30.

SEDUTA POMERIDIANA DI VENERDÌ 20 SETTEMBRE 1963

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

	PAG.
Congedo	1517
Disegni di legge (<i>Trasmissione dal Senato</i>)	1517
Disegno di legge (<i>Discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (137)	1518
PRESIDENTE	1518
BIGNARDI	1518
BELCI	1520
MELIS	1523
GIACHINI	1529
PIRASTU	1538
DOMINEDÒ, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1532, 1538, 1539, 1542, 1544, 1554, 1555, 1559
AMODIO	1545
DURAND DE LA PENNE	1554
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	1517
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	1562
Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>)	1562
Ordine del giorno della seduta di domani	1562

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Corrao.
(È concesso).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti disegni di legge, approvati da quel consesso:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (452-452-bis);

« Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (458).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, in sede referente.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

DURAND DE LA PENNE: « Rimpatrio, a spese dello Stato, delle salme dei cittadini italiani, appartenenti alla gente di mare, deceduti all'estero per infortuni o sinistri marittimi » (453);

SAMMARTINO ed altri: « Modifica dell'articolo 26 della legge 22 luglio 1961, n. 628, concernente il personale utilizzato per lo svolgimento dei compiti relativi alla gestione I.N.A.-Casa e quello adibito ai servizi relativi alla

La seduta comincia alle 16,30.

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

(È approvato).

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 20 SETTEMBRE 1963

gestione del Fondo per l'addestramento professionale dei lavoratori » (454);

BERTÈ: « Istituzione dei collegi regionali dei meccanici ortopedici ed ernisti » (455);

MENGOZZI e CARRA: « Modifiche all'articolo 27 della legge 2 giugno 1961, n. 454, per l'aumento di fondi destinati alla concessione del concorso statale sui mutui destinati alla formazione e all'ampliamento della proprietà contadina » (456);

LAJOLO ed altri: « Riduzione del canone di abbonamento R.A.I.-TV. » (457).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (137).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Bignardi. Ne ha facoltà.

BIGNARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, mi propongo con il mio breve intervento di richiamare l'attenzione della Camera sui problemi del porto di Ravenna, tema che già ebbi l'onore di trattare in occasione del dibattito sul bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1960-61.

A pochi anni di distanza debbo sottolineare l'importanza crescente acquisita dal porto di Ravenna nell'economia della mia regione e prospettare ancora una volta la necessità di accelerare i tempi di attuazione delle opere previste per il suo sviluppo e il suo potenziamento.

Il porto ravennate, che ancora non molto tempo addietro pareva più un ricordo storico che non una realtà attuale, è invece divenuto elemento essenziale dell'economia di una vasta zona. Lo sviluppo economico della mia regione e quello del porto di Ravenna si condizionano reciprocamente: l'entroterra emiliano-romagnolo ha bisogno di un porto sempre più grande; il porto sviluppa — ingran-

dendosi — attività, imprese, servizi che lievitano l'economia dell'entroterra.

Ma vorrei preliminarmente formulare un auspicio di portata generale: quello cioè che per i lavori portuali vi sia in futuro un maggiore coordinamento tra Ministero della marina mercantile e Ministero dei lavori pubblici. Quest'ultimo dicastero oggi ha competenza esclusiva sui lavori, mentre quello della marina mercantile rappresenta, in sostanza, l'utente dei porti, e — proprio come utente — forse vede più organicamente le loro esigenze di sviluppo in un pieno contesto economico e sociale.

Ciò è tanto vero che la marina mercantile ha recentemente — se è esatto quanto mi risulta — promosso una lodevole indagine sullo sviluppo e sul potenziamento dei porti italiani...

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. È esatto.

BIGNARDI. ... indagine che dovrebbe fornire elementi per un programma organico di stanziamenti. Attendiamo i risultati di questa indagine con comprensibile interesse, perché è nostra opinione che le opere portuali non siano state adeguatamente curate in campo nazionale negli ultimi anni.

Forse, a questo riguardo, vi sarebbe da fare una osservazione, direi, maliziosa. I lavori portuali si prestano poco alle inaugurazioni. Con poche decine di milioni in altri settori si può fare inaugurazioni; in questo settore occorrono miliardi. Scarseggiano invece perfino i fondi per le manutenzioni. Eppure i porti rendono: basti pensare ai molti miliardi di diritti doganali introitati nei porti.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Centinaia di miliardi.

BIGNARDI. Nessuno, penso, vorrà stabilire una meccanica correlazione di entrate e spese, tale da imporre che gli introiti accerati sulle banchine ritornino ai porti trasformati in tanti chilometri di nuove banchine. Ma preme sottolineare che, se i porti richiedono spese ingenti, trattasi di spese che rendono in progresso economico e in proventi fiscali.

E torniamo al porto di Ravenna, porto naturale, come ho già detto, dell'Emilia-Romagna, con un *Hinterland* che abbraccia almeno sei delle province emiliano-romagnole — da Forlì a Reggio Emilia — e tocca la stessa bassa Lombardia e la Toscana orientale. Nessun altro porto italiano, credo, offre come porto industriale opportunità pari a quelle di Ravenna, in quanto porto-canale, con un lungo sviluppo di sponde e possibilità di ramifi-

cazioni, e quindi in grado di offrire all'industria possibilità di stabilimenti con carico e scarico diretto da nave a stabilimento.

Nel 1962 sono state registrate a Ravenna oltre 6 milioni 760 mila tonnellate di merci in arrivo e in partenza; un traffico pari a più di venti volte quello del 1951, con una percentuale di circa due terzi rappresentata dagli oli minerali e di circa un terzo rappresentata dalle merci secche, tra le quali predominano i cereali. Ravenna è infatti il secondo porto d'Italia, dopo Genova, per i cereali, e la sua importanza in questo specifico settore appare in continuo incremento. E se il traffico dei passeggeri è modesto, e pressoché esclusivamente di carattere turistico, è anche vero che trattasi di un turismo marittimo stagionale, per il quale si aprono promettenti prospettive di sviluppo.

Il porto di Ravenna si viene realizzando secondo il progetto Greco del 1958, che, per quanto riguarda il lotto delle opere foranee, ha raggiunto uno stato di avanzamento pari a circa il 30 per cento; per le opere interne, la relativa esecuzione è stata affidata alla S.A.P.I.R. Tra opere foranee e opere interne, la previsione di spesa di competenza statale sfiora i 13 miliardi di lire: spesa che diviene produttiva — è necessario sottolinearlo — solo al compimento dell'intero progetto, perché soltanto l'attuazione integrale del progetto consente l'utilizzo del nuovo complesso portuale.

Va pertanto richiamata l'opportunità che le previsioni di finanziamento siano rispettate, sì da non ritardare i tempi d'attuazione dei lavori, oltretutto con presumibili aumenti di costi.

Ma occorre altresì sottolineare che all'originario progetto Greco sono state proposte di recente varianti e migliorie, e comunque ampliamenti, tenendo conto del ritmo di sviluppo dei traffici, con nuove ed ulteriori previsioni di spesa dell'ordine — se sono esatte le cifre che si fanno al riguardo — di almeno 8-9 miliardi di lire. Tali varianti e migliorie comprendono l'allargamento e l'approfondimento del canale, resi necessari dalla tendenza all'aumento della media del tonnellaggio; la costruzione di una banchina passeggeri; la meccanizzazione delle opere portuali; la costruzione di nuovi edifici per i servizi doganali e la guardia di finanza; la costruzione di bacini per unità militari e per pescherecci. A tali opere dovranno ancora aggiungersi le previste nuove darsene industriali, la cui spesa di costruzione dovrebbe

essere sostenuta dagli stabilimenti interessati.

Questo complesso di nuove opere potrà dare un ulteriore, decisivo impulso allo sviluppo del porto ravennate: pertanto mi auguro, signor ministro, che ella — per quanto di sua competenza — vorrà esaminare con tempestivo zelo i progetti e patrocinare il finanziamento del citato nucleo di nuove opere, che debbono ampliare e completare le previsioni dell'originario progetto di massima.

Aggiungerò brevi considerazioni, prima di concludere, sulle condizioni e sull'auspicato miglioramento di un altro porto romagnolo, quello di Rimini. Porto di importanza e con prospettive di sviluppo certamente non comparabili a quelle di Ravenna: infatti il movimento commerciale vi ha segnato negli ultimi trent'anni una costante linea discendente, per altro interrotta e invertita nel 1962-63. Il porto di Rimini, con i suoi 190 pescherecci e circa mille tonnellate annue di pescato, ha invece rilievo nel settore della pesca, e va sempre più acquistando importanza anche come base per il naviglio da diporto, con un buon movimento stagionale di passeggeri.

Stretto fra i porti di Ravenna a nord e di Ancona a sud, quello di Rimini non può evidentemente aspirare ad un ruolo diverso da quello indicato, cioè di base peschereccia e turistica. Appunto per adeguare il porto riminese sia alle esigenze attuali sia alle future prospettive di questi settori, è stato studiato un congruo piano di opere: miglioramenti alle banchine, realizzazione di una apposita darsena per il naviglio da diporto, acquisizione di nuove attrezzature portuali.

Siamo di fronte a cifre evidentemente ben più modeste di quelle prospettate per il porto di Ravenna; e anche questo piano di lavori raccomando all'attenzione dell'onorevole ministro, convinto di raccomandare una spesa di non contestabile utilità generale. Attraverso il miglioramento del porto di Rimini si darà un positivo contributo allo sviluppo di quella attività peschereccia che versa oggi in riconosciuto stato di disagio. Ne parlai anni or sono più particolarmente, e certo ne parleranno quest'anno altri egregi colleghi, stimolati dall'eccellente relazione De Capua, che su questo tema ha formulato importanti osservazioni.

Onorevoli colleghi, lo scorso anno il ministro Macrelli, che desidero ricordare con affettuoso rimpianto, ebbe a dire che le esigenze dei porti e della marina italiana gli erano ben presenti, ma che purtroppo motivi finanziari rallentavano l'adozione di organici prov-

vedimenti quali erano nei voti comuni. Non so se anche quest'anno stiamo per ascoltare conclusioni uguali, o analoghe. Indubbiamente le esigenze di bilancio, del bilancio generale dello Stato, sono quelle che sono. Ma credo che spese altamente produttive ai fini dello sviluppo economico generale, come le spese per i porti, debbano essere prospettate in un quadro di scelte prioritarie indeclinabili, di esigenze indifferibili.

Mi auguro che ella, signor ministro, sappia rappresentare queste esigenze con la debita fermezza, sappia farsi meritevolmente zelatore delle necessità di sviluppo dei porti italiani, corrispondendo alle attese degli ambienti marinari e agli interessi del paese. (*Applausi*).

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

BELCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la discussione del bilancio della marina mercantile ci offre l'occasione — e l'ampia, documentata relazione del collega De Capua ne costituisce un incoraggiante invito — di soffermarci sui complessi aspetti di questo importante settore della vita economica nazionale. Sono aspetti che emergono, volta a volta, dalla considerazione dei fenomeni relativi ai traffici, alle linee di navigazione, alla situazione dei porti e alla connessa attività dell'industria navale, sia per quanto attiene al settore armatoriale, sia per quanto attiene alle costruzioni nei nostri cantieri.

Ma il rilievo che nella vita economica assumono questi singoli aspetti — con particolare acutezza per alcune zone e per alcune regioni — non fa che sottolineare un concetto generale compiutamente espresso dal relatore: cioè quello dell'importanza della politica marinara nello sviluppo produttivo del paese e della necessità del suo inserimento nel quadro della programmazione economica nazionale, non certo in un ruolo marginale e secondario, ma nella giusta valutazione del suo peso e della sua funzione propulsiva.

Un passo fondamentale, del quale dobbiamo dare atto alla sensibilità del Governo, e in particolare all'iniziativa del ministro Dominè, è quello che si va compiendo con la preparazione di un piano globale dei porti, per adeguarli alla funzione di punti di sbocco e di strumenti di scambio per la produzione nazionale e per il commercio internazionale. Auspichiamo veramente, onorevole ministro, che il provvedimento — del quale conosciamo la previsione degli oneri, ma di cui rileviamo

l'assoluta indilazionabilità — giunga presto alla sua fase conclusiva e sia portato all'esame del Parlamento.

Un altro punto fermo è dato dal riordino dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, avvenuto con la legge 2 giugno 1962, n. 600, pur rendendosi qui necessario (e ci attendiamo anche per questo una pronta iniziativa da parte del ministro) un attento esame dell'elenco e della distribuzione delle linee, il che appunto la legge n. 600 demanda alla competenza del Ministero della marina mercantile.

È giusto il richiamo del nostro relatore a considerare la politica marinara al di sopra di ogni campanilismo e al di sopra dei particolari problemi dei singoli mari. Ed io ne accolgo interamente lo spirito. Tanto che, se mi soffermerò brevemente su alcuni aspetti specifici, è proprio perché ritengo nocivo all'interesse nazionale ogni squilibrio che superi la naturale diversità, accettabile e logica quando rientri in una sufficiente armonia generale. Ma per prospettare le esigenze di una politica globale è anche indispensabile rilevare gli squilibri esistenti, e fra questi oggi è non poco preoccupante lo squilibrio che danneggia il versante del mare Adriatico.

È uno squilibrio che deve essere prontamente corretto, se non si vuole che il nostro paese si trovi — quasi inaspettatamente — di fronte a una rottura economica verticale, dopo avere affrontato e posto le premesse di una soluzione per superare quella orizzontale tra nord e Mezzogiorno. Convegni di studio, riunioni di operatori, incontri di rappresentanze economiche hanno messo in luce, in questi ultimi tempi, la serietà di questo fenomeno, in relazione alle linee di navigazione, ai traffici, alla situazione dei porti e alla stessa posizione delle industrie costiere dell'Adriatico. È urgente impostare non una politica di mero prestigio, non interventi di carattere assistenziale, ma una politica organica che rilanci il versante adriatico, mettendolo in condizione di partecipare al processo produttivo e sviluppando tutta la sua potenzialità.

Troppo spesso, signor ministro, si sente dire che l'Adriatico è « un mare in salita », costoso e antieconomico; ma bisogna chiedersi se ad esso siano offerte oggi le reali possibilità di rendere quanto veramente può rendere. Recenti, impegnative e responsabili dichiarazioni del ministro della marina mercantile — delle quali non possiamo che essergli profondamente grati — ci hanno dato la misura di come il Governo avverta la portata di questo problema. È una premessa che ci fa essere

fiduciosi e ci dà la garanzia di una soluzione futura.

Molto opportunamente lo stesso relatore ha sottolineato la necessità della ricerca di nuove linee commerciali, in particolare con i paesi africani, con quelli della costa atlantica e dell'oriente, ai quali vanno aggiunti i paesi dell'Asia orientale, centrale e occidentale e dell'Oceania. Due indicazioni non devono essere perse di vista, tutte e due positive: l'affacciarsi di nuove economie nazionali in aree rispetto alle quali il nostro paese può svolgere un'utile funzione di raccordo, come punta meridionale del mercato comune europeo, e l'espansione registrata negli ultimi due anni negli scambi marittimi dell'Europa con i mercati oltre Suez.

Vi è dunque non solo la possibilità, ma la convenienza di un rafforzamento dei collegamenti marittimi dell'Adriatico con queste aree. Ecco perché poniamo all'attenzione del Governo il problema del rilancio dell'Adriatico, mare che costituisce una strada tutt'altro che trascurabile per i paesi del mercato comune europeo. In questo quadro riteniamo debbano essere considerati tutti i problemi delle linee, sia commerciali sia passeggeri; nella visione, cioè, della funzione cui ad esempio Venezia e Trieste possono assolvere come porti meridionali del mercato comune. Il potenziamento, i nuovi collegamenti, le correzioni delle linee esistenti, debbono essere effettuati secondo criteri che attribuiscono a ciascun mare le aree verso le quali esso naturalmente gravita. Anche per questi orientamenti ci hanno confortato le recenti già citate dichiarazioni del ministro.

Indicazioni concrete a questo proposito non mancano e sono state ripetutamente espresse dalle sedi e dalla meritoria attività della comunità dei porti adriatici. Una politica indirizzata su queste linee potrà far fronte efficacemente alla crescente concorrenza delle bandiere estere, e di quella iugoslava in particolare, sulle rotte dell'Adriatico.

Di un altro aspetto desidero brevemente parlare, sempre con lo spirito di non indulgere a visioni particolari, ma con la convinzione di collocare il problema nell'ambito di una politica globale: Trieste e la funzione del suo porto. È ben noto che lo sviluppo del porto di Trieste è avvenuto in funzione dei traffici di transito, che coprono in altissima percentuale il movimento commerciale globale. Trieste, in sostanza, è stata e rimane uno strumento dell'economia nazionale per la prestazione di servizi per conto dell'estero. Si calcola che l'apporto di valuta estera (anche se un calcolo è

difficile: ma è sufficientemente accertato) dato dall'esportazione dei servizi portuali di Trieste si aggiri sui 40 miliardi. La difesa di questa funzione non è dunque qualcosa che interessi solo la città adriatica; e, per questa caratteristica, essa esclude ogni possibilità di dannosa concorrenza agli altri porti nazionali. La concorrenza a Trieste — ed è una concorrenza dura e crescente — è fatta invece dai porti esteri, tanto che mentre tutti gli scali nazionali ed europei hanno registrato fortissime percentuali di incremento del traffico con una media del 66 per cento negli ultimi cinque anni, Trieste ha praticamente segnato una stasi, essa stessa frutto di una faticosa difesa.

Due indicazioni danno la misura del preoccupante fenomeno. Negli ultimi dieci anni i porti la cui attività incide più acutamente sul movimento di transito per Trieste hanno registrato i seguenti incrementi del traffico: Amburgo 96 per cento, Brema 53 per cento, Fiume 81 per cento, mentre Trieste credo che sia a malapena arrivata ad un incremento del 17 per cento.

Seconda indicazione, egualmente preoccupante: i traffici austriaci, cioè del retroterra tradizionalmente gravitante sul porto di Trieste, che nel 1952 toccavano a Trieste i 2 milioni di tonnellate e a Fiume non raggiungevano le 50 mila tonnellate, nel 1962 erano scesi a Trieste a poco più di 900 mila tonnellate e saliti a Fiume ad oltre 600 mila tonnellate. Il primo semestre del 1963 presenta un quadro aggravato: Fiume è passata nettamente in testa (300 mila tonnellate in sei mesi) e il crollo dei transiti austriaci attraverso Trieste è continuato (270 mila tonnellate in sei mesi).

Ho voluto citare questi dati per dare una esatta percezione della portata nazionale e non locale del problema, ben sapendo come sia ozioso soffermarsi su aspetti di settore, di zona o di città, senza inquadrarli in una visione generale.

Ebbene, questa situazione del porto di Trieste non è dovuta soltanto al mutamento delle condizioni politiche e dei sistemi economici che hanno spezzato verticalmente il tradizionale retroterra centro-europeo di Trieste, ma anche — oserei dire, oggi, soprattutto — alle agevolazioni particolari di cui godono i ricordati porti concorrenti. Nell'ambito del mercato comune, grazie al disposto dell'articolo 82 del trattato di Roma, Amburgo e Brema sono favoriti dalle tariffe preferenziali adottate dalle ferrovie tedesche; fuori del mercato comune, la concorrenza esercitata da Fiume con la pratica di tariffe politiche è ancor più pesante.

La difesa della funzione di Trieste come strumento dell'economia nazionale per i traffici di transito va dunque affrontata organicamente, ora che l'economia della città ha segnato, nel settore dell'industrializzazione (vi era qualche gruppo politico che non ci credeva), stimolato dalla efficace politica adottata dai governi democratici — indici veramente confortanti di ripresa.

Proprio per questo ordine di problemi, che è l'unico che rimane insoluto e preoccupante, lo statuto speciale per il Friuli-Venezia Giulia, approvato nella scorsa legislatura dal Parlamento, prevede all'ultimo comma dell'articolo 70 l'istituzione di un ente del porto di Trieste, come ha ricordato anche il relatore. È l'occasione propizia per adottare un complesso di provvedimenti tali da mettere il porto di Trieste in condizioni di effettiva competitività con i porti esteri concorrenti.

So bene quanto impegnativa sia questa soluzione e quanto complessi si presentino i vari aspetti del problema. Ma sarà proprio dalle caratteristiche dell'ente del porto, dal contenuto della legge istitutiva, dalla capacità di renderlo adeguato alla particolarissima funzione di Trieste nel settore dei traffici di transito, che dipenderà l'efficacia della soluzione che ricerchiamo nel comune interesse della città e del paese. Bisognerà agire quindi con ampiezza di visione e con lungimiranza, superando decisamente ogni valutazione attinente al solo onere immediato, cui necessariamente lo Stato dovrà far fronte. Né Governo e Parlamento devono temere di affrontare il discorso in sede comunitaria europea. Anzitutto perché proprio nel settore dei trasporti altri paesi adottano, come ho già rilevato, misure protettive, tali da alterare la naturale gravitazione dei traffici verso i porti più convenienti (le aree della Germania meridionale dovrebbero servirsi per la minore distanza geografica dello scalo triestino, anziché di quelli anseatici). In seconda istanza perché noi stessi possiamo invocare per l'equilibrio regionale della stessa Comunità europea l'applicazione di misure di sostegno in favore di Trieste.

L'articolo 80 del trattato di Roma consente nel settore dei trasporti particolari misure « per regioni che abbiano gravemente risentito di circostanze politiche » e la valutazione dell'« incidenza di tali prezzi e condizioni sulla concorrenza tra i modi di trasporto ». Pare sia questo, veramente, il caso della città e del porto di Trieste.

So che la sensibilità del Governo ha già avvertito le dimensioni di questo problema,

la sua delicatezza, la sua portata d'ordine generale. Ho piena fiducia perciò, che il contenuto della nuova legge che il Parlamento sarà chiamato ad approvare risponderà ai criteri di fondo per i quali è stata prevista, riuscirà a far fronte alla eccezionalità del problema triestino. Tanto più è necessaria questa soluzione, onorevole ministro, in quanto l'attrezzatura del porto di Trieste non è certo inadeguata alle moderne esigenze del traffico; tanto più necessaria in quanto, nel settore delle infrastrutture, i rilevanti sforzi compiuti dallo Stato apriranno nuove possibilità e arricchiranno la potenzialità commerciale di Trieste (mi riferisco alle grandi opere pubbliche in via di progettazione o di esecuzione, come il molo 7, l'autostrada con Udine e Mestre, il raddoppio del binario sulla linea Trieste-Venezia, la galleria di circonvallazione ferroviaria, il potenziamento, per ora parziale, della ferrovia Pontebbana).

Sono certo, ripeto, che un'intelligente opera di ripresa dei traffici di transito attraverso Trieste, alla lunga sarà remunerativa dello sforzo che lo Stato dovrà compiere in questo settore. Ho detto all'inizio che lo sviluppo dei traffici, la ricerca dei nuovi mercati, il potenziamento dei collegamenti, l'adeguamento della flotta, mettono tutti capo a un necessario discorso sulle condizioni dell'industria navale.

È nota la situazione in cui versa l'industria cantieristica nazionale, ed è noto altresì il quadro del mercato mondiale che la condiziona. Del resto non siamo affatto i soli — anche all'interno del M.E.C. — a dover fare i conti con questo problema. Ne ha parlato lungamente il relatore, con ricchezza di riferimenti e di particolari. Credo che anzitutto debba essere tributato un riconoscimento ai governi democratici per gli interventi effettuati in questi dieci anni a favore dell'industria navale. Non sono popolari questi discorsi, quando si fanno per settori che si trovano tuttora in difficoltà. Ma chi ha il senso della responsabilità deve pur cogliere la reale portata di determinati interventi dello Stato, che hanno in definitiva efficacemente sostenuto un delicato settore della produzione. Se oggi possiamo discutere dei problemi ancora aperti per i cantieri italiani, se possiamo invocare ulteriori sforzi e sostegni — fino a quando è possibile — se autentici crolli di settore sono stati evitati, sfuggendo a gravi turbamenti economici e sociali; se tutto questo è avvenuto, lo si deve al complesso di provvedimenti che, dalla legge n. 522 del 17 luglio 1954 a quella n. 301 del 31 marzo 1961, hanno dato ai nostri cantieri

almeno una parziale possibilità di acquisire commesse e di stare sul mercato.

Né possiamo certo sottacere che — laddove provvedimenti di ridimensionamento o di trasformazione o di riduzione si sono resi necessari — lo Stato, attraverso l'I.R.I., è intervenuto con nuove iniziative dirette a mantenere inalterato il tasso di occupazione o comunque a tonificare l'economia delle zone interessate.

Certo oggi vi sono delle scadenze, ci sono gli impegni comunitari, risorgono dunque apprensioni e preoccupazioni. Ma siamo certi che il Governo ha già avvertito anche alcuni fatti nuovi del mercato mondiale, dai quali, non solo la nostra, ma l'industria cantieristica di tutti i paesi del M.E.C. viene investita. V'è una ripresa su larga scala dell'offensiva dell'industria cantieristica giapponese, vi è un inserimento massiccio di nuove potenzialità produttive di qualche paese del nord Europa.

Un riesame della posizione di tutta l'industria cantieristica comunitaria si rende dunque indispensabile. Invitiamo dunque il Governo ad assumere l'iniziativa, certi che essa corrisponde alla necessità di nuove valutazioni e di nuovi provvedimenti in sede di mercato comune.

È evidente che il riesame deve trovare i nostri cantieri nelle condizioni meno onerose possibili, in una situazione non di paralisi, ma di attività.

È necessario quindi, signor ministro, utilizzare ancora gli strumenti di cui legislativamente disponiamo, e pertanto alimentare sia la legge del 9 gennaio 1962, n. 1, per le operazioni di credito navale, sia quella del 31 marzo 1961, n. 301, per i contributi a favore delle costruzioni. Anche qui il problema è di mezzi, ma anche qui vi è l'impellente necessità di non provocare una rottura fra i settori della produzione e quello dei trasporti marittimi e del commercio internazionale, in definitiva tra aspetti complementari dell'economia nazionale.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ho toccato solo alcuni punti della vasta gamma di problemi della nostra politica marinara, con l'intento di offrire un modesto contributo al lavoro che Parlamento e Governo sono chiamati ad affrontare in questo settore, ed anche con spirito di cordiale solidarietà per la responsabilità e l'iniziativa del ministro della marina mercantile. Sono certo che i suoi sforzi, quelli dell'intero Governo e la nostra stessa opera porteranno la politica marinara del nostro paese a confermare e ad accrescere la tradizionale presenza dell'Italia sui

mari, non come fatto di formale prestigio, ma come affermazione di sviluppo economico e soprattutto di civile progresso. (*Applausi*).

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

MELIS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il presupposto del mio intervento è il grande ruolo che io annetto al Ministero ed al settore, cui ella, signor ministro, presiede. La marina mercantile proietta e difonde per le vie del mare nel mondo il potenziale economico d'una nazione. La grande tradizione del nostro paese, nelle sue fasi espansive economiche e civili, ha coinciso infatti con la presenza preponderante della sua marina mercantile ed è decaduta con il decadere della sua forza marinara. La storia delle nostre repubbliche marinare ne è la riprova.

In questa culla di civiltà e di progresso che è rappresentata dal Mediterraneo, la Sardegna è la grande negletta, condannata dall'insularità ad una solitudine che l'ha storicamente tagliata fuori da ogni rapporto fecondo, dalla vita di relazione nei traffici e nei rapporti umani.

Io qui rappresento il partito sardo d'azione, che si è posto il problema degli squilibri generali, avvertendo il dovere ed il ruolo di rendere giustizia e di dare respiro a questa grande isola, nell'armonia della collettività nazionale e nella stessa consapevolezza e responsabilità dei sardi, come un'indilazionabile esigenza di soluzioni adeguate al tempo del più alto progresso economico ed umano. Sentiamo che le soluzioni condizionanti in modo essenziale ogni impostazione concreta e positiva sono quelle che perseguono e realizzano il superamento della strozzatura rappresentata dal mare, alle migliori condizioni di costo, di tempo, di funzionalità adeguata. Ecco perché questo bilancio ci trova presenti come ad un appuntamento non solo doveroso, ma obbligato. Intendo bene che al problema dei trasporti marittimi si lega, in un rapporto di interdipendenza, un adeguamento organico delle vie di comunicazione stradali ed aeree. In proposito ho presentato una interpellanza che riguarda tutti i sei ministeri interessati. Le soluzioni che noi riteniamo necessarie e indifferibili esigono una politica e una volontà che non si attuano per settori chiusi, quasi per compartimenti stagni, ma vanno dallo Stato pianificati a largo respiro con lungimiranza, in una visione di insieme. Ne parleremo a suo tempo con il nuovo Governo e con i ministri che io spero sentano la necessità di risolvere problemi così gravi.

Questa nostra isola, in verità la sola grande vera isola d'Europa, lontana com'è dal continente per una media di oltre dieci ore di mare, è rimasta chiusa nella sua economia arcaica e nella primitività della sua pastorizia, soprattutto a causa dell'onere negativo del superamento del vuoto di adeguate comunicazioni marittime.

Oggi questa situazione rende problematico ogni sforzo di progresso, determina la asfissia della vita economica e sociale, è antitetica al moltiplicarsi delle pur difficili iniziative, contraddice all'impegno della solidarietà nazionale, mette in crisi la « rinascita » nel suo momento più delicato, quello di impostazione.

Il mio discorso è quindi prima di tutto richiamo non a soluzioni spicciole, ma ad una visione che intenda immettere la nostra isola nel vivo delle correnti di traffico, che sono determinanti, anzitutto, per la nostra sopravvivenza e per il processo (necessariamente rapido perché sia tempestivo) di trasformazione e di sviluppo della nostra economia, perché questa si integri e si elevi al livello dell'economia nazionale e del moto generale del progresso.

Nel tempo della terza rivoluzione industriale, che ha raggiunto le velocità supersoniche e le altezze siderali, che vede i popoli più arretrati, quelli di colore, procedere a ritmo vertiginoso verso nuovi esiti di civiltà, in un sistema mondiale di vasi comunicanti, non possiamo né dobbiamo più attendere ancorati a una struttura arretrata, ereditata dal passato, che è colpa di tutti i governi, paghi di aver reso possibile l'immissione in Sardegna dei beni di consumo come in un mercato coloniale. Per questa distanza economica e sociale, che si acuisce nel volgere del tempo, la Sardegna, che non aveva mai conosciuto emigrazioni di massa, che poteva considerare con preoccupazione il fenomeno della minore densità di popolazione rispetto alla media nazionale, assiste oggi all'esodo di tutta la gioventù di ogni paese, falciata dalle sue energie più vive, delle più preziose e qualificate forze del lavoro.

In questo clima di rinascita, di recupero cioè delle cose e degli uomini, di riparazione ed impulso vitale, risorgimentale, nella vita collettiva ed individuale, in questi fattori rivoluzionari nel senso più civile e moderno, senza mezzi termini, si devono inscrivere la vostra azione di Governo, il sussidio e la solidarietà di questo Parlamento verso la nostra isola: cellula primigenia e generosa, nella dedizione, di quella unità che non ha ancora

raggiunto nella reale unità del livello economico e sociale.

