

31.

SEDUTA DI SABATO 21 SETTEMBRE 1963

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RESTIVO

INDICE

	PAG.
Congedo	1573
Comunicazione del Presidente	1573
Disegno di legge (Trasmissione dal Senato)	1588
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (137)	1575
PRESIDENTE	1575
TROMBETTA	1575
CALVARESI	1582
DOMINEDÒ, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1585, 1586
GONELLA GIUSEPPE	1588
FRANCO RAFFAELE	1594
MACCHIAVELLI	1597
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	1573
(<i>Deferimento a Commissione</i>).	1610
Proposte di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	1574
DOMINEDÒ, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1574
Interrogazioni (Annunzio)	1610
Ordine del giorno della prossima seduta	1610

La seduta comincia alle 9,30.

TROMBETTA, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(*È approvato*).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Alessandrini.
(*È concesso*).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

VEDOVATO: « Norme per le alienazioni e le permutate degli immobili in uso all'amministrazione militare » (459);

VEDOVATO: « Provvidenze per la conservazione ed il restauro degli immobili privati di interesse storico ed artistico » (460);

LEOPARDI DITTAIUTI e BIGNARDI: « Agevolazioni fiscali per gli atti di permuta di fondi rustici ai fini della ricomposizione fondiaria » (461);

COVELLI: « Interpretazione autentica dell'articolo 56 della legge 10 aprile 1954, n. 113, sullo stato degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (462);

GUARRA e GRILLI ANTONIO: « Valutazione del servizio scolastico non di ruolo, comunque prestato, dagli insegnanti della scuola primaria » (463).

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.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che l'Assemblea regionale siciliana ha trasmesso un voto, approvato dall'Assemblea stessa nella seduta del 12 settembre 1963, per la nomina di una Com-

missione parlamentare con il compito di accertare le condizioni dei nostri lavoratori all'estero e particolarmente in Svizzera, in Germania e in Francia.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella di iniziativa del deputato 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).

L'onorevole Riccio ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Segue la proposta di legge, di contenuto analogo alla precedente, di iniziativa dei deputati Cruciani, Antonio Grilli, Romeo, Calabrò, Giuseppe Gonella, Manco, Delfino e Servello:

« Assicurazione obbligatoria di invalidità, vecchiaia e superstiti per gli agenti e i rappresentanti di commercio » (78).

L'onorevole Cruciani ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Segue la proposta di legge, di contenuto analogo alle precedenti, di iniziativa dei deputati Origlia, de' Cocci e Carcaterra:

« Istituzione a favore degli esercenti attività commerciali dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti » (125).

L'onorevole Origlia ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Segue la proposta di legge, di contenuto analogo alle precedenti, di iniziativa dei deputati Mazzoni, Armaroli, Vespignani, Pigni, Tognoni, Sulotto, Ballardini, Cacciatore, Raffaelli e Mario Berlinguer:

« Estensione della assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti agli esercenti attività commerciali » (178).

L'onorevole Mazzoni ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

DOMINEDÒ, Ministro della marina mercantile. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione delle quattro proposte di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione delle proposte di legge Riccio, Cruciani, Origlia e Mazzoni, concernenti la stessa materia.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato Riccio:

« Erezione in Napoli di un monumento a ricordo delle " Quattro giornate " » (62).

L'onorevole Riccio ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta, chiedendo l'urgenza.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

DOMINEDÒ, Ministro della marina mercantile. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Riccio.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato Durand de la Penne:

« Modifiche alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (89).

L'onorevole Durand de la Penne ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

DOMINEDÒ, Ministro della marina mercantile. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Durand de la Penne.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Evangelisti e Durand de la Penne:

« Concessione di un contributo ordinario annuo a favore della Lega navale italiana » (401).

L'onorevole Evangelisti ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

DOMINEDÒ, Ministro della marina mercantile. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Evangelisti.

(È approvata).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile (137).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

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

TROMBETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mi sia sommessamente consentito di esprimere il mio rammarico per aver avuto solamente nel tardo pomeriggio di ieri la relazione del collega De Capua e di dover confessare, altrettanto sommessamente, la forzata necessità in cui mi vengo a trovare, soprattutto non facendo parte della Commissione trasporti, di toccare superficialmente gli argomenti della relazione stessa, alla quale desidero però tributare un obiettivo elogio; duplice elogio: da un lato per la ricchezza di dati e di notizie che l'onorevole relatore ci fornisce; dall'altro per il coraggio con cui ci segnala determinate situazioni anche quando non sono brillanti. Egli ce le segnala, anzi, con drammatici tratti ed espressioni, che testimoniano quanto abbia vissuto e viva la materia trattata.

Voglio anche dargli atto del coraggio dimostrato nell'espressione e nella professione di determinate tesi e convincimenti, pur non condividendo completamente tali tesi e convincimenti, specie su taluni problemi.

Questo bilancio è già stato ampiamente discusso in Commissione, e quindi molti problemi della vasta materia che rientra, onorevole ministro, nella competenza del suo dicastero possiamo considerarli esaminati e sufficientemente dibattuti. Ciò rappresenta un conforto per me, poiché intendo mantenere l'impegno che ho assunto con me stesso — e non poteva essere diversamente — di essere breve, in questa mattinata di sabato, in questo « serrate » finale che chiuderà la discussione del presente bilancio.

