppando in compagnie i lavoratori delle cooperative come lavoratori effettivi (medaglioni) per i quali valgano tutte le norme vigenti per le maestranze addette alle operazioni portuali analogamente inquadrando, con modalità da concordare, anche gli « occasionali » della compagnia « A. Diaz »,

impegna il Governo

ad adottare gli opportuni provvedimenti diretti ad abrogare ogni eccezione o concessione in contrasto con il ricordato decreto-legge n. 166, provvedendo all'inquadramento in compagnia dei lavoratori delle cooperative e degli « occasionali » della « A. Diaz ».

L'onorevole Caprara ha facoltà di svolgerlo.

CAPRARA. Mi limito a raccomandare la approvazione dell'ordine del giorno, diretto soprattutto ad un adeguato incremento del fondo di rotazione, indispensabile per il potenziamento della piccola pesca, auspicando nel contempo l'unificazione delle casse marittime.

PRESIDENTE. Constato l'assenza degli altri presentatori di ordini del giorno.

È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Presentazione di un disegno di legge.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. A nome del ministro dell'agricoltura e

delle foreste, mi onoro presentare il disegno di legge:

« Modificazioni della commissione degli organi deliberanti del Consorzio nazionale produttori canapa ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta, comunico che la proposta di legge Amadei Leonetto e Zappa: « Proroga del termine di cui alla legge 4 febbraio 1958, n. 572 » (*Urgenza*) (420) è deferita alla IX Commissione (lavori pubblici), in sede referente.

Annuncio di interrogazioni e di una mozione.

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

FRANZO, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza che il questore di Trapani ha vietato il comizio pubblico che ad Alcamo avrebbe dovuto tenere il deputato regionale Agostino Messina sulla crisi politica siciliana, domenica 19 ottobre 1958, in violazione delle norme costituzionali sulla libertà di riunione e di parola, e quali provvedimenti intende adottare nei confronti del funzionario responsabile dell'arbitrio.

(581)

« PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se intende istituire una scuola media nel comune di Resina (Napoli). E ciò per venire incontro ad una cittadina di circa 50 mila abitanti, che sorge su l'antica Ercolano. Su 40 e più scuole medie di recente istituite nessuna è stata attribuita alla provincia di Napoli.

« Un tale gesto del ministro della pubblica istruzione sarebbe accolto con grande sollievo dagli abitanti del comune di Resina, città di fama internazionale, meta di turisti di tutto il mondo, ma nello stesso tempo la più povera della provincia di Napoli.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

« L'istituzione di tale scuola più volte richiesta è stata ostacolata dal parere contrario del provveditore agli studi a causa della mancanza dei locali.

« Gli abitanti e l'amministrazione di Resina sono disposti a qualsiasi sacrificio per reperire i locali necessari una volta ottenuta la scuola media.

(582)

« D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è a conoscenza che la guardia di finanza, con ammirevole solerzia, ha provveduto al sequestro di ben 525.000 litri di vino sofisticato presso la cantina sociale Caruso di Alcamo, di cui è presidente il signor Girolamo Benenati, vicesegretario provinciale della democrazia cristiana, e quali provvedimenti ha adottato o intende adottare per salvaguardare gli interessi dei piccoli proprietari, che avevano ammassato il loro prodotto sperando di sfuggire a ogni speculazione e realizzare un prezzo remunerativo;

se non ritenga di intervenire presso il Banco di Sicilia perché receda dal provvedimento di sospensione della concessione alla suddetta cantina delle somme necessarie per la corresponsione delle anticipazioni ai proprietari conferenti e perché intanto siano fatte le anticipazioni immediatamente, solo ai piccoli proprietari, onde non venga loro alcun danno dall'illecito traffico da cui sono estranei. Per cui è necessario procedere subito alla nomina di un commissario straordinario, tecnico, che affiancato da una commissione d'inchiesta accerti:

1°) quanto mosto è stato complessivamente ammassato nella cantina sociale e da chi;

2°) quanto vino o mosto è stato eventualmente già venduto, a che prezzo ed a chi;

3°) qual'è il quantitativo esatto di massa vinosa esistente nella cantina.

« La gravità del fatto ha suscitato giustificato allarme nella popolazione alcamese, interessata nella sua generalità alla produzione vitivinicola.