Dobbiamo anticipare i tempi, altrimenti ne ritarderemo il ritmo, ne spegneremo o scoraggeremo il fermento, ne inaridiremo il clima, psicologico e morale. Dobbiamo riportare chi si è allontanato al lavoro finalmente produttivo e remunerativo, nelle opere feconde. Io non sono nuovo all'agitazione di questi problemi; quindici anni fa, il 28 settembre 1949, in questa aula, con un mio ordine del giorno determinai l'intervento e l'impegno del Presidente onorevole De Gasperi per le tariffe differenziali nel cumulo ferroviario, che allora erano contrastate, e successivamente, il 27 febbraio 1950, con una mia interpellanza, quelli del ministro Simonini per la definizione delle nuove costruzioni navali che oggi in parte collegano l'isola al continente. Un passo avanti fu allora compiuto, ma non fu seguito da altri. Oggi i problemi, lungi dall'essere risolti sia pure parzialmente, si sono aggravati per lo sviluppo in atto e per la prevedibile accelerazione dei prossimi anni.

Ora non si può considerare questo dato in termini di ordinaria amministrazione né attendere di constatare le rovine per piangerne le conseguenze! Ricordo le esitazioni e i ritardi che accompagnarono l'istituzione delle linee Porto Torres-Genova e Cagliari-Civitavecchia, inizialmente bisettimanali, poi trisettimanali e infine quotidiane, ma ormai insufficienti. Non si viaggia, infatti, se non si può disporre di un adeguato servizio, specie quando un'isola è vitalmente dipendente dal mare per i suoi collegamenti. Oggi è troppo frequente l'esigenza delle prenotazioni da farsi con settimane o addirittura mesi di anticipo.

Anche per la realizzazione del traghetto tra Golfo Aranci ed Olbia si opposero inizialmente difficoltà tecniche, mentre oggi si deve procedere ad una discriminazione di merci per regolare e smaltire l'ingorgo, con conseguenze che per l'avvenire saranno sempre più preoccupanti e dannose. Il mezzo, infatti, deve essere sempre pronto e comodo, nella dinamica di un movimento che risponde alle esigenze generali.

Ho qui, nella mia cartella, ritagli dei giornali di tutta Italia i quali denunciano, in termini scandalistici e clamorosi, le deficienze delle comunicazioni con la Sardegna; venire o partire, nella nostra isola, in determinati periodi dell'anno è diventato un « fattaccio nazionale », una degenerazione al più mortificante livello: settimane di attesa, scene sel-

vaghe nei porti, conseguenze rovinose. L'esplosione turistica che alla nostra isola ha guadagnato la natura, ha dovuto registrare una battuta d'arresto per lacune essenziali dei trasporti sul piano nazionale ed internazionale. Ne deriverà che altre zone sottrarranno questo traffico turistico alla Sardegna, la quale rimarrà così priva di un'essenziale fonte di reddito. Molti turisti infatti hanno dirottato verso altri lidi o hanno fatto della Sardegna un'esperienza negativa, in seguito alla quale non ritorneranno più, con le gravi conseguenze che fin d'ora sono prevedibili. Questo fatto tratterà gli operatori economici dall'insediarsi nell'isola e dall'intervenire nelle iniziative in fase di sviluppo e che la Sardegna cerca di consolidare. Le difficoltà nelle comunicazioni, insomma, hanno messo in crisi e inaridito un germoglio spontaneo e si è quindi perpetrato un vero « delitto sociale » a causa della mentalità di certi ministeri che continuano a vedere nella Sardegna una specie di Cajenna, una terra di punizione per impiegati infedeli o di confino per i perseguitati della vita sociale.

Una nazione che ha alimentato le guerre d'oltremare trasferendovi masse di armati e di materiali, e ha popolato colonie, trasferendovi collettività di lavoratori e coloni deve essere in condizione di fronteggiare i periodi di punta con una mobilitazione adeguata di mezzi, non limitandosi all'ordinaria amministrazione.

D'altra parte non si deve ignorare che è possibile impiegare navi di maggiore capienza. Per la Corsica, che ha 300 mila abitanti, la Francia impiega due navi di linea al giorno da Marsiglia e da Nizza, con una capienza di 1450 passeggeri cadauna: quasi doppia, quindi, di quella delle nostre unità che collegano la Sardegna al continente.

Al criterio della frequenza, almeno stagionale, e della capienza si deve accompagnare quello della velocità, che può contribuire ad intensificare i viaggi con raddoppi quotidiani. Se non si risolvono questi problemi nessuno intraprenderà in Sardegna nuove iniziative e, soprattutto, nessuno oserà nemmeno rischiare un viaggio così fallimentare.

Non commento neppure l'esperienza delle navi *pullmann*, abominio di chi vi è stato stipato in una sofferenza fisica e morale degna di un trasferimento di condannati. Né mi soffermo, se non per accennarvi fuggacemente, sulle desolanti condizioni in cui sono venute a trovarsi persone in attesa dell'imbarco e che nei porti di Genova e di Porto

Torres, ad un certo momento, sono state addirittura caricate dalla polizia perché cercavano di trovare un posto, dopo catastrofiche attese, su navi sovraccariche: del resto so che l'onorevole ministro ha potuto constatare di persona questi fatti. Tra gli angiporti maledoranti dei magazzini merci del porto una turba di infelici, tra i quali molte donne e bambini, dava l'impressione squallida dell'abbandono: antepima poco suggestiva, invero, della villeggiatura sarda.

Eppure questa massa di viaggiatori rende denaro alla Tirrenia. Pur in mancanza di dati esatti (ho potuto soltanto scorrere i dati, solo oggi, forniti dal relatore) ritengo che gli introiti della società ascendano ad otto miliardi all'anno i quali, aggiunti ai circa 11 miliardi della sovvenzione, dovrebbero assicurare un servizio assai migliore.

Già dalla prima legislatura repubblicana nel 1950 avevo posto in termini critici questo problema verso la società che curava questi trasporti. Nel mio discorso richiamai le parole del relatore all'ultimo bilancio, onorevole Crescenzo Mazza, dicendo: « Debo però ricordare che l'onorevole Mazza, relatore dell'ultimo bilancio del Ministero della marina mercantile, metteva la Camera in guardia allorquando precisava — e voglio leggere le sue oneste dichiarazioni — che " i bilanci delle società sovvenzionate sarà bene rivederli e controllarli; sarà bene sottoporli ad un vaglio e rivedere le convenzioni, perché siano veramente, esattamente precisate nella loro entità e nella loro documentazione " ».

Non le pare, signor ministro, che di fronte a questo preteso onere passivo di 11 miliardi che lo Stato deve integrare con sovvenzioni, sia più tranquillante, semplice e conveniente, che lo Stato assuma direttamente, come per i traghetti, il collegamento marittimo in prosecuzione pratica di quello ferroviario, risolvendo quindi tutti i problemi relativi alla soluzione di continuità rappresentata dalla gestione Tirrenia, ed eliminando altresì quelle voci e controvoce che si traducono in altrettanti balzelli, come facilmente si evince dalla lettura di una qualsiasi bolletta di spedizione ?

Invero, per noi, il mezzo marittimo sostituisce e continua la ferrovia, è un mezzo obbligato, non è una soluzione di ordine sportivo o turistico. Potremo così sperare che nel personale di bordo vi siano anche elementi reclutati tra i lavoratori della nostra isola, sempre permanentemente esclusi nelle assunzioni, quasi che il servizio non sia in modo continuo impegnato per la Sardegna ? Si tratta

del trasporto di circa un milione di passeggeri all'anno: circa il doppio rispetto a cinque anni fa, e le facili previsioni sono di un aumento altrettanto imponente. Non si può fermare questo ritmo vitale se non spegnendo la vita.

Oltre questo aspetto sociale e umano va tenuto presente, se si vuole capire qualcosa di ciò cui si deve tendere, l'espansione economica in atto: come si sono avuti rapidi ed eccezionali incrementi di trasferimento umano, così sono prevedibili ben più eccezionali aumenti di volume di traffico.

Nel 1964 entrerà in funzione la supercentrale di Carbonia; ne risulterà decuplicata la produzione di energia elettrica (è questa conquista un merito dello Stato repubblicano e dell'impulso sardista che ha dato un volto alla nuova economia) con un processo di industrializzazione che sarà sempre più determinante di soluzioni fondamentali. A ciò si aggiunga lo sviluppo agricolo che prevede e ha iniziato l'irrigazione di 200 mila ettari orientati a colture precoci di produzione specializzata.

Oggi il collegamento marittimo delle merci è affidato soprattutto a due navi-traghetto, si cui è frequente la sosta per almeno tre mesi all'anno ciascuna, per la revisione e le riparazioni. Non le pare assurda la risposta che ella, onorevole ministro, in questo quadro, ha dato ad un parlamentare sardo che sollecitava il richiamo di una terza nave-traghetto, ora utilizzata in Sicilia e costruita per la Sardegna? La risposta non poteva apparire pertinente né tanto meno accettabile da noi perché per la Sicilia il mezzo marittimo si inserisce nella continuità ferroviaria. Per noi non vi è scelta, poiché la mancanza del mezzo marittimo significa l'arresto della vita e delle relazioni commerciali, che reclamano una sistemazione se non vogliamo che si determini la rovina economica dell'isola. Ritorneremo sull'argomento.

Ella sa altresì, onorevole ministro, che le navi sono legate agli orari portuali e molta merce viene rifiutata. Perciò deperisce e va perduta; ella sa che viene effettuata una discriminazione, in virtù della quale vengono preferite le merci a più elevata tariffa. È evidente che deve essere al più presto attuata la previsione già approvata di tre nuove navi-traghetto da Golfo Aranci in modo che si determinino collegamenti mercantili con Livorno o Orbetello o Genova (destinazione naturale dei rapporti commerciali col nord Italia) e maggiori frequenze di collegamento con Napoli e Palermo.

Si impone altresì una nave-traghetto per il trasporto merci con automezzi che parta da Cagliari, per l'evidente utilità di mobilitare i traffici in questo epicentro dell'economia isolana. Soluzione che non sarà — e non dovrà esserlo — concorrenziale per il trasporto ferroviario avviato al traghetto di Golfo Aranci ed eventualmente di Porto Torres, che rimangono le due teste di ponte tra ferrovie continentali e ferrovie sarde.

A questi problemi si collegano quelli dell'attrezzatura ferroviaria, del tutto arretrata e insufficiente, cui fa riferimento la già citata mia interpellanza che, per brevità e per assenza del ministro competente, ometto di svolgere. Occorrono sostanziali collegamenti, secondo i precisi impegni programmatici del piano di rinascita.

Ma non posso omettere una sintetica analisi dei problemi portuali. Esistono da lungo tempo piani regolatori dei porti, alla cui attuazione non si può provvedere con i bilanci ordinari dello Stato, ed anche con l'integrazione di taluni fondi straordinari (la modesta quota toccata all'isola sui 20 miliardi stanziati dalla Cassa per il mezzogiorno) occorrerebbero vari decenni. Essi saranno, cioè, attrezzati allorché le modificazioni dell'armamento li avranno resi vecchi e inservibili.

La battaglia dei porti è dura e impegna i sardi da generazioni. Ma con la sola pazienza e la tenacia evidentemente non si risolvono i problemi: banchine insufficienti; fondali che non consentono l'accosto dei mezzi di medio tonnellaggio; specchi d'acqua che impediscono le normali evoluzioni; moli terminali delle nuove aree portuali che procedono con una lentezza insopportabile, talora di pochi metri all'anno. A ridosso di moli e banchine mancano aree demaniali per un ordinato svolgimento delle operazioni.

Né migliore è la posizione degli arredamenti. Il monopolio di alcune aziende sui mezzi di sollevamento e di inoltre meccanici, se da un lato è così... oculato da inibire l'uso di moderni strumenti di carico e scarico dei beni degli operatori portuali, d'altro lato è incapace di provvedere alle esigenze (nonostante i prelievi sull'utenza) di un rapido svolgersi delle operazioni, anche a causa della indefinita posizione giuridica delle aziende stesse, esistenti di fatto presso le capitanerie, ma non costituite ai sensi del regio decreto 9 gennaio 1941, n. 541. Ne conseguono confusione ed indisciplina nelle operazioni, mentre per settimane e mesi giacciono sui piazzali partite di carbone o di legname che ne im-

pediscono il loro normale svolgimento, con aumento di « stallie » e di oneri per le operazioni di carico e scarico delle navi in sosta. Per esempio, dei venti mezzi in esercizio nel porto di Cagliari, quelli dello Stato risalgono al 1920, 1928, 1929, mentre i sei più potenti sono degli operatori-utenti. Inoltre, siamo in presenza di fondali non dragati *ab immemorabili*, che consentono l'arrivo di navi fino a 27 piedi nel porto, mentre il bitume sommerge i binari. Con la vertiginosa motorizzazione e l'industrializzazione, le capienze ricettive di carburante non possono essere più contenute nell'ambito portuale. Si tratta di porti che, ove non venga attuato, e con urgenza il piano regolatore, sono condannati alla morte per strozzatura.

Non scendo a dettagli: farò solo un esempio. Il molo detto « Sabauda » di Cagliari è in fase di raddoppio da dieci anni e se ne attende ancora la sistemazione di superficie: le banchine, nell'anteguerra di metri 1956, sono, oggi, ridotte di un terzo, a metri 1456. Ho qui una documentazione — che del resto si trova nel suo ufficio, signor ministro, e che quindi ella deve conoscere — che riguarda il programma dei porti, programma ormai superato dalle nuove esigenze. Queste, già drammatiche nel passato per l'urgenza di soluzioni, si sono fatte oggi condizionanti di ogni sviluppo oggi precluso. In proposito vi sono relazioni delle camere di commercio e degli uffici del genio civile marittimo e delle progettazioni varie.

Ma oggi s'impone — come si è fatto, e come, per Bari, Brindisi, Ravenna, Taranto o Gela — l'esigenza di nuovi porti industriali e di attrezzature adeguate. Bisogna mettere in atto le progettazioni, altrimenti sarà tutto inutile quel che per ogni altro verso si opera e tutto ricadrà nel fallimento.

Con l'entrata in esercizio dello stabilimento « Rumianca » a Cagliari si prevede un incremento del 12 per cento; si prevede che, per attuare il piano di rinascita dell'isola, l'attuale capienza in dieci anni debba essere quintuplicata. Analogamente dicasi per Sant'Antioco, Porto Vesme, Porto Torres, Olbia, Oristano, Arbatax, ecc. Basti pensare ad esempio che Arbatax (unico porto tra Olbia e Cagliari) che era una piccola rada, oggi ha una cartiera della « Timavo » che occupa già 800 operai e giungerà ad occuparne nel prossimo anno, 1.500. Gli industriali che la dirigono hanno creato un eliporto. Porto Torres si è costituito un notevole retroterra industriale così come nei centri suindicati e in altri ancora. Fatti nuovi, di capitale importanza per

gli sviluppi prevedibili, che dobbiamo volere, dell'economia, a cui si accompagnerà uno sviluppo specializzato delle colture agricole precoci che comportano rapidi trasporti per la naturale deperibilità della merce che esige un trasferimento immediato sui mercati. E sono constatazioni che emergono dai fatti, non affermazioni velleitarie.

Leggo l'articolo di un giornale non sardo, *La Nazione* di Firenze. È scritto in quest'articolo: « Per il fatto delle distanze dai mercati del nord (gli unici che interessino realmente l'economia sarda di domani) e per la sua insicurezza, l'inadatto e congestionato porto di Civitavecchia non risponde alle necessità del traffico da e per la Sardegna. Lo spostamento dell'approdo deve, pertanto, effettuarsi portando lo scalo più a nord che sia possibile senza variare la lunghezza dei percorsi marittimi ed aumentando la sicurezza della rotta e dell'approdo, nonché la ricettività per navi di maggior tonnellaggio. La missione del Parlamento europeo che ha visitato il Mezzogiorno e le isole ha dichiarato, nella sua relazione recente, che la Sardegna deve sviluppare la sua economia per fornire ai mercati del nord quei prodotti, che, per lunghi mesi, il clima del nord non consente di produrre. Constatiamo quanta fatica si faccia a far comprendere tale concetto così semplice e così promettente, a molta gente, anche in Sardegna, ma ciò non toglie che la logica dell'economia e quella del M.E.C. collimano ad imporre all'economia sarda vie obbligate che implicano i più rapidi ed economici collegamenti con il nord. Anche pochissime ore guadagnate nell'inoltro delle merci deperibili dalla Sardegna (dalle verdure alle ricotte ed alle carni ovine macellate o ai formaggini freschi, speranza casearia del domani) vogliono dire tanto per la presentazione dei prodotti sardi e per il realizzo sui mercati ». Si chiede l'articolista: « Quanto ha perduto, negli ultimi anni, l'economia sarda per l'inadeguatezza dei trasporti marittimi all'inoltro tempestivo del prodotto dei suoi diecimila ettari di carciofeti? Quanto perderà nelle more che l'adeguamento del servizio delle navi traghetto subirà? Basta fare una osservazione: i carciofi sardi, assai apprezzati per il loro gusto, raggiungono prezzi notevolmente inferiori a quelli di altre provenienze offerti contemporaneamente sui mercati. Ciò in parte cospicua deriva dalle peripezie che i colli dei carciofi sardi subiscono fra la raccolta e la loro apparizione sui mercati. Rapidità d'introito, sicurezza d'inoltro e ricavato dalle vendite appaiono strettamente

collegati. Ancora più collegato a tale fatto logistico apparirà il ricavato delle produzioni orticole e invernali meno resistenti di quanto non sia il carciofo. Ciò ci fa dire che il primo e vero problema dell'agricoltura sarda è quello della soluzione rapida e lungimirante del problema dei trasporti ferroviario-marittimi. Lo diciamo per esperienza acquisita e per studi effettuati ».

Questo è quello che osservano coloro che non sono sardi; figuriamoci noi che viviamo in condizioni di difficoltà personalmente sofferite !

Per concludere questa mia esposizione aggrungerò che, per esempio, non sarà mai possibile lo sviluppo economico dell'oristanese attraverso il misero pontile di Torre Grande, ormai inutile, irraggiungibile dalle navi a causa del fondale, e oltretutto indifeso e esposto a tutti i venti.

Il Parlamento e il Governo devono porsi responsabilmente questi problemi, la cui mancata soluzione si tradurrebbe nella condanna a morte della Sardegna da parte di un paese che non lesinò sforzi e impegni velleitari per le colonie e ha ora adottato soluzioni di lusso, e non solo nel campo economico-sociale, per le regioni a più elevato livello.

I piani regolatori dei porti non possono non essere collegati con i nuclei di industrializzazione. Lo Stato dovrà sostenere con le proprie iniziative lo sviluppo industriale, specie installando le grandi industrie di base.

Trascuro altri e pur importanti problemi, come quello del bacino galleggiante che giace come una cosa ormai inutile nel porto di Cagliari, un corpo morto da eliminare e da sostituire con una installazione fissa e adeguata. Noi abbiamo fiducia. Vogliamo cioè lo sviluppo della nostra isola per conquistare alla nazione democratica e repubblicana una terra che non deve pesare come un incubo o, peggio, come un rimorso sulla vita del nostro paese. Non mi dilungherò sul problema dei piccoli porti, pur essi importanti; non parlo delle speranze di questa Sardegna che deve proiettarsi sul mare e deve moltiplicare, proprio con i piccoli porti, la sua presenza sul mare, se vuole rinascere e vivere. Ma naturalmente bisogna dare a tutti questi porti un collegamento. Prima della guerra vi erano alcune navi che facevano il periplo dei porti sardi, per cui essi erano collegati tra di loro. Questo servizio è stato soppresso ed è chiaro che noi dobbiamo ripristinarlo e renderlo vitale. Pensiamo ad Alghero, terra fascinosa e suggestiva, una specie di terra promessa del grande turismo. Ma ad Alghero i fondali sono

di quattro metri alla banchina, per cui praticamente neppure uno *yacht* può gettarvi le ancore. Vi è altresì un retroterra agricolo promettentissimo e coltivato razionalmente. A Fertilia di Alghero si sono installati e svolgono la loro attività gruppi di profughi che hanno dato un contributo alla economia della plaga.

Ma questi sono tutti aspetti sui quali non voglio insistere per non appesantire il discorso che pur potrei documentare con cifre e dati dettagliati.

La conquista al progresso della nazione democratica e repubblicana della mia terra non deve rappresentare un incubo o un rimorso. La Sardegna deve integrarsi nel ritmo di trasformazione perseguito dalla nazione. Siamo al centro della civiltà mediterranea; siamo la terra più vicina all'Africa, che si pone come un grande mercato di sviluppo e di impegno per la solidarietà umana. Le soluzioni debbono rendere possibile un'economia moderna e progredita che si risolva negli incontri e negli scambi proficui. La Sardegna ha anche in questo e per questo grande orizzonte un ruolo ed una meta: quest'isola che la nazione non deve respingere, ma legare a sé con le soluzioni degne della grande ora che volge.

Concludendo, affermo che questi sono problemi indifferibili, non affrontabili sul piano burocratico né con la contabilità spicciola: alla loro soluzione è legato il dramma sociale della Sardegna e la sua condizione generale di inferiorità. Ieri la polizia caricava i viaggiatori a Genova, a Civitavecchia o a Porto Torres; oggi deve affrontare nei villaggi dell'interno i contadini spinti dalla tragica disperazione che non conosce risorse, e perseguire gli affamati pescatori di Cabras. In ogni villaggio i figli dell'isola del silenzio, fatti esperti per le vie del mondo, sentono la coscienza del loro diritto e vogliono rivendicarlo contro l'ingiustizia come una ragione di vita.

Questa è la battaglia per cui è sorto in Sardegna, con senso costruttivo e responsabile, il partito sardo d'azione; per cui il Governo, partecipi e determinanti gli amici repubblicani, ha voluto il piano di rinascita. Attendiamo e vogliamo che l'evoluzione economica e sociale, vanto e successo della democrazia repubblicana, saldi anche l'anello dei trasporti marittimi alla catena a cui si ancora la rinascita della Sardegna. (*Applausi* — *Congratulazioni*).

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

GIACHINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, da tempo ormai i diversi partiti, così come le organizzazioni dei lavoratori dei settori economici interessati, riconoscono apertamente lo stato di crisi in cui versa l'economia marittima del nostro paese.

Il bilancio che ci viene presentato nella sua povertà e inadeguatezza ripropone in senso negativo l'intera questione di una politica del mare che il nostro paese non ha, ma dovrebbe, anzi dovrà avere. Rileviamo invece nella relazione stesa dall'onorevole De Capua uno sforzo serio, anche se in alcune parti non condivisibile, teso a proporre in modo più organico la problematica che scaturisce dalle passate esperienze e dall'attuale condizione dell'economia marittima.

Per la verità, anche nelle relazioni di maggioranza ai bilanci precedenti — particolarmente in quelle degli onorevoli Sinesio e Colasanto — erano presenti elementi di novità che a suo tempo il nostro gruppo apprezzò; per cui potremmo parlare oggi di una specie di « divorzio » in atto fra le linee venutesi elaborando in sede di relazione e la realtà della *routine* governativa.

Diciamo subito che, a nostro parere, non siamo di fronte ad un giuoco delle parti (che poi sarebbe abbastanza ingenuo), bensì di fronte a un processo estremamente difficoltoso di assimilazione dei dati di fondo della realtà e a un tentativo di interpretazione democratica degli stessi; processo in atto in settori dello stesso partito di maggioranza, che però cozza contro un orientamento della politica governativa, che trae origini dal « matrimonio » che ebbe luogo nel lontano 1947, fra il partito di maggioranza relativa e il « quarto partito », come allora fu definita la grande borghesia italiana.

Come sappiamo, quell'« unione » che ha condizionato lo sviluppo della società italiana in tutti questi anni, scossa dalla tenace resistenza e dalla crescente spinta rinnovatrice delle grandi masse popolari, presenta sintomi di crisi; ma vuole resistere, intende durare. Conseguentemente noi vediamo aggravarsi e acutizzarsi tutti i problemi, antichi e nuovi, che pesano sul nostro paese; e particolarmente ciò si avverte nel settore che in questa sede ci interessa.

Crediamo che sulla politica marinara, forse più che in altri settori dell'economia nazionale, pesi duramente l'assenza di scelte coraggiose, tali da orientare l'elaborazione e l'attuazione di una politica del mare capace di affrontare i singoli problemi nel quadro di

una previsione programmata degli sviluppi dell'intero settore.

Il gruppo comunista nella passata legislatura, di fronte al progredire geometrico della crisi, propose — e il Governo di allora accettò — che si organizzasse una conferenza nazionale del mare. Molto tempo è passato, ma nulla in questa direzione è stato fatto. Perciò rinnoviamo oggi la richiesta che la conferenza sia al più presto organizzata. Questa, a nostro giudizio, è indispensabile ed estremamente urgente di fronte all'annunciata decisione del Governo di elaborare un piano per i porti. E inoltre altrettanto necessario dare l'avvio ad un piano di rinnovamento e di potenziamento della nostra flotta in stretta connessione con la drammatica situazione dell'industria cantieristica, nonché fronteggiare la grave crisi in cui versa l'intero settore della pesca.

Dire che occorrono scelte di fondo nel quadro di uno sviluppo programmatico e democratico della vita economica nazionale, potrà sembrare cosa ovvia; ma se pensiamo che solo recentemente, in sede di Commissione nazionale per la programmazione economica, ci si è accorti che l'economia marittima è parte insostituibile della vita di un paese come il nostro, l'affermazione apparirà non solo pertinente ma necessaria.

Certo il momento è estremamente delicato. La programmazione dello sviluppo economico del paese, che per alcuni sembrava cosa fatta, ha visto determinarsi, a partire dal momento in cui fu preannunciata, uno schieramento di forze conservatrici che la combattono, concentrando oggi il fuoco contro gli investimenti pubblici e la partecipazione dello Stato in interi settori dell'industria nazionale, in questa offensiva sorrette anche dalle opinioni e dai consigli degli organi della Comunità economica europea, che intendono combattere nella piccola Europa il rallentamento della congiuntura e il processo inflazionistico attraverso la riduzione della spesa pubblica e il blocco dei salari.

Siamo perciò consapevoli delle difficoltà presenti, ma coscienti dell'inderogabile necessità di affrontare la situazione operando tutta una serie di riforme di struttura tese a rinnovare il nostro paese. E l'economia marittima, settore che forse più di altri ha bisogno di essere rinnovato nelle sue fondamenta, può e deve essere uno dei punti d'incontro fra tutte quelle forze democratiche che sentono l'urgenza di questi problemi; incontro che potrà non solo farci affrontare le questioni inerenti a una organica politica del mare, ma

anche contribuire positivamente alla battaglia generale per una programmazione democratica della vita economica nazionale.

Il nodo fondamentale che in qualche modo dovrà essere sciolto è quello dei traffici marittimi, della presenza della nostra flotta nel mercato mondiale; problema cui sono strettamente collegati l'industria navalmeccanica e il sistema portuale nazionale.

Se scorriamo gli atti degli organismi economici, la pubblicistica sulla materia e le stesse dichiarazioni governative, sentiamo ripetere ad ogni piè sospinto che nel mondo è in atto una crisi dei traffici marittimi che dura da anni e che ancora dovrebbe durare. Ma si può parlare semplicemente di una « crisi dei traffici » ?

Di crisi si potrebbe parlare se ci trovassimo di fronte ad una stagnazione o, peggio ancora, ad una recessione del traffico marittimo mondiale; ma così non è. Infatti dal 1951 al 1961 i traffici marittimi mondiali hanno avuto un incremento dell'80 per cento e nello stesso periodo la flotta mondiale ha avuto un incremento del 55 per cento. Le statistiche indicano che la tendenza è confermata dall'andamento del 1962 e della prima parte di quest'anno, e si prevede un progressivo accentuarsi di essa nel futuro.

Siamo — come disse l'onorevole Sinesio — di fronte ad un paradosso: in una economia mondiale in espansione, l'unico settore travagliato è quello dei trasporti, che pure è uno degli strumenti dell'espansione stessa.

I sostenitori della « crisi » suffragano le loro argomentazioni con la costante caduta dei noli.

Vogliamo far rilevare che tutti i parametri usati per dimostrare ciò si rifanno immancabilmente a periodi eccezionali come l'immediato dopoguerra, la congiuntura coreana e la crisi di Suez. Da questo angolo visuale si può tranquillamente affermare che se il processo della distensione andrà — come superando ogni difficoltà andrà — avanti, la crisi dei noli è destinata a diventar cronica !

Si dice anche — e in ciò vi è una parte di verità — che l'attuale crisi è conseguenza del permanere sul mercato mondiale di uno squilibrio fra l'offerta e la domanda di trasporti, perché le capacità di trasporto aumentano in misura notevolmente superiore di quanto non aumenti il commercio marittimo; e che ciò è dovuto, oltre all'aumento del tonnellaggio delle flotte tradizionali, al sorgere e all'affermarsi delle marine di tutta una serie di Stati.

Per completare il quadro vi è da aggiungere l'*handicap* sempre più serio rappresentato dalle discriminazioni di bandiera, dalla politica marittima degli Stati Uniti che non intendono mollare sulla legge Bonner; e su un altro piano dalle cosiddette flotte-ombra.

Noi crediamo che tutto ciò debba portare alla conclusione che ci troviamo di fronte non semplicemente a una crisi dei traffici, ma piuttosto a una crisi profonda della struttura stessa del traffico marittimo. Una crisi di crescita che tende a risolversi a livelli più elevati, qualitativamente diversi.

Comprenderete certamente l'importanza di stabilire con estrema chiarezza le cause del fenomeno, perché in gran parte dalla risposta che diamo dipende l'elaborazione di una linea ben articolata che ci permetta di affrontare con successo la situazione.

Esaminando i problemi riguardanti la nostra marina mercantile, vogliamo proporre un quesito a nostro giudizio fondamentale e discriminante: è giusto — come finora si è fatto — affrontare i problemi della nostra flotta (e dei nostri cantieri) soltanto come conseguenza della situazione mondiale ?

Certo l'economia marittima, più di ogni altro settore, non può prescindere dal mercato mondiale. Ma non pensiamo che dobbiamo essere soggetto e non oggetto, attori e non comparse; per cui potremmo con una nostra seria politica del mare influenzare — relativamente s'intende — lo stesso mercato mondiale ? Possiamo continuare a tenere una linea come quella finora seguita, che può senz'altro essere definita provincialistica e rassegnata ?