Ieri sera si parlava di coscienza marinara. Certo, se la coscienza marinara la dovessimo misurare dall'affollamento dell'aula durante la discussione di questo bilancio e soprattutto — me lo consenta, onorevole ministro —

dal numero di ore che dedicheremo alla discussione stessa (saranno forse sei od otto ore in tutto), avremmo un'ulteriore riprova che la nostra coscienza marinara non è poi quella che in effetti il paese meriterebbe, dato che l'economia italiana trova la sua maggiore espressione sui mari e nei porti.

Toccherò a grandi linee e assai brevemente due soli dei grandi problemi, che sembrano essere in effetti i principali: il problema dei porti, visti nella loro funzionalità attuale e nelle loro necessità; e quello dell'armamento, visto nella sua situazione e, anch'esso, nelle sue necessità.

Il relatore pone l'accento sulla situazione dei porti italiani: un po' tardi, per la verità, in quanto trattasi di una situazione che da tempo è stata qui segnalata, sicché da tempo si sarebbe potuto tempestivamente promuovere una politica che oggi ci avrebbe fatto molto comodo. Credo infatti che oggi, per fare diversi lavori ormai notoriamente prorogabili, spenderemo molto di più e dovremo anche conteggiare la perdita che finora ci è derivata dal non averli fatti in tempo.

Ora, per un'economia come quella italiana, avente determinate caratteristiche, i porti sono un supporto essenziale; e allora bisogna che i porti progrediscano col progredire dell'economia. Il relatore mette incisivamente a fuoco l'importanza che i porti rivestono nella nostra economia, e dunque non mi soffermerò ulteriormente su questo punto.

Dicevo che i supporti d'una economia devono, per compiere la loro funzione, progredire col progredire dell'economia. E allora dobbiamo domandarci, come il relatore stesso si domanda: sono adeguati i nostri porti? Sussistevano e sussistono per essi possibilità di sviluppo? Abbiamo adeguatamente aiutato queste possibilità?

Purtroppo la risposta è negativa, e la dà lo stesso relatore. Così constatiamo (mi limito a questa sola cifra) che il volume mercantile *import-export* che passa attraverso il complesso dei porti nazionali è salito da 32 milioni di tonnellate nel 1938 a 130 milioni di tonnellate nel 1962. Questo movimento si è dunque quadruplicato, ma un tale formidabile aumento non ha visto corrispondentemente crescere ed adeguarsi le attrezzature, soprattutto nei porti principali.

È vero che il movimento si è un po' redistribuito fra gli altri porti, ed in un certo senso ha quindi alleggerito la situazione dei porti principali, che rappresentano sempre il canale classico e direi fatale (infatti il mo-

vimento si può redistribuire, ma vi sono determinati limiti oltre i quali esso si canalizza sempre per quei determinati porti che in effetti sono i porti principali, perché naturalmente le correnti del traffico devono passare per essi, forse perché sono favoriti dalla natura). Così, allorché il traffico viene diaframmato da spese ed elementi negativi, dovuti specialmente alle distanze dei trasporti, avviene che il movimento cresce — malgrado tutto — sempre in quelle direzioni e in quella canalizzazione.

Questo enorme aumento non ha visto attuarsi neppure un vero miglioramento tecnico nei porti. Quando diciamo « miglioramento tecnico » intendiamo esprimere un concetto più completo di quello di installazione pura e semplice di meccanismi e di attrezzature; intendiamo dire cioè (come mi pare anche il relatore intenda) che all'attuazione pratica dell'installazione di mezzi meccanici deve corrispondere poi tutta una adeguata politica tariffaria e tutta una politica revisionistica anche nel rendimento del lavoro. Altrimenti succede che il miglioramento tecnico non porta a quel miglioramento tariffario che deve da un lato facilitare e lubrificare in certo senso il movimento mercantile e, dall'altro, consentire l'ammortamento degli impianti e delle installazioni che si sono approntate.

Questo formidabile aumento del traffico non ha visto crescere in parallelo neppure le comunicazioni. È qui che ella, signor ministro, dovrà preoccuparsi del coordinamento. Quando non esistevano tante commissioni della programmazione, qualche coordinamento è stato fatto. Ne è riprova la strada che si è percorsa. È in Consiglio dei ministri che ella, signor ministro, deve esigere il coordinamento. Ella ha i numeri per farlo. Sulla base di adeguati documenti ella deve far presente che non vale fare magnifici porti, se a questi non vengono adeguate le connesse attrezzature e le strade. Si rischia in questo modo di fare delle spese inutili. Genova è un caso tipico in questo senso. Se ella deciderà di visitare la nostra città potrà constatare *de visu* quanta importanza complementare abbia un sistema agile di comunicazioni in ordine alla necessità che il movimento portuale si smaltisca rapidamente.

Non mi dilungo a descrivere la situazione del porto di Genova. Lo stesso relatore lo ha già fatto, con tratti abbastanza drammatici. Il porto di Genova è un porto intasato. Su di esso grava il più alto costo di maneggio della merce. A Venezia questo costo è della metà.