(583)

« PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è al corrente della lentezza con cui procedono le pratiche costitutive dei consorzi nella provincia di Reggio Calabria e delle correlate lungaggini burocratiche che rendono

spesso inoperanti i benefici della legge 26 novembre 1955, n. 1177; se non ravvisi la conseguente opportunità di un provvedimento, che consenta la rapida estensione della competenza nelle zone interposte dei sette consorzi già costituiti ed operanti su una superficie di contribuzione inferiore al decimo della provincia stessa; se non ritenga così più spedito l'assorbimento nell'attività consortile dell'intero territorio provinciale e più positiva la sua ammissione alle provvidenze della legge sulla Calabria e agli altri benefici in vigore per lo sviluppo fondiario.

« L'interrogante — considerato altresì che i consorzi già costituiti rivelano ostacoli di iniziativa e ritardi nella progettazione delle opere, e che la maggiore estensione territoriale accentuerebbe tali difficoltà — chiede se non si voglia fronteggiare la deficienza di organico con personale tecnico scelto tra i ruoli del Ministero dell'agricoltura, da comandare in provincia o con autonomia burocratica o con inquadramento nei consorzi medesimi, e a cui affidare la soluzione sollecita delle pratiche attuative della legge sulla Calabria nelle vastissime aree intercluse tra i consorzi già costituiti, e la progettazione delle opere d'interesse trasformazione fondiaria nelle nuove zone di generale in conformità dei necessari piani di intervento.

(584)

« TRIPODI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se — in relazione alla proposta di aumento dei limiti di competenza del conciliatore, approvata di recente dal Consiglio dei ministri — non ritenga opportuno predisporre un provvedimento legislativo per la corresponsione di una indennità di carica ai titolari degli uffici di conciliazione, in considerazione del delicato e assai gravoso lavoro a questi affidato, modificandosi in tal modo l'articolo 2 della legge 25 giugno 1940, n. 763, che considera gratuito ed onorifico l'ufficio del conciliatore.

(2214)

« FODERARO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se sia a conoscenza del vivissimo malcontento che si manifesta fra gli assegnatari dell'Ente di riforma di Puglia, Lucania e Molise, particolarmente in provincia di Foggia, per la convinzione che i prezzi praticati dal-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

l'ente per le scorte ad essi fornite sono notevolmente superiori a quelli del mercato.

« Gli assegnatari segnalano, a titolo di esempio, le seguenti differenze di prezzi:

carretto, lire 140.000 invece di lire 80.000;
aratro spaccafave, lire 16.000 invece di lire 5.000;

erpice, lire 15.000 invece di lire 8.000;
secchio di zinco, lire 1.500 invece di lire 700;

martello, lire 700 invece di lire 150;
falciatore, lire 2.000 invece di lire 750.

« Gli interroganti chiedono che sia provveduto agli opportuni accertamenti, per poter rilevare se e in quale misura quanto sopra risponda a verità.

(2215) « MAGNO, CONTE, MONASTERIO, CALASSO, FRANCAVILLA, ANGELINI LUDOVICO, GREZZI, AMICONI, BIANCO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, e delle poste e telecomunicazioni, per conoscere le realizzazioni compiute e quelle in programmazione nelle zone di riforma del comprensorio di Puglia, Lucania e Molise, per quanto riguarda i servizi postale, telegrafico e telefonico.

« Essi sanno che tra le famiglie degli assegnatari di numerose località vi è grave disagio e vivissimo malcontento, per la mancanza di ufficio postale, di telegrafo e di telefono. Buona parte degli assegnatari riceve la corrispondenza molto saltuariamente ed a mezzo di persone di fiducia dell'ente di riforma.

« Va notato, a titolo di esempio, che gli avvisi bancari per il pagamento di cambiali giungono agli assegnatari quasi ovunque e sempre dopo che le banche danno inizio all'azione di protesta.

(2216) « MAGNO, CONTE, MONASTERIO, CALASSO, FRANCAVILLA, ANGELINI LUDOVICO, BIANCO, GREZZI, AMICONI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere i motivi per i quali non ha ritenuto di accogliere la giusta richiesta dei produttori dell'uva pergolona della zona di Ortona e comuni limitrofi — fortemente danneggiati dalla gravissima crisi verificatasi nella esportazione e vendita di tale prodotto — della concessione di una riduzione dei noli ferroviari, sollecitata per altro ufficialmente dallo stesso ministro dell'agricoltura e che aveva un precedente: la concessione della riduzione dei noli nell'annata

1956-57 per la esportazione dei cavoli nella zona di Fano.