È giunto il momento di capovolgere i fondamenti del discorso rispetto alla materia in esame. Naturalmente dobbiamo tenere presente il mercato, la situazione mondiale, ma partendo dalle esigenze obiettive dell'economia nazionale. I grandi gruppi armatoriali si sono sempre disinteressati di ciò, indotti ad un tale disinteresse, più che da una precisa determinazione, dalla logica stessa che presiede alla loro attività. D'altra parte, essi hanno goduto di un lungo periodo di « vacche grasse » (che ha loro consentito di accumulare ingentissimi capitali, di diventare vere e proprie potenze), che non dava loro tempo di proporsi simili problemi; si limitavano a bussare continuamente alle casse dello Stato.

Oggi le vacche son diventate magre e i gruppi armatoriali si agitano sperando in un futuro più benigno, non proponendo però nessuna linea di azione e dimostrando concretamente di essere l'ostacolo principale alla formulazione di una linea nazionale capace

di far avanzare questo settore della vita economica.

Se osserviamo gli atti dei governi che si sono succeduti, notiamo come sostanzialmente la politica fin qui condotta abbia seguito prevalentemente le pressioni che venivano da questi grandi gruppi armatoriali e sia stata quindi priva di una propria e originale elaborazione che rispondesse alle necessità di una sana politica del mare. Con ciò non intendiamo dire che nel passato nulla sia stato fatto. Provvedimenti, interventi vi sono stati, ma hanno sempre avuto carattere di occasionalità. E se sono stati graditi soprattutto dai grandi gruppi armatoriali, non hanno però scalfito la sostanza del problema, che oggi si presenta dinanzi a noi seriamente aggravato.

Tra l'altro, come afferma anche la relazione De Capua, i fondi stanziati in base alle leggi n. 301 del 1961 e n. 1 del 1962 si sono rapidamente esauriti, incluso lo stanziamento integrativo di 4 miliardi disposto per la n. 301 e che è risultato interamente assorbito dalle domande di ammissione presentate; mentre nello stesso tempo le società del gruppo Finmare lamentano a tutt'oggi un credito verso lo Stato di 79 miliardi, capitale che potrebbe essere investito in un programma aggiuntivo di costruzioni navali per circa 100 mila tonnellate. È un programma, questo, che non può certamente essere portato avanti con i 5 miliardi previsti nel capitolo 94 del bilancio.

Tralasciando questa digressione su alcuni aspetti particolari, domandiamo ancora: di fronte alla tensione indubbiamente esistente nel mercato internazionale, di fronte ai pressanti problemi che investono le strutture del traffico marittimo, il nostro paese deve proporsi una linea positiva di competizione, oppure rinunciataria e subalterna?

Non possiamo lasciare andare le cose così come vanno, se vogliamo operare nell'interesse della nazione. Noi riteniamo — e non siamo i soli — che il nostro paese possa e debba proporsi l'elaborazione e l'attuazione di una politica marinara incisiva, capace di riaffermare la presenza della nostra marina nel mondo.

Ma per porci positivamente di fronte al problema, dobbiamo cominciare col saper leggere le statistiche ponendole nella loro giusta prospettiva; perché se ci limitiamo ad analizzare la presenza della flotta italiana sulla base delle medie mondiali, rischiamo di autoin-gannarci.

Infatti — così si obietta da molte parti — è vero che siamo scesi dal 4,99 per cento del 1939 al 3,87 per cento di oggi come tonnel-

laggio sulla media mondiale; però — si aggiunge — abbiamo quasi raggiunto la linea della media mondiale nella qualità, nell'età delle navi.

Ora, a parte il fatto che anche in rapporto alla media mondiale non stiamo troppo bene, per il peso che tradizionalmente la nostra flotta ha sempre avuto, il vero parametro per noi deve essere rapportato non alla marina mondiale, bensì alle flotte principali. E da questo angolo visuale — che è l'unico giusto — risulta che non solo siamo scesi nella scala mondiale dal quarto al settimo posto per tonnellaggio, ma occupiamo il sedicesimo posto, con il 46,5 per cento di navi aventi meno di dieci anni, in una graduatoria che vede in testa la Germania occidentale con il 73,2 per cento.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Non dimentichi ciò che ha detto poco fa parlando di bandiere-ombra.

GIACHINI. Non lo dimentico, tanto che ho considerato la questione tra le difficoltà concrete che dobbiamo affrontare.

Ma cosa significa ciò? Tenendo conto del fatto che, insieme con l'espansione dei traffici marittimi mondiali, ha avuto luogo un processo di trasformazione delle flotte nell'età, nella specializzazione e nelle caratteristiche (portata, velocità, ecc.), dobbiamo constatare che la nostra flotta, prima ancora di subire la tensione del mercato internazionale, sta pagando duramente le conseguenze dell'assenza di una organica e democratica politica del mare.

Tant'è vero che la bandiera italiana ha visto e vede diminuire progressivamente la sua presenza negli stessi traffici dei porti italiani (siamo passati dal 48,5 per cento del 1955 al 34,2 per cento del 1961, toccando il 32,4 per cento nel 1962), e la percentuale delle navi attualmente in disarmo è più del doppio della media mondiale!

Occorre quindi passare urgentemente alla elaborazione di un piano di rinnovamento e di potenziamento della nostra flotta. In Commissione tutti i gruppi hanno accolto favorevolmente l'ordine del giorno da noi presentato in merito; lo stesso Governo, nella persona del ministro della marina mercantile, lo ha accettato, sia pure come raccomandazione.

Evidentemente, però, quest'accordo sul principio non basta, perché sorge una prima questione: quando, dal suo punto di vista, il Governo ritiene di passare dall'impegno generico ai fatti concreti? Una seconda questione investe il modo, la sostanza del problema: come si intende procedere nella ela-

borazione del piano? Noi riteniamo — ed in certo senso anticipiamo, per così dire, il nostro pensiero — che debbano essere stabiliti, sia pure con inevitabile approssimazione: la nostra presenza sulle rotte marittime e le tendenze in atto; l'estendersi dei traffici come conseguenza del sorgere di nuove nazioni in rapporto alla necessità di una nostra crescente presenza in questo settore; le prevedibili tendenze di sviluppo delle rotte marittime che fanno capo ai paesi socialisti e il nostro intervento in queste.

Affermiamo ciò anche perché, fra l'altro, dai dati statistici si rileva come sia presente una tendenza nel nostro commercio estero a concentrarsi nelle aree più sviluppate e, in particolare, nell'area del mercato comune, mentre si ha uno sviluppo limitato e un lentissimo progredire nel commercio con i paesi socialisti e una tendenza al ristagno ai livelli più bassi con i paesi del terzo mondo. (Ciò mette chiaramente in luce la necessità di un legame programmatico fra l'economia marittima e il nostro commercio estero).

Contemporaneamente deve essere stabilito qual è oggi l'*optimum* per una nave, in rapporto al processo di trasformazione strutturale dei trasporti marittimi in atto.

Per questo, se teniamo conto che lo sviluppo tecnologico delle costruzioni navali ha avuto press'a poco inizio immediatamente dopo il 1950, sviluppandosi poi abbastanza rapidamente, fino a trovare una prima fase di relativo assestamento negli anni 1955-1958; se teniamo altresì presente la tensione sul mercato internazionale, possiamo dedurre che solo le navi aventi oggi meno di 10-13 anni di vita possono far valere la nostra presenza sulle rotte marittime.

Ma il discorso non si può fermare solo all'esame analitico di ciò che è avvenuto nel decennio trascorso, bensì deve prefigurare le linee avvenire, cioè prevedere accanto al necessario rinnovamento della flotta, al suo potenziamento nella presenza quantitativa, momenti tecnologicamente avanzati, sperimentali, in grado di indicare le strade future.

Riconfermando una nostra tesi, diciamo che la parte fondamentale di questo rinnovamento deve essere sostenuta dalla flotta di Stato. D'altra parte, se si intende affrontare seriamente l'elaborazione del piano, ognuno forse si renderà conto che così necessariamente deve essere.

L'armamento libero, ricordiamolo, serve gli interessi nazionali solo quando questi coincidono con i suoi e ciò, purtroppo, accade raramente. D'altronde, se volessimo una pro-

va di ciò, la potremmo trovare nella quantità di tonnellaggio usato acquistato all'estero negli anni del dopoguerra, quando i nostri cantieri subivano il primo processo di ridimensionamento, ed anche nelle caratteristiche degli acquisti di navi usate all'estero fatti nel 1962.

Nel corso dell'anno passato sono state acquistate 64 navi, per 111.480 tonnellate di stazza lorda, di cui 3 varate negli anni 1910, 2 negli anni 1920, 13 negli anni 1930, 32 negli anni 1940, 11 negli anni 1950 e soltanto 3 negli anni 1960!

Ripetiamo, il ruolo fondamentale del piano di rinnovamento deve essere assunto dalla flotta di Stato. Finora l'intervento dello Stato ha seguito le vie degli incentivi agli armatori privati e, attraverso la Finmare, è intervenuto prevalentemente per le linee di prestigio; anche se deve essere considerato che negli ultimi anni l'E.N.I. e la Finsider si sono venuti dotando di proprie flotte, che però sono necessariamente legate alle rispettive esigenze industriali.

Come ben sapete, il nostro gruppo non vede con favore la politica degli incentivi. Ammettiamo però che si proponga tale politica in considerazione di un'analoga politica condotta da altri paesi. Ma in questo caso è indispensabile che l'incentivo sia la conseguenza di un piano generale organico di rinnovamento della flotta, perché si possa fissare con chiarezza caratteristiche delle costruzioni e fini particolari, non può essere una spinta indifferenziata che, se giova a pochi grandi gruppi, non va certo a favore della collettività. Conseguentemente chiediamo che sia preso un primo provvedimento: riunire in un unico organismo statale le linee Finmare, E.N.I., Finsider addette al traffico delle merci; questo come strumento base per un programma di costruzioni legato all'elaborazione di una politica marinara democratica.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Ma le flotte di cui ella parla non sono vettrici per terzi. Comunque è un argomento che esamineremo.

GIACHINI. Credo che avremo la possibilità di dibattere questo argomento in sede di discussione del rinnovamento della flotta; io parlavo comunque dell'azione dello Stato nei confronti della flotta mercantile, parlavo di uno strumento che lo Stato ha nelle mani e che deve essere propulsivo per tutto il settore.

Allo stato attuale delle cose, un piano di rinnovamento che intenda mantenere all'Italia il posto che storicamente le compete nel campo della marina mercantile, deve inve-

stire, *grosso modo*, la metà dell'attuale flotta, cioè circa 2.700.000 tonnellate di stazza lorda; mentre per mantenere l'attuale rapporto percentuale (che è passato, come abbiamo detto, dal 4,99 per cento del 1939 al 3,87 per cento del 1962) sarebbe necessario un aumento annuo del tonnellaggio a partire dalle 160 mila tonnellate di stazza lorda nel primo anno, per poi necessariamente aumentare in rapporto allo sviluppo della flotta mondiale.

La realizzazione del piano di rinnovamento, perché essa sia veramente incisiva, dovrebbe essere prevista, a nostro giudizio, nel giro di cinque anni.

Conseguentemente avremo bisogno di circa 500 mila tonnellate di stazza lorda per il rinnovo e di 160 mila tonnellate di stazza lorda a partire dal primo anno del piano, per poi progredire percentualmente.

Se pure volessimo considerare il piano nella sua prima fase come diretto sostanzialmente al rinnovo, rinviando il problema di recuperare il rapporto percentuale che sulla flotta mondiale verrebbe a diminuire, il punto da cui partire dovrebbe essere di 500 mila tonnellate di stazza lorda annue.

A questo proposito vale la pena di ricordare che gli atti e le conclusioni della conferenza sulla cantieristica tenuta dai comuni e dalle province di Livorno, La Spezia e Genova, verso la fine del 1961, rimangono a tutto oggi il documento più valido e illuminante delle necessità della nostra flotta.

Onorevoli colleghi, tutti, pare, siamo consapevoli della necessità di un piano di rinnovamento e di potenziamento della nostra flotta. Il nostro gruppo ha prospettato anche cifre precise in ordine alla quantità di tonnellaggio che è necessario costruire. Di fronte a ciò, sentiamo invece lamentare che il settore della navalmeccanica attraversa un periodo di crisi che tenderà ad accentuarsi nel prossimo futuro.

Da anni ormai si parla della crisi della cantieristica, ma anche in questo caso i parametri sono rapportati alla situazione mondiale. Di più: si parla della situazione dei nostri cantieri come di un aspetto della crisi mondiale del settore. Contemporaneamente si spendono poche e talvolta scarsamente comprensibili parole sulla nostra posizione nel M.E.C., sugli impegni presi o da prendere.

Le fonti ufficiali dell'I.R.I., per dimostrare la crisi del settore e sottolineare che è soltanto un aspetto della cosiddetta crisi mondiale delle costruzioni navali, non spendono nemmeno una parola sulla evidente necessità di rinnovare la nostra flotta.

Si dirà che l'I.R.I. non è l'organo competente, ed è vero; ma rispondiamo che ciò dimostra una volta di più la necessità di spezzare i compartimenti stagni che dividono fra loro le aziende dello Stato e fare di queste l'elemento propulsivo di una seria politica di programmazione dello sviluppo economico nazionale.

Infatti, come si può decidere la sorte di un intero settore industriale senza esaminarlo in rapporto alle necessità nazionali?

Eppure così si è fatto in tutti questi anni e particolarmente a partire dal 1960. Ed è così che si sta facendo oggi. Non solo, ma possiamo dire di aver rilevato da parte dell'I.R.I. una sollecitudine in questo senso, certamente degna di miglior causa. E questa sollecitudine che risultato ha dato?

Siamo giunti al punto in cui le stesse fonti ufficiali affermano che la politica in corso « volta al risanamento del settore » richiede un « meditato riesame dei programmi di riassetto »; perché, nonostante ciò che è stato fatto, non si risolve il problema della competitività, per cui, sempre secondo le stesse fonti ufficiali, occorre una « tempestiva elaborazione di misure di sostegno dei cantieri per un congruo periodo successivo al 1964 ».

A tali considerazioni si giunge per « l'esistenza nella C.E.E. (e nei paesi terzi) di consistenti misure di aiuto diretto e indiretto », per la decisione del governo francese di « prorogare fino al 1972 (al termine del periodo transitorio di attuazione del mercato comune) la politica di sovvenzioni statali ai cantieri » e per la dichiarata intenzione della C.E.E. di elaborare prima della scadenza di tale termine « una politica comune basata su soluzioni costruttive a livello comunitario ».

Voi sapete che io vengo da una città che per ben tre anni ha combattuto una dura battaglia per difendere le sorti del cantiere Orlando, che secondo i programmi dell'I.R.I. doveva essere totalmente sacrificato; una lotta che obiettivamente è stata la punta avanzata di un movimento che investiva tutti i cantieri italiani. Fin dall'inizio a Livorno ci si rese conto che la sorte del nostro cantiere dipendeva dalla possibilità di far maturare nel paese un orientamento nuovo, capace di affrontare i problemi della cantieristica in rapporto alle effettive esigenze dello sviluppo economico nazionale e come parte integrante di una politica del mare democratica.

Ed è in questa prospettiva che l'anno scorso i rappresentanti della città hanno sottoscritto con il Governo allora in carica quel-

l'accordo che è stato definito da tutti « un onorevole compromesso », in quanto risolveva il problema dei livelli di occupazione con il sorgere di una carpenteria metallica, dava finalmente al nostro porto la possibilità di costruire un bacino di carenaggio per grandi navi e, seppure colpiva duramente il cantiere Orlando, ne manteneva però la struttura, lasciando così aperta la porta agli sviluppi futuri che sono indubbiamente legati alle scelte di fondo che devono essere operate.

Oggi che nubi minacciose si addensano su altri cantieri noi continuiamo a credere a questa prospettiva.

La linea che invece ci viene presentata è tale che, se venisse perseguita fino in fondo, non vi è dubbio che passeremmo di « ridimensionamento » in « ridimensionamento », fino al punto che non avremmo più una seria industria cantieristica; e questo in un momento in cui si pone d'urgenza l'elaborazione di un piano di rinnovamento della nostra flotta!

Allo stato attuale i cantieri a partecipazione statale hanno un carico di lavoro soddisfacente per tutto il 1963 e la prima parte del 1964; dopodiché si presenteranno prospettive di acutizzazione della crisi in atto.

Mentre per il C.N.R. di Ancona è stato ufficialmente dichiarato che si avrà lavoro fino al 31 dicembre, qui, dei 2.700-2.800 lavoratori che vi erano occupati, 400 dipendenti delle imprese sono stati smobilitati e altre centinaia di dipendenti del C.N.R. sono stati trasferiti a Genova e a Palermo.

Il sindaco di questa città ha rilasciato dichiarazioni pessimistiche. L'interrogazione di un senatore al ministro della marina mercantile non ha ricevuto risposta. E alla commissione interna il ministro ha risposto che interverrà quando ne ravviserà l'opportunità. Ma intanto anche questa città vede minacciata un'industria che è la più importante dell'intera regione.

Si vuole creare un'atmosfera favorevole alla smobilitazione? Risponda l'onorevole ministro!

Per inciso vogliamo aggiungere che le ordinazioni estere ai nostri cantieri hanno subito una caduta verticale toccando cifre irrisorie. Che significa ciò? Abbiamo forse già rinunciato ad essere presenti sul mercato internazionale, cedendo alle pressioni della Francia e, soprattutto, della Germania occidentale?

Secondo noi è necessario: esaminare la situazione della navalmeccanica in rapporto al necessario piano di rinnovamento e poten-

ziamento della flotta; proporsi la questione della nostra partecipazione al mercato mondiale delle costruzioni (per esempio, negli scorsi anni abbiamo registrato un sensibile sviluppo degli scambi commerciali con i paesi socialisti; bene, sappiamo che l'U.R.S.S. prevede una espansione della propria flotta che dovrà portare dai 5 milioni 488 mila tonnellate di stazza lorda attuali ai 9 milioni 800 mila del 1965, fino a raggiungere i 29 milioni 400 mila tonnellate di stazza lorda nel 1980. Cosa abbiamo fatto, cosa intendiamo fare per avere congrui ordinativi per i nostri cantieri? Non è possibile tenere conto di questo settore nella stipula degli accordi commerciali?); e, ancora, affrontare la questione della competitività, stabilendo in quale misura i nostri cantieri non sono competitivi, quali ne sono le cause, cosa deve farsi per renderli competitivi.

E in questa direzione non possiamo non proporci la creazione di un'unica azienda navalmeccanica, e predisporre contemporaneamente una politica di costi congiunti nel settore pubblico fra cantieristica-siderurgia-motoristica e meccanica navale. (Osserviamo attentamente come operano i grandi gruppi privati tedeschi e ci accorgeremo come, per rendere competitivi i loro prezzi, essi abbiano scelto questa via).

Tutto ciò nel quadro di una tenace azione di difesa del settore nell'ambito del mercato comune europeo, cosa non solo indispensabile ma che diventa sempre più possibile per le modificazioni intervenute nell'ambito della C.E.E. cui dianzi accennavo.

Ora, per sottolineare quanto ho detto, si possono porre alcuni interrogativi: cosa sarebbe accaduto nel passato se, constatata la non competitività di un settore industriale, avessimo deciso di rinunziarvi? L'esempio che può valere per tutti è dato dall'E.N.I. e dall'Italsider.

Perché nel settore navalmeccanico, sin dall'inizio, i governi hanno assunto una posizione rinunciataria? Forse perché con questo settore non si integrano i bisogni dei grandi monopoli, ma al contrario si entra in diretta concorrenza con essi; o forse perché il « prezzo » da pagare all'interno del mercato comune cadeva sulle spalle di una industria che per il 75 per cento è dello Stato?

E ancora: pensiamo ai nostri cantieri che passano di ridimensionamento in ridimensionamento (a ciò porta la linea attuale); quando finalmente avremo elaborato un piano di rinnovamento della nostra flotta, andremo ad ordinare una parte del tonnellaggio all'estero?

Interrogativi, spero lo riconoscerete, più che legittimi e che non soltanto noi ci proponiamo. Questi sono presenti in una parte della stessa maggioranza, ma soprattutto fra gli operai, gli impiegati e i tecnici che nei cantieri vivono e operano; e forse è dovuto alla presenza di questa spinta che cresce, se oggi si parla di « un centro studi ricerche navali » e di un « servizio presso la Fincantieri per gli acquisti ». Poca cosa, s'intende, rispetto all'entità del problema, ma già qualcosa se questo fosse un indice del progressivo determinarsi di un nuovo orientamento sull'intera questione.

Perciò riproponiamo oggi che il Governo riprenda quei contatti con le organizzazioni sindacali dei lavoratori che pure tempo fa erano stati iniziati; affrontando con esse l'insieme del problema per poi sottoporre a quest'Assemblea un piano organico teso a rinnovare e a potenziare il settore, nel quadro di una visione generale dei problemi inerenti la politica marinara.

Onorevoli colleghi, il terzo grande tema, ma non certo terzo per ordine di importanza, è il sistema portuale italiano. Anche nei nostri porti è in atto una crisi grave. Illuminante è la decisione della *conference* di Marsiglia di stabilire un sovrannolo sulle linee che fanno capo a Genova e a Savona; provvedimento che prevedeva anche il porto di Livorno e che solo temporaneamente è stato annullato.

Per inciso, a proposito delle *conferences*, di questo sistema di accordi regionali fra i grandi gruppi per la definizione dei noli sulle grandi rotte, domandiamo se il Governo intenda restare passivo di fronte a decisioni che ci danneggiano. Questa carenza sembrerebbe confermata per altro verso dal fatto che la legge n. 388 di questo anno, che all'articolo 4 prevede l'istituzione di una commissione che dovrebbe proporre l'applicazione di misure specifiche in rapporto alle discriminazioni di bandiera, è tuttora inoperante, non essendo ancora intervenuto il decreto ministeriale di nomina.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è già intervenuto per l'una e l'altra cosa.

GIACHINI. Dopo anni di incredibile sottovalutazione del sistema portuale in rapporto all'economia nazionale e al suo sviluppo (ricordiamo che più dell'85 per cento del commercio estero del nostro paese si effettua via mare), finalmente abbiamo sentito annunciare dalla Presidenza del Consiglio dei ministri

che è allo studio l'elaborazione di un piano nazionale per i porti.

Per muoverci in questa direzione abbiamo aspettato che l'acqua ci arrivasse alla gola, quando la situazione è giunta fino al punto di rottura; ché se non si prendessero provvedimenti decisivi, rischieremmo di compromettere le sorti dell'intero settore.

Ora sappiamo che il Ministero della marina mercantile, di concerto con quello dei lavori pubblici, sta lavorando attorno al piano. Così come sappiamo che della questione si interessano la commissione per le opere pubbliche del C.N.E.L. e, addirittura, la Confindustria, che ha costituito nel suo seno una commissione di studio per i porti.

Cioè dopo anni che le organizzazioni sindacali dei lavoratori, la sinistra, il nostro partito denunciavano allarmati la situazione e agivano affinché alla elaborazione di un piano per i porti si giungesse; oggi, almeno sembra, da ogni parte si cerca di correre ai ripari.

Bene, comunque il problema è ora sul tappeto.

Secondo il nostro giudizio il piano deve avere una organicità nazionale che sia fondata però su una elaborazione locale, regionale e interregionale. Quindi, non un piano elaborato dall'alto, nel chiuso degli uffici ministeriali o delle commissioni ristrette, da calarsi poi sulla realtà; bensì un piano fondato su un'elaborazione democratica, diretta da un apposito organo nazionale munito dei poteri necessari. Perciò noi chiediamo si addivenga alla costituzione di questo organismo nazionale, che a nostro parere dovrebbe essere composto dai rappresentanti dei ministeri interessati, dai rappresentanti delle regioni marittime (che, nell'assenza perdurante dell'istituto regionale, dovrebbero essere emanazione dei comuni e delle province) e dai rappresentanti dei lavoratori e delle categorie imprenditoriali interessate.

L'elaborazione del piano deve essere necessariamente inquadrata nei termini generali della politica marinara; deve essere, cioè, uno dei momenti di quella « conferenza del mare » che, come ho già detto, nuovamente rivendichiamo richiamando quest'Assemblea e il Governo ai loro precedenti impegni.

Il carattere pubblico dei porti e la necessaria direzione democratica degli stessi sono il fondamento da cui si deve partire; e ciò perché il porto è un centro di attività economiche complesse, per cui il rapporto fra sistema portuale ed economia nazionale non può che essere esaminato nel suo insieme. Non deve essere sottovalutato il fatto che,

sotto molti aspetti, un porto è anche elemento propulsivo dell'economia; conseguentemente il sistema portuale è uno degli strumenti, e non certo l'ultimo, della necessaria programmazione economica.

Ne consegue che un porto, in conseguenza del processo storico di sviluppo dei traffici, non è tale solo perché vi sono banchine e mezzi per lo scarico o il carico delle merci, bensì per l'articolarsi dei diversi interessi che vi confluiscono, diretti e indiretti, locali, regionali e interregionali, nazionali e internazionali. Intendiamo affermare che quella o quelle banchine che fanno capo e servono esclusivamente un'industria non sono parte di un porto (o addirittura in alcuni casi, non costituiscono un intero porto), ma soltanto un settore, un reparto di quell'industria.

Conseguentemente è indispensabile respingere la penetrazione del capitale privato nei porti, sia attraverso le concessioni demaniali, sia attraverso la gestione privata delle attrezzature e le cosiddette autonomie funzionali. Decisivo, cioè, è il carattere pubblico dei porti e la difesa dei fondamenti dell'ordinamento del lavoro portuale, se non vogliamo tornare alle depredate condizioni di oltre quaranta anni or sono o, peggio, trasformare il lavoro portuale in una edizione nazionale del « fronte del porto ».

Solleghiamo ancora una volta il problema, non solo perché tutto lo schieramento dei lavoratori portuali è impegnato contro le « autonomie funzionali », non solo perché da più parti si opera per sgretolare il carattere pubblico dei nostri porti, ma soprattutto perché ora siamo nella fase in cui si intende affrontare l'elaborazione di un piano nazionale.

Voi ben sapete, onorevoli colleghi, qual è l'origine dell'ultimo comma dell'articolo 110 del codice di navigazione. Esso si riferisce alle cosiddette autonomie funzionali sottintendendo casi di eccezionalità e di temporaneità: e in questo senso ha una sua ragione di essere (pensiamo nell'epoca nostra all'eventuale carico o scarico di materiali nucleari). Invece nel corso di questi anni si è teso ad interpretare la legge nel senso più estensivo, stravolgendone il senso e incrinando quell'elemento decisivo che è e deve restare il carattere pubblico dell'intero sistema portuale. Pertanto oggi abbiamo aziende, che occupano interi settori dei nostri porti, che, mentre realizzano un discutibile risparmio nei costi, arrecano un serio danno ai servizi portuali nel loro insieme.

Quelle banchine, quei mezzi meccanici che attendono solo le navi che trasportano merci per quella determinata industria non sono più una parte del porto, ma un reparto di questa o quell'azienda; un reparto che però non lavora a pieno ritmo, in quanto il trasporto via mare non può essere collegato al ritmo ininterrotto della produzione della fabbrica. Conseguentemente quelle banchine saranno di volta in volta libere, mentre in rada staranno ad attendere navi perché gli accosti portuali sono tutti occupati.

Ora le aziende beneficiarie dell'autonomia funzionale sono nella loro maggioranza a partecipazione statale; abbiamo così una convergenza obiettiva fra il tecnicismo razionalizzatore a senso unico di queste e l'antico obiettivo di quei grandi gruppi che nei porti operano e premono per disintegrarne il carattere pubblico, pronti a danneggiare tutta l'economia nazionale pur di trarre un vantaggio dalla possibilità di uno sfruttamento senza confini del lavoro umano, quando questo fosse ridotto senza difesa alla mercè del datore di lavoro.

Conforta il fatto che, insieme con i lavoratori, intere categorie imprenditoriali che operano nei porti sono contrarie alle autonomie funzionali; inoltre vanno rafforzandosi, implicitamente o esplicitamente, anche in questa Assemblea, le tendenze contrarie. Forse a ciò si deve la posizione recentemente assunta dal Governo, il quale, pur non affrontando chiaramente l'intera questione, ha però riconosciuto l'esigenza di dare un nuovo ordinamento alla materia, partendo dall'affermazione che non dovranno essere più concesse autonomie funzionali.

Noi però chiediamo ancora una volta che il Ministero della marina mercantile non solo non conceda più autonomie funzionali, ma affronti la questione della revoca di quelle operanti, risolvendo l'eventuale problema dei costi con trattative dirette fra le parti interessate; cosa questa che dovrebbe essere tanto più facile in quanto nella maggioranza dei casi si tratta di aziende a partecipazione statale. Con ciò noi non neghiamo la necessità di uno sviluppo organico, moderno del lavoro nei porti. Questo però deve aver luogo all'interno dell'attuale ordinamento del lavoro portuale, che alla distanza si rivela come la migliore garanzia di un ordinato sviluppo di questo settore.

Vogliamo sottolineare in questa sede che chi opera per distruggere il carattere pubblico dei porti, dimenticando la questione degli accosti, dei fondali, dei mezzi meccanici,

concentra il suo fuoco contro le compagnie portuali e i sindacati dei lavoratori. Siamo arrivati al punto, non sappiamo ben distinguere se per ottusità o malafede, di addebitare ai lavoratori la non competitività dei costi portuali italiani; e questo quando il salario dei lavoratori incide soltanto per il 12 per cento sul totale dei costi per le operazioni portuali, e quando, per esempio, i vantaggi di una nave moderna vengono annullati da una lunga sosta in rada per la deficienza delle attrezzature !

È bene affermare che è necessario rivedere attentamente l'insieme dell'attuale struttura dei servizi portuali, al di là delle compagnie, e rinnovarla profondamente, senza ferire interessi legittimi ma colpendo duramente la speculazione.

Certamente il piano dovrà considerare due momenti: le opere da approntare nel tempo medio e lungo e quelle urgenti e indispensabili. Anche l'onorevole ministro, in sede di Commissione, lo ha affermato facendo riferimento alla diga foranea del porto di Napoli.

Mi sia consentito come livornese di fare un riferimento particolare: come sapete, il porto di Livorno era stato incluso nell'elenco stabilito dalla *conference* di Marsiglia per l'applicazione del soprannolo e che solo all'ultimo momento è stato temporaneamente sospeso; sapete che il motivo principale sta nella mancanza di accosti per cui le navi devono stazionare nella rada.

Ora, mentre domando a nome del mio gruppo come il Governo intenda reagire di fronte a questo provvedimento che danneggia i porti di Genova e di Savona, chiedo un provvedimento urgente per il porto di Livorno; che cioè il Governo faccia i passi necessari per riottenere dalla base americana il libero uso delle banchine che furono ad essa concesse nel 1951, che sono state scarsamente usate nei primi tempi e da molti anni ormai, in virtù della decadenza strategica della base, sono praticamente usate per il rifornimento viveri, mentre troppe volte le navi devono stazionare in rada perché tutti gli accosti sono occupati.