Bisogna considerare, però, che Venezia incontra altri inciampi: quando la merce viene portata fuori del porto, si paga una differenza che a Genova non è pagata. Sempre per Genova, bisogna considerare che gli ingorghi stradali e le soste in rada si traducono in un aumento dei noli.

Tutto questo rappresenta un danno non solo per Genova, ma per tutta l'economia del paese. Genova è infatti il primo porto nazionale, e quindi il canale principale attraverso il quale passa il movimento mercantile che collega il nostro paese con l'estero.

Oggi che l'economia nazionale è in fase concorrenziale acuta, anche la parte relativa ai costi del maneggio della merce si riflette pesantemente nella dinamica dei costi della azienda e nel calcolo dei prezzi di vendita.

Il rilancio del nostro paese nel M.E.C. è stato finora una allegra e simpatica passeggiata della nostra economia. Abbiamo però ragione di ritenere che non sarà la stessa cosa per il futuro. Man mano che la congiuntura economica internazionale dovesse farsi più difficile, i nostri *partners* diventerebbero più guardinghi, più severi, e tutto questo si tradurrebbe in altrettante difficoltà che fino ad oggi non abbiamo incontrato.

Noti ancora, signor ministro, che noi siamo stati fortunatamente tanto occupati e assorbiti dal nostro movimento economico nazionale, che abbiamo un po' trascurato certe possibilità di transito alle quali possiamo e dovremo dedicarci nell'ambito del mercato comune, per assumere in esso certe funzioni che ci spettano, perché ci sono state geoeconomicamente assegnate: il rilancio in tutto il bacino orientale del Mediterraneo di determinati prodotti dell'Europa centrale e, viceversa, l'immissione di altri prodotti dell'Africa, del vicino oriente e dell'Asia su tutti i mercati di consumo e industriali dell'Europa settentrionale e centrale.

A quest'opera la Francia si sta già accingendo, potenziando il porto di Marsiglia e studiando, oggi, la possibilità di rendere più efficiente il porto di Nizza per portarci via, attraverso lo stesso nostro sistema stradale ligure-piemontese, una parte del nostro movimento e canalizzarlo appunto attraverso Nizza.

Mentre succede tutto questo, noi dobbiamo preoccuparci di mantenere al livello più basso possibile il costo delle operazioni di carico, scarico e immagazzinamento delle merci nei porti; dobbiamo, cioè, renderci conto di una preoccupazione alla quale fino ad oggi abbiamo potuto sottrarci; dobbiamo ope-

rare in modo da mettere i nostri operatori economici in condizione di canalizzare il maggior traffico possibile attraverso i porti nazionali. Ne deriverà una maggiore mole di lavoro per tutti: per gli operatori, per i lavoratori portuali, per gli addetti ai servizi bancari, assicurativi e per tutte le altre attività che fanno corona ai traffici marittimi. È, insomma, tutta un'immensa mole di lavoro indiretto che viene alimentata dai traffici.

Questa espansione delle attività portuali esige una sempre maggiore efficienza delle attrezzature e delle comunicazioni. All'efficienza portuale sono legate anche le sorti dell'armamento, perché un'eventuale inefficienza di queste fondamentali infrastrutture si ripercuote sui noli e conseguentemente sulle dimensioni dei traffici: tutto si somma e tutto si sottrae! Se, infatti, il porto è inefficiente e la nave deve impiegare più giorni nelle operazioni di sbarco e di imbarco, la gestione della nave diventa più onerosa, il nolo diventa più alto, e in questo modo non si può reggere la concorrenza estera, come invece sarebbe necessario per l'armamento che opera nell'arengo internazionale; anche se in verità il principio della libera concorrenza sui mari, al quale subito dopo la guerra tutti i paesi erano rimasti fedeli, escludendo che si dovesse fare discriminazioni nel campo dei traffici marittimi, viene ora fortemente insidiato da molte parti.

Anche le navi estere, del resto, esigono l'efficienza dei nostri porti. Ora, noi abbiamo interesse a che i nostri porti continuino ad essere frequentati da unità battenti altre bandiere, anche se queste faranno una certa concorrenza alla flotta nazionale. Avendo, infatti, l'Italia una capacità marittima portuale di gran lunga superiore alle possibilità di alimentazione date al movimento nazionale, noi abbiamo tutto l'interesse che le navi straniere vengano da noi, purché lascino che noi andiamo a nostra volta a servire le loro correnti di trasporto. Ora, le navi estere sono profondamente interessate all'efficienza dei nostri porti, perché se essi continueranno ad essere, sotto tanti aspetti, inefficienti, come già cominciano ad essere oggi, se continueranno cioè a operare in condizioni di inferiorità, accadrà che le navi estere non vi approderanno più.

Si potrebbe dire che noi ne ritrarremo un certo conforto perché le nostre navi lavorerebbero di più servendosi dei nostri porti. È un conforto, però, illusorio e, direi, pericolosissimo.

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

TROMBETTA. Desidero prospettare solo un aspetto di questo problema: le navi estere non danno benefici soltanto per il trasporto; il loro approdo significa altresì buncheraggio, provviste di bordo, servizi bancari e assicurativi, lavoro anche portuale. Certo non pretendo di aver detto cose nuove per lei, onorevole ministro, ma ho desiderato prospettargliele perché ritengo che se ella saprà — e non ne dubito — far valere queste ragioni nella sede naturale di quel coordinamento cui accennavo pocanzi — cioè il Consiglio dei ministri — non le si potrà negare gli strumenti, anche finanziari, dei quali ella e il suo dicastero hanno bisogno.