(2217) « PAOLUCCI, SPALLONE, SCIORILLI BORRELLI, GIORGI, DI PAOLANTONIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere i motivi per i quali sulla linea Pescara-Roma vengono adibiti per il treno diretto n. 771, in partenza da Pescara alle ore 1,30 e con arrivo a Roma alle 7,16, vetture di seconda classe aventi solo sedili in legno che rendono particolarmente disagiata il lungo viaggio notturno.

(2218) « PAOLUCCI, SPALLONE, DI PAOLANTONIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali, per invitarli a voler disporre le opportune misure per la revoca della sospensione a tempo indeterminato di 80 dipendenti (5 uomini e 75 donne) disposta nei giorni scorsi, senza neppure previo avviso alla commissione interna, dalla direzione delle Manifatture cotoniere meridionali di Napoli. L'interrogante chiede invece che i ministri interrogati vogliano disporre una seria indagine allo scopo di chiarire la effettiva situazione dell'azienda e per accertare se l'attuale direzione tecnica e commerciale stia svolgendo un'azione capace di far fronte alla congiuntura senza ricorso a sospensioni, licenziamenti e senza ulteriormente costringere le lavoratrici occupate ad uno sforzo eccessivo con l'assegnazione di un numero superiore di macchine da controllare e con il conseguente inasprimento dei ritmi di lavoro. L'interrogante, sottolineando, infine, che una corretta politica di risanamento e sviluppo aziendale non può in alcun modo prescindere dalla necessità di almeno mantenere il livello attuale della occupazione operaia, chiede che alle lavoratrici sospese, per tutto il periodo della sospensione, da ridurre il più possibile, venga assicurata la retribuzione di 40 ore settimanali di salario.

(2219)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se non intenda intervenire, in considerazione dell'attuale preoccupante stato della salute pubblica di Napoli, per promuovere l'esecuzione degli indispensabili lavori di copertura della fognatura che scorre, senza protezioni efficaci, lungo la via Ottaviano di Ponticelli, Napoli.

(2220)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere quali urgenti provvedimenti intenda adottare, come il caso richiede, per promuovere la ripresa dei lavori di sistemazione della strada statale n. 18 in piazza San Ciro di Portici (Napoli) attualmente sospesi con intralcio per il traffico, con pericolo per la pubblica igiene e con danno per il commercio locale.

(2221)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se corrisponde a verità la notizia secondo cui i vigili del fuoco di Milano avrebbero emanato delle norme tendenti a stabilire il divieto del ricovero in autorimessa delle auto funzionanti o con gas liquido o con bombole a metano; e quali provvedimenti intende adottare contro una così evidente distorsione della legge vigente in materia di autorizzazioni per gestioni di autorimesse.

(2222)

« ARMAROLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se è vero che ai funzionari di pubblica sicurezza è riconosciuta una indennità di rischio e per chiederne la estensione agli agenti.

(2223)

« MAGLIETTA, BARONTINI, BARDINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'interno, delle finanze, della difesa e di grazia e giustizia, per chiedere se e quando sarà modificato l'attuale premio di rafferma per i militari delle forze armate di polizia o assimilate, attualmente corrisposto nella irrisoria cifra di lire 3.000.

(2224)

« MAGLIETTA, BARONTINI, BARDINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'interno, delle finanze, della difesa e di grazia e giustizia, per conoscere le ragioni per le quali un agente delle forze di polizia o assimilate, se ammalato per causa di servizio, non è più rimborsato dall'Enpas, ma deve anticipare tutte le spese per il medico e per le medicine;

per conoscere il perché il rimborso di queste spese presuppone la spesa supplementare di un foglio di carta bollata da lire 200;

per sollecitare una semplificazione di questa procedura, venendo incontro a chi — in servizio — ha contratto una infermità, con le più opportune agevolazioni.

(2225)

« MAGLIETTA, BARONTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non intenda disporre che il quantitativo di prelievo di benzina agevolato per i natanti da piccola pesca del Golfo di Napoli venga calcolato sulla base della potenza attuale del motore installato sui natanti e non sulla base della vecchia potenza dei vecchi motori esistenti prima dell'aprile 1955 e sostituiti per le trasformazioni avvenute nei sistemi di pesca.