L'onorevole ministro sa che tutte le categorie che operano nel porto di Livorno hanno più volte fatto questa richiesta e più volte sono state assicurate che vi sarebbe stato « interessamento »; ma in realtà nessun passo è stato fatto.

Insieme chiedo, facendomi anche in questo caso portavoce di tutti gli operatori portuali livornesi, che il Ministero non dia corso alla richiesta concessione per la costruzione

di un supersilos sulla banchina ad alto fondale, che è l'unico e ancora incompleto accosto per le grandi navi, perché questa comprometterebbe immediatamente la ricettività del porto e, nella prospettiva, lo sviluppo organico ed armonico dello stesso. E ciò nel quadro dell'affermato carattere pubblico dei porti e quindi di una politica delle concessioni demaniali marittime che sia conseguenza del piano in modo da non compromettere lo sviluppo futuro di alcun porto italiano.

Superando quest'inciso particolare che però, come avete inteso, non è localistico, e riprendendo il filo generale, non possiamo non sollevare ancora una volta la questione dell'adeguamento delle strutture del Ministero della marina mercantile ai compiti complessi che gli stanno dinanzi.

Sulla necessità siamo tutti d'accordo. Riteniamo che si debba passare ai fatti, affrontando radicalmente il problema.

Anche l'adeguamento delle strutture, la definizione dei compiti nel suo campo specifico ed in rapporto agli altri ministeri è un momento particolare di quell'insieme di questioni che si richiamano alla inderogabile necessità di dare l'avvio ad un'organica e democratica politica del mare, vista come parte integrante e insostituibile di una programmazione democratica dello sviluppo economico, che affronti i problemi di rinnovamento, di riforma delle strutture che da decenni distorcono l'evoluzione di tutta la vita nazionale.

Nel nostro caso appare quindi sempre più urgente la convocazione di quella conferenza del mare, cui all'inizio ci siamo richiamati e sulla quale occorre un nuovo impegno di quest'Assemblea e del Governo. Dinanzi a noi sta tutta una serie di problemi seri e complessi e al centro di questi vi è l'uomo: il lavoratore del mare, il pescatore, il portuale, l'operaio dei cantieri, il tecnico e l'imprenditore. L'uomo che vive e opera non deve essere l'oggetto della politica del mare, ma il soggetto.

Vi sono problemi acuti che devono essere sollecitamente affrontati e risolti, come quello dell'eguaglianza previdenziale e mutualistica dei marittimi e dei pescatori: viene avanti l'esigenza di una istruzione professionale che sia all'altezza dei tempi e di un salario che rispetti la dignità di questi lavoratori e ponga un argine sicuro a quella fuga di lavoro umano che minaccia interi settori.

Ma insieme e in primo luogo la partecipazione diretta di questi uomini alla elaborazione, alla costruzione di una politica del

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 20 SETTEMBRE 1963

mare che, se interessa tutta la nazione, soprattutto ha in essi il nerbo essenziale.

Ciò significa porsi di fronte ai problemi in modo opposto a quanto finora si è fatto e ai « consigli » che ci vengono dai maggiorenti della C.E.E., consigli così bene accolti dal padronato italiano.

Certamente non può essere un Governo come questo in grado di dare una risposta positiva a quanto siamo venuti esponendo. E nemmeno quello pronosticato e sollecitato da tutte le forze della conservazione nazionale; cioè quel centro-sinistra « serio e corretto » che affronti, sì, i problemi che affliggono la nazione, non toccando però le strutture che secondo esse vanno bene così come sono.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Intanto, noi stiamo affrontando questo problema.

GIACHINI. Occorre un governo che sappia fondare la sua azione tenendo conto delle esigenze e della volontà delle grandi masse popolari italiane, affrontando i nodi storici che hanno sin qui impedito all'Italia di rinnovarsi profondamente.

E noi comunisti profonderemo, come sempre abbiamo profuso, tutte le nostre energie e tutta la nostra intelligenza, affinché ciò che oggi è aspirazione diffusa diventi concreto operare! (*Applausi all'estrema sinistra - Congratulazioni*).

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

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

PIRASTU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, dopo l'intervento dell'onorevole Melis, ecco un altro deputato sardo che si accinge a criticare aspramente la Tirrenia, a denunciare il disservizio dei trasporti marittimi. E se invece di soli due sardi potessero parlarne un milione, non vi direbbero certamente cose diverse, se non per il maggiore vigore o per la minore moderazione. Ed io mi sforzerò di essere moderato, per quanto non possiamo fare a meno di dire verità che di per sé, obiettivamente, sono spiacevoli.

Oggi per i sardi lo stato delle comunicazioni marittime è diventato una delle cause del rancore più diffuso, cioè non soltanto di malcontento ma di indignazione esasperata. In questi ultimi tempi il problema si è fatto talmente grave da determinare un giudizio unanime sulle prospettive: se il problema dei trasporti marittimi non sarà affrontato e ri-

solto al più presto, esso, prima ancora di rappresentare un ostacolo allo sviluppo futuro, costituirà, e costituisce già da oggi, una causa di arretramento in ogni campo dell'economia della Sardegna; nel campo dell'industria, dell'agricoltura, del commercio, del turismo. E dico questo per i sardi tutti, non per una piccola parte.

Infatti, onorevole Dominedò, prima dell'ultima guerra e subito dopo l'ultima guerra, i sardi che viaggiavano per mare (pareva un'avventura!) si contavano a poche decine di migliaia; quindi il disservizio provocava danni e malcontento in piccoli gruppi di sardi. Ma oggi, guardi le cifre, praticamente tutta la popolazione attiva della Sardegna nel corso di un anno deve servirsi delle navi della Tirrenia. Nel 1962 (cito i dati della pregevole relazione dell'onorevole De Capua) le navi della Tirrenia hanno trasportato, da e per la Sardegna, ben 910 mila viaggiatori, cioè circa un milione, da rapportarsi a una popolazione isolana che è di un milione e mezzo circa. Le cifre citate provano che non esagero quando affermo che il disservizio, di cui documenterò in questo mio intervento la gravità, colpisce i sardi tutti e nei sardi tutti provoca quest'amarezza, e, peggio ancora, conferma la sensazione di essere vittime di un trattamento coloniale.

Io non amo abusare di questo termine pesante per non diminuire il suo purtroppo grande valore; e non lo avrei usato questa volta, se nella stessa relazione di maggioranza non fosse contenuta un'affermazione analoga, vera e fondatissima, di cui bisogna dare atto...

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Non l'affermazione di un trattamento coloniale per la Sardegna.

PIRASTU. Mi permetto soltanto di leggere il passo in questione. « Anche a noi appare legittima la richiesta di quanti sostengono l'assoluta parità di quella nobile terra e dei cittadini italiani che vi dimorano rispetto a noi del continente » (*Interruzione del relatore De Capua*).

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Il mio primo intervento è stato proprio a favore della Sardegna!

PIRASTU. Onorevole De Capua, ella ha scritto cosa coraggiosa e vera. Normalmente i relatori perdono il loro entusiasmo quando diventano membri del Governo; ella vuole perderlo già da oggi? Qui si afferma che il trattamento fatto dalla madrepatria alla Sardegna è quello che si riserva alle colonie... (*Proteste del relatore De Capua*).

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Non dica una cosa del genere !

PIRASTU. Ma è scritto qui !

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Il relatore non ha scritto questo !

PIRASTU. Qui è scritto: « ...appare legittima la richiesta di quanti sostengono l'assoluta parità di quella nobile terra... ». Significa che non vi è parità.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Come tra nord e sud, come tra i porti tirrenici e i porti adriatici. È un concetto profondamento diverso da quello di colonia !

DE CAPUA, *Relatore*. Io mi sentirei onorato di essere sardo, ma anche senza esserlo mi sento onorato di difendere i sardi e i loro diritti !

PIRASTU. Cercherò di dimostrare, come del resto è stato già fatto, obiettivamente, in che modo sono stati trattati i sardi fino ad oggi. Speriamo che l'onorevole Dominedo riesca a dare una svolta ai trasporti marittimi in Sardegna e a far cessare lo stato di cose esistente.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Con l'aiuto di Dio.

PIRASTU. Ma quello che io vado affermando nel campo dei trasporti marittimi, ed anche in altri settori, in Sardegna dimostra come sono stati trattati i sardi rispetto agli altri cittadini italiani. Questo non va certamente attribuito a particolari colpe personali. Abbiamo molti amici, che ci stimano, ma nelle questioni della politica verso la Sardegna vi è stata sempre tale freddezza, a prescindere da qualsiasi proclamato sentimento di amicizia, che noi abbiamo pagato e paghiamo da molto tempo. Noi cercheremo ora di dimostrare che il trattamento di carattere prettamente coloniale...

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Ma non dica questo ! Non si può ammettere in un'aula parlamentare un'affermazione del genere. Ella può dire che occorre sempre più marciare verso la parità di trattamento.

PIRASTU. Questo lo dirà lei ! Quando si lascia che una popolazione dorma bivaccando sui vagoni con donne e bambini perché non vi sono navi sufficienti, quando si costringe la popolazione a fare file di ore dopo avere prenotato da quindici giorni i posti, quando si viaggia in cabine di prima classe insieme con le blatte, quando si fa viaggiare una nave per tredici ore senza un medico a bordo; ebbene io dico che in questo modo sono trattate solo le popolazioni delle colonie !

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Risponderò con molta pacatezza e con molta maggiore aderenza alla realtà.

PIRASTU. Ma la colpa non è sua.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Ella dovrebbe apprezzare questo mio slancio verso la verità e la giustizia. Io sono di sangue siciliano, immagino quello che penso. La verità sta al disopra di noi ed ella è qui in un'aula parlamentare, non su una piazza. Qui dobbiamo dire cose vere senza distorsioni polemiche. Ella sa che per la Sardegna il paese ha compiuto un grande sforzo e lo si è fatto — così come per il Mezzogiorno — perché si è considerato questo come un autentico problema nazionale. Nella vita ciò che si è fatto non è che la premessa di ciò che si deve fare. Ora, ella muove delle doglianze relativamente ad un punto specifico che si inquadra in quel vastissimo complesso di provvidenze che si chiama piano della Sardegna.

Le dichiaro, su questo punto specifico, che non appena informato, mi sono recato personalmente — e mi ha fatto piacere l'attestazione resami dall'onorevole Melis — a vedere quella stazione dove eccezionalmente e per cause del tutto occasionali (nonostante il già avvenuto aumento delle linee, cui ne seguirà ancora un altro) si è verificato un ingorgo nel traffico delle persone. Sono lieto di dirle che sono intervenuto assai fermamente nei confronti della Tirrenia, dopo essermi reso conto sul posto di quell'episodio che appartiene al passato e non avrà più seguito nell'avvenire.

PIRASTU. Vede, onorevole ministro, a me dispiace, data la cortesia che la distingue e che ha sempre manifestato nei rapporti con i parlamentari, dire che io non ritiro una sola sillaba di quanto ho affermato, di quanto i sardi sanno, purtroppo, sulla natura del trattamento che hanno subito in questi anni. E gliene darò tante prove in questo mio intervento che ella, credo, nel suo intimo non potrà che esserne convinto, e mi auguro che ne trarrà un impulso ancora più vigoroso nella sua azione a favore della Sardegna.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Ella ha preso atto di ciò che ho detto ?

PIRASTU. Ella ha parlato riferendosi al piano, cioè al problema dello sviluppo generale dell'economia sarda, non ai trasporti marittimi.

Se volessimo entrare nel merito dell'argomento del piano per la Sardegna, vi sarebbe da dire una cosa gravissima: se questo piano dovesse dare i risultati che noi tutti ci auguriamo e che purtroppo in parte sono stati com-

promessi da certe iniziative politiche, questi sviluppi troverebbero ostacolo e sarebbero soffocati proprio dall'inadeguatezza dei trasporti marittimi, i quali, invece che un mezzo di propulsione di questo sforzo del popolo sardo verso la rinascita, costituirebbero, se non si cambia politica in questo campo, una remora e probabilmente un ostacolo insuperabile.

Qualche anno fa, nel corso di una campagna elettorale, un partito politico lanciò uno *slogan* che non si può negare fosse il risultato di una trovata felice: « La Sardegna non è più un'isola ». Questo fa piacere ai sardi; farebbe molto più piacere, se fosse vero. La realtà, purtroppo, oggi smentisce questo *slogan*. A causa di tanti fattori, ma specialmente per lo stato dei trasporti marittimi, i sardi si sentono isolati più che mai, non meno che nella loro storia passata, e più che mai trattati come se fossero distanti centinaia di miglia di mare dal continente. Il punto è che Finmare, Tirrenia, ministro della marina mercantile, Governo non si sono ancora resi conto che la vera isola in Italia è la Sardegna. Ci fa piacere che non ve ne siano altre in una situazione di tale abbandono.

La stessa Sicilia versa in condizioni assai differenti per quanto riguarda il settore delle comunicazioni: chi vuole, può raggiungerla col treno: attraversa poche miglia col *ferry-boat* e si trova nell'isola. Il treno dei sardi, invece, è la nave, dato che i trasporti aerei possono servire un limitato numero di utenti, purché non provvisti di molto bagaglio o della macchina, come per esempio i turisti che vogliono restare a lungo in Sardegna. La nave è il servizio pubblico obbligatorio. Quello che i sardi chiedono è che questo servizio pubblico obbligatorio venga curato dallo Stato nello stesso modo di tutti gli altri servizi pubblici obbligatori, possibilmente meglio, perché, come sappiamo, molti di questi non sono perfetti e sono oggetto di critiche. Chiedono che questo servizio venga considerato alla stessa stregua delle comunicazioni ferroviarie, perché per i sardi non vi è alternativa alla nave, non vi è scelta per chi voglia partire dalla Sardegna o raggiungerla all'infuori della nave.

Non sembri strano che io insista su questo fatto così ovvio, perché ovvio pare non sia né per la Tirrenia, né per la Finmare, né (non voglio toccare la sua persona, onorevole ministro, visto che si è dimostrato tanto suscettibile) per i suoi colleghi che l'hanno preceduta al dicastero della marina mercantile, i quali hanno agito come se la nave per i sardi fosse un mezzo supplementare che può essere utilizzato o meno e al quale si

può rinunciare come si può rinunciare ad una nave per una crociera turistica.

Ma, per uscire dalle affermazioni generali che possono apparire gratuite, onorevole ministro, credo opportuno farle in concreto la cronaca di quel che avviene a un viaggiatore che parta da Roma per recarsi in Sardegna per via mare, e nemmeno nella stagione di più intenso traffico. E non sembri che io faccia un caso ipotetico; cito un fatto reale accaduto non più tardi di sabato scorso 14 settembre 1963. Di questo fatto sono stato testimone, trovandomi — come mi accade ogni settimana — sul posto in procinto di rientrare in Sardegna.

Prima fase: in via Bissolati, dove ha sede l'agenzia della Tirrenia, vi era una fila interminabile di centinaia di viaggiatori che attendevano fin dall'alba l'apertura degli sportelli. La maggior parte di essi aveva effettuato la prenotazione da quindici o venti giorni, ma evidentemente si trattava di un tempo non sufficiente per ottenere subito il biglietto. Aperti gli sportelli alle ore 8,30, si è constatato che vi era un solo impiegato per ogni classe, di fronte a quella interminabile fila di persone per la quale il marciapiede non era neppure sufficiente. In un'ora, dalle 8,30 alle 9,30, vennero fatti due soli biglietti, dico due. Non certo per colpa degli impiegati, che — è inutile dirlo — sono bravi e solerti come la maggior parte degli impiegati dei nostri uffici. (*Commenti al centro*).

Una voce al centro. Solerti per avere rilasciato due biglietti in un'ora?

PIRASTU. Sì, solerti: l'ho detto senza ironia e vi spiegherò perché questi due impiegati hanno fatto in quella occasione solo due biglietti. La verità è che dovevano pure procedere a calcoli contabili relativi alle operazioni del giorno precedente. La società li costringeva a questo tipo di lavoro. Ecco perché la colpa è della società Tirrenia e non degli impiegati!

Comunque, dopo avere trascorso tutta la mattinata a fare la fila davanti agli uffici della Tirrenia, quei viaggiatori prendono il treno per Civitavecchia alle 17,30. Il treno dei sardi si distingue, onorevole ministro (e glielo dico anche se la cosa non interessa il suo dicastero, ma è ovvio che i sardi non viaggiano ripartiti secondo la suddivisione dei bilanci dello Stato), perché è l'unico ancora in funzione che somiglia a una tradotta militare, in quanto è formato dai vagoni più vecchi, divisi all'interno da scompartimenti di legno o da transenne, traboccanti di viaggiatori, con i corridoi pieni di uomini e donne in piedi in mezzo a cataste di valigie, accaldati, sudati, stanchi

per la lunga fila fatta il mattino. Io che ero in piedi ne ho contati 36 solo nel mio vagone. Eppure, onorevole ministro, basterebbe che la Tirrenia, dopo la chiusura degli sportelli, comunicasse alla stazione Termini il numero dei biglietti venduti per consentire a quei dirigenti di aumentare il numero delle carrozze.

Ma quando il treno arriva a Civitavecchia avvengono scene da *Far West*. Prima che il convoglio si fermi, gli sportelli si aprono all'improvviso e gli uomini più validi e decisi si precipitano a terra. Ella, onorevole ministro, potrebbe chiedere se ciò avvenga per qualche improvviso terremoto. Niente che costringa alla fuga: si tratta solo di arrivare per primi agli sportelli degli uffici del porto di Civitavecchia per prendere in tempo i biglietti ancora invenduti. Voi vedete questi poveri viaggiatori saltare e correre con le valigie, vedete donne sole con bambini e bagagli costrette a cimentarsi, affannate e piangenti, in questa vera e propria gara di velocità.

Nuova fila per i biglietti a Civitavecchia. Sembra di rivivere le scene della guerra, dei profughi o delle grandi calamità naturali. La Tirrenia non si è accorta che da anni accade tutto questo.

Si entra nella nave. Altro episodio strano. Davanti al banco del commissario di bordo nuova fila per l'assegnazione eventuale di biglietti non assegnati a Civitavecchia (assisto a queste scene da undici anni ed ella, onorevole ministro, non deve pretendere che io abbia eccessiva fiducia. Il collega Melis ci ha ricordato di aver detto queste cose quando era Presidente del Consiglio l'onorevole De Gasperi. Qualcuno meno giovane di noi ricorderà di averle dette all'epoca dell'onorevole Giolitti). Ma la cosa più strana è che una parte di questi viaggiatori riesce ad avere il biglietto. È mai possibile che nel 1963, con le macchine elettroniche, viaggiatori ai quali alla fine si dà il posto debbano essere costretti a questo lavoro massacrante, quando basterebbe selezionare esattamente le prenotazioni, modificarne la procedura, il pagamento, ecc. ?

La nave parte. Un grande numero di viaggiatori, uomini, donne, bambini, stanno distesi nei saloni o sui ponti ingombri di bagagli e si preparano a trascorrere la notte avendo per guancia la valigia (serve anche per custodirla meglio): scene che ricordano le sequenze dell'*Emigrante* di Chaplin o l'esodo dei profughi durante o dopo la guerra.

Questo ho veduto ancora sabato 14 settembre, finita l'alta stagione. Ma nei mesi estivi o in occasione delle feste più solenni le scene che avvengono sono veramente drammatiche.

In agosto 3 mila viaggiatori sono rimasti sulle banchine dei porti sardi. Potevano non sentirsi trattati alla stessa stregua degli algerini prima della liberazione? Respinti agli scali di Porto Torres e di Olbia, erano costretti a dormire entro i vagoni abbandonati, in desolanti condizioni igieniche, senza la certezza di potersi imbarcare il giorno seguente. Si è dato il caso di famiglie che per le cariche della polizia si son trovate divise, metà a bordo e metà a terra.

A Porto Torres il professor Nicola Dioguardi (neanche un nome tanto augurale l'ha protetto dalla Tirrenia) era riuscito a caricare la propria automobile sulla nave. Dieci minuti dopo la rivede scendere sul molo. Protesta. Gli dicono che devono solo cambiarle posto. Invece la macchina resta lì con i bagagli. Solo dopo tre giorni riuscirà ad averla. Eppure gli serviva per trasportare urgentemente a Milano la propria madre ottantenne, bisognosa di un intervento.

Così si incoraggia il turismo! Noi possiamo chiedere ai *marines* americani che abbiano nostalgia di riprovare l'esperienza degli imbarchi e degli sbarchi nel Pacifico di venire in Sardegna, possiamo chiederlo a uomini che amino l'avventura, a cavalieri di cappa e spada, a grandi atleti, a giocatori di *rugby*, a campioni di lotta greco-romana; ma possiamo chiederlo ai turisti che vengono a ricrearsi in Sardegna? In quell'occasione vi erano emigrati che dovevano rientrare al lavoro, professionisti con impegni prefissati: restavano a terra anch'essi. Questo non è trattamento coloniale?

Abbiamo paura di viaggiare noi sardi, che pure siamo abituati, se non rassegnati, ad essere trattati in questo modo. Immaginiamo se non hanno paura gli altri. Nei giorni più drammatici ho inviato un telegramma all'onorevole Dominè che ha risposto a tutti gli altri colleghi che avevano firmato il telegramma stesso, ma forse per dimenticanza non ha risposto proprio a me che avevo firmato per primo. Comunque la risposta mi è stata comunicata da un collega. Ebbene, voglio pensare che il ministro l'abbia firmata ma non l'abbia stesa tutta lui, come avviene in genere in queste risposte ministeriali.

DOMINÈDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Leggo tutto quello che firmo.

PIRASTU. Nella risposta vi è un suggerimento che è da apprezzare solo perché ricrea lo spirito: « Ovviamente, se un sempre maggiore numero di passeggeri concentra nelle stesse giornate l'epoca del rientro in sede dalle vacanze, invece di scaglionarlo nel tempo in

relazione alle disponibilità note dei vari mezzi di trasporto, e si presenta massicciamente nei porti per imbarcarsi sulle navi di linee sovvenzionate, manca ogni ragionevole possibilità tecnica di far fronte nello stesso giorno all'eccezionale domanda di imbarco».

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Quegli interventi di cui le ho parlato sono successivi alla risposta da lei citata.

PIRASTU. Mi sono posto il problema di come si faccia ad organizzare un tale coordinamento sulle partenze; si dovrebbe dar luogo ad una delle più numerose riunioni che mai siano state tenute in Italia, perché in Sardegna viene gente da tutta Europa, e dalla Sardegna, da ognuno dei 350 paesi dell'isola, parte gente per ogni regione d'Europa. Vi sarebbe un solo modo per accogliere questo suo suggerimento, onorevole ministro: all'inizio dell'anno (anzi, non all'inizio dell'anno perché allora si è già in pieno traffico per le feste di Natale, ma in un altro periodo di stasi) si dovrebbe fare una grande riunione — immagino nella valle padana — di emigrati, turisti, impiegati, ecc., cominciando a scaglionarli nel tempo. Si dovrebbe cioè dire a questa gente: voi cento partite il 3 gennaio, ma non presentatevi il 4, perché il 4 debbono partire altri cento di voi, e così via.

A parte il paradosso, capisco quello che può essere il senso serio del suo suggerimento: scaglionare diversamente le ferie, ma perché chiedere che cambino i viaggiatori quando deve mutare radicalmente il metodo della Tirrenia?

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Per questo le ho già accennato al mio intervento, che ora le confermo; intervento successivo, che quindi supera cronologicamente il primo tentativo, assorbendolo e migliorandolo.

PIRASTU. Spero, allora, di non doverle spedire altri telegrammi l'anno venturo.

Ma il problema che sorge è un altro, ben più grave: si può lasciare questo servizio alla Tirrenia, ad una società sovvenzionata, o non deve essere lo Stato a gestire per i sardi il servizio di navi e di treni come un servizio pubblico?

Data la mia qualità di deputato — come le ho già detto in Commissione — da undici anni viaggio due volte alla settimana sulle motonavi della Tirrenia, sulle quali quindi ho passato circa un settimo della mia vita (ed è un anacronismo, un assurdo che per arrivare da Civitavecchia a Cagliari la motonave impieghi 14 ore, ma di questo ancora la Tirrenia non si è accorta). Ho quindi una esperienza,

che purtroppo mi è costata parecchi anni di vita, di viaggi regolari su queste navi, e quindi potrei dire di conoscere la società *intus et in cute*. Ma in realtà la conosco solo *in cute*, attraverso gli effetti visibili e sensibili; ma tutto il resto — chi prenda le iniziative, chi abbia avuto la bella pensata delle navi *pullmann*, chi organizzi i servizi, chi provveda alle forniture, chi regola i prezzi — è circondato dal mistero.

Ed io sono in grado di fare una piccola storia di questi misteri e la farò per scala di assurdità, cominciando dalle navi *pullmann*. Si tratta di navi che contengono un limitato numero di cabine con cuccette e saloncini (di prima e seconda classe) con poltrone reclinabili. Queste navi non sono state inventate dalla Tirrenia, è vero. In Danimarca, in Svezia, in Inghilterra ed in Francia le usano da molto tempo, ma a quale fine? Per traversate di poche ore, e normalmente diurne. Ci voleva la mente di un burlone cattivo per arrivare a mettere queste navi *pullmann* per una traversata che si svolge per tutta la notte dalle 23 alle 6 del mattino, spesso con mare mosso, talvolta addirittura agitato. Che cosa avviene? Io spero di toccare anche la sua corda di cattolico, onorevole ministro, nonché di moralista.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Non moralista, ma uomo morale.

PIRASTU. Dunque, si tratta di poltrone affiancate in saloncini. Per esperienza so che il primo modo per evitare il mal di mare quando il mare è mosso è quello di stendersi in cuccetta. La maggior parte di coloro che viaggiano nelle poltrone, se potessero usufruire delle cuccette non soffrirebbero, però fra queste dieci persone sedute in poltrona ve ne è una che soffre e ciò muove alla... solidarietà gli altri, quando non si deve schizzare via dalla poltrona perché il passeggero vicino ha iniziato a soffrire il mal di mare.

Non so se ella, onorevole ministro, abbia letto il racconto di Italo Calvino, « Il soldato » il cui protagonista, trovandosi a fianco una vedova, fa scorrere la sua mano non del tutto rispettosamente lungo le vesti di lei. Moltiplichi per mille questi episodi, specie d'estate, e s'immagini lo spettacolo!

Si ignora qual è la distanza tra la Sardegna e il continente! Il 27 dicembre 1962 sulla linea Porto Torres-Genova, una giovane signora, a causa del mare molto agitato, abortisce. Ebbene, sulla nave non si è trovato un medico. Stava per morire dissanguata. Per fortuna l'aborto è avvenuto poco prima dell'attracco della nave a Genova.

È possibile che si faccia viaggiare una nave per 13 ore senza un medico a bordo? È certo che costa! D'altronde, la Tirrenia fruisce soltanto di 12 miliardi all'anno di sovvenzione e quindi non può accollarsi il carico di un medico a bordo! Appena 12 miliardi! Come farebbe?

Queste navi-*pullmann* sono adoperate come se si trattasse di una gita a Capri. È vero che vi sono cabine dotate di cuccette. Queste cabine sono un capolavoro di risparmio dello spazio. Nelle cabine a 4 letti non ci si può muovere, le valigie devono essere depositate sul pavimento.

Secondo arcano: i prezzi. Su queste navi-*pullmann*, come misura popolare è stata abolita la terza classe come pure è stata abolita la terza turistica e quindi si viaggia in prima o in seconda classe. I prezzi sono stati aumentati, con un criterio folle, e lei, onorevole ministro, dovrebbe indagare chi ha fatto queste cose sciocche, infantili, per non dire altro.

Nelle navi-*pullmann* vi sono cuccette con letti in seconda classe e poltrone in prima classe. Le poltrone di prima classe costano di più del letto di seconda classe. Io sfido chiunque a trovare uno sciocco che sia disposto a viaggiare in prima classe in poltrona e non in seconda classe disponendo di una cuccetta e pagando di meno. Eppure è così!

Vi è un ristorante con sei tavoli soltanto e qualche volta viaggiano mille persone. In un viaggio hanno dovuto istituire cinque turni; gli ultimi hanno mangiato quando la nave stava per attraccare e hanno servito la cena quando avrebbero dovuto servire la colazione della mattina!

E si potrebbe continuare. La potenza dei motori delle navi è stata calcolata in modo tale che se la nave parte in ritardo, non può più recuperarlo durante le sette ore di traversata.

Infine non vi sono navi di riserva: se si fermassero tutte e due, la linea sarebbe interrotta. E non parliamo della solitudine dei passeggeri, allietata, per altro, dalla presenza di svariati animaletti nel pavimento, sotto il letto, eccetera. Tutti hanno protestato, onorevoli colleghi, come il senatore Monni, democristiano, il quale è insorto quando gli si voleva imporre il silenzio in occasione della progettazione di queste navi. Ha protestato naturalmente il gruppo comunista al consiglio comunale di Cagliari, hanno protestato gli operatori economici, le camere di commercio sarde e giornali come *La nuova Sardegna*.

Ma, nonostante tutto questo, le navi-*pullmann* sono state imposte. Da chi? Non si sa; l'errore però intanto lo pagano i sardi e chi

avrà imposto quelle navi starà ora maturando qualche altra bella pensata. Giustamente si dice nella relazione che la Tirrenia dovrebbe prevedere anche i nuovi sviluppi del traffico da e per la Sardegna. Onorevoli colleghi, le cifre a questo riguardo sono abbastanza indicative. Nel 1955, noi abbiamo avuto 453 mila viaggiatori; nel 1962, 910 mila, con un incremento di mezzo milione. Un bambino è in grado di comprendere che la prima conseguenza avrebbe dovuto essere quella di disporre un aumento delle navi, e per numero e per stazza. Ma il numero delle navi è rimasto invariato e così pure la stazza.

Ma dove vivono questi dirigenti della Tirrenia? Si sa che vi è questo *boom* turistico; si sa inoltre che moltissimi sardi sono emigrati verso il nord: era dunque chiaro che le linee verso il nord dovevano essere incrementate, era la Genova-Porto Torres che avrebbe dovuto essere potenziata. Altrettanto dicasi per i porti, come Arbatax e Siniscola, che devono essere ampliati e preparati allo sviluppo in atto della zona. Ma, nel contempo, nuove navi vengono progettate dalla Finmare. Abbiamo ora la nave *Apollonia*, che è stata destinata alla linea Ancona-Brindisi-Atene-Cipro. Onorevoli colleghi, qui non si tratta di una concorrenza meschina, ma questo evidentemente non si doveva fare: era meglio incrementare le linee all'interno della nazione italiana prima di pensare a quelle per l'estero.

Si dirà che vi sono le navi-traghetto delle ferrovie dello Stato. Sì, ma anch'esse hanno avuto uno strano destino, né quanto sto per dirvi sembri esagerato. Ma io vi inviterei — non a spese mie, ma a spese eroicamente vostre — a fare un viaggio in Sardegna. Le navi-traghetto delle ferrovie dello Stato sono costrette a fermare via radio i vagoni che dovrebbero imbarcare perché di due che sono, una è sempre ferma (altro mistero) per cui i vagoni, se dovessero tutti arrivare a Civitavecchia, invaderebbero la banchina, la stazione, la città.