Quello dei porti è, dunque, il problema numero uno della marina mercantile e, come tale, il problema numero uno del Ministero della marina mercantile. È questo il campo della prima e vera programmazione da fare, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici. Ci siamo scambiati amichevolmente questa mattina stessa alcune considerazioni sul concetto di « concerto », ed è superfluo che si insista ancora.

In merito ai porti desidero darle atto, come hanno già fatto i precedenti colleghi, signor ministro, della circolare n. 2151 del 15 luglio 1963, con la quale ella ha messo in moto il piano per il potenziamento dei porti nazionali. Detto piano è affidato alla Commissione nazionale per la programmazione economica e ad una sottocommissione apposita. Desidero farle, con molta schiettezza, come è doveroso da parte di un oppositore...

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Oppositore costruttivo.

TROMBETTA. La ringrazio, signor ministro.

Desidero fare, dicevo, alcune osservazioni che le sottopongo sotto forma di dubbi, poiché penso che possano anche, in un certo senso, servirle; anzi sarò lieto se ciò accadrà.

Il primo dubbio è questo: non ne verrà una lentezza maggiore, da questa procedura? Lo dico perché, dato che lei, nell'assumere la direzione del dicastero, ha dimostrato di aver afferrato la sostanza del problema, è necessario confermare che esso non può attendere oltre una soluzione.

Secondo dubbio: era proprio necessario ricorrere a quella Commissione? Comunque, le dico che se il suo ricorso, in questa circostanza, alla Commissione nazionale per la programmazione economica può servire per inquadrare le vere funzioni di quell'organi-

smo, sono lieto che lei vi abbia ricorso. È questa, infatti, la programmazione che va fatta, ed è su questo tipo di programmazione che siamo d'accordo. Se quell'organismo sapesse e potesse attuare effettivamente questo coordinamento, sia pure in linea consultiva, e presentare al Consiglio dei ministri conclusioni rapide e costruttive, avremmo allora veramente l'organismo ideale, del quale spesso abbiamo sentito in Italia la mancanza.

Ella sa, signor ministro, che le remore e i mancati concerti non si verificano solo tra il suo dicastero e quello dei lavori pubblici, ma anche fra altri dicasteri: quello degli esteri con quello del commercio estero; quello delle finanze con tutti gli altri. Pertanto questa sarebbe una esemplificazione pratica, un primo banco di prova per un risultato concreto e un collaudo di questa Commissione operante in siffatta direzione, senza andare a caccia di farfalle sotto l'arco di Tito, mentre vi sono questi problemi, che si inseriscono soprattutto in quella vera e necessaria programmazione, volta all'adeguamento di tutte quelle infrastrutture, che spetta allo Stato di fornire all'economia se si vuole che essa progredisca.

Sempre su questo argomento vorrei porle un altro quesito: quello dei porti è proprio un problema per il quale è necessaria una soluzione unitaria? A me non pare, e in questo senso ho i miei dubbi sull'opportunità di aver posto il problema sulle braccia di quella Commissione. È un problema (ella lo approfondirà, signor ministro) che non ha bisogno di soluzioni unitarie.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. L'amplesso del quale ella ha parlato ancora non c'è stato.

TROMBETTA. Parlando di visione unitaria intendevo dire che non ritengo che per tutti i porti italiani — dai piccoli, ai medi, ai grandi, dai turistici ai mercantili, a quelli di servizio — la soluzione debba scoccare nello stesso momento, secondo un'uniformità di indirizzi e di criteri. Ciò mi preoccupa, perché se vi è un settore che va affrontato con criteri completamente diversi è proprio questo. I criteri unitari potranno essere solamente di larga massima: per esempio, nello stabilire la gradualità dell'importanza, il dosaggio e la progressione della spesa. Tutto questo va bene, in ordine a quelle che saranno le disponibilità finanziarie dell'erario. Ma non vorrei che si pretendesse, in quella sede, di risolvere i problemi portuali togliendo alle soluzioni le caratteristiche peculiari proprie di ciascuno di quei problemi, come certamente

le risposte alla sua circolare, che le perverranno dalla periferia, metteranno in evidenza.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Sono pervenute tutte.

TROMBETTA. Veniamo al piano. Questo piano, per il quale ella ha fatto tanto rapidamente e volitivamente scoccare la scintilla, lo vedremo, ma chissà quando! Dovrà essere redatto, presentato alle Camere ed essere sanzionato da una legge. Insomma, temo che passerà molto tempo, mentre l'urgenza di determinati problemi concernenti i nostri porti non consente più di aspettare, perché aspettare vuol dire perdere tempo e possibilità. È da questa considerazione che io, credendo e sperando di far bene, ho tratto lo spunto per intervenire ieri in sede di bilancio dei lavori pubblici e in un certo senso — chiedo scusa dell'immodestia — aprire la via ad un suo successivo intervento ben più importante, ben più decisivo, sul concetto che mi accingo a svolgere.