(2226)

« CAPRARA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per cui non è stato ancora emanato il decreto di approvazione ministeriale del piano regolatore della città di Perugia, adottato all'unanimità il 5 aprile 1956 definitivamente, e nell'anno successivo anche sulle osservazioni da quel consiglio comunale, ed infine approvato nel gennaio 1958 al consiglio superiore dei lavori pubblici.

« Tale ritardo nell'emanazione del predetto decreto di approvazione risulta pregiudizievole, in considerazione della non lontana scadenza del termine di salvaguardia in cui alla legge 3 novembre 1952, n. 1902.

(2227)

« GUIDI, ANGELUCCI, CAPONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se, a seguito del reiterato riconoscimento, espresso da codesto Ministero e a suo tempo dallo stesso ministro, del diritto dei 700 licenziati alle acciaierie di Terni a percepire l'indennità di attesa di cui all'articolo 56 del trattato istitutivo della comunità del carbone e dell'acciaio, non ritenga doveroso dare immediata esecuzione al predetto e costante giudizio, disponendo l'immediato pagamento dell'indennità a favore dei 700 licenziati che da cinque anni attendono la corresponsione della stessa, e affermando concretamente il principio che in tema di valutazione di rapporto del lavoro primario interprete delle leggi vigenti italiane deve essere lo Stato italiano.

(2228)

« GUIDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali motivi possano addursi per giustificare tanto ritardo nel dar corso all'istanza presentata dall'ex militare Angeloni Ruggero fu Bruno, classe 1921, nato a Carrara e residente a Cuneo, tendente ad ottenere la chiamata a visita medica per l'aggravamento dell'infermità per la quale già

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

gli era stata liquidata una indennità *una tantum*.

« L'istanza è stata inoltrata, tramite l'associazione mutilati ed invalidi di guerra, in data 24 dicembre 1947 con protocollo n. 858.

(2229)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per essere informato sui criteri adottati per liquidare la pensione di guerra al signor Marengo Giuseppe fu Matteo, residente in corso Langhe 16, Alba (Cuneo), possessore del libretto n. 7108096 (posizione n. 4318323).

« Risulta dal decreto ministeriale del 29 ottobre 1956, n. 00155621, che il diritto a godere della pensione decorreva dall'8 luglio 1955, mentre il Marengo ha percepito soltanto la regolare pensione mensile a partire dal 16 aprile 1957, senza mai avere incassato gli arretrati dal luglio 1955 a tale data.

(2230)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per essere informato sullo stato della pratica di pensione presentata dal signor Mauro Domenico fu G. Battista, residente a Cuneo, fin dall'11 giugno 1955 (posizione n. 344366).

« L'interrogante, non avendo ottenuto adeguate informazioni per via breve, ritiene che sia ormai doveroso dare più sollecito corso alle istanze dei cittadini, specie quando sono trascorsi oltre tre anni dal momento in cui l'istanza è stata inoltrata ai competenti uffici.

(2231)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata al signor Steputo Antonio di Giovanni, classe 1919, domiciliato a San Giovanni Rotondo (Foggia), via D'Apolito, 36, diretta nuova guerra.

(2232)

« CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non intenda intervenire presso il prefetto di Pavia allo scopo di esigere la sollecita ricostituzione del consiglio di amministrazione delle opere pie riunite di Mede (Pavia).

« Fa presente che il 3 novembre 1951, cogliendo l'occasione della decadenza del consiglio di amministrazione per compiuto qua-

driennio 1947-51, il prefetto di Pavia incaricava della gestione provvisoria dell'ente un funzionario di prefettura, motivando il provvedimento con l'affermazione che la riforma dello statuto e la realizzazione del progetto di costruzione del nuovo ospedale richiedevano una amministrazione straordinaria.

« Ma il 22 dicembre 1956, pur riconoscendo compiute le incombenze affidate alla gestione commissariale, il prefetto di Pavia provvedeva a sostituire il funzionario di prefettura con un nuovo commissario nella persona del signor Carlo Zerbi, di Mede.

« Dopo sette anni di gestione straordinaria, pare all'interrogante giunto il momento, in ossequio alle aspirazioni degli elettori e ai dettami di una democratica concezione della vita pubblica, di restituire alle opere pie riunite di Mede una amministrazione regolare, che sia espressione del consiglio comunale.

(2233)

« DE PASCALIS ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non sia nei suoi propositi accogliere la richiesta della amministrazione comunale di Casteggio (Pavia) di statizzazione della scuola media comunale legalmente riconosciuta.