Ogni tanto leggiamo annunci come questo: « Il compartimento delle ferrovie dello Stato invita ad accelerare i carichi di merce » (e dire che c'è gente che aspetta da due mesi!) « in considerazione che nel prossimo mese di novembre la potenzialità di trasporto sarà notevolmente ridotta perché rimarrà in servizio una sola nave-traghetto ». Non si sa il perché, però questo avviene da quando quelle navi sono entrate in linea. In questo modo non si elimina l'arretratezza lamentata poco fa dal collega Melis e che noi stessi abbiamo sottolineato in Commissione. Anzi, a tal propo-

sito, onorevole Dominedò, le do atto che ella ha condiviso le nostre espressioni di condanna per questa situazione che purtroppo affligge la Sardegna.

Per inciso, le ricorderò la questione dei diritti feudali di pesca di Cabras. Ella è stato molto premuroso in Commissione, però la situazione non è mutata e i pescatori non hanno avuto alcuna assicurazione circa la delimitazione della linea di demarcazione.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Mi permetta di interromperla per una precisazione. Dopo il voto in Commissione e dopo le mie dichiarazioni che ella ha avuto la cortesia di ricordare qui, ho provveduto ad inviare sul posto il richiesto ufficiale delle capitanerie di porto proprio per accelerare le operazioni di delimitazione, la cui complessità ella conosce, e su richiesta del comandante della capitaneria ho già disposto in tal senso.

PIRASTU. La ringrazio di questa comunicazione, ma le prometto, dato che ella è così cortese e sollecito per queste cose, che insisterò nuovamente in futuro fino a che la questione non sarà stata risolta.

Per tornare alla Tirrenia, ho lasciato per ultimo il mistero più grande e delicato: quello delle sovvenzioni. Le cifre sono riportate nel volume dell'I.R.I. riguardante l'esercizio 1962. Ed ecco che cosa risulta: noli lordi 1961-62 della Tirrenia nel complesso (e sappiamo che i trasporti sardi rappresentano la più gran parte): ricavo lordo 8 miliardi 256 milioni; sovvenzioni per un semestre 5 miliardi 800 milioni; media annua 11 miliardi 600 milioni. La Tirrenia, cioè, tra sovvenzioni e ricavi lordi introita 19 miliardi 856 milioni, in cifra tonda 20 miliardi. È vero che la cifra in sé non dice nulla perché la Tirrenia potrebbe avere 25 miliardi di spesa. Ma bisognerebbe sapere come questi soldi vengono spesi. Le chiedo, onorevole ministro, di conoscere con precisione l'importo della sovvenzione per ogni linea, perché l'importo complessivo ci dà solo il bilancio generale della società.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. V'è la nuova legge del 2 giugno 1962.

PIRASTU. Esatto: è la legge che rinnova le convenzioni fino al 1982. Le chiediamo dunque di farci conoscere l'importo delle sovvenzioni per ogni linea, per merci e passeggeri, e non soltanto per il complesso dei trasporti per la Sardegna.

Ad ogni modo, necessita trasformare il trasporto marittimo da e per la Sardegna in un servizio che si avvicini quanto più possibile al servizio pubblico statale, ossia si deve

fare in modo che per i sardi la nave sia come il treno per il resto degli italiani.

A proposito della convenzione, io so (la prego di correggermi se sbaglio) che con l'entrata in vigore della legge 2 giugno 1962 l'intervento statale non sarà più commisurato ai risultati consuntivi di bilancio, ma sarà costituito da una sovvenzione predeterminata biennale con effetto per il biennio successivo. Le direi che per quanto riguarda il trasporto per la Sardegna la fretta non è necessaria, perché queste nuove convenzioni avranno valore per vent'anni, cioè fino al 1982, e prima che esse vengano rinnovate è necessario chiarire tutti gli aspetti.

Il nostro gruppo chiede ufficialmente che sia svolta una inchiesta sulla Tirrenia. Non parlo di inchiesta parlamentare, ma di un'inchiesta che può disporre lei, signor ministro, con ispettori che non abbiano frequentato certi ambienti e non siano preceduti da telefonate; un'inchiesta che faccia piena luce su ogni aspetto: dalle iniziative singole ai programmi di sviluppo, al trattamento del personale, dall'analisi dei costi alle forniture, alla gestione ristoranti e bar, ecc.

Non vi sarebbe bisogno di un'inchiesta se i sardi che sono nella direzione della Tirrenia avessero fatto il proprio dovere. Sembra che il vicepresidente sia un sardo. Me ne dolgo amaramente. Spero che egli dia le dimissioni o faccia qualcosa che gli consenta di ritornare in Sardegna senza chinare la fronte.

Potrebbero essere istituiti gli ispettori a bordo. Nelle ferrovie si usa: in ogni momento può salire sul treno un ispettore. Perché non vi è l'ispettore anche sulle navi della Tirrenia?

Noi pensiamo che il personale della Tirrenia meriti di far parte di un'organizzazione più seria e più moderna. Questo personale, che è molto efficiente, non è pagato bene e fa una vita durissima. So che vi sono camerieri che guadagnano 58 mila lire mensili, restando perfino tre mesi di seguito fuori di casa. Quando vogliono arrotondare lo stipendio con lo straordinario fanno turni dall'una del mattino a mezzogiorno. Vi sono ufficiali che per la loro competenza tecnica e la responsabilità potrebbero chiedere uno stipendio doppio. Qualcuno pensa di andarsene; sono forze che non devono andare disperse.

È indispensabile recuperare il tempo perduto e fare in modo che vi siano più navi, navi di stazza più grande e porti adeguati ad un traffico in continuo sviluppo.

Tutti desiderano che il piano di rinascita trasformi la Sardegna. Ma come farà l'eco-

nomia sarda ad espandersi con navi da 5 mila tonnellate, con porti che hanno 4 metri di fondale, con navi traghetto che viaggiano a singhiozzo, con motori che non hanno neanche due miglia di velocità di riserva? Più vi si svilupperanno l'industria, l'agricoltura, il turismo e il commercio, più la Sardegna avrà bisogno di polmoni ampi, altrimenti morirà di asfissia. I trasporti marittimi per merci e passeggeri non possono non anticipare tale sviluppo.

In Sardegna questo problema è oggi uno dei più sentiti. Ho qui ritagli di giornali, articoli: un coro di proteste generali. Le proteste sono necessarie ma da sole non costruiscono. Chi deve costruire, sollecitato dal Parlamento, è il Governo. Quando noi insistiamo perché vi sia una seria inchiesta su tutti gli aspetti dell'attività della Tirrenia, vogliamo che non ci si limiti ad un'azione negativa, di controllo, ma che contemporaneamente si passi ad uno sviluppo tempestivo di tutti i traffici marittimi da e per la Sardegna.

Noi siamo certi che in questo modo si potrà incoraggiare lo sforzo che i sardi stanno compiendo per dare a se stessi, alle generazioni future, alla loro isola, un avvenire migliore che si traduca in fatti concreti e non si limiti soltanto a vaghe promesse. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

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

AMODIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ritorna al nostro esame il bilancio della marina mercantile e per la sesta volta ho l'onore di prendere su di esso la parola in quest'aula per sottolineare qualcuno degli argomenti, già ampiamente illustrati dall'onorevole relatore, che più direttamente interessano il settore della pesca.

Noi gradiremmo che tutte le istanze avanzate potessero trovare rapida soddisfazione, ma non ci nascondiamo le difficoltà obiettive della situazione. L'onorevole ministro, che unisce alla competenza dottrinale e professionale l'amore più vivo per tutto ciò che riguarda la vita stessa del Ministero che tanto degnamente presiede, ci fa sperare che, grazie anche alla collaborazione dell'onorevole sottosegretario e di tutto il personale, i nostri non rimarranno soltanto inviti o denunce, ma si tradurranno, compatibilmente con la obiettiva situazione politica e di bilancio, nella più rapida soluzione dei problemi del settore.

Negli ultimi anni è stato in più occasioni esaminato il problema delle caratteristiche della pesca marittima italiana ed è chiaramente emerso che essa si compone di due set-

tori distinti fra loro: pesca oceanica e pesca mediterranea, la quale ultima, a sua volta, si divide in piccola pesca, in pesca costiera e pesca d'altura.

Tutte queste attività ricadono nelle norme pianificatrici del trattato della Comunità economica europea e lo Stato italiano ha assunto precisi obblighi internazionali che comportano l'adozione di speciali misure.

La pesca mediterranea è un'attività a contenuto eminentemente sociale, a causa del rilevante numero di persone che essa occupa, mentre i suoi scarsi proventi sono in diretto rapporto con la limitata produttività dei tradizionali banchi di pesca, in gran parte preclusi per le note vicende internazionali.

L'opera del Governo per questa pesca deve essere volta, innanzi tutto, alla ricerca di nuove risorse nel Mediterraneo, nei limiti in cui ciò è ancora possibile. Questo mare non è, come da taluni si ritiene, del tutto esaurito, attesi i confortanti risultati di talune campagne talassografiche che hanno avuto luogo negli anni scorsi. La ricerca talassografica è problema, sebbene a diverso livello, interessante anche la pesca oceanica e avremo occasione perciò di ritornarvi.

Ma il compito più importante che incombe sul Governo per quanto riguarda la pesca mediterranea è quello della creazione di permanenti istituti di credito e di adeguati incentivi per favorire il miglioramento della strumentazione e delle attrezzature di questa attività, che deve essere potenziata riorganizzando anche le varie forme di addestramento professionale, tali da consentire a tutti i pescatori di qualificarsi e di attendere con maggiore efficacia alle loro tradizionali attività, utilizzando nell'attività di pesca accorgimenti tecnologici sempre più progrediti.

Questi interventi dello Stato per la pesca mediterranea sono perfettamente compatibili con il M.E.C., anzi sono previsti dalle norme del trattato della Comunità economica europea, in quanto hanno un diretto obiettivo di carattere sociale che per la pesca mediterranea è preminente.

Il progetto di legge per il potenziamento della pesca marittima — più noto come « piano azzurro » — ha trovato nella passata legislatura difficoltà sostanziali di bilancio che si sono frapposte a che divenissero operanti quegli interventi dello Stato, inclusi in detto progetto, di riconosciuta indispensabilità per il potenziamento, l'esistenza stessa della pesca nazionale nel campo dell'attività mediterranea, nonché per raggiungere un grado adeguato di competitività rispetto alle

altre nazioni del mercato comune per la pesca oceanica.

La carenza di interventi ha provocato preoccupanti situazioni aziendali particolarmente in quelle imprese operanti lungo le coste o nelle platee di altura e, maggiormente, purtroppo in quelle zone forzatamente in fase di regresso tecnico e produttivo che non hanno goduto i benefici della Cassa per il mezzogiorno, la quale ha elargito, per la pesca in quei territori, oltre 15 miliardi in cinque anni.

Eppure è ben noto che lo schema di disegno di legge per il potenziamento della pesca marittima italiana era stato studiato e approntato da tempo dalla direzione generale competente con scrupolosa conoscenza delle necessità del settore italiano con le nuove esigenze di produzione di mercato sul piano internazionale.

Quali erano le provvidenze previste dal disegno di legge in parola? Veniva previsto:

- 1) l'istituzione presso il Ministero della marina mercantile di un fondo di rotazione di complessivi 8 miliardi in tre esercizi finanziari consecutivi per il credito peschereccio a favore delle imprese aventi per oggetto la pesca, il commercio, il trasporto dei prodotti ittici, ovvero attività a questa connesse o comunque intese al potenziamento dell'industria della pesca. Il limite di 10 milioni già previsto dall'articolo 5 della legge n. 1457 era soppresso e, in pari tempo, aumentato il termine massimo di 25 anni per i mutui di ammontare superiore; 2) era inoltre autorizzata una spesa straordinaria di un miliardo per la corresponsione dei contributi nella misura del 40 per cento alle imprese che intendevano costruire, trasformare, modificare, riparare o dotare di attrezzature navi da pesca non superiori alle 150 tonnellate. Analogo contributo valeva anche per l'acquisto di automezzi frigoriferi o refrigeranti; 3) sempre a carico del Ministero della marina mercantile era disposta la corresponsione di contributi alle imprese di cui sopra per l'importo di 5 miliardi, suddivisi in cinque esercizi; l'ammontare del contributo era commisurato al 30 per cento delle spese nei riguardi della costruzione e trasformazione di navi da pesca oltre le 500 tonnellate, e alla costruzione di impianti a terra per la conservazione e la distribuzione del prodotto congelato; 4) veniva autorizzata la spesa di 440 milioni per la dotazione di una nave attrezzata per ricerche e studi, e 120 milioni per la gestione stessa.

Queste provvidenze erano attese con giustificata ansia anche dagli operatori economici della pesca per sanare la situazione di riconosciuta pesantezza economica e soprattutto per rendere possibile di realizzare con slancio avveduto quelle iniziative che il progresso e le esigenze del consumo esigono senza ulteriori indugi.

Queste speranze sono andate invece deluse. Consta ora che tale disegno di legge è stato aggiornato per rivedere i criteri e la misura degli interventi in rapporto alle odierne esigenze della pesca.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Lo schema di disegno di legge è in corso di aggiornamento.

AMODIO. La ringrazio. Si è ancora oggi osservato come la cifra destinata al credito e alla costruzione sia assai esigua rispetto agli interventi operati nelle altre nazioni europee a favore dell'attività peschereccia.

Desidero ancora rilevare che il piano cosiddetto azzurro non riconosce alcuna provvidenza per l'incremento dei consumi, né contribuisce all'organizzazione di strutture veramente moderne di vendita.

Ciò sembrerebbe particolarmente necessario anche alla luce dell'articolo 40 del trattato di Roma, secondo il quale sarà creata un'organizzazione comune dei mercati con iniziative comuni in materia di concorrenza e con ordinamenti obbligatori delle diverse organizzazioni nazionali del mercato e con una organizzazione europea del mercato stesso. Tenendo in considerazione che la struttura dei mercati ittici e generali italiani lascia molto a desiderare, il nuovo « piano azzurro », mi permetta, onorevole ministro, non dovrebbe ignorare del tutto tali circostanze.

La pesca oceanica è un'attività prettamente industriale. Noi siamo giunti ultimi in ordine di tempo nell'esercizio di questa pesca, nonostante l'esistenza di una grande azienda-pilota che da trent'anni opera in questo settore e alla quale si deve riconoscere il merito di aver concorso a vincere i pregiudizi dei consumatori italiani verso il pesce congelato. Anche alcuni nostri pescherecci mediterranei, in legno, spinti dalle necessità, hanno osato varcare, senza alcuna assistenza, le colonne d'Ercole, e sono andati ad operare sui banchi di pesca dell'Africa occidentale. In questi ultimi tempi sono state realizzate altre iniziative, tant'è vero che la pesca oceanica italiana può contare ormai su una flotta di circa trenta navi capaci fin d'ora di arrecare un serio contributo all'economia nazionale.

La pesca oceanica italiana, con le sue attrezzature per la produzione del congelato, che sono all'avanguardia in Europa, avrebbe però dovuto beneficiare di maggiori e più organici interventi dello Stato.

Ci siano di monito le iniziative degli altri paesi della Comunità economica europea che hanno da tempo provveduto ad incentivare le costruzioni di navi per la grande pesca, con interventi dell'ordine di centinaia di miliardi. Gli stessi paesi hanno soprattutto predisposto per questa attività: a) uffici di studio e ricerche dotati di mezzi appropriati; b) porti pescherecci specializzati muniti di ogni attrezzatura; c) un sistema creditizio adeguato alle necessità, certamente più di quanto sia il nostro.

Con l'imminente fine del periodo transitorio, verrà a cessare il potere dei singoli Stati di incentivare autonomamente la pesca; ma gli speciali caratteri di questa attività consentono di dedurre che tale data significa solo il passaggio dai piani di aiuti su una base esclusivamente nazionale al piano di incentivi su scala europea.

La nostra bilancia commerciale è esposta per oltre 40 miliardi l'anno da importazioni di pesce, e gli esperti prevedono che questa emorragia potrà superare anche i 100 miliardi di lire per il prevedibile aumento dei consumi. È indispensabile perciò che lo Stato italiano provveda ad un razionale potenziamento della flotta nazionale sulla falsariga di quanto già realizzato negli altri paesi europei.

L'aspetto tipicamente industriale, come dicevo, della pesca oceanica italiana, non deve far dimenticare anche il riflesso sociale contenuto nel fatto che la pesca oceanica è la sola che potrà creare serie prospettive di migliore e maggiore lavoro. Un tale programma presuppone seri studi, perché l'utile d'esercizio delle navi da pesca è la risultante di un complesso di dati che non può essere accertato preventivamente dal singolo ed il cui conseguimento rappresenta una precipua competenza della pubblica amministrazione e degli speciali organi da essa promossi.

È del tutto evidente che se una nave è stata progettata economicamente per una cattura di cinque tonnellate di pesce al giorno alla distanza di quindici giorni di navigazione per il raggiungimento del banco di pesca, il suo costo economico resterà travolto se il banco di pesca ritenuto produttivo in tale misura si rivelerà, all'esperienza, produttivo in misura minore, o se dovrà esserne raggiunto un altro a distanza maggiore.

Tra l'impostazione di una nave e la sua prima campagna di pesca decorrono circa due anni e poiché i dati acquisiti inizialmente possono mutare, questo dimostra di più la necessità che vi sia, nel frattempo, chi predisponga ed accerti i presupposti dell'attività della nave. La ricerca dei banchi di pesca negli sterminati oceani è attività pubblica quanto quella della pianificazione del tipo di costruzioni navali che si vogliono incentivare ed entrambe le attività sono interdipendenti. Fino ad oggi l'Italia non ha svolto alcuna concreta ricerca oceanografica per le sue navi adibite alla grande pesca, così come non è stato fatto alcuno studio organico per indirizzare le nuove imprese di pesca verso determinati criteri nella scelta delle navi, soprattutto in considerazione di quanto scientificamente, razionalmente viene fatto negli altri Stati.

È auspicabile anche che la nuova legislatura consideri ed approvi una terza integrazione che consenta di assumere altre commesse da parte dei cantieri. Non deve, infatti, ignorarsi che entro il 30 giugno 1964 scadono le particolari misure di aiuto ai cantieri navali italiani, concesse dalla commissione della C.E.E. all'Italia al fine di permettere l'attuazione del programma di risanamento della navalmeccanica. Aggiungasi che l'articolo 2 della legge n. 301 attribuisce ai cantieri un vero e proprio diritto soggettivo ai contributi, e pertanto si esclude una discrezionalità dell'amministrazione, e la legge deve essere considerata, nel periodo in cui è in vigore, tra le spese obbligatorie dello Stato.

Il tutto non va disgiunto da una revisione generale di tutta la legislazione interna sulla pesca e dalla stipulazione di tempestivi accordi internazionali per lo sfruttamento di banchi di pesca ancora liberi nelle zone dell'oceano Atlantico e Indiano.

L'opera del Governo dovrà essere su questo punto volta alla formulazione di un vero e proprio codice della pesca che raccolga i principi fissati in convenzioni internazionali e dalla tradizione giuridica italiana, con l'obiettivo di raggiungere una legislazione uniforme in materia di pesca, capace di assicurare a tutti l'adempimento dei propri doveri e la salvaguardia dei propri diritti in questo settore.

Previdenza marinara. La Cassa per la previdenza marinara è amministrata, per la legge 19 agosto 1938, dall'Istituto nazionale della previdenza sociale e le prestazioni sono sostitutive di quelle dell'assicurazione generale

obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti.

Dopo la legge di riordinamento del 1919 numerosi sono stati i provvedimenti di modifica e di aggiornamento (gli ultimi quelli contenuti nella legge 25 luglio 1952, n. 915, che riordinò la struttura tecnico-finanziaria della cassa e quelli contenuti nella legge 12 ottobre 1960, n. 1183), ma molte norme fondamentali del trattamento dei marittimi sono rimaste ancorate alla legge del 1919, mentre ancora varie norme, riguardanti la gestione interessante il personale amministrativo delle aziende marittime sovvenzionate, sono ancora quelle formulate con la legge del 1933.

In data 1° dicembre 1962 il Governo, assolvendo il mandato conferitogli, con l'articolo della legge 12 ottobre 1960, di riunire in un testo unico leggi e decreti concernenti la Cassa nazionale per la previdenza marinara, ha approvato tale testo che coordina semplicemente la materia previdenziale marinara, senza apportare ad essa alcun collegamento con le disposizioni dell'assicurazione generale obbligatoria e con quelle delle casse marittime per l'assicurazione contro gli infortuni e le malattie.

I contributi sono determinati in funzione delle competenze medie, e cioè sui valori proporzionali alle retribuzioni percepite (articolo 29 del regio decreto 6 luglio 1922). Queste competenze medie possono essere variate annualmente: le ultime, quelle dell'aprile 1957, stanno per essere aumentate del 20 per cento con decreto in corso di firma. Tale provvedimento, per altro, non è tale da determinare una sistemazione della gestione della previdenza marinara. In essa si avvertono, infatti, e si vanno a mano a mano aggravando due fondamentali carenze: una situazione finanziaria pesante e in ascesa deficitaria e una regolamentazione in gran parte socialmente non aggiornata. Nel periodo gennaio-agosto 1962 la differenza fra le prestazioni erogate (9 miliardi 637 milioni) e i contributi riscossi (7 miliardi 185 milioni) è stata di 2 miliardi 452 milioni, ciò che fa prevedere che il disavanzo al 31 dicembre prossimo supererà i 15 miliardi.

Le cause che hanno determinato il deficitario andamento della gestione sono lucidamente identificabili nell'elevato rapporto tra assicurati e pensionati, nel mancato contributo da parte dello Stato in funzione della comunità nazionale e nell'insufficiente contributo dello Stato come armatore.

Nella previdenza marinara il rapporto assicurati-pensionati nel 1959 era di circa il 50

per cento, il che voleva dire che per ogni due marittimi vi era un pensionato e che il contributo di due marittimi costituiva, *grosso modo*, senza contare riserve, quote e spese, l'ammontare di una pensione; nel 1962 questo rapporto era peggiorato; nel triennio i naviganti erano aumentati di 800 unità ed i pensionati di ben 3.354 unità. Ben diversa è la situazione di tutti gli altri fondi speciali amministrati dall'I.N.P.S. nei quali il rapporto è nettamente più basso.

A datare dall'esercizio 1959-60 lo Stato, nella sua qualità di datore di lavoro, per i servizi prestati dai marittimi della marina mercantile, in pace e in guerra, corrisponde un contributo annuo di 1.700 milioni. Tale contributo è stato riconosciuto inadeguato anche in considerazione del maggiore valore che i servizi riconosciuti utili assumono in relazione ai benefici accordati con la legge numero 1183 del 12 ottobre 1960 (relazione ai bilanci 1959 e 1960 della cassa).

I Ministeri della marina mercantile e del lavoro, esaminando tale capitolo della gestione, hanno recentemente e concordemente proposto al Ministero del tesoro di procedere all'aumento da 1.700 milioni a 2.200 milioni. Gli stessi ministeri hanno proposto di stabilire la concessione di un contributo nella misura in cui viene concesso al fondo dell'assicurazione generale obbligatoria.

Se l'aumento del contributo statale, per i servizi militari dei marittimi, non sarà che un'ordinaria operazione di conguaglio, la concessione del contributo in funzione della collettività nazionale è un dovere sociale, perché la gestione che provvede alle pensioni dei marittimi non potrà, né oggi né mai, con il solo contributo degli armatori marittimi, adeguarsi alle naturali esigenze della vita dei pensionati, né apportare al complesso legislativo quelle modifiche e quegli aggiornamenti che si rendono necessari. Del massiccio intervento dello Stato, pari al 25 per cento della spesa per le pensioni erogate dall'assicurazione generale obbligatoria, nulla è andato a beneficio della previdenza marinara che è sostitutiva di detta assicurazione, e, come detta assicurazione, è gestita dall'I.N.P.S.

In merito al contributo dello Stato nella qualità di armatore per i servizi resi dai marittimi nella marina da guerra e sul contributo ordinario inteso ad estendere ai marittimi le previdenze stabilite per gli altri lavoratori, il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro ebbe a dichiarare di non potersi accogliere la forma forfettaria per il computo dei servizi militari. ma che si doveva dar

luogo alla liquidazione determinata in base all'effettivo ammontare del debito.

Lo stesso Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro ammise di non potersi escludere il contributo dello Stato nella misura di quello concesso alle pensioni dell'assicurazione generale obbligatoria, pari cioè al 25 per cento del loro ammontare, prima perché le pensioni della previdenza marinara sono sostitutive di quelle dell'assicurazione generale obbligatoria, poi perché un pari e superiore contributo è intervenuto per altre categorie. Infatti, deroghe e l'adozione di criteri restrittivi avverranno sia per i coltivatori diretti sia per i giornalisti, gli artigiani e le casalinghe.

Conguagliando alla sua reale spesa il contributo dello Stato per i servizi militari (2.200 milioni, anziché quello forfettario attuale di 1.700) ed assegnato il contributo ordinario pari al 25 per cento per ogni pensione, si avrebbe, per le 38 mila pensioni della previdenza marinara, un maggiore introito di circa due miliardi. Queste maggiori entrate permetterebbero non solo di consolidare la gestione e di migliorare gli attuali trattamenti, ma darebbero alla cassa un più ampio respiro per apportare modifiche ad istituti ormai non rispondenti alla dinamica sociale del paese.

Per accelerare il risanamento della gestione, presupposto essenziale di ogni riforma, si riterrebbe anche equo che il conto corrente intercorrente tra la cassa e l'I.N.P.S. per permettere il pagamento delle pensioni, nell'attuale situazione deficitaria, che sta per raggiungere i 18 miliardi, venga gravato di un interesse simbolico, e non di quello di 500 milioni annui che appesantisce il bilancio.

Ovviamente, per garantire l'auspicato risanamento della gestione della Cassa nazionale della previdenza marinara e per consentire un adeguamento della misura pensionistica dei marittimi, si impone, oltre ai predetti indispensabili interventi dello Stato, anche un ritocco dei contributi previdenziali armatore-marittimo che tengano conto proporzionale dei criteri riconosciuti dalle vigenti disposizioni di legge.

Veniamo ora al settore della formazione professionale del personale marittimo qualificato, cioè a un settore che ha sempre vissuto e funzionato, diremmo, in sordina, nel vasto quadro della qualificazione professionale in Italia. Rarissime volte il problema della istruzione professionale marittima ha avuto una sua eco nel Parlamento e solo di recente si è sentita venire verso di noi da parte del personale di quel settore un'ondata di voci di protesta, di legittime rivendicazioni.

L'ultima volta che il Parlamento si occupò di questo settore fu nel lontano 1960, in occasione della presentazione al Senato del progetto di legge n. 1152 concernente un aumento del contributo statale a favore dell'Ente nazionale per l'educazione marittima (E.N.E.M.), di questo ente cioè che, unico in Italia, dal 1920 cura per la nostra marina da traffico e da pesca la formazione del personale specializzato di coperta, di macchina e, da data più recente, anche radiotelegrafista. Non sarà inutile, quindi, ripetere qui le parole che risuonarono nell'altro ramo del Parlamento allorché si approvò quel modesto aumento di stanziamento: « L'E.N.E.M. occupa un posto preminente tra le istituzioni rivolte alla diffusione e all'avvaloramento dell'istruzione tecnico-professionale in quanto è l'unica che, affiancando validamente lo Stato, svolge la sua opera veramente proficua in un settore di particolare interesse nazionale qual è quello della istruzione professionale ad indirizzo marinaro. Questa importante istituzione è andata assumendo dal suo nasceré (1920) aspetti particolari in diretto rapporto al continuo evolversi delle attività svolte nel quadro delle proprie finalità statutarie. Pertanto lo Stato che, come si è accennato, nell'espletamento di un compito di fondamentale importanza nella vita contemporanea, è affiancato dall'E.N.E.M., non può che secondarne l'opera sinora dimostratasi veramente efficiente ».

Si tratta, dunque, di un ente che va potenziato ed integrato perché non si dissecchi la sola autentica sorgente da cui trae vita la leva dei giovani marittimi qualificati italiani, la sola autentica sorgente che ci consente di sperare che la crisi già in atto nella nostra marineria non riproduca nei porti italiani il desolante aspetto delle nostre disertate campagne. Non sarà inutile ricordare i ricorrenti riferimenti nei rapporti del *Bureau international du travail* di Ginevra o quelli della direzione delle strutture agricole della Commissione della Comunità economica europea nei riguardi dell'E.N.E.M., il quale, è detto testualmente, « forma e sviluppa la coscienza marinara nei giovani e prepara le nuove leve di marittimi specializzati tanto necessari nella moderna marina mercantile sia da traffico sia da pesca ».

Non si vuole sostenere una difesa di ufficio di un ente che da oltre quarant'anni, con la discrezione e con la sobrietà che è propria della gente di mare, opera e partecipa intenzionalmente al processo di sviluppo della nostra marina da traffico e a quello, ancor più vasto, dell'intera economia europea. L'ondata di voci

accorate e di protesta, cui si accennava innanzi, e questo stesso intervento in difesa dell'Ente nazionale per l'educazione marinara traggono la loro ragione d'essere dall'entrata in vigore della legge 31 dicembre 1962, n. 1859, istitutiva della scuola media dell'obbligo. Per effetto di questa legge, che abolisce l'istruzione professionale al livello della scuola media e dell'avviamento, l'ente più volte citato, se non si provvederà con tempestività, dovrà chiudere le sue attuali ventotto scuole, mentre nessuna altra istituzione, statale o non statale, è pronta a continuarne la funzione, cioè ad assicurare la preparazione di quel contingente di circa mille nuovi marittimi qualificati che annualmente attraverso l'E.N.E.M. passano sulle navi nazionali e si diffondono lungo tutti i mari del mondo. Per effetto di quella legge, se non si provvederà immediatamente, verranno disperse quelle poche centinaia di dirigenti, insegnanti ed istruttori qualificati che costituiscono i quadri dell'E.N.E.M. e ai quali vorremmo inviare il grato saluto della marina mercantile nazionale per l'opera proficua, silenziosa e mal retribuita che essi prestano da tanti anni per le maggiori fortune del nostro paese.

L'E.N.E.M. deve invece essere ristrutturato ed aggiornato secondo i dettami di quella riforma della scuola che rappresenta ormai un punto fermo per il civile progresso dei giovani del nostro tempo.