Per il porto di Genova, che rappresenta il primo porto nazionale, incominciamo, indipendentemente dal piano generale, ad approvare lo specifico piano regolatore portuale; aggiungo qui, in questa sede, signor ministro; presenti lei un disegno di legge per il porto di Genova, come ne esiste una per il porto di Napoli. Questa iniziativa deve prenderla lei, perché se lo facciamo noi genovesi, sarà una legge debole in partenza — mi dispiace di doverlo constatare — perché il porto di Genova rappresenta un problema al quale si connettono altri grandi problemi, e se è una grande cosa, bisogna osservare che è una delle grandi cose che lo Stato è chiamato a compiere una volta ogni cinquant'anni.

Lo Stato, quindi, deve agire come si fa, ogni cinquant'anni, per altre grandi opere pubbliche che rivestono una fondamentale importanza nell'economia generale del paese. Ecco perché, signor ministro, la invito a presentare un tale disegno di legge. Nutro piena fiducia nel « piano azzurro » per i porti, ma non credo che esso potrà abbracciare e risolvere tanto grandi e tanto impegnativi problemi. Ella sa che quel piano, da solo, assorbe oltre 60 miliardi. Cosa potrà destinare a Genova, se non qualche centinaia di milioni che andranno dispersi fra le pretese, le pressioni, anche legittime, del più piccolo e più lontano porto turistico? Il quale avrà anch'esso, beninteso, la sua ragione di vita e di sviluppo: ma in una graduatoria, in una valutazione generale che solo lei può fare, signor ministro, deve necessariamente subire un rallentamento ragionevole nella soddisfazione delle sue esi-

genze per lasciare andare avanti quelle di quei grandi porti che più direttamente afferiscono all'intero ed organico sviluppo dell'economia del paese.

Quindi, concludo questa parte dicendo, signor ministro, che il problema portuale di Genova va risolto fuori del piano, con un provvedimento a se stante. Se ella verrà a Genova, constaterà *de visu* la situazione e si convincerà di quello che io le dico, che già altri colleghi le hanno detto e che altri ancora le ripeteranno.

È un problema che l'onorevole ministro può veramente, responsabilmente impostare al di fuori e al di sopra degli interessi locali e per il quale può, quindi, senza sospetti, predisporre con coscienza il disegno legge, convinto che il porto di Genova rappresenta veramente, oggi, il fulcro e lo strumento di resistenza e di avanzata per le forze industriali e produttive più importanti dell'economia nazionale che, fino a questo momento, trova la sua maggiore espressione nell'Italia settentrionale.

Signor ministro, abbrevio il mio intervento, perché mi accorgo che ho già superato il tempo prefissomi; voglio però raccomandarle, sia pur brevemente, il problema delle comunicazioni, che deve esser risolto parallelamente a quello dei porti e sul quale non mi dilungo, anche perché, a pagina 72 della sua relazione, l'onorevole relatore espone molto bene le necessità di Genova e le carenze esistenti. Anche qui, bisognerà agire di concerto con i dicasteri competenti.

Vi è un altro punto che va visto in parallelismo con gli altri che ho trattato, ed è quello dell'organizzazione del lavoro portuale. Mi soffermo su di esso solo per esporre un concetto informatore, senza dilungarmi sui vari sottoproblemi, che potrebbero alimentare un vero e proprio discorso su questo semplice argomento. Dico solo che gli indirizzi che Roma, nella sua competenza e nella sua responsabilità, dà alle capitanerie e agli enti autonomi dei porti, debbono introdurre finalmente, chiaramente, impegnando la responsabilità dell'amministrazione, un concetto di risparmio sul costo e sul prezzo dei servizi.

Ella, onorevole relatore, su questo punto fa della teoria. Noi possiamo essere d'accordo, sul piano teorico, per spaccare il capello in quattro, ma redditi delle gestioni portuali non ne abbiamo mai visti. Possiamo essere d'accordo sul principio: se abbiamo realizzato un risparmio, tanto va ai lavoratori, tanto al capitale impiegato, tanto al ribasso delle tariffe. Ma la dinamica reale dell'amministra-

zione portuale non consente praticamente di fare questi conti, di attuare queste cose giuste, sulle quali sul piano teorico si può essere d'accordo. Non possiamo irrigidire, schematizzare. Ad un certo momento abbiamo voluto le autonomie. Perché bisogna difendere le autonomie dei grandi porti? Perché bisogna anche perdere, per non farsi portar via il lavoro da Marsiglia o da altri porti. È un concetto di gestione aziendale privatistica che va trasferito e adattato alla gestione pubblicistica, sulla quale siamo d'accordo, dell'ente portuale. E siamo lieti, signor ministro — anche ella ne avrà goduto — che l'anno scorso sia stato ottenuto che non siano tassabili, agli effetti dell'imposta di ricchezza mobile, gli avanzi di gestione, che poi non sono proprio tali, degli enti portuali; tanto più che questi avanzi sono poi destinati ad essere immobilizzati e investiti in miglioramenti delle attrezzature portuali, che non sono altro che una proprietà demaniale dello Stato, sulla quale diventa assurda una tassazione dello Stato stesso.

DOMINEDO, *Ministro della marina mercantile*. Nonostante il diverso avviso della Corte di cassazione.