« Fa presente che Casteggio, popoloso centro dell'Oltrepo pavese, mentre è sede di pretura, di uffici del registro e delle imposte dirette, di importanti attività industriali, possiede una scuola media comunale legalmente riconosciuta, per la quale il comune sopporta un onere finanziario annuale di circa cinque milioni con un ricupero annuo, attraverso le tasse scolastiche, di 1.800.000 lire.

« Dal 1953 il comune rinnova annualmente la richiesta di statizzazione della scuola media, che ha sede in un edificio sufficiente ed adeguato, impegnandosi ad assumere a suo carico i relativi oneri e a versare allo Stato un contributo annuo di 250.000 lire.

« La necessità di sviluppare la scuola media di Casteggio e di permettere al comune di destinare ad altri compiti di istituto gli stanziamenti oggi impegnati dalla scuola media suggerisce il pronto accoglimento della richiesta.

(2234)

« DE PASCALIS ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia a conoscenza delle ripetute richieste avanzate da parte dell'amministrazione comunale di Gioiosa Jonica (Reggio Calabria) e della legittima attesa delle popolazioni della

vallata Torbido, tendenti ad ottenere la rapida statizzazione della scuola media di quel centro.

« L'interrogante fa rilevare che la richiesta e l'attesa trovano giustificazioni:

nella considerazione dell'importanza che la scuola media di Gioiosa Jonica è venuta sempre più ad avere dall'anno 1939 in avanti, dovuta al fatto che ad essa oggi affluiscono studenti dei comuni di Marina di Gioiosa, Mammola, Grotteria, San Giovanni di Gerace, Martone, oltre a quelle di Gioiosa Jonica, con popolazione complessiva di circa 50 mila abi-

nella necessità di alleviare il comune di Gioiosa Jonica dall'onere di lire 2 milioni di spese annue che aggrava la situazione del bilancio comunale;

nel senso di giustizia ed eguale trattamento che si rivendicano a favore di detto comune, tenuto conto che provvedimenti di statizzazione sono giustamente intervenuti per istituti scolastici di altri centri della provincia, certamente non più importanti, anche ai fini scolastici, come Seminara, Pellaro, Laureana di Borrello, ecc.

« L'interrogante ha motivo di credere che, anche sulla base delle intenzioni del Governo annunziate in occasione delle dichiarazioni programmatiche ed espresse attraverso il « Piano decennale per la scuola » il ministro voglia sollecitamente accogliere la richiesta e le legittime aspirazioni di quelle popolazioni.

(2235)

« FIUMANÒ ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, relativamente al grave stato di disagio che si è determinato fra la popolazione modenese, causa la non accettazione delle domande d'iscrizione di oltre cento giovani all'istituto tecnico industriale « Fermo Corni di Modena.

« Gli interroganti fanno rilevare che detto istituto, il quale anche recentemente con i suoi allievi si è affermato in importanti competizioni internazionali e che per serietà e razionalità d'insegnamento gode di grande prestigio e raccoglie ogni anno un numero sempre maggiore di adesioni, deve essere dotato dei locali necessari al regolare svolgimento dei suoi compiti.

« Gli interroganti chiedono di conoscere con urgenza le misure che il ministro intende adottare per permettere l'iscrizione e il sollecito inizio degli studi agli oltre cento giovani esclusi.

(2236)

« TREBBI, BORELLINI GINA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere:

se risponde a verità la circostanza che, malgrado il comune di Monasterace abbia tempestivamente inoltrata al Ministero dei lavori pubblici, al Provveditorato delle opere pubbliche di Catanzaro ed al Genio civile di Reggio Calabria la pratica tendente ad ottenere la costruzione di alloggi popolari per la eliminazione delle 117 abitazioni malsane accertate, in applicazione della legge 9 agosto 1954, n. 640, nessuna previsione di costruzione di alloggi esisterebbe per il comune di Monasterace per il prossimo esercizio finanziario;

se, stando così le cose, e riscontrandosi nel comune di Monasterace condizioni gravi di abitabilità, il ministro non ritenga giusto intervenire sollecitamente per ovviare, anche se in parte, alla situazione e accogliere così le legittime aspettative di quelle misere popolazioni.

(2237)

« FIUMANÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non intenda aumentare l'assegnazione di fondi a favore dell'ispettorato dell'agricoltura di Pesaro per la concessione di contributi per l'acquisto di sementi selezionate di grano, previsti dalla legge n. 989 del 16 ottobre 1954.