Ma il problema della formazione del personale marittimo va guardato nel suo duplice inscindibile aspetto: quello scolastico e quello pratico-addestrativo. Si tratta di un problema con fisionomia propria e che deve essere risolto al di fuori dello schema valido per tutti i tipi di istruzione professionale. Tutti i giovani che si avviano al lavoro in ogni settore dell'industria o dell'agricoltura o del commercio, dalla scuola giungono alla condizione di lavoratore qualificato attraverso un graduale apprendistato, attraverso corsi di specializzazione e dopo anni di lavoro subordinato. Il giovane marittimo, invece, una volta lasciate la scuola e la banchina di un porto, si trova immesso in un ambiente che annulla d'un colpo solo ogni sua abitudine, i suoi orari, la sua condizione di figlio di famiglia. Egli è solo davanti a se stesso ed ai suoi problemi: il lavoro subordinato, il periodo di apprendistato per lui assumono subito intera ampiezza del lavoro e della responsabilità dell'adulto.

Non è dunque un problema, quello della istruzione professionale marittima, con caratteristiche prettamente scolastiche, ma un pro-

blema che deve essere curato e risolto da una organizzazione qualificata e sperimentata, col suo insieme di mezzi idonei e di uomini adatti, qual è appunto l'E.N.E.M.

Del resto sono oltre 40 anni che l'E.N.E.M. vive sul bilancio della pubblica istruzione ed agisce per sua delega, ma è il Ministero della marina mercantile che entra di fatto e di diritto nel merito del suo funzionamento attraverso le capitanerie di porto che provvedono alla immatricolazione degli allievi E.N.E.M., attraverso gli uffici di sanità marittima per la selezione attitudinale degli stessi, attraverso i suoi commissari agli esami di licenza, di patente e di avanzamento di grado, i cui corsi periodici sono per legge svolti dall'E.N.E.M. È la marina mercantile da traffico e da pesca, in definitiva, che impiega questi giovani marittimi e ne disciplina la carriera.

Si tratta dunque di un impegno e di una responsabilità congiunta e contemporanea di due ministeri ed è logico che ad entrambi debbano far capo gli oneri relativi al programma della formazione del personale marittimo qualificato.

La ristrutturazione dell'E.N.E.M., in obbedienza alla citata legge n. 1859 ed in risposta alle legittime ed antiche aspirazioni del personale, si pone davanti al paese e davanti a noi principalmente come un problema di mezzi finanziari; perché l'E.N.E.M. è già pronto a portarsi al nuovo livello di gestore di istituti professionali per tutte le categorie di marittimi specializzati. Anzi, quando il problema della istruzione obbligatoria al livello della scuola media era ancora nella mente del legislatore, l'E.N.E.M. per suo conto aveva già cinque suoi istituti professionali marittimi con corsi quinquennali, per la formazione di meccanici navali di prima classe e radiotelegrafisti internazionali.

È dunque un problema principalmente di più ampi mezzi finanziari che occorrerà stanziare in favore dell'E.N.E.M., ma è anche un problema di natura giuridica e normativa alla cui soluzione, specie per quanto riguarda il personale insegnante ed istruttore, dovranno provvedere il Ministero della pubblica istruzione e lo stesso E.N.E.M.

Ma all'aspetto finanziario della ristrutturazione dell'E.N.E.M. ritengo che il Ministero della marina mercantile non possa essere estraneo. Con una più vasta, generosa e lungimirante visione delle sue finalità sociali, la marina mercantile dovrebbe assegnare alla formazione degli equipaggi nazionali almeno una parte degli incentivi destinati ad incrementare i programmi delle nuove costruzioni.

Uomini e navi, ma prima gli uomini, sono gli strumenti che concorrono alla realtà economica che chiamiamo industria dell'armamento navale.

Per fornire qualche cifra caratterizzante l'entità del problema, e limitandoci al solo settore della pesca marittima, è bene si sappia che, trascurando le 42.500 motobarche e barche removeliche che pescano più o meno sotto costa, vi sono nei nostri porti ben 3.666 motopescherecci per un valore di oltre 36 miliardi di lire, rappresentanti oltre 100 mila tonnellate di stazza lorda. Alla fine del 1962 ben 550 di questi motopescherecci — per circa 15 mila tonnellate — erano in disarmo per mancanza di personale qualificato. L'Italia, nello stesso anno 1962, ha tuttavia importato prodotti ittici per un valore di 44 miliardi e mezzo di lire, essendo insufficiente il pescato con mezzi nazionali, che non ha raggiunto i 59 miliardi di lire.

Riferendosi ora agli uomini, è bene si sappia che la gente di mare di prima categoria addetta alla pesca comprende 45 mila naviganti in età già matura, e che nel giro di 15 o 20 anni dovrà essere completamente rinnovata.

Da queste cifre, che non richiedono commenti, balza evidente l'urgenza di non frapporre indugi nel potenziamento dell'Ente nazionale per l'educazione marinara, che deve pur provvedere a fornire quel personale specializzato, senza il quale non sarà possibile modificare a nostro favore le sconsolanti cifre testé citate.

Il Ministero del lavoro potrebbe anche essere chiamato a contribuire al finanziamento dell'istruzione professionale marittima, come del resto già avviene in parte soltanto, e precisamente per il personale di camera e cucina, che in verità, pur con l'importanza che gli si riconosce, costituisce una ben modesta parte dell'equipaggio di una nave mercantile.

Il servizio radiotelefonico per i motopescherecci fu istituito nel 1949 al fine di dare anche a queste navi minori l'assistenza relativa alla salvaguardia della vita umana in mare e l'assistenza medica per via radio. Ma l'anzidetto servizio ha anche svolto e svolge l'importante compito di carattere commerciale relativo ai contatti fra i natanti e gli armatori a terra circa l'andamento della navigazione, la qualità e quantità del pesce pescato e la destinazione di esso.

La concessione del servizio radiotelefonico fu data dal Ministero delle poste e telecomunicazioni al Consorzio nazionale fra cooperative pescatori e affini, imponendogli di valersi

per l'organizzazione tecnica di un organismo qualificato. Pertanto il consorzio ha operato e opera valendosi della collaborazione specialmente della Società italiana radio-marittima (S.I.R.M.). I due enti attivarono un'ampia rete di stazioni costiere radio-pesca.

Nonostante l'aumento del numero dei motopescherecci abbonati, verificatosi progressivamente dal 1949 in poi, esso non ha compensato l'accrescersi degli oneri della gestione, sia per l'estendersi e perfezionarsi della rete di stazioni, sia per i progressivi aumenti dei costi, sia, infine, per la modestia dei canoni mensili mantenuti invariati dal 1950. Di conseguenza, la gestione economica del servizio ha presentato un risultato che, dopo aver registrato uno stato di parità fra proventi e spese, ha segnato negli ultimi anni un netto e crescente passivo.

Alle cause che hanno contribuito a rendere pesante la gestione economica di questo servizio sono, poi, da aggiungersi le seguenti: a) le considerevoli perdite di impianti (oltre cento) subite dalla S.I.R.M. per effetto dei sequestri effettuati in Adriatico dalle autorità jugoslave e in Tunisia e in Corsica da parte delle autorità tunisine e francesi; b) il forte deterioramento degli apparati dovuto sia alle condizioni ambientali degli impianti, sia all'incuria e all'incompetenza professionale dei marittimi che usano gli apparecchi; c) i numerosi disarmi che interrompono, dopo breve tempo, il pagamento da parte degli utenti; d) le limitate possibilità economiche dell'armamento mediterraneo, che comportano morosità preoccupanti.

Per dare un assetto economico al bilancio della gestione, a seguito di accurati calcoli, si presentò la necessità di portare un aumento al canone mensile. Ma attraverso decise manifestazioni dell'armamento apparve la difficoltà di procedere ad un simile adeguamento. Si manifestò pertanto la necessità che, per garantire un regolare servizio, dimensionato alle effettive esigenze delle varie marinerie da pesca, intervenisse un contributo governativo a favore del concessionario consorzio attraverso il Ministero della marina mercantile.

A seguito di accurati calcoli presentati ai Ministeri delle poste e telecomunicazioni e della marina mercantile, fu valutato in lire 80 milioni il contributo annuo da erogarsi da parte del Ministero della marina mercantile allo scopo di sanare il *deficit* della gestione della rete delle stazioni radio-pesca; e, di iniziativa parlamentare, fu avanzata una proposta di legge per la concessione del suddetto contributo, proposta che è decaduta a

causa della fine legislatura, ma che ci riproiettiamo di ripresentare. Nel frattempo, per attenuare il pauroso accrescersi del *deficit* della gestione della rete delle stazioni radio-pesca, d'accordo con i due suddetti competenti ministeri, si provvede a ridimensionare la rete riducendo il numero delle stazioni a 17 e limitando l'orario quotidiano della maggior parte di esse, lasciando in servizio continuo nelle 24 ore soltanto le stazioni di Porto Santo Stefano, San Benedetto del Tronto, Mazara del Vallo e Lampedusa.

Essendo caduta così la possibilità che l'invocato provvedimento del contributo finanziario statale per la radio-pesca potesse avere attuazione nell'esercizio finanziario 1962-63, la X Commissione (Trasporti) della Camera volle impegnare il Governo per la successiva legislatura con un ordine del giorno nel quale è affermata l'importanza fondamentale del servizio radiotelefonico per la pesca e viene richiamata l'attenzione del Governo sulla necessità di impegnarsi urgentemente ad adottare provvedimenti opportuni con l'intervento dei Ministeri delle poste e telecomunicazioni e della marina mercantile.

In conseguenza della suddetta situazione, il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e il Ministero della marina mercantile, con il consenso del Ministero del tesoro, stabilivano di effettuare nelle voci dei loro bilanci 1962-63 uno storno per complessive lire 15 milioni (10 milioni il Ministero delle poste e telecomunicazioni e 5 milioni il Ministero della marina mercantile) che sino ad oggi non sono stati erogati, con ulteriore pregiudizio del servizio di radiocomunicazione per i pescherecci.

Si impone, pertanto, che l'intervento della marina mercantile per la efficienza della rete radiocostiera ad uso della pesca venga assicurato in modo completo in questo stesso esercizio per evitare conseguenze pregiudizievoli alla sicurezza della navigazione ed al buon andamento dell'esercizio peschereccio, che già trova troppe ragioni di appesantimento per le notorie restrizioni dei tradizionali campi di pesca in Adriatico e nel canale di Sicilia ed il progressivo impoverimento ittico del bacino del Mediterraneo.

Passo ora a parlare dei porti. La pesca in genere e quella oceanica in particolare hanno bisogno di porti specializzati e sul piano nazionale dei porti essi debbono essere previsti con perfetta conoscenza delle esigenze di questa particolare attività. Questo problema è di sostanziale rilievo ove si tenga conto dell'impegnativo accrescersi dell'attività oceanica e

degli imponenti quantitativi di prodotto ittico da sbarcare, per cui il banchinamento, i depositi frigoriferi, gli allacciamenti stradali e ferroviari e quanto altro occorre (parlo in modo particolare dei porti pescherecci e non dei porti da traffico) devono costituire un complesso di infrastrutture indispensabili al razionale sviluppo delle iniziative armatoriali ed industriali.

Una nave da pesca non è una nave da trasporto, essa non si inserisce nei mercati dei noli e non si giova del sistema delle stallie. È una nave che produce un bene e non un servizio e, come ogni macchina produttiva, deve serbare un suo ritmo giornaliero di produttività che non sopporta e non può sopportare arresti, ad esempio, per turni di scarico, come è avvenuto proprio ieri a Formia dove di cinque unità oceaniche, tre erano in attesa di poter procedere allo scarico della propria merce. So che a tal fine il ministro della marina mercantile ha predisposto accurate ricerche in tutto l'arco del litorale del nostro paese. Facciamo voti perché, d'accordo con il ministro dei lavori pubblici, che deve provvedere al finanziamento, si possa nel più breve tempo presentare un piano dei porti.

Parlando dei porti pescherecci, intendo soffermarmi anche sui porti turistici. Il turismo nautico non va inteso con dizione restrittiva o legata ad una concezione che pecherebbe oggi senza dubbio di romanticismo, secondo cui ad esso fa capo un turismo assolutamente di elezione, capace di mezzi finanziari eccezionali. La polarizzazione di un interesse sempre più vasto sul turismo nautico ha portato a generalizzare il fenomeno, rendendolo di accezione comune sia come sport, sia come possibilità di diporto.

La « barca » (lo vediamo nei nostri mari, nei nostri specchi d'acqua, noi che viviamo in località marine), tanto per usare un'espressione divenuta di moda, è un termine che si riferisce, in realtà, ad una vasta gamma di mezzi nautici, dal motoscafo da crociera al natante, allo *yacht* di alto bordo, attraverso i quali si rende possibile realizzare una navigazione che, per le peculiari caratteristiche di piccolo cabotaggio, può seguire itinerari non soggetti ai vincoli ed alle esigenze tipiche dei circuiti normali, in situazioni nelle quali predominano quei requisiti di richiamo e di sicura presa sul turista moderno che può aspirare per suo conto a quella vera e propria scoperta di zone, di località, ove una suggestione paesaggistica e panoramica assolutamente autentiche riconduce la vita alla sua essenzialità. Si tratta di zone e di località che

il turista nautico raggiunge assai facilmente, se non altro per il fatto stesso che costituiscono gli anelli intermedi ed obbligati del proprio itinerario. Perché dunque possa anche aver luogo una sosta, è da considerarsi determinante la possibilità di un facile e sicuro approdo che consenta rifornimenti e riparazioni, servizi di pronto intervento e così via.

Sebbene la nautica da diporto sia giunta in ritardo in Italia rispetto alle altre nazioni, tuttavia, grazie al migliorato benessere sociale ed alle nuove tecniche di costruzione, è da tenersi conto che oltre 60 mila sono i natanti a motore entro bordo o fuoribordo e quelli a vela o a remi regolarmente registrati.

Ora, a fianco delle fuoriserie del mare, scendono già in acqua quelle che potremmo chiamare le « utilitarie », le « giardinette ». Si tratta di più larghi strati sociali che, sulla scia di quelli più abbienti, hanno deciso di scoprire a loro volta il mare, oppure di un fenomeno del tutto nuovo che si affaccia all'orizzonte della nautica da diporto italiana? Quale sarà la situazione fra tre, cinque, dieci anni? Occorre sin d'ora porsi il problema e predisporre gli strumenti idonei per curare tutta una serie di sistemazioni e di attrezzature ricettive lungo il vastissimo litorale italiano.

Occorre naturalmente, per fare ciò, aggiornare la legislazione vigente; e qui ci soccorre una proposta di legge presentata dal collega ed amico Durand de la Penne che io mi auguro possa rapidamente raggiungere il traguardo, il porto di approdo, per attenermi al linguaggio marinaro, e divenire legge, soprattutto perché, come abbiamo letto nelle cronache degli scorsi giorni, molte vite sono state stroncate perché numerosi di questi natanti si sono accostati alle spiagge, troppo vicino alla battigia, recidendo vite di giovani che si erano portati al mare per trascorrervi qualche ora di svago.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Mi associo senza riserve.

AMODIO. La ringrazio, onorevole ministro.

Debbo anche fare un accenno agli uffici centrali e periferici del Ministero della marina mercantile. Per quanto infatti passi innanzi siano stati indubbiamente compiuti in questo settore, il traguardo in relazione alle reali necessità è ancora lontano perché l'amministrazione della marina mercantile non ha ancora raggiunto quella unità di compiti e di funzioni che è connessa con il problema della pesca, con l'attività cantieristica e con tutti gli altri compiti ad essa riservati, quali i

servizi marittimi sovvenzionati, la previdenza marinara, ecc.

A tutti questi compiti e funzioni, con oltre 400 uffici periferici, l'amministrazione deve sopperire con appena 190 funzionari della carriera direttiva, 104 della carriera di concetto e 490 di quella esecutiva. Tutto ciò poi senza tener conto dello sviluppo incessante delle organizzazioni internazionali che richiedono la disponibilità di funzionari preparati in numero adeguato per poter corrispondere pienamente alle esigenze di tale moltiplicata attività.

Nei suoi uffici periferici, l'amministrazione deve persino avvalersi di personale estraneo, per la inesistenza di personale civile dell'amministrazione, come deve avvalersi, per i suoi molti uffici e servizi, anche dell'opera di funzionari di altre amministrazioni. Assolutamente sparuto è anche il numero dei salariati, quando si pensi che fra le qualifiche salariali sono, per esempio, quelle di padrone di motoscafo, di carpentiere, di motorista, cioè elementi umani necessari e qualificati per armare le motovedette adibite alla sorveglianza contro la pesca di frodo. Può considerarsi dunque di quale portata sia la carenza in tale settore.

Sulla pesca di frodo non occorre che mi soffermi e mi dilunghi.

Voglio sperare che si arrivi una buona volta sulla via giusta per stroncare definitivamente questa delittuosa attività.

Mi consenta, onorevole Dominedò, di rinnovare da questa tribuna l'invito a regolare al più presto, anche con una norma transitoria, in attesa di un nuovo provvedimento legislativo, l'importante settore del titolo professionale marittimo per la pesca. Ella sa, signor ministro, che con recente deliberato il suo ministero ha disposto di applicare rigidamente il decreto del Presidente della Repubblica 18 febbraio 1963, non concedendo più quelle deroghe abituali che la pratica esperienza della nuova disciplina aveva consigliato per evitare la nota carenza di capiservizi, pregiudizievole alla normale attività della nostra flotta peschereccia. Tali deroghe venivano riconosciute sia a favore dei marittimi in possesso di titoli professionali autorizzati all'imbarco su natanti da pesca nei limiti di pari abilitazione, sia per l'assunzione del comando e della direzione degli apparati motori da parte di quei pescatori che potevano dimostrare di avere i requisiti richiesti dalle vigenti disposizioni per essere ammessi a sostenere gli esami per il conseguimento del relativo titolo professionale marittimo. Se l'un

caso era suggerito da una questione di ovvia opportunità per analogia di qualificazione, l'altro era determinato dall'evidente scopo di stimolare i marittimi ad acquisire il titolo professionale necessario, in modo da giungere alla normalizzazione delle qualifiche, attenuando i riflessi negativi di una troppo rapida applicazione delle nuove norme.

Si rende pertanto necessario che, in attesa di una norma legislativa che sancisca i criteri dianzi precisati, e per evitare che la lamentata carenza di marittimi qualificati possa determinare disarmi pregiudizievoli all'economia peschereccia, il Ministero della marina mercantile riprenda la concessione delle deroghe alle restrittive norme di cui al recente decreto 18 febbraio 1963, n. 678.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Occorre però una nuova legge.

AMODIO. Appunto le chiedo, in attesa delle nuove norme, di voler cortesemente accelerare al massimo l'*iter* di questa proposta, dato che si sente necessità assoluta di non far rimanere inattivi numerosi pescherecci.

Quanto alla sede del Ministero, le ho rivolto nel luglio scorso un'interrogazione rimasta senza risposta. Forse mi risponderà nella replica, onorevole ministro. La sede del Ministero si fa in via Ippolito Nievo.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Tutte le direzioni del Ministero.

AMODIO. Non sarebbe utile e opportuno creare una sede idonea ad ospitare tutti gli uffici del Ministero? Mi consenta di dire che ho saputo che in una certa zona dell'E.U.R. c'è un'area sufficientissima per risolvere questo problema, anche per il decoro e il prestigio del Ministero.

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

AMODIO. Passo ora al problema delle case dei pescatori: ne parlai nel 1958 e il ministro dell'epoca onorevole Spataro apprezzò il mio intervento. So che il problema non riguarda direttamente il Ministero della marina mercantile, però mi auguro che ella, signor ministro, voglia sollecitare il Ministero dei lavori pubblici a non limitarsi a quel miliardo di cui parla l'onorevole relatore. Ho citato anche io questo miliardo nella mia relazione del 1959, un miliardo che si ripete ogni anno, ma che non basta per risolvere il problema, che è di grande importanza dal punto di vista umano e sociale. Accuratamente dunque rivolgiamo preghiera al ministro affinché, nella sua sensibilità, si renda promotore d'una iniziativa d'intesa con il Ministero dei lavori

pubblici per un adeguato finanziamento di questo capitolo.

Chiedo venia per la lunghezza del mio intervento, ma è l'amore stesso per i problemi del mare in genere e della pesca in particolare, i problemi che viviamo, direi, quotidianamente a contatto con le categorie interessate, che ci porta ad appassionarci ed a trattarli con ampiezza maggiore di quella consentita.

Termino, dunque, con un atto di fede in un più sereno domani per i pescatori del nostro paese. L'Italia, nella scia delle gloriose tradizioni marinare della sua gente, non potrà trascurare questo settore così importante ed essenziale per la nostra economia ed un più sereno domani si avrà per questi, operatori e pescatori, che lavorano con entusiasmo, dedizione e sacrificio per il migliore benessere del nostro popolo. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Durand de la Penne. Ne ha facoltà.

DURAND DE LA PENNE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel 1958 sono stato relatore per la maggioranza sul bilancio della marina mercantile. Ho potuto rilevare che alcune delle proposte che avevo avanzato nella mia relazione sono state realizzate. Non è stato però affrontato e risolto un problema che ritengo essenziale, e cioè quello che riguarda l'organizzazione del Ministero. La responsabilità non risale a lei, signor ministro. Non vedo, però, come ella possa con piena responsabilità svolgere il suo lavoro, che ha iniziato con passione e decisione, quando tante delle strutture essenziali della marina mercantile sono legate all'attività di altri ministeri. Il Ministero dei lavori pubblici è il padrone dei porti, poiché ha poteri assoluti sulle attrezzature portuali, sulle darsene, sui bacini. Il Ministero del lavoro avoca a sé la materia previdenziale, che riguarda le categorie dei marittimi e dei lavoratori portuali. I dicasteri finanziari sovrintendono al credito navale attraverso l'I.M.I. Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste ha un vasto controllo sulla pesca. Il Ministero delle partecipazioni statali controlla, attraverso l'I.R.I., le società che gestiscono le compagnie di preminente interesse nazionale (compagnie le cui linee sono per altro sotto il controllo del Ministero della marina mercantile) e controlla altresì l'industria cantieristica tramite la Fincantieri.

Ricordo di avere chiesto al Governo un atto coraggioso ed innovatore per attribuire al Ministero della marina mercantile i poteri su quanto è di sua specifica competenza. Sol-

tanto in questo modo il ministro sarà in grado di svolgere una politica organica e largamente aperta verso l'attività marinara. Se questo avverrà, il Parlamento e il Governo avranno dimostrato il reale desiderio di operare con intelligenza e coerenza al servizio della nazione.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Giudico estremamente rilevante questo punto da lei sottolineato. Conto di dare nella mia replica ragguagli assai concreti su questo tema, che è pregiudiziale nei confronti di ogni altro.

DURAND DE LA PENNE. La ringrazio.

Se si provvederà in tal senso, si potrà sanare una situazione che è dannosa per la marina mercantile nel suo insieme. Un mondo complesso vive attorno alla marina mercantile; navi di linea, navi dell'armamento libero, navi da diporto, bacini di riparazione, cantieri, nonché numerose categorie di persone: lavoratori portuali, mediatori, agenti marittimi, comandanti, marinai, pescatori, e così via. Si tratta di centinaia di migliaia di persone che svolgono un duro lavoro con particolare passione, e devono essere seguite da uomini i quali abbiano una particolare competenza di questi problemi e possano veramente impostare una politica organica.

Il 90 per cento dei materiali lavorati dalle nostre industrie passa attraverso la marina mercantile. Se ci si rendesse conto dell'importanza economica di questo settore per il nostro paese, forse sarebbe più facile risolvere tutti i problemi; purtroppo manca in Italia quella « coscienza marinara » di cui proprio nei giorni scorsi ha parlato l'onorevole ministro.

Si tratta di rompere questa cortina di incomprendimento, senza di che tutti i problemi della marina mercantile diventano di difficile soluzione e non resta che apprestare palliativi i quali lasciano il tempo che trovano. Tutto ciò amareggia chi vive in mare e, quel che è più grave, allontana i migliori dalle attività marinare. Tra qualche anno sarà molto difficile trovare equipaggi per le nostre navi: già oggi (sembra incredibile) vi sono bastimenti che attraversano l'Atlantico con a bordo un solo patentato di macchina, spesso un allievo.

Questa scarsa sensibilità per i problemi della nostra marina è del resto confermata dalla situazione degli organici del Ministero. Il personale di cui ella dispone, signor ministro, è ottimo, qualificato ed appassionato, come ho avuto occasione di constatare sovente di persona; ma questo personale è troppo

scarso, in quanto soltanto la metà degli organici risulta coperta. Un popolo di cinquanta milioni di abitanti non riesce a dare duecento dirigenti al Ministero della marina mercantile, per completare gli organici: ciò basta a far comprendere quale sia la coscienza marinara del nostro paese.

In sede di esame del bilancio in Commissione, è stato rilevato il declino della flotta navale italiana rispetto alle flotte degli altri paesi e si è sostenuta la necessità dell'ammmodernamento e del rafforzamento della flotta nazionale facendo perno sulla Finmare, nonché la necessità di unificare tutte le flotte adibite al trasporto merci comunque finanziate dallo Stato.

In proposito si deve osservare:

1) la politica marittima italiana è stata in passato influenzata dalle esigenze dei cantieri, sorti in funzione di necessità militari o ereditati dal regime austro-ungarico, e non dall'intendimento di corrispondere alle esigenze commerciali marittime di un paese a limitata configurazione terrestre;

2) le ultime leggi volte a consentire l'ammmodernamento del naviglio con commesse a cantieri italiani, e che in parte ebbero ad indicare nella citata relazione, sono state emanate con un ritardo sul previsto tale da rendere i provvedimenti tardivi e gli stanziamenti del tutto insufficienti;

3) le leggi stesse hanno previsto stanziamenti annuali nel loro insieme notevolmente inferiori alle sovvenzioni che lo Stato corrisponde alle sole quattro società di navigazione facenti capo al gruppo I.R.I., a suo tempo costituite per l'esercizio dei servizi definiti di preminente interesse nazionale;

4) oltre i due terzi degli stanziamenti in parola sono stati destinati ai cantieri per differenza prezzo materiali e la cifra di 5 miliardi ha costituito per quattro anni l'incentivo al rinnovamento del naviglio: il limitato importo di 500 milioni è stato previsto quale contributo di interesse atto a migliorare lo squilibrio fra il tasso estero ed il tasso nazionale applicato ai finanziamenti;

5) più confacenti allo sviluppo dei commerci — e la navigazione rientra fra le branche commerciali — si sono sempre dimostrati i sistemi liberisti: in questi fruttificano e si sviluppano le indispensabili doti di iniziativa, intuizione e prontezza di decisione;

6) se possono essere considerati legittimi taluni collegamenti indispensabili (isole), tuttavia le flotte merci finanziate dallo Stato non dovrebbero avere altra ragione d'essere, non

difettando certamente in Italia lo spirito d'iniziativa armatoriale;

7) la Costituzione ammette l'intervento dello Stato quando si determinano situazioni di monopolio, e non può lo Stato rafforzare, a spese del contribuente, quelli che possono definirsi propri monopoli, specialmente quando l'iniziativa privata non è carente;

8) l'Italia ha seguito una politica liberistica nei confronti delle marine estere e le percentuali di partecipazione della propria bandiera ai trasporti d'interesse nazionale sono fra le più basse registrate: viceversa, con la politica seguita nel settore dei cantieri ha subordinato gli interessi della propria marina mercantile ad un malinteso fine sociale, impedendo il rinnovamento della flotta, che avrebbe potuto conseguirsi con il ricorso all'estero a prezzi, condizioni di pagamento e di consegna assai convenienti;

9) ragioni valutarie possono in passato avere influenzato la politica dei divieti, ma, nel subentrato spirito di liberalizzazione, tale politica seguita nei confronti di una attività che opera in campo internazionale appare del tutto ingiustificata;

10) gli accenni ad enti unici monopolizzatori statali influiscono negativamente sull'afflusso di capitali verso attività tradizionali ed allontanano anche le maestranze marittime;

11) l'Italia presenta delle analogie di situazione marittima con la Grecia: le navi di età al disotto dei sette anni che vengono iscritte nel registro navale greco sono esenti per un certo numero di anni dalla imposizione fiscale, a seconda dell'età e del tipo di nave.

In merito al problema dei cantieri navali, possiamo rilevare che il perdurare della crisi dei noli ha aggravato ancora la situazione dell'industria cantieristica durante il 1962 e nel primo semestre di quest'anno.

Come è noto, la consistenza della flotta mercantile mondiale è ulteriormente aumentata nello scorso anno di oltre 4 milioni di tonnellate, raggiungendo i 140 milioni di tonnellate rispetto ai 118 milioni del 1958.

Il processo di svecchiamento della flotta mondiale ha in qualche modo reso meno gravi le conseguenze della minore richiesta di trasporti e quindi di naviglio, tanto che dal 1958 ad oggi l'impostazione di nuove navi si è mantenuta sempre al livello medio di circa 8 milioni di tonnellate all'anno, cifra all'incirca corrispondente a quella del naviglio annualmente varato.

Osservo, però, che, mentre su scala mondiale le impostazioni di nuove navi corri-

spendono al tonnellaggio delle navi costruite e varate, tale corrispondenza non esiste nei cantieri europei in genere ed in quelli italiani in particolare.

I paesi appartenenti alla Comunità economica europea, che nel 1958 parteciparono alla produzione di naviglio per circa un terzo del totale mondiale, sono discesi nel 1962 a quasi un quarto di quel totale. A questo declino corrisponde, oltre all'affermazione sempre crescente dei paesi che si sono di recente affacciati sul mercato delle costruzioni navali, quali la Polonia, la Jugoslavia, la Grecia e la Spagna, l'invadenza della produzione giapponese.

Tutti questi paesi attuano una politica di sostegno della industria cantieristica in modo tale da consentire a quest'ultima di praticare prezzi che mettono fuori concorrenza le industrie similari dei paesi tradizionalmente costruttori ed esportatori di navi.

Non va dimenticato che la politica di sostegno realizza risultati di gran lunga superiori all'entità degli aiuti concessi, e ciò perché, specialmente in una industria come quella cantieristica, soggetta alle fluttuazioni della domanda del settore armatoriale, il poter contare su un certo *standard* di produzione consente di operare in modo più economico e quindi più competitivo.

Occorre tenere presenti queste circostanze quando si considera il da farsi in vista dell'ormai imminente scadenza della vigente legislazione in materia di costruzioni navali: soltanto dieci mesi, infatti, ci separano dalla scadenza della legge 17 luglio 1954, n. 522.

Dal punto di vista tecnico-organizzativo, i cantieri nazionali sono certamente alla pari di quelli esteri ed i loro impianti, per il cui aggiornamento sono state spese somme ingenti, rispondono alle esigenze della tecnica più moderna. Il fatto che i cantieri privati siano tuttora sulla breccia, rispondendo alla loro funzione di termini di paragone anche nei confronti dell'industria estera, sta a provare che l'industria cantieristica italiana è sana ed efficiente e può operare in regime di economicità, sempreché le sia concessa parità di condizioni e sia posto rimedio alle cause di maggior costo ad essa non imputabili.