TROMBETTA. Sì. Anche in tema di « autonomie funzionali » bisogna che ci mettiamo in testa che i problemi, specialmente quando le soluzioni si esasperano per le difficoltà dell'ambiente, non vanno visti e sacrificati alla luce delle polemiche politiche e sindacali. Bisogna stabilire — soprattutto in periferia, ma anche al centro, perché è il Ministero che sovraintende a questi rapporti — un dialogo tra le forze di una e dell'altra parte, per considerare responsabilmente fin dove si può arrivare. Altrimenti, si finisce, come è proprio il caso delle autonomie funzionali, che per difendere i legittimissimi interessi dei diecimila lavoratori portuali, inquadrati nelle compagnie monopolistiche, si sacrificano però decine di migliaia di operai che il cui sostentamento è legato alle sorti e alle capacità di resistenza di altre industrie, come quelle di trasformazione siderurgica; industrie che non possono, per la povertà della materia prima, permettersi il lusso di caricare su di essa costi accessori inutili e sproporzionati, se vogliono rimanere e reggere sul piano di una efficiente concorrenza economica internazionale. Non esageriamo, quindi, con le concezioni politiche, e soprattutto non approfittiamo di queste occasioni per esasperare la lotta sindacale sul piano politico; ma vediamo, tutti insieme, di saper dare prova di senso di responsabilità. Questi problemi non esistono solo in Italia, ma si sono già posti e sono stati risolti in

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 SETTEMBRE 1963

altri paesi, nei quali non possiamo certo dire che le maestranze portuali siano state sacrificate o vivano in condizioni troppo depresse o comunque cattive.

Un altro punto che voglio raccomandarle di tenere presente, signor ministro, è quello — anch'esso complementare e che implica il concerto con un altro dicastero — dei servizi doganali, i quali sono altrettanto importanti dei servizi di comunicazione e debbono essere anch'essi adeguati alle necessità, senza appesantire il costo del maneggio portuale delle merci.

Concludo su questa prima parte, signor ministro, raccomandandole di prendere veramente la direzione del coordinamento e del concerto interministeriale per assicurare la migliore e più rapida soluzione ai problemi portuali del paese.

Ed ora, signor ministro, non posso fare a meno di dire brevemente qualcosa sull'altra grave questione che costituisce materia di competenza del suo dicastero: l'armamento.

Il problema dell'armamento nazionale va visto ed inquadrato nella dura crisi che esso attraversa, sulla quale ella ha già, certamente, elementi altrettanto importanti di quelli che io posso fornirle. Come ella sa, signor ministro, il carico secco sta un po' meglio, oggi, perché ha registrato qualche leggero aumento nel corso dei noli, mentre il carico liquido continua ad essere estremamente depresso. Voi sapete, onorevoli colleghi, che cinque anni fa i noli si potevano valutare nell'ordine di 18 dollari per tonnellata, mediamente, tra carico secco e liquido (tutti sanno che oggi le petroliere sono utilizzate anche per il trasporto di grano), mentre oggi i noli, e non per il solo carico liquido, sono precipitati al disotto dei quattro dollari per tonnellata.

Questo dà veramente la sensazione della gravità della crisi; una crisi che investe meno le navi di linea regolari, anche se queste oggi soffrono già di una concorrenza da parte delle linee di navigazione estere, meglio sovvenzionate e premiate, ed ora anche alimentate con navi che possono cominciare a stare alla pari con le grandi navi italiane (questo per toglierci il turismo e fare concorrenza alla nostra marineria).

Una crisi lunga, dunque, signor ministro, una crisi che ci fa vedere molte navi ancora da pagare, sulle quali non si può fruire dello stesso ammortamento che l'antico livello dei noli consentiva. Esse, quindi, si trovano contabilmente e patrimonialmente ad esser valutate molto di più di quanto non valgano in effetti sul mercato, se dovessero essere vendute. Perché ella sa che, con la caduta dei noli, una

eguale caduta hanno subito i valori delle navi; tanto che una *Liberty*, che sei o sette anni fa poteva anche essere pagata oltre un miliardo di lire, oggi può essere comprata per 150 o al massimo 200 milioni. Da ciò si vede l'ampiezza dello spostamento che si è verificato nei redditi e sui valori capitali.

Ma vi è ancora una caratteristica da considerare: si tratta di una crisi per la quale non si vede sbocco; ed è ben difficile che questo succeda, perché in tutte le crisi, specie settoriali, l'imprenditore avveduto, l'imprenditore che ha esperienza può sempre intravedere uno spiraglio. Qui, invece, non si vede soluzione.

Allora, signor ministro, bisogna trarre una prima conclusione da tutto ciò, per alimentare quella politica marinara della quale giustamente parla il relatore, il quale, per di più, è il portavoce dei convincimenti della nostra Commissione, che certamente trovano eco favorevole in lei.

Bisogna tenere conto di questa crisi ed aiutare l'armamento. Si badi che io non dico questo per tirare acqua al mulino degli armatori, come forse superficialmente si potrebbe pensare. No, io propongo questo, perché ciò fanno tutti gli altri paesi. Ed è questo il punto che legittima un intervento, il quale deve essere operato con criterio e con metodo, organicamente, ma soprattutto in tempo e nella misura necessaria. Tutti i paesi, dicevo, fanno in questo modo; e noi dobbiamo fare altrettanto, perché se non cerchiamo di sostenere il nostro armamento, nella stessa misura almeno in cui gli altri Stati in questa difficile vicenda sostengono il proprio, rischiamo di vederlo anche declassare tecnicamente e perdere, anche per il futuro, quelle possibilità di resistenza e di recupero che oggi ancora ha.