« Infatti l'insufficienza dei fondi sino ad oggi assegnatigli ha costretto quell'ispettorato ad accantonare le domande di contributo presentate da circa 1.000 coltivatori diretti dei comuni di Pesaro, Fano, Mondolfo, Montelattate, Cartoceto, San Costanzo, Saltara e Tassullia, in attesa che venga accolta la richiesta di ulteriori finanziamenti, inoltrata al Ministero della agricoltura dall'ispettorato stesso.

« L'interrogante ritiene che, date le difficoltà in cui versano i coltivatori diretti, soprattutto in una provincia economicamente depressa come quella di Pesaro, la richiesta di quell'ispettorato dell'agricoltura meriti di essere tempestivamente e favorevolmente accolta.

(2238)

« ANGELINI GIUSEPPE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non ritenga opportuno intervenire per la sistemazione idraulico-forestale delle località Raganello, Spirito Santo, Bellizzi, Santo Stefano del comune di Civita, facenti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

parte del bacino del Raganello, in considerazione del grave dissesto idrogeologico del comprensorio, in cui le località citate ricadono.

(2239)

« PRINCIPE, MANCINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non ritenga opportuno istituire nella provincia di Cosenza una stazione sperimentale di olivicoltura e d'oleificio, che potrebbe sorgere a Rossano Calabro o a Corigliano Calabro, in considerazione dell'importanza che la coltivazione dell'olivo riveste nella provincia di Cosenza e specialmente sul litorale ionico, ed in considerazione, ancora, che sia la coltivazione dell'olivo specie per quanto riguarda la lotta contro le malattie, sia la moderna tecnica dell'oleificio richiedono mano d'opera qualificata.

(2240)

« PRINCIPE, MANCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali decisioni e quali provvedimenti sono stati assunti in ordine ai gravi atti compiuti dal Commissariato provinciale della G. I. di Cuneo, quale ente gestore dei corsi indetti annualmente per conto del Ministero del lavoro, secondo quanto è stato chiaramente esposto con lettera 27 settembre 1958 del signor Teodoro Delfino residente a Cuneo, via Ospedale n. 9, direttore dell'omonima istituzione scolastica.

« Tale lettera è stata indirizzata alla Divisione generale istruzione professionale del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ma purtroppo le pazienti attese del signor Delfino non sono ancora state equamente ripagate da un pronto intervento in loco per acclarare i fatti e provvedere di conseguenza.

« Fra l'altro, l'interrogante ritiene che le minacce di rappresaglia rivolte al Delfino dovrebbero da sole stimolare il più attivo ed energico intervento.

(2241)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere: se è a conoscenza delle lamentele sollevate da parte dei lavoratori degli appalti ferroviari di Reggio Calabria alle dipendenze della Ditta Minuto che addetti al carico e scarico delle merci sui treni (scarichini viaggianti) a proposito della pretesa della ditta di non considerare lavoro straordinario neanche quello praticato oltre la decima ora, per il solo fatto che quello degli scarichini è contemplato

come lavoro di carattere discontinuo; quali provvedimenti, d'accordo con l'amministrazione ferroviaria, intende prendere allo scopo di ottenere l'esatta interpretazione ed applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro della categoria per quanto si riferisce al pagamento del lavoro straordinario e delle disposizioni di legge per quanto si attiene alle modalità per ottenere deroga al divieto di lavoro straordinario in assenza di « particolari esigenze di servizio ».

« L'interrogante si riferisce in particolare a quanto segnalato al Ministero del lavoro, divisione 16^a, sezione I, con nota APP/17/16 Ministero lavoro, datata 17 giugno 1958, da parte della segreteria provinciale del sindacato ferrovieri italiani di Reggio Calabria, nota che non ha ottenuto alcun riscontro.

(2242)

« FIUMANÒ ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere lo stato attuale della concessione di una grande derivazione a scopo di produzione elettrica, che, giusta regio decreto 25 febbraio 1937, n. 962, sul tratto del fiume Trigno compreso nella giurisdizione dell'ufficio del Genio civile di Campobasso, risultava assentita alla ditta Quintiliano Zampini, mentre, in virtù del decreto ministeriale 2 gennaio 1952, n. 8616, ne è ora titolare la Cassa per il Mezzogiorno, alla quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto 31 agosto 1956, n. 1624, assegnava precisi termini per la realizzazione dei seguenti impianti:

1°) creazione di un lago artificiale in territorio di Chiauci e Pescolanciano, mediante diga di ritenuta in località « Foce di Chiauci »;

2°) costruzione di una seconda diga in agro di Civitanova del Sannio, in località « Passo della zita ».