In un settore come quello delle costruzioni navali, il cui mercato è il mondo, occorre tenere presenti, oltre alle condizioni favorevoli altrove realizzate dai governi con aiuti diretti e indiretti, sia palesi sia occulti, le cause di maggior costo che sono dovute in Italia a fatti extraeconomici, nonché la disparità di condizioni interne tra i gruppi diversi che

operano nello stesso settore. Di questo deve essere tenuto conto in vista dell'aggiornamento, da farsi con criteri di giustizia e di economia, della legislazione sulle costruzioni navali.

Non si deve inoltre dimenticare la esigenza di realizzare condizioni tali che consentano ai cantieri navali di superare i momenti di crisi al fine di mantenere in perfetta efficienza i loro organismi, tenendo presente che ai detti cantieri si rivolge anche la marina militare per il rinnovo del proprio naviglio con la massima garanzia tecnica ed economica.

Richiamo infine l'attenzione sull'aspetto sociale del problema dei cantieri navali, ed in particolare sull'esigenza che i tecnici e le maestranze di prim'ordine e di alta specializzazione di cui essi dispongono non vadano dispersi, nonché sul fatto che la vita dei cantieri, in molti casi, costituisce la ragione di sussistenza delle popolazioni industriali di alcune zone della penisola, come per la zona industriale della riviera ligure di levante il cantiere di Riva Trigoso, per la zona di Monfalcone i Cantieri riuniti dell'Adriatico, e per la zona delle Marche il cantiere di Ancona.

Questa è la realtà che dobbiamo affrontare.

Ho proposto al ministro della difesa una legge navale per completare il nostro naviglio militare. Questa legge comporta un onere abbastanza rilevante: circa 300 miliardi. Occorre però ricordare che il 65 per cento della cifra prevista andrà ai cantieri. Prego l'onorevole ministro Dominedò di ricordare questo elemento al fine di collaborare affinché questa legge navale compia il suo *iter* di formazione: ne deriverà, come è ovvio, un vantaggio anche per i cantieri.

Se non dovessimo riuscire ad avere una legislazione adeguata per sopperire alle deficienze che creerà la scadenza della legge n. 522, dopo avere speso decine di miliardi per il rinnovo dei cantieri ed essendo consapevoli di avere un ottimo personale dirigente nonché una manodopera specializzata e di prim'ordine, assisteremmo all'esodo di tutto questo personale, con conseguente grave crisi per il settore. Dovremmo così rivolgerci all'estero per la costruzione delle nostre navi. E ciò sarebbe veramente triste, poiché questa attività, oltre ad essere importante per la nostra tradizione, ha un grande valore morale per gli italiani. In passato abbiamo costruito magnifiche navi, che ancora oggi vengono da tutti ricordate. È triste pensare che l'attività cantieristica italiana possa finire in questo modo dopo decenni di successi.

Abbiamo parlato, anche nei giorni scorsi, della situazione dei porti italiani (ne parlai a

suo tempo anche nella relazione che ho citato; se si fosse provveduto allora, oggi si spenderebbe molto meno); i porti necessitano di essere rinnovati, di essere portati ad una maggiore efficienza. So che è stato preparato un piano. Ella ha detto, signor ministro, che si batterà con tutta la sua volontà affinché si realizzi quanto previsto in detto piano. Desidero segnalarle che per il porto di Genova è stato approvato un piano particolare: chiedo che esso venga immesso in quello dei porti nazionali sopra ricordato.

Per la riorganizzazione dei porti nazionali si prevede una spesa complessiva di 500 miliardi. Sembra una cifra enorme. Si pensi, però, a quanto rendono i porti italiani nel loro insieme: secondo un calcolo approssimativo credo che, complessivamente, i nostri porti diano un reddito superiore ai mille miliardi all'anno, dei quali più di un quarto in valuta estera.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Esatto.

DURAND DE LA PENNE. Porti come quelli di Genova, di La Spezia, di Savona, di Imperia hanno una grandissima importanza per l'economia ligure e nazionale e dovrebbero essere resi più efficienti studiando la loro complementarietà. Eppure non si provvede.

Circa il porto di Otranto, ricordo che già venticinque anni fa si parlava della necessità di prolungare il molo di levante. Ho saputo che quest'estate quel porto è stato toccato da una nave greca con a bordo numerosi turisti, i quali hanno speso in un solo giorno oltre 4 milioni di lire con notevole beneficio per la città. Poiché risulta che tuttora il molo non è stato prolungato, la ricettività portuale è sempre molto limitata e non consente l'utilizzazione massima della felice posizione di quel porto nei riguardi del turismo, soprattutto con la Grecia. Signor ministro, richiamo la sua attenzione su questo fatto.

Quanto ai soprano deliberati dalle *conferences* per il porto di Genova, segnalo che già nel corso del 1962 tutto l'armamento europeo di linea era stato indotto dalla gravità della situazione a considerare la opportunità di scindere i costi di trasporto da quelli portuali, lasciando questi ultimi a diretto carico dello spediteur al momento dell'imbarco e del ricevitore al momento dello sbarco. Si era a tale proposito osservato che soltanto un siffatto procedimento avrebbe potuto dare una esatta dimostrazione di quello che è il costo del trasporto e di quanto è assorbito dalla manipolazione della merce a terra.

A fronte del processo di trasformazione della struttura dei traffici e dei porti sta in Italia, e particolarmente a Genova, un'inadeguatezza degli impianti e delle attrezzature portuali, alla quale non fa riscontro una collaborazione delle maestranze.

Il traffico merci dei porti italiani, comprensivo del cabotaggio, è praticamente triplicato dal 1951, e Genova ha partecipato nel 1962 a tale traffico in ragione del 20 per cento. I dati disponibili relativi al 1963 sono limitati, ma quelli afferenti ai primi quattro mesi dimostrano che nel settore della navigazione internazionale vi è stato un progresso del 16,6 per cento, al quale Genova ha partecipato con l'incidenza del 25 per cento. Le sole linee libere nazionali facenti capo a Genova sono oltre 40.

Per Genova l'indice di intensità del movimento per metro lineare di banchina è salito nel primo semestre del 1963 da 1576 a 1621, e quello delle merci da 1595 a 1718 tonnellate di stazza lorda.

Il rappresentante del Ministero della marina mercantile, riferendo al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, nel soffermarsi sulla inadeguatezza degli investimenti destinati alle opere portuali ha rilevato l'alto costo dei servizi determinatosi negli ultimi anni in conseguenza dell'incremento notevole del traffico e della deficiente attrezzatura dei porti italiani nei confronti di quelli esteri, deficienza che pone l'Italia in una condizione di inferiorità nell'ambito comunitario.

Le *conferences* hanno la funzione di assicurare regolari servizi di linea, nell'interesse degli operatori dei paesi le cui merci affluiscono ai porti rientranti negli itinerari. I ritardi e i danni determinati dalle prolungate soste in un porto si riflettono sui costi dei servizi: ovviamente, quando il maggior costo è dovuto a situazioni estranee agli utenti di un porto intermedio, i quali ne subiscono comunque e sempre un danno per i ritardi e le deviazioni che le spedizioni delle merci subiscono, sono gli utenti del porto che ha provocato i danni che dovrebbero subire il diretto onere finanziario.

Le linee appartenenti alla nazione ove è sito il porto, se questo è capolinea, come avviene per le linee italiane nel caso di Genova, subiscono una perdita maggiore di quelle estere per effetto della deviazione del traffico nazionale, e ricevono lo stesso soprano delle navi estere.

Da una consultazione sommaria della stampa tecnica si può trarre i seguenti esempi di

sopranoli, deliberati negli ultimi tre mesi al di fuori della « vergognosa speculazione » cui hanno fatto riferimento, in sede di esame preliminare del bilancio in Commissione, i parlamentari comunisti:

1) Lomè - *West african lines conference* - soprano del 30 per cento; 2) Monrovia - *American west african freight conference* - soprano del 20 per cento (10 per cento per le merci trasbordate); 3) Rio de Janeiro - *Outward continental brazil freight conference* - soprano del 35 per cento (motivo: congestione portuale); 4) Montevideo - *Y. K. River Plate conference* - soprano del 20 per cento; 5) Manila - *Conference delle linee marittime Filipine-Europa* - soprano del 25 per cento; 6) *Pacific westbound conference do San Francisco* - soprano di dollari 10; 7) *Western Italy far east conference* - soprano del 25 per cento (motivo: scioperi e conseguente aumento delle spese); 8) Traffico Regno Unito-America del nord - *Canadian north Atlantic westbound freight conference e north Atlantic westbound freight Association* - soprano del 10 per cento (motivo: aumento sostanziale spese manutenzione e amministrazione); 9) *American west african freight conference* - soprano di dollari 0,70 per tonnellata (motivo: aumento delle tariffe portuali).

Occorre inoltre affrontare e risolvere il problema delle strade di afflusso e di deflusso dai porti. A Genova è inutile aumentare il numero delle gru e costruire moli o nuovi bacini: quando non esistono strade sufficienti per portar via le merci, a che cosa serve tutto questo? Mi auguro, onorevole ministro, che ella voglia fare al più presto una visita al porto di Genova, in modo da poter controllare di persona come questo sia soffocato dalla lentezza dei mezzi di trasporto, che non riescono, per mancanza di strade, ad affluire e defluire come sarebbe necessario.

Inoltre, non bisogna fare sbagli. A Genova sono stati spesi non so quanti miliardi per costruire un bacino di carenaggio inaugurato quest'anno, il quale, però, non è in grado di accogliere grandi navi. Sono cose di una gravità estrema, ed i responsabili di tali errori dovrebbero essere severamente puniti. Purtroppo, spesso sono invece promossi ad incarichi di maggiori responsabilità. Sempre in tema di necessità indilazionabili, bisogna provvedere al raddoppio della camionale, bisogna affrontare il problema delle strade ferrate; in una parola, fare tutto ciò che è possibile affinché il nostro porto possa funzionare.

Quanto alla nautica da diporto, poche parole in aggiunta a quanto è già stato detto. La prego, onorevole ministro, di sollecitare l'approvazione di una mia proposta di legge sulla materia: colgo l'occasione per ringraziare l'onorevole Amodio del suo caloroso appoggio a questa mia iniziativa.

Vi è un punto che mi interessa in modo particolare, per quanto so che susciterà molte polemiche fra gli interessati. Noi assistiamo troppo spesso al fatto che motoscafi si avvicinano a terra oltre il limite consentito. Ho proposto (e le sarei grato, signor ministro, se vorrà dare attuazione alla mia iniziativa) che sui bordi dei motoscafi dotati di velocità superiore ai 15 nodi figurino lettere visibili alla distanza di 250 metri, in modo che il personale di vigilanza delle capitanerie di porto, anche se non ha i mezzi necessari per raggiungere i natanti, possa individuarli e contestare loro l'infrazione. In questo modo potremo porre una remora a quegli incoscienti che si avventurano in velocità verso la riva, provocando gravi incidenti e alle volte uccidendo.

Sempre su questo problema del diporto nautico, qualche parola per la propaganda marinara. In questo settore opera la Lega navale italiana, che ho l'onore di presiedere. Essa svolge da oltre sessantacinque anni una benemerita opera nel paese. Trattasi di un organismo che può esplicare utile funzione nel campo della coscienza marinara, annoverando circa 500 mila aderenti, in grandissima parte studenti. È chiaro, inoltre, come la Lega possa svolgere un proficuo lavoro di propaganda nel paese, tanto a favore della marina mercantile quanto a favore di quella militare.

Vorrei pregarla, signor ministro, di accettare le richieste che mi riservo di inoltrarle per via amministrativa affinché sulle navi di linea della flotta di preminente interesse nazionale ci sia data la possibilità di far compiere un maggior numero di viaggi-premio ai nostri migliori ragazzi, i quali, navigando, avranno modo di apprezzare la vita del mare e di valutare giustamente il lavoro che su di esso si compie.

Gradirei infine sapere che cosa si farà per i porticcioli.

Quanto alla legge sui mediatori e gli agenti marittimi, ebbi già assicurazioni dall'onorevole Dominè, allorché era sottosegretario. Oggi l'onorevole Dominè è ministro e certamente vorrà confermarla. Quella legge, tra l'altro, era già stata approvata da un ramo del Parlamento.

DOMINÈ, *Ministro della marina mercantile*. Glielo confermo pubblicamente.

DURAND DE LA PENNE. Un'altra questione su cui vorrei intrattenermi, sia pure brevemente, concerne le medaglie di lunga navigazione. Per legge, un marittimo che abbia compiuto vent'anni di navigazione ha diritto ad un brevetto e ad una medaglia: a tutt'oggi i brevetti rilasciati sono circa 6.000, mentre le medaglie consegnate sono solamente 1.800. Con i fondi previsti negli ultimi bilanci, si pensa che al 30 giugno 1964 vi saranno ancora oltre 2.000 medaglie da consegnare. Chiedo, signor ministro, di far rispettare in questo caso la legge.

DOMINÈ, *Ministro della marina mercantile*. La sto facendo rispettare.

DURAND DE LA PENNE. Quanto al traffico marittimo con le isole, è vero che si verificano situazioni come quelle qui prospettate. Io vorrei però chiedere perché non si deve concedere ai privati di costruire bastimenti da adibire a questo traffico: basterà precisare quali sono le condizioni che si richiedono, quali le agevolazioni, quali il tipo di nave, quali le sue caratteristiche. Perché non si deve dare al nostro armamento, che è in crisi a causa dei bassi noli, questa possibilità di lavoro?

DOMINÈ, *Ministro della marina mercantile*. Infatti, secondo la Costituzione e secondo le leggi, questa possibilità è aperta. Per esempio, la Società sicula di navigazione ha già rapporti di questo tipo. Ella propone un incremento nel servizio delle linee minori sovvenzionate, che non è un servizio monopolistico: naturalmente si tutela l'interesse pubblico, ma non a detrimento della libera iniziativa.

DURAND DE LA PENNE. Mi riferivo ad un caso avvenuto a Genova, riguardante un bastimento della marina libera locale, sostituito con una unità della flotta di preminente interesse nazionale.

Nei riguardi della pesca subacquea ho una proposta da fare: preparare un manifesto — d'accordo fra la Lega navale italiana ed il centro di medicina subacquea sorto a Genova — sui pericoli connessi a tale sport. Vi sono ragazzi che muoiono inutilmente. Chiedo all'onorevole ministro di volermi aiutare affinché questi manifesti vengano affissi nelle capitanerie di porto, in tutti gli stabilimenti balneari e in ogni altro luogo adatto a questa diffusione.

Vorrei fare ora alcune considerazioni sul personale. Fra qualche anno, se non verranno presi concreti provvedimenti a favore del personale imbarcato, non si troverà più gente

che vorrà navigare. Già oggi sono assai più numerose le persone che chiedono di sbarcare che quelle che sollecitano un imbarco.

Bisogna assicurare, onorevole ministro, tranquillità e lavoro a questa gente, con nuove disposizioni di legge sulla stabilità dell'impiego. Bisogna attuare una regolamentazione che, partendo dalle attuali effettive esigenze dell'armamento, realizzi le aspettative del personale.

Di particolare interesse per il personale marittimo è, naturalmente, il problema delle pensioni, di cui ha parlato l'onorevole Amodio.

Come è noto, l'assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti della gente di mare è regolata da un ordinamento tecnico-giuridico speciale, che trova la sua giustificazione nelle particolari condizioni in cui si svolge il lavoro marittimo ed affonda le sue radici nelle antiche origini delle istituzioni della previdenza marinara, che possono a buon diritto considerarsi le antesignane delle odierne istituzioni della previdenza sociale.

Basterà ricordare il Pio fondo della veneta marina mercantile, sorto con diverso nome nel quindicesimo secolo; la Cassa invalidi di marina di Genova, sorta anch'essa con diverso nome nel sedicesimo secolo; nonché altri istituti esistenti a Livorno e ad Ancona, ed il funzionamento dei quali, alla costituzione del regno d'Italia, fu esteso anche a Napoli e Palermo.

Fusi questi istituti in un solo ente, denominato Cassa invalidi della marina mercantile, fu attuato poi un nuovo ordinamento col regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, con il quale ha inizio l'attuale fase dello sviluppo storico della Cassa, ora denominata Cassa nazionale per la previdenza marinara. In detta Cassa è stata fusa, nel 1937, la Cassa pensioni del personale, anche amministrativo, delle società sovvenzionate esercenti linee di preminente interesse nazionale. La gestione della Cassa è ora affidata all'Istituto nazionale della previdenza sociale.

L'importanza della Cassa nazionale per la previdenza marinara è andata sempre crescendo, sia per l'aumento del numero degli iscritti, sia per l'aumento degli importi dei contributi e delle pensioni; ma si deve riconoscere che, di fronte al mutare delle condizioni generali nonché delle condizioni particolari in cui si svolge il lavoro marittimo, e tenuto conto della funzione apertamente sociale che, non soltanto in Italia, hanno assunto tutti gli istituti di previdenza, i suc-

cessivi interventi legislativi interessanti le pensioni della gente di mare non soltanto non hanno risolto alcuni fra i più assillanti problemi, ma in molti casi hanno creato od aggravato sperequazioni, incongruenze ed aperte ingiustizie.

Ciò ha dato luogo, da una parte, a crescenti *deficit* di gestione, che hanno manifesta tendenza a perpetuarsi, malgrado le elevate aliquote delle contribuzioni; d'altra parte, non si è ancora trovato modo di rivalutare le pensioni dei marittimi a somiglianza di quanto è stato fatto per le altre pensioni della previdenza sociale, creando così un grave disagio a tutta la categoria dei pensionati marittimi.

Troppo lungo sarebbe elencare tutte le sperequazioni a cui il frammentario trattamento legislativo della materia ha dato luogo.

Si tratta, in taluni casi, di agevolazioni particolari concesse a determinate categorie e che, se pur dettate da elevate e giuste considerazioni sociali, hanno avuto una influenza economica negativa sui bilanci della Cassa, a compensare la quale non poteva certamente essere sufficiente il normale gettito dei contributi. È ovvio che la collettività, e cioè lo Stato, giudice della validità delle considerazioni di ordine sociale che hanno portato alla introduzione di determinate norme e benefici particolari, doveva e dovrà intervenire, contribuendo a sanare il *deficit* che grava sulla Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Senza dubbio le valutazioni a suo tempo fatte nel concedere tali agevolazioni devono essere considerate tuttora valide; le agevolazioni costituiscono ormai diritti acquisiti, che sarebbe ingiusto intaccare o menomare. Ma deve essere altrettanto chiaramente stabilito che lo Stato ha il dovere di contribuire in misura adeguata sia a risanare i bilanci della Cassa, per quanto riguarda il passato, sia ad assicurarne il futuro finanziamento ed il pagamento.

Fra le molte sperequazioni che si potrebbero elencare, e che mettono in evidenza l'obbligo dello Stato di contribuire adeguatamente al funzionamento della Cassa, almeno come è stato fatto per l'Istituto nazionale della previdenza sociale, basterà citare, ad esempio: 1) il diverso trattamento pensionistico fatto, a parità di servizio prestato e di grado, ai diversi marittimi a seconda del periodo in cui hanno prestato servizio; disposizione che contrasta apertamente con l'ordinamento tecnico-finanziario della Cassa, stabilito dalla legge e secondo cui il 99 per cento

dei contribuiti va al fondo di ripartizione e soltanto l'1 per cento a quello di capitalizzazione; 2) il diverso trattamento fatto alle diverse categorie di marittimi, per cui, ad esempio, il personale di macchina ed il personale radiotelegrafista hanno diritto a pensione intera all'età di cinquant'anni e dopo compiuti venti anni di navigazione effettiva, mentre un pari grado di altra categoria ha diritto a pensione all'età di sessant'anni e dopo 30 anni di navigazione; né la pensione subisce aumento alcuno se il marittimo ha 40 od anche 45 o più anni di navigazione; 3) il diritto concesso ai pescatori di versare contributi in misura ridotta, pur potendo beneficiare di prestazioni intere dopo soli tre anni di contribuzione intera.

Vi sono poi diverse modalità di trattamento per il personale navigante e per il personale amministrativo delle società di preminente interesse nazionale; diversità valide, però, soltanto se si ammette una quasi assoluta stabilità del potere di acquisto della moneta, e che portano invece a deprecati squilibri se riferite alla realtà della vita economica italiana.

Non vi è dubbio che i benefici concessi abbiano una loro giustificazione umanitaria e sociale ed una loro logica. Nel loro complesso, tanto gli esempi citati, quanto altri numerosi che sarebbe troppo lungo elencare, sono all'origine della grave situazione finanziaria in cui versa la Cassa. Tale situazione porta a pensare alla necessità ed alla urgenza di addivenire alla tanto auspicata nuova disciplina organica di tutta la materia che regola la previdenza marinara; necessità ed urgenza non nuove, ma già segnalate dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro in sede di parere sulla legge 12 ottobre 1960, n. 1183.

Sarà questo un compito già abbastanza ponderoso. Intraprendendolo, non si dovrà tuttavia dimenticare il problema di natura urgente e contingente relativo alle seguenti esigenze, già esposte in una mia interrogazione rivolta ai ministri della marina mercantile, del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro:

1) eliminare le residue sperequazioni nel trattamento dei più vecchi pensionati marittimi, in modo che a parità di servizio prestato e di grado si abbia parità di trattamento pensionistico;

2) estendere alla Cassa nazionale per la previdenza marinara il contributo dello Stato in misura non inferiore a quella prevista per l'I.N.P.S. (leggi 4 aprile 1952, n. 218, e 20

febbraio 1958, n. 55), estensione pienamente giustificata dalla funzione sociale svolta dalla Cassa e che verrebbe a sanare i bilanci futuri della stessa;

3) concedere alla Cassa un contributo straordinario che valga ad eliminare il disavanzo creatosi nel periodo in cui il contributo statale non è stato concesso (dal 1952 in poi);

4) emanare nuove tabelle delle competenze medie (in sostituzione di quelle ormai superate stabilite nel 1957), apportando aumenti con diretto riferimento alle retribuzioni in atto e sulla base del criterio di raggiungere l'80 per cento delle retribuzioni effettive.

Le chiedo, infine, onorevole ministro, di agire con decisione e volontà affinché sia concesso ai marittimi un anticipo del 30 per cento — come è stato già fatto per altre categorie — su quello che sarà l'importo delle loro future pensioni: in proposito ho presentato un'interrogazione alla quale non è stato ancora risposto.

Quello che si dà oggi alle volte non è sufficiente neppure per i bisogni più elementari della vita. Vengono corrisposte pensioni di 15 mila lire al mese in certi casi! Vorrei sapere come si fa a vivere con una pensione di tal genere.

Onorevole ministro, vorrei raccomandarle vivamente l'attuazione di questi provvedimenti. Se ella andrà per mare, non sulla *Cristoforo Colombo* o sulla *Leonardo da Vinci*, ma su una « carretta », vedrà che cosa significa qualche volta fare quattro ore di guardia alle macchine, ...

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Vi sono stato.

DURAND DE LA PENNE. ... vedrà come si lavora d'inverno al posto di manovra, quali siano le responsabilità di un comandante e quali siano le gravi condizioni di vita, di tensione che pesano su tutto questo personale, che poi va a casa spesso a vivere in miseria. I provvedimenti sono indispensabili! Si tratta di uomini che in pace e in guerra hanno onorato il loro paese; si tratta di uomini degni di tutto il rispetto, che non hanno mai demeritato! In nome loro chiedo a lei di affrontare e di risolvere questi problemi al più presto possibile. Proprio nel ricordo di questi uomini, per il loro passato, per quello che fanno anche per noi che siamo qui, la prego di agire con fermezza a loro favore. Sono uomini che meritano la nostra riconoscenza. (*Applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 20 SETTEMBRE 1963

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che la IV Commissione (Giustizia) nella seduta di stamane, in sede legislativa, ha approvato il seguente provvedimento:

CUCCHI ed altri: « Attribuzione al pretore della competenza a differire l'esecuzione degli sfratti » (247), *in un nuovo testo e con l'assorbimento della proposta di legge* OLMINI ed altri: « Norme provvisorie sugli sfratti » (418), la quale pertanto sarà cancellata dall'ordine del giorno.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

VESPIGNANI, *Segretario*, legge le interrogazioni e le interpellanze pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di sabato 21 settembre 1963, alle ore 9,30:

1. — Svolgimento delle proposte di legge:

RICCIO: Estensione dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti agli esercenti attività commerciali, agli ausiliari di commercio ed ai venditori ambulanti (60);

CAUCIANI ed altri: Assicurazione obbligatoria di invalidità, vecchiaia e superstiti per gli agenti e rappresentanti di commercio (78);

ORIGLIA ed altri: Istituzione a favore degli esercenti attività commerciali dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti (125);

MAZZONI ed altri: Estensione dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti agli esercenti attività commerciali (178);

RICCIO: Erezione in Napoli di un monumento a ricordo delle « Quattro giornate » (62);

DURAND DE LA PENNE: Modifiche alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica (89);

EVANGELISTI e DURAND DE LA PENNE: Concessione di un contributo ordinario annuo a favore della Lega navale italiana (401).

2. — Seguito della discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio

finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (137) — *Relatore*: De Capua;

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (134-134-bis) — *Relatore*: Ripamonti.

La seduta termina alle 20,40.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

**INTERROGAZIONI
E INTERPELLANZE ANNUNZiate**

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se siano a conoscenza del grave stato di perturbazione in cui si trovano i degenti del villaggio sanatoriale di Sondalo e degli altri sanatori dell'I.N.P.S., culminato nuovamente in manifestazioni tendenti a scuotere l'opinione pubblica e la sensibilità degli organi statali e parastatali, per rivendicare per sé e per i loro familiari una più adeguata assistenza che non può essere ulteriormente negata.

(295)

« ZAPPA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dell'interno e della sanità, per sapere quali conseguenze siano state prodotte dal mancato approvvigionamento di latte della centrale municipalizzata di Roma nella distribuzione del latte agli istituti pubblici e alle famiglie;

se non risulti loro che tale approvvigionamento, ridotto secondo notizie giornalistiche a un quarto del fabbisogno, è stato determinato dal mancato versamento del latte da parte della "Unione agricoltori" e della "Coltivatori diretti", di cui è dirigente il signor Attilio Tabacchi, assessore del comune di Roma;

per conoscere quali provvedimenti siano stati adottati dalle autorità competenti per ristabilire il normale approvvigionamento e distribuzione del latte, e verso quelle ditte produttrici di latte speciale (Latte sano e Latte S.L.A.I.C.), che hanno spacciato latte sofisticato con bicarbonato di sodio e acqua.

(296)

« PASQUALICCHIO ».

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 20 SETTEMBRE 1963

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non voglia disporre, mediante assegnazione provvisoria per il solo anno scolastico 1963-64, la migliore comprensione per tutti quei vincitori di concorso ai termini della legge 28 luglio 1961, n. 831, che si son visti destinati a sedi lontane dai propri interessi familiari e conseguentemente messi nelle difficoltà di tranquillamente ottemperarvi: tanto più da desiderarsi in quanto molti vincitori, per età e per condizioni di salute, pur dopo aver a lungo operato nella scuola e per la scuola, sarebbero tentati di rinunciare alla nomina, ispirazione alimentata per anni.

(297) « REALE GIUSEPPE, BERTÈ, CAIAZZA, DE CAPUA, ELKAN, SAVIO EMANUELA, DE ZAN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ed il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere i motivi che hanno indotto gli ispettorati dell'agricoltura delle regioni meridionali — su istruzione dei competenti uffici della Cassa — a sospendere non solo l'erogazione dei fondi, ma addirittura la stessa istruzione delle pratiche relative ai contributi di miglioramento fondiario, presentate dagli agricoltori interessati in base alle disposizioni di legge in vigore.

« In particolare si chiede di conoscere se ciò sia consono con il proseguimento della politica di intervento nelle zone meridionali, annunciata dal Ministro Pastore alla Camera nel suo ultimo discorso del luglio 1963; se ciò risponda alle reali esigenze dell'agricoltura e, soprattutto se la Cassa per il Mezzogiorno, con sua unilaterale e interna direttiva, può sospendere ingiustificatamente provvidenze contemplate in leggi dello Stato.

(298)

« CAPUA ».

Interrogazioni a risposta scritta.

DURAND DE LA PENNE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti siano stati adottati o si intendano adottare per riparare i gravissimi danni arrecati dalla furiosa alluvione scatenatasi sulla bassa Fontanabuona e sulla Val Cichero (Genova) il 4 settembre 1963.

Mentre per quanto riguarda i lavori di competenza del genio civile l'interrogante segnala la necessità che sia impiegata manodopera locale, per quanto concerne i danni all'agricoltura, e particolarmente ai raccolti dell'uva

e delle frutta, auspica che il Governo venga incontro alle necessità dei piccoli proprietari mediante sovvenzioni straordinarie in modo da ristabilire al più presto la normalità nella suindicata zona. (1756)

CAPUA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'agricoltura e foreste e al Ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.* — Per conoscere se non ritenga opportuno farsi promotori di adeguate iniziative che impediscano la totale mortificazione delle aziende agricole dell'Italia centro meridionale, in particolare di quelle calabresi, più delle altre provate per le recenti avversità naturali e per il continuo esodo della manodopera.

In particolare: atteso che ai sensi della legge 5 marzo 1963, n. 322, gli agricoltori dell'Italia centro-meridionale sono tenuti a corrispondere i contributi unificati arretrati per le annate 1961-62, 1962-63, 1963-64, di cui furono a suo tempo sospese le riscossioni, in attesa della nota sentenza n. 65 della Corte costituzionale, l'interrogante richiede se il Governo ritenga possibile che gli agricoltori meridionali possano essere gravati in un simile momento di un onere siffatto, dopo che per ben 25 anni hanno dovuto subire l'imposizione contributiva secondo il sistema dell'impiego presunto di manodopera per ettaro-cultura, sistema che la Corte costituzionale con la citata sentenza ha ritenuto contrario ai principi sanciti dalla nostra Costituzione agli articoli 3 e 76.

In considerazione del fatto che tale incostituzionale sistema di accertamento ha provocato ingentissimi danni ai suddetti agricoltori, e in considerazione del fatto che la citata legge n. 322:

a) non inquadra la riforma particolare in una necessaria riforma di base dell'assistenza previdenziale in agricoltura,

b) esclude di fatto l'applicazione del nuovo sistema di accertamento (libretto di lavoro) in vigore nell'Italia centro-settentrionale,

c) proroga in pratica l'applicazione del sistema dichiarato incostituzionale,

d) ritarda la soluzione del problema dei C.U.A.,

e) darà sicuramente l'avvio ad una infinità di reclami, contestazioni, ecc.,

l'interrogante domanda se il Presidente del Consiglio e i Ministri interrogati non intendano risolvere il problema una volta per tutte: o, cioè, disponendo il dovuto risarcimento ai suddetti agricoltori ovvero condonan-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 20 SETTEMBRE 1963

do il pagamento delle arretrate annualità di C.U.A. facendosi allo stesso tempo promotori delle opportune iniziative affinché tali contributi possano, per il futuro, essere ridotti, per tutti, di almeno il 50 per cento, misura univocamente ritenuta opportuna e indilazionabile, più volte promessa dai passati governi alle categorie interessate. (1757)

SCALIA. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se, in considerazione dell'acuirsi di atti di terrorismo in Alto Adige, non ritengano opportuno adottare le misure proposte contro la mafia anche nei confronti di qualsiasi forma di terrorismo, ivi compresa l'attività criminosa svolta in Alto Adige da elementi irresponsabili ma ben individuati dalla stampa e noti alle forze di polizia. (1758)

PRETI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno sollecitamente realizzare la più volte richiesta statizzazione della scuola magistrale parificata di Ozieri (Sassari), che si palesa necessaria, urgente ed opportuna per evitare agli alunni frequentanti, il grave onere di tasse e contributi scolastici notevolmente superiori a quelli corrisposti per scuole statizzate, largamente presenti in zone economicamente più fiorenti di Ozieri. (1759)

JACAZZI E ABENANTE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere lo stato attuale dei lavori della fluvia Napoli-Aversa-Casal di Principe e per sapere quando ritenga che tale importante servizio possa entrare in funzione. (1760)

CAPUA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali motivi si oppongano a prorogare, così come richiesto motivatamente dalle organizzazioni agricole interessate, al 30 settembre 1963 — limitatamente alle province calabresi — il termine per la denuncia del lavoro effettivamente prestato nelle aziende agricole ai fini dell'applicazione dei contributi unificati, così come richiesto dal servizio interessato alla riscossione ai sensi della legge 5 marzo 1963, n. 322. (1761)

BUSETTO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quando la direzione dell'« Anas » intenda attuare il progetto, a suo tempo redatto, per la deviazione del traffico della strada statale n. 16, in comune di Battipaglia Terme, stante i continui pericoli

che l'attuale attraversamento determina per l'incolumità dei cittadini e lo snellimento del traffico stesso.

L'interrogante fa presente che per facilitare l'attuazione dell'opera i proprietari di una cava esistente nello stesso comune intendono cedere gratuitamente il materiale sterile per la costruzione della citata deviazione. (1762)

PRETI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere, in considerazione delle precarie condizioni in cui ancora versano le abitazioni civili e rurali del comune di Santa Sofia (Forlì) e dei comuni contermini, colpite dalle scosse sismiche nell'anno 1956-1957 ed ancora provate dagli ultimi, sia pure non forti, movimenti tellurici, quali provvedimenti intenda adottare in modo da rendere possibile la definitiva riparazione, con il concorso dello Stato nella spesa, degli edifici colpiti. (1763)

RAUCCI E JACAZZI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se è noto al Ministro che a seguito di sollecitazioni del Genio civile di Caserta l'Amministrazione comunale di Mignano (Caserta) ha adottato ordinanza di sfratto nei confronti di 36 famiglie abitanti in case per senzatetto rese pericolanti dal terremoto dell'agosto 1962; i motivi per i quali nonostante gli impegni e le promesse nessun intervento è stato realizzato dal Ministero dei lavori pubblici per risolvere il problema delle abitazioni delle famiglie terremotate; quali interventi urgenti si intendano adottare per assicurare una sistemazione adeguata alle trentasei famiglie sfrattate. (1764)

COLOMBO RENATO E USVARDI. — *Al Ministro dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere a favore degli agricoltori delle zone dell'oltrepò mantovano, duramente e ripetutamente colpite dalla grandine in questi ultimi mesi.

Le colture hanno subito gravi danni; in particolare i frutteti, i vigneti e i campi di granoturco. Necessita pertanto un intervento tempestivo al fine di non ulteriormente ridurre lo scarso reddito dei coltivatori diretti locali. (1765)

PELLEGRINO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che il 29 ottobre 1962 alle ore 17,30 circa sul treno Palermo-Roma-Firenze all'altezza di Fabbro-Scala in prossimità di

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 20 SETTEMBRE 1963

Firenze s'è verificato un grave incidente ch'è costato la morte di certo Barraco Baldassare da Marsala, per l'improvvisa apertura di uno sportello;

per sapere, inoltre se sul fatto sia stata aperta una inchiesta, quali siano state le conclusioni e se non ritenga l'amministrazione delle ferrovie di indennizzare la famiglia Barraco per la grave disgrazia capitatale. (1766)

ZAPPA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di insufficienza nel reparto chirurgico del villaggio sanatoriale di Sondalo. Molto spesso, ed ultimamente è accaduto al degente Miotti Giudizio, ammalato di t.b.c. si rivolgono a specialisti svizzeri per consulto e da questi vengono dichiarati operabili, mentre al villaggio veniva esclusa ogni possibilità di intervento.

Oltre al notevole sacrificio finanziario, l'ammalato che rientra in Italia non può ottenere prima che sia trascorso un mese circa, di essere ricoverato per il periodo di convalescenza post-operatorio. L'interrogante specificatamente chiede se sia intenzione del Ministro interrogato di adeguare alle necessità il reparto chirurgico del villaggio Sanatoriale con personale e attrezzature. (1767)

AVOLIO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere il loro giudizio sulla situazione esistente all'interno dello stabilimento S.E.B.N. (società esercizio bacini napoletani) dove i lavoratori considerati « contrattisti » dalla azienda ancora una volta hanno dovuto iniziare la lotta contro le violazioni della legge sui contratti a termine e sugli appalti;

l'interrogante denuncia il fatto che tali violazioni — inammissibili in una azienda a partecipazione statale — rientrano in un piano ben preciso della direzione della S.E.B.N., la quale non vuole assumere in pianta stabile i lavoratori « contrattisti » allo scopo di non ampliare l'organico dello stabilimento; cioè, tra l'altro, ha conseguenze immediate sul rendimento del cottimo e, quindi, sul guadagno di tutti i lavoratori;

l'interrogante, ricordando di aver già richiamato più volte l'attenzione delle competenti autorità sulle questioni sopra accennate, chiede di conoscere se i Ministri interrogati non ritengano che l'assunzione dei lavoratori « contrattisti » sia non soltanto doverosa in ossequio alle leggi vigenti, ma anche immediatamente possibile, per il fatto che circa 200 operai — oltre quelli già facenti parte dell'or-

ganico — lavorano ininterrottamente nello stabilimento durante l'anno;

l'interrogante chiede, pertanto, di conoscere quali misure i Ministri interessati intendano di concerto adottare per obbligare la direzione della S.E.B.N. al rispetto delle leggi al fine di una sollecita soluzione della vertenza in atto. (1768)

CHIAROMONTE E ABENANTE. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere l'esatta situazione che, nel corso degli ultimi tempi, si è venuta a determinare, in materia di contratti a termine, nella azienda « Società esercizio bacini napoletani » di Napoli. In detta azienda, infatti, la direzione si è rifiutata finora di assumere in pianta stabile almeno quel numero di contrattisti di cui essa ha normalmente bisogno e che presta da anni la sua opera in maniera continuativa, ricorrendo invece alla deprecabile pratica delle cosiddette « assunzioni a giro ». Gli interroganti ritengono che viene così, alla S.E.B.N., apertamente violata la legge sui contratti a termine. Gli interroganti richiamano infine l'attenzione del Ministro interrogato sui gravi fatti che proprio in questi giorni si sono verificati e che hanno spinto all'agitazione i lavoratori contrattisti a termine della S.E.B.N.: pare anzi che questa azienda, proprio per sostenere la prassi delle « assunzioni a giro », sia stata addirittura costretta a rinunciare a un importante lavoro. (1769)

SERVADEI. — *Al Governo.* — Per conoscere i suoi intendimenti circa l'allargamento a tutte le categorie di lavoratori dipendenti, pubblici e privati, dei benefici previdenziali previsti dalle leggi relative ai perseguitati politici antifascisti.

L'interrogante rileva infatti la inopportunità che i contributi figurativi ai fini della pensione invalidità e vecchiaia per i periodi di carcere, confino, ecc. si accreditino ai soli iscritti a certi istituti previdenziali e non ad altri. Si tratta di discriminazioni che non poggiano su alcun elemento obiettivo. (1770)

SERVADEI. — *Al Governo.* — Per sapere se, nel quadro celebrativo del ventennale della Resistenza, non ritenga opportuna la riapertura dei termini — a favore dei perseguitati politici o razziali antifascisti — per l'ottenimento dell'assegno vitalizio di benemerenzia disposto dalla legge.

L'interrogante fa presente l'opportunità morale e giuridica del provvedimento, col quale si permetterebbe a molti perseguitati di

dotarsi di tutta la documentazione richiesta che, per la loro età, la lontananza dei fatti e gli eventi bellici, è stata in passato causa o di impossibilità a presentare la domanda, oppure di rigetto per non adeguata motivazione. (1771)

FERIOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno ed urgente prendere le iniziative necessarie al fine di:

a) fare assegnare provvisoriamente nei posti disponibili nell'ambito della provincia, quando ciò sia possibile, o nella sede più vicina alla provincia della città in cui hanno la residenza, quei professori entrati in ruolo in base alla legge 28 luglio 1961, n. 831 che in questi giorni si sono visti assegnare, contro ogni logico criterio, la titolarità di cattedre in sedi molto lontane e il cui raggiungimento comporterebbe per essi, nella maggior parte dei casi, un distacco definitivo dalla famiglia;

b) favorire il cambio di sede fra professori dello stesso tipo di insegnamento e dello stesso ruolo, sempre allo scopo di non dividere definitivamente le famiglie;

c) concedere l'assegnazione provvisoria nelle stesse cattedre occupate nel precedente anno scolastico agli insegnanti assegnati in ruolo ad altra sede a norma della predetta legge, che non potranno essere sostituiti da altri insegnanti di ruolo nelle cattedre già occupate, per cui in conseguenza si dovrebbe procedere comunque alla nomina di un supplente nell'una o nell'altra sede.

Quanto sopra si chiede anche in considerazione del fatto che l'assegnazione delle cattedre così come è stata disposta in applicazione delle norme di cui alla citata legge numero 831 rischia di trasformare in grave danno i vantaggi previsti dalla legge stessa in favore di una vasta categoria di insegnanti. (1772)

RICCIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per chiedere se sarà disposta l'istituzione della scuola media unificata a Ruviano (Caserta). (1773)

VENTUROLI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere quali ostacoli si frappongono all'adozione di concreti provvedimenti che pongano fine all'incresciosa situazione in cui versano le modelle che prestano la propria attività presso le varie accademie di Belle Arti.

È accertato ad esempio che le modelle che lavorano presso l'accademia di Bologna, prestano la propria attività durante le lezioni, con orario prestabilito dalle ore 8,30 alle 12,30, per cinque giorni della settimana, e ciò per la durata dell'anno scolastico, ivi compreso il periodo degli esami.

La loro retribuzione è fissata ad ora, meno alcune trattenute non bene specificate. Le modelle hanno maturato ormai un rapporto continuativo di vari anni; alcune addirittura oltrepassano il decennio. Contrariamente a quanto finora sostenuto dagli uffici interpellati, non si tratta quindi « di prestazione d'opera del tutto saltuaria e precaria », bensì del contrario.

Stante la natura del rapporto presentata dalla suddetta prestazione d'opera: continuità e collaborazione al servizio sistematico dell'insegnamento dell'accademia e viste le disposizioni contenute nell'articolo 2094 del codice civile e relativi insegnamenti che si evincano dalla tesi giurisprudenziale - Cassazione 9 settembre 1961, n. 2020 - repertorio giurisprudenza italiana 1961, coll. 2248, n. 76, l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga che alle modelle spetti di diritto un trattamento contrattuale, previdenziale e assicurativo, quale è previsto per i lavoratori con rapporto di lavoro subordinato. (1774)

CALABRÒ. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se - rendendosi conto del grave stato di disagio cui annualmente si sottopongono, specie nei freddi inverni, gli alunni della scuola media di Belvedere (frazione del comune di Siracusa, che dista oltre 10 chilometri dal capoluogo), i quali sono costretti tutti i giorni per poter adempiere l'obbligo scolastico a recarsi al centro della città - non ritenga di dover intervenire affinché venga, quanto meno, distaccata una sezione della scuola media siracusana nella popolosa frazione di Belvedere. (1775)

CODIGNOLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quale significato si debba attribuire alla circolare 31 luglio 1963, n. 245, con la quale s'invitano i rettori delle università e i direttori dei magisteri a soprassedere all'accoglimento di domande presentate da diplomati del liceo scientifico per l'ammissione alle facoltà di giurisprudenza e di magistero, in attesa d'un parere del Consiglio di Stato, dal momento che la dizione dell'ultimo comma dell'articolo 6 della legge 31 dicembre

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 20 SETTEMBRE 1963

1962, n. 1859, non sembra lasciar dubbi sulla sua interpretazione e sulla sua immediata applicabilità. (1776)

CODIGNOLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se e quando intenda dare corso ai provvedimenti necessari per la istituzione di scuole magistrali statali, in considerazione anche del fatto che si continuano a stipulare con enti morali convenzioni per scuole magistrali autorizzate a rilasciare il titolo legale all'abilitazione all'insegnamento nelle classi del grado preparatorio. (1777)

CALABRÒ. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non intenda provvedere con urgenza ai problemi che da oltre 10 anni gravano sulla vita amministrativa e sociale del comune di Santa Venerina e dei comuni limitrofi a seguito del terremoto del 19 marzo 1952 in provincia di Catania. (1778)

CALABRÒ. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se non ritenga opportuno, ad evitare disagio alla cittadinanza, semplificare al massimo, presso gli uffici postali, l'operazione della emissione di vaglia sia normali che telegrafici, eliminando colla, forbici e modulari fastidiosi, uniformando tutt'al più i moduli delle poste e telecomunicazioni a quelli in uso presso le banche, muniti nel retro di ricalco a carbone. (1779)

ROMUALDI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere le ragioni per le quali il sindaco di Brescello (Reggio Emilia) ha promosso il trasferimento ad altra sede del segretario comunale signor Coli Brenno, funzionario di grande valore e specchiata onestà, che nella sua carriera ha sempre ottenuto la qualifica di ottimo.

Sembra, almeno a quanto si dice in paese, che il suddetto sarebbe caduto in disgrazia a seguito di una non corretta manovra dell'amministrazione comunale. (1780)

CALABRÒ. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se — in armonia col decreto legislativo luogotenenziale del 21 agosto 1945, n. 508 — non intenda rendere uniformi le norme che riguardano le promozioni da brigadiere a maresciallo dei dipendenti del corpo degli agenti di custodia. (1781)

CALABRÒ. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se — a seguito del disagio generale delle recenti valutazioni per le promozioni dei funzionari di dogana — non intenda dare

assicurazione, quanto meno, che al più presto possano effettuarsi le promozioni dei funzionari meritevoli, ingiustamente esclusi dalle recenti promozioni. (1782)

ALBA E TURNATURI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere, premesso:

1) che l'aggio del 6 per cento sulla vendita dei tabacchi (che rappresenta il cespite fondamentale delle attività di rivendita) non è al netto, bensì al lordo di canoni, sopracani, ricchezza mobile, per cui tenuto altresì conto degli aumentati oneri di gestione e delle spese vive di prelevamento, viene a ridursi del 50 per cento;

2) che una rivendita media richiede, dato l'orario che deve osservare, almeno tre persone di famiglia che a turno si alternino al banco di vendita e per le quali il compenso ricavato è ben lungi da quello che normalmente deve essere corrisposto al personale subordinato, per cui si evince il notevole sacrificio che la gestione familiare deve sopportare pur di accedere alle richieste del pubblico consumo. A ciò si aggiunga che le esigenze distributive dei tabacchi richiedono una presenza tale che fortemente incide nella disponibilità di tempo per la vendita di eventuali articoli accessori;

3) che l'aumentato numero delle rivendite dal 1938-39 a tutt'oggi, riduce il reddito *pro-capite* che non è comunque compatibile con le effettive esigenze di una rivendita e agli oneri che essa deve sostenere;

4) che la precarietà dell'attuale situazione della categoria dei tabaccai, è dimostrata anche dal fatto che su 53.964 rivendite, ben 32.000 hanno un reddito inferiore alle 400 mila lire annue;

5) che, per quanto riguarda gli aggi si deve rilevare che contemporaneamente alla unificazione del 6 per cento lordo venne, però, eliminato, in danno dei tabaccai, il superaggio dell'1 per cento sui tabacchi fini, a parte il fatto che l'anticipazione del dazio doganale sui tabacchi esteri, cui deve provvedere il rivenditore, costituisce un impiego di capitale non indifferente, e sul cui importo non è corrisposto alcun aggio;

6) che l'aumento, infine, sui prezzi dei tabacchi richiede maggiori anticipazioni a cura dei rivenditori, ripercuotendosi sul costo generale della vita che grava anche sui tabaccai e sugli aumentati oneri di gestione, senza contare i frequenti rischi dovuti a furti e aggressioni nell'esplicazione di un'attività che richiede un notevole sforzo fisico e il maggiore spirito di sacrificio;

quali urgenti provvedimenti intenda adottare il Ministro interrogato in favore della categoria dei rivenditori e specificatamente in merito alla richiesta della stessa Federazione italiana tabaccai per un aumento dell'aggio sulle vendite dei tabacchi: dal 6 all'8 per cento per le rivendite a reddito superiore alle 400 mila lire annue e dal 6 al 10 per cento per quelle a reddito inferiore. (1783)

CALABRÒ. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se non intenda proporre una sanatoria amministrativa a favore dei cittadini (già condannati e poi riabilitati o reintegrati nel grado) a carico dei quali sono stati presi dal Ministero del tesoro provvedimenti di sospensione del pagamento della pensione di guerra, ai sensi dell'articolo 46 del decreto-legge 12 luglio 1923, n. 1491, e legge 10 agosto 1950, n. 648, articolo 91, sulle pensioni di guerra, ed ai sensi dell'articolo 28 del codice penale militare di pace.

La sanatoria riguarda la revoca dei provvedimenti di sospensione di pagamento delle pensioni di guerra. (1784)

LEVI ARIAN GIORGINA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non intenda concedere — prima che si proceda alla nomina degli insegnanti incaricati — l'assegnazione provvisoria richiesta da un gruppo particolare di insegnanti: quelli perseguitati politici e razziali che rientrano nella legge dei trentanovisti e che sono stati nominati di ruolo ai sensi della legge 28 luglio 1961, n. 831.

Si tratta di pochissime persone, ovviamente già anziane, tra i 50 e i 60 anni, a cui, dopo anni di persecuzioni e sacrifici di ogni genere, sarebbe dovere civile e umano permettere di continuare a risiedere con la famiglia. (1785)

SPONZIELLO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno, anche in relazione alla nota situazione di disagio venutasi a creare nella categoria degli insegnanti immessi in ruolo in virtù della legge 28 luglio 1961, n. 831, affidare il comando nelle cattedre richieste a quegli insegnanti che già le hanno occupate: ciò al preciso scopo di mantenere in quelle cattedre personale che ha dato dimostrazione di qualità, capacità e rendimento nell'interesse della scuola italiana. (1786)

MONTANTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza della notizia data in una conferenza stampa

dal presidente dell'associazione italiana editori secondo la quale per il prossimo anno scolastico il prezzo dei libri di testo subirà un sensibile aumento che addirittura si aggirerebbe sul 25 per cento solo per la prima classe e per sapere quali iniziative intenda intraprendere urgentemente per evitare che la decisione presa dagli editori possa costituire una seria difficoltà, specialmente per numerosissime famiglie del Mezzogiorno d'Italia e delle isole i cui redditi, purtroppo, sono ancora assolutamente insufficienti, rendendosi problematica la stessa frequenza della scuola. (1787)

DE' COCCI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga opportuno intervenire per mitigare il disagio creatosi in numerose famiglie di insegnanti ammessi in ruolo in base alla legge 28 luglio 1961, n. 831 i quali, già in possesso di incarichi triennali, sono stati destinati a sedi molto lontane dalla loro abituale residenza, con grave danno economico e morale. (1788)

DE' COCCI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non ritengano di intervenire con l'urgenza richiesta dalla importanza del problema, per studiare l'attuazione di opportuni provvedimenti volti ad accogliere le numerose richieste di finanziamento di edilizia scolastica, che non possono attualmente essere evase per mancanza di fondi.

In modo particolare l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri interrogati non ritengano necessario:

1) che vengano rifinanziate con opportuno coordinamento le leggi vigenti sull'edilizia scolastica;

2) che siano studiati adeguati provvedimenti, attraverso la snellezza di regolamenti e di procedura, per ridurre al minimo possibile i tempi intercorrenti tra la promessa di contributo iniziale e la effettiva realizzazione dell'opera; esercitando magari sui comuni una efficace azione di sollecito per realizzare le opere finanziate;

3) che si continui con fiducia nell'orientamento già sperimentato di ricorrere all'edilizia industrializzata od alla prefabbricazione perfezionando magari i regolamenti vigenti per assicurare la costruzione del maggior numero di aule scolastiche nel minor tempo possibile. (1789)

DE' COCCI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non ritenga opportuno intervenire perché vengano

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 20 SETTEMBRE 1963

predisposti opportuni provvedimenti per accelerare le procedure relative alla definizione delle pratiche di pensione e di invalidità riguardanti i coltivatori diretti.

Viene infatti lamentato che normalmente il periodo per lo svolgimento di una pratica va da uno a due anni e che attualmente non sono stati ancora pubblicati gli elenchi suppletivi e di variazione aziendale per gli anni 1957, 1958, 1959, 1960 e 1961. (1790)

FORTUNA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sia al corrente delle gravi preoccupazioni dei lavoratori di Trieste — rese pubbliche tra l'altro da precisi interventi delle segreterie della N.C.C.dL., C.G.I.L. e della F.I.O.M. di Trieste — per il futuro del cantiere « San Marco ».

In particolare l'interrogante chiede quali provvedimenti si intendano adottare per garantire la continuità del lavoro ed il superamento dell'attuale crisi dei cantieri navali triestini, e quali stanziamenti si intendano predisporre per effettuare l'opera di ammodernamento dei cantieri stessi e porli in grado di competere sul mercato mondiale. (1791)

FERRARI FRANCESCO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che a Torri di Quartesolo (Vicenza) si è in questi giorni proceduto a intollerabili atti di intimidazione contro cittadini firmatari di una pubblica petizione per sollecitare la esecuzione di opere pubbliche (acquedotto e fognatura).

I firmatari sono stati singolarmente convocati in comune o visitati nelle loro case dal segretario comunale e richiesti di ritirare la loro firma dietro minaccia di gravi conseguenze per il loro gesto che accusa d'incuria l'amministrazione comunale.

L'interrogante chiede quali provvedimenti si intendano adottare contro il segretario comunale e il sindaco responsabili di abuso di potere. (1792)

MANENTI E ANGELINI GIUSEPPE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che per la costruzione dell'aeroporto militare di Fano, avvenuta nel periodo bellico, molti piccoli proprietari furono espropriati, considerato che agli stessi fu assicurata la restituzione dei materiali delle abitazioni distrutte, constatato che tali promesse non sono state ancora mantenute — se non ritenga doveroso, dopo oltre vent'anni, che lo Stato democratico provveda con sollecitudine a riparare le ingiustizie commesse e ad indennizzare i piccoli proprietari espropriati. (1793)

DURAND DE LA PENNE. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere se corrispondano a verità le notizie diffuse dalla stampa in merito alla sconcertante vicenda del cosiddetto « concorso primariato craniolesi » in atto presso gli ospedali riuniti di Roma, e se intendano prendere risoluzioni in proposito nel quadro di una politica diretta non soltanto ad incrementare la doverosa assistenza sanitaria ai cittadini, ma anche ad elevare la qualificazione professionale, il prestigio e la dignità del corpo sanitario nazionale. E ciò soprattutto dopo che il collegio dei primari degli ospedali riuniti di Roma ha ritenuto di dovere esprimere con particolare durezza il proprio negativo parere tecnico sul concorso e la propria viva protesta contro i « sistemi di gestione degli organi preposti alla salute pubblica ».

Se non ritengano pertanto doveroso e indifferibile:

a) nominare una commissione di inchiesta amministrativa per accertare le responsabilità delle due amministrazioni ministeriali e di quella degli ospedali riuniti nella istituzione di un posto di primario per traumatizzanti cranio-cerebrali al di fuori di ogni seria valutazione scientifica e contro il parere espresso dal collegio dei primari. Per indagare altresì sulle non meglio identificate « pressioni esterne » che pare abbiano costretto il presidente degli ospedali riuniti fra il luglio e il dicembre 1961 a bandire tale concorso al solo scopo di favorire un candidato già bocciato al concorso di primario in neuro chirurgia;

b) sospendere, nelle more dell'inchiesta, l'espletamento del ridicolo concorso in modo da rassicurare l'opinione pubblica specializzata e generica in ordine ad una vicenda che rischia di screditare di fronte al mondo scientifico le autorità governative preposte alla tutela dell'ordinamento sanitario italiano. (1794)

BIAGGI FRANCAANTONIO E TROMBETTA. — *Ai Ministri del commercio con l'estero, dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere i motivi che hanno determinato il rilascio all'A.N.I.C. delle autorizzazioni n. 267916 e 267918 del 5 settembre 1963 per l'importazione dal Giappone di un extra contingente di fibra acrilica per lire ottocento milioni complessivi (circa 900 tonnellate).

In particolare interessa conoscere se è stato preventivamente ben valutato dai Ministri interrogati, nell'ambito delle rispettive competenze e responsabilità, il gravissimo pregiudizio che l'importazione di detta fibra artificiale arrecherà alle industrie produttrici nazionali

tuttora costrette a lavorare ad un terzo della loro potenzialità massima, raggiunta dopo anni di esperimenti nella ricerca di mercato e nella penetrazione del consumo, con largo impegno di capitali e di mezzi.

Risulta infatti che sino ad ora l'importazione di tale prodotto è stata sempre contenuta nella misura di piccoli contingenti stabiliti annualmente in sede di riunione delle Commissioni miste italo-giapponesi e che dei suddetti contingenti sono state utilizzate, dal 1961 ad oggi, e quindi effettivamente importate, solo 20 tonnellate, di cui 6 nel biennio 1961-62 e 14 nei primi quattro mesi del 1963.

Gli interroganti chiedono cosa in effetti intenda fare l'ANIC del suddetto quantitativo di circa 900 tonnellate di fibra acrilica, dovendosi rigettare *a priori* la giustificazione, data dall'ANIC che tale quantitativo le è indispensabile per effettuare esperimenti e ricerche di mercato in vista dell'attivazione di un proprio impianto produttivo della fibra medesima (il cui consumo attuale sul nostro mercato interno si aggira intorno alle seimila tonnellate per anno).

Si chiede infine se i Ministri interrogati non ritengano indispensabile, tenuta anche nel dovuto conto la situazione valutaria che non consente importazioni superflue, di revocare il provvedimento in questione, ed in particolare se il Ministro delle partecipazioni statali non ritenga necessario esaminare, nella sede appropriata, l'opportunità del continuo e sempre maggiore inserimento dell'industria statale in quei settori di produzione ove già largamente opera l'industria privata in regime di piena e libera concorrenza. (1795)

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Governo, per sapere — di fronte alle acute critiche più volte mosse alla R.A.I.-TV e nel Parlamento e dalla stampa e dagli abbonati per la faziosità e la deficienza dei suoi programmi, nonché per la palese violazione degli impegni assunti dall'ente con la convenzione del 26 gennaio 1952 — non intenda intervenire con urgenza al fine di:

1) rivedere la convenzione che concede la concessione dei servizi alla R.A.I.-TV fino al 1972;

2) considerare la possibilità di abolire il pagamento del canone di abbonamento o di abolire le trasmissioni pubblicitarie;

3) inquadrare l'ente radiofonico negli organi competenti secondo il disposto dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1956, n. 1589.

4) strumentare in modo tale che venga resa efficiente la vigilanza parlamentare sull'ente;

5) riorganizzare il comitato di cui all'articolo 8 del decreto legislativo del 3 aprile 1947 e renderne efficace l'azione;

6) riorganizzare l'apparato dell'ente e promuovere una inchiesta sull'attività degli enti che procacciano la « pubblicità » all'ente, e che provvedono alla realizzazione degli *shorts* pubblicitari;

7) denunciare i casi di « concorrenza sleale » della R.A.I.-TV nei confronti degli organizzatori di spettacoli pubblici;

8) rendere presente la competenza del Ministero del turismo e dello spettacolo nella scelta e nella organizzazione degli spettacoli televisivi;

9) regolamentare in maniera definitiva i rapporti tra R.A.I.-TV e C.O.N.I. per la trasmissione degli spettacoli sportivi;

10) concedere ai partiti politici rappresentanti nelle due assemblee parlamentari un lasso di tempo confacente per la illustrazione dei propri programmi politici e sociali.

(41) « CALABRÒ, ROBERTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Ministro della marina mercantile, per sapere se — considerato il grave disagio, in cui vive la gente del mare, giornalmente costretta ad affrontare sacrifici e pericoli per delle retribuzioni miserevoli; considerando il grande patrimonio che essa costituisce per la nazione italiana, che non può privarsi di gente altamente qualificata che, costretta ad essere attratta da più remunerativi compensi, comincia ad abbandonare il mare per orientarsi verso complessi industriali che sorgono sulle coste d'Italia; considerando il grave pericolo per la economia italiana che potrebbe costituire « l'abbandono del mare » da parte dei pescatori — non intenda esplicitare ogni azione perché le retribuzioni vengano migliorate ed adeguate alle fatiche dei pescatori, costretti a lavorare di giorno e di notte — senza limite di orario alcuno — ed in condizione di assoluto disagio; vengano migliorate inoltre le condizioni di lavoro stesso; venga provveduto ad una migliore utilizzazione delle provvidenze e dei crediti concessi alle imprese; venga provveduto ad un razionale adeguamento dei costi e dei ricavi, ad una riorganizzazione della raccolta e della distribuzione del prodotto, e ad un riammodernamento di tutto il sistema di produzione.

(42) « CALABRÒ, CUCCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'industria e del commercio, per conoscere i motivi per cui non si è ancora provveduto alla pubblicazione dei decreti di trasferimento delle centrali elettronucleari della SENN e della SIMEA, che risultano approvati dal Consiglio dei ministri nella seduta del 4 agosto 1963, e per conoscere inoltre quali siano i provvedimenti che il Governo, a norma della legge 6 dicembre 1962, n. 1643, intenda adottare in merito al trasferimento all'« Enel » della centrale elettronucleare di

Trino Vercellese della SELNI onde rispettare appieno la legge di nazionalizzazione e potenziare l'« Enel »; ciò che appare tanto più urgente e necessario in quanto il ritardo nel completare la strutturazione tecnologica dell'« Enel », oltre a costituire una evidente menomazione della sua efficienza tecnica economica e finanziaria, può essere artatamente rappresentato come volontà politica di limitare gli effetti della legge di nazionalizzazione. (43)

« LOMBARDI RICCARDO ».