Qualcosa è stata fatta in questo campo, ed esistono gli strumenti per agire; purtroppo in Italia noi imbocchiamo le strade giuste, anche su un piano legislativo, ma ad un certo momento scivoliamo sulle sciocchezze, sulle cose banali. Infatti centriamo il provvedimento, ma poi lo sciupiamo o perché non attribuiamo ad esso la necessaria durata nel tempo, o perché, per remore varie, il provvedimento comincia a diventare operante quando è ormai inutile oppure superato, o infine perché non diamo ad esso, quando il provvedimento riguarda aiuti ed incentivazioni, una consistenza adeguata, per cui resta praticamente inefficace oppure determina un così grande concorso di richieste di applicazione che finisce per polverizzarlo e svirilizzarlo nei risultati che dovrebbe dare.

Ma perché questi aiuti li dobbiamo dare con il contagocce? Questo è un concetto sbagliato. Noi dobbiamo valutare quella che può essere la richiesta e prevederla nel suo complesso. E se in questo modo il provvedimento costerà un 10 per cento di più, non sarà la morte di nessuno: questo 10 per cento sarà lo scotto giustamente pagato per l'efficienza e l'immediatezza di effetti del provvedimento.

Da ultimo rilevo che, anche quando le nostre condizioni valutarie di 15 anni fa erano brillanti, abbiamo coraggiosamente adottato l'impostazione liberistica, liberalizzando anche a costo di importare più di quello che in realtà si sarebbe potuto o dovuto importare. Ma si è partiti dal concetto che basta dare al mercato tutto quello di cui effettivamente ha bisogno, perché il mercato stesso richieda solo quello di cui ha bisogno, ed è questa una valvola che naturalmente funziona, per nostra fortuna.

Ora, questo dovrebbe essere, in altri termini, il concetto informatore per una revisione dei provvedimenti che già sono in atto e per l'eventuale formulazione di provvedimenti nuovi in appoggio, vigile, della nostra marineria.

La politica di appoggio si dovrebbe muovere su tre direzioni. La prima è quella di assicurare il ricambio della flotta, perché, in tempi di vacche grasse, la flotta si ricambia da sé, ma il ricambio non ha più luogo in condizioni di crisi. Noi abbiamo fatto in materia — bisogna darne atto ai governi precedenti — lo strumento che deve assicurare il ricambio naturale e l'ammodernamento. Anche qui però ella sa, signor ministro, come si pone il problema ed io non mi voglio soffermare sull'argomento, perché ella è maestro in questa materia. Io le ho rivolto anche una interrogazione al riguardo e so che ella, pur non avendomi ancora risposto perché a sua volta attende, ha già provveduto ad interessare il Ministero del tesoro per una proroga di quella legge e — io spero — anche per un suo rafforzamento. Potrei entrare nel merito, ma lo ritengo superfluo perché ella ben conosce questo strumento legislativo.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. La ringrazio.

TROMBETTA. Il finanziamento navale, insieme con i premi di demolizione, rappresenta anch'esso uno strumento da usare, il mezzo classico per assicurare il ricambio della flotta e quindi tenerla a galla sul piano dei necessari ammodernamenti.

Anche sul finanziamento navale non mi voglio dilungare. Ella sa, onorevole ministro,

come sono andate le cose a proposito degli strumenti dei quali disponiamo. Abbiamo attuato il finanziamento navale, ma lo abbiamo fatto difettoso per quanto riguarda il costo finanziario del finanziamento; difettoso nel senso che se noi non diamo un finanziamento navale allo stesso costo di quello che esso ha sul piano internazionale, noi facciamo cosa inutile; e la prova l'abbiamo avuta perché la legge, fino a quando non è stata modificata in questo senso, non ha avuto praticamente applicazione; avevamo la legge, avevamo gli stanziamenti e nessuno vi attingeva.

Quindi, anche su questo punto io la prego, onorevole ministro, di procedere ad una revisione, ad una messa a punto della materia.

Ma non bastano i premi di demolizione, i finanziamenti attraverso il credito navale; occorre che si faccia una politica fiscale adeguata, che deve integrare gli effetti degli altri provvedimenti, perché, onorevole ministro, se ella trascura questo aspetto, allora rende inutili o comunque meno produttori gli altri provvedimenti che si sono adottati.

A questo proposito darò solo due suggerimenti, che mi paiono essenziali: in primo luogo, in una situazione di questo genere, la politica fiscale italiana deve tener conto degli ammortamenti con criteri realistici. Gli ammortamenti debbono seguire il mercato patrimoniale delle navi e quello del reddito delle navi, cioè il mercato dei noli, perché, diversamente, l'equilibrio economico dell'azienda salta di fronte ad una valutazione fiscale che non corrisponde a quella reale.

In secondo luogo, onorevole ministro, è necessario procedere alla detrazione delle spese dal reddito imponibile. Bisogna che vengano fatte circolari, che siano inviate disposizioni in questo senso, perché, diversamente, la valutazione del reddito non risulta obiettiva.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Ciò rientra, ovviamente, nella competenza del Ministero delle finanze.

TROMBETTA. Certamente, onorevole ministro, ed è perciò che le ho chiesto il concerto in questo senso; le cose non possono andare disgiunte.

Ora, concludendo, tutto ciò che ho detto implica due premesse. Anzitutto il coordinamento e il concerto, come abbiamo detto, e sono certo, onorevole ministro, che con il suo prestigio personale e con l'importanza che ella saprà conquistare al suo dicastero, riuscirà nell'intento. In secondo luogo una terapia della situazione generale del paese, che purtroppo va logorandosi con prospettive non certo buone per la stessa vita dei porti e per

le fortune del nostro armamento, se dovremo, in conseguenza di questo logoramento, ridurre fatalmente il nostro traffico estero, anche in funzione di un andamento non favorevole della bilancia commerciale e dei pagamenti.

Una terapia, dicevo, che è complessa, perché il male avanza e più lo si lascerà avanzare, più difficile diverrà questa terapia. Essa deve avere come primissima base una severa ricognizione della spesa pubblica, con l'eliminazione delle spese inutili e degli sperperi; quindi una graduatoria delle spese riconosciute utili e necessarie, da farsi alla luce della produttività della spesa, dei suoi reali vantaggi sociali e della tempestiva disponibilità dei mezzi per concretare la spesa.

A questa terapia anch'ella, onorevole ministro, può e deve concorrere, con il prestigio, ripeto, del suo dicastero e con il peso e la responsabilità della poderosa massa di legittimi interessi che il suo Ministero rappresenta nell'economia italiana. Allora, in quella graduatoria potranno inserirsi, con la priorità che meritano, gli stanziamenti che reclama la nostra economia navale e portuale e potranno inserirsi con la dovuta puntualità e precisione di pagamenti.

Onorevole ministro, il mio augurio di oppositore, che pure riconosce ed apprezza la sua onesta e fervida volontà di fare, è che una poderosa sterzata in questo senso possa riaprire alla nostra economia le vie della prosperità, che per l'Italia sono anche e soprattutto le vie del mare. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

CALVARESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, giorni fa a Porto Marghera, in occasione del varo della motonave da pesca *Genepesca VIII*, ella, signor ministro, ha pronunciato un discorso nel quale ha, tra l'altro, affermato che « il Governo è vicino ai grandi problemi della marineria italiana, che non sono soltanto quelli dei porti, dei cantieri e della flotta, ma anche quelli della pesca ». Non so se tale affermazione sia stata fatta tenendo presente la realtà della situazione in cui versa nel nostro paese l'economia peschereccia e l'assoluta mancanza di una adeguata e coerente linea di propositi e di azione da parte dei vari governi che si sono succeduti alla direzione politica del paese. Con tutta probabilità le dichiarazioni del signor ministro riflettevano il clima un po' euforico della cerimonia (nonostante la pioggia insistente) e forse anche la sua personale volontà di dare un certo contributo al supera-

mento di condizioni difficili che rendono drammatica l'attività peschereccia. Tuttavia il bilancio della marina mercantile per il 1963-64 suona netta e recisa smentita, con l'evidenza delle cifre, alla conclamata attenzione del Governo per i problemi, per le difficoltà e per l'urgente ricerca di soluzioni più idonee dell'economia ittica.

Quanto alla parte delle spese dedicata al settore della pesca, bisogna dire che da diversi anni a questa parte essa non ha subito alcuna apprezzabile modificazione. Ed anche in questo stato di previsione alla pesca sono riservati 181 milioni di lire su un totale di 55 miliardi e 347 milioni di lire di spese, ordinarie e straordinarie, del bilancio della Marina mercantile. Cioè, alla pesca viene riservata, per spese ordinarie e straordinarie, una percentuale pari allo 0,32 per cento del bilancio che stiamo esaminando. Alla luce di queste cifre, signor ministro, appaiono, per usare un gentile eufemismo, alquanto ottimistiche e illusorie le affermazioni da lei fatte a Porto Marghera. D'altronde ci rendiamo conto del fatto che una diversa impostazione finanziaria del bilancio non può prescindere da una diversa visione politica dei problemi dell'economia peschereccia e da una considerazione globale dei problemi di politica economica del nostro paese. E sotto questo profilo la questione non riguarda soltanto la competenza e le responsabilità del Ministero della marina mercantile, ma competenze e responsabilità dell'intero Governo.

I problemi della pesca non possono essere considerati in ristretti limiti settoriali o corporativi, in quanto essi hanno una diretta incidenza sui fattori che concorrono all'alimentazione della popolazione. E in che misura l'Italia, che pure ha migliaia di chilometri di coste ed oltre 400 centri pescherecci, tra piccoli e grandi, provvede con il proprio prodotto ittico all'alimentazione nazionale?

La produzione ittica mondiale si aggira sui 40 milioni di tonnellate di pescato. In testa alla produzione mondiale sta il Giappone con oltre 6 milioni di tonnellate, seguito dalla Cina, dagli Stati Uniti, dall'Unione Sovietica e dalla Norvegia. La produzione ittica italiana registra una media di circa 180-190 mila tonnellate. E senza dubbio una produzione