« Tali opere, sempre secondo il voto surricordato del Consiglio superiore dei lavori pubblici, avrebbero dovuto essere iniziate il 1° maggio 1957 e dovrebbero essere ultimate il 31 ottobre 1963.

(2243)

« SAMMARTINO, MONTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se — attesa la imminenza della campagna olearia, il continuo aumento del costo della vita, ed il dilagare delle frodi nel settore degli olii per l'alimentazione — non ritenga necessario riunire in un unico provvedimento, da adottare con la massima urgenza, i disegni di legge relativi alla classificazione ufficiale de-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

gli oli di oliva, al controllo sulle raffinerie di olio di oliva e stabilimenti per l'estrazione dell'olio dalle sanse, ed all'istituzione di una imposta di fabbricazione sugli olii di sansa rettificati. E ciò allo scopo di conseguire maggiore rapidità di intervento a contenere l'aumento del costo della vita, a somiglianza di quanto recentemente è stato già fatto per la disciplina dei mercati.

(2244)

« GRILLI ANTONIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non ritenga far conoscere con sollecitudine le risultanze dell'inchiesta sugli incidenti verificatisi a Catania nelle adiacenze dello stadio Cibali domenica 19 ottobre 1958, ed a chiarire autorevolmente — a tutela del buon nome della cittadinanza catanese — che si trattò solo dell'iniziativa di qualche gruppo, biasimato dalla cittadinanza, e che gli incidenti non ebbero nesso diretto con i fatti sportivi del pomeriggio, ma nacquerò come reazione alla azione della polizia, ed i responsabili individuati furono deferiti all'autorità giudiziaria, per cui apparirebbe assurda l'iniziativa di umiliare tutta la massa di sportivi catanesi costringendola a rispondere per reati cui essa è estranea ed i cui autori sono già stati individuati e denunciati.

(2245)

« CALABRÒ ».

Mozione.

« La Camera,

considerato:

a) che la legge speciale per la Calabria, approvata sin dal novembre 1955, ha avuto finora insufficiente applicazione e che in conseguenza sussistono nella regione calabrese i motivi di allarme e di pericolo esistenti all'epoca dell'ultima alluvione;

b) che parallelamente alla insufficiente applicazione della legge nello stesso periodo si sono verificate una riduzione notevole della spesa per opere ordinarie e una palese distorsione dei compiti tassativamente indicati all'articolo 1 della legge;

c) che, dopo un triennio dall'approvazione della legge, non possono essere consentiti ulteriori ritardi,

invita il Governo:

1°) alla rigorosa osservanza di quanto prescritto negli articoli 1 e 2 della legge per quanto riguarda la compilazione e la esecuzione dei programmi;

2°) alla precisazione dei compiti spettanti alla Cassa del Mezzogiorno e al Comitato di coordinamento in modo da evitare conflitti di competenza ed eliminate duplicazioni di funzioni;

3°) a provvedere a un adeguato potenziamento degli uffici periferici e alla istituzione di una sede regionale allo scopo di rendere più celeri tutte le procedure;

4°) a meglio disciplinare le zone di competenza degli organi previsti dall'articolo 12;

5°) a tutelare prevalentemente gli interessi della piccola proprietà diretto-coltivatrice in rapporto all'erogazione dei contributi a privati;

6°) a utilizzare anche i tecnici calabresi alla redazione dei progetti.

(8) « MANCINI, PRINCIPE, DE MARTINO FRANCESCO, BRODOLINI, AVOLIO, GUADALUPI, DE PASCALIS, VENTURINI, PIERACCINI, BOGONI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Per la mozione, sarà fissato in seguito il giorno della discussione.

La seduta termina alle 20,15.*Ordine del giorno per le sedute di domani.**Alle ore 9,30:**Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (Approvato dal Senato) (266) — *Relatore:* Vedovato.

*Alle ore 16:**Seguito della discussione dei disegni di legge:*

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

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dal Senato*) (239) — *Relatore*: Baccelli;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dal Senato*) (306) — *Relatore*: Durand de la Penne;

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dal Senato*) (159-159-bis) — *Relatore*: Pintus.

Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dal Senato*) (305).

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI**Dott. VITTORIO FALZONE**

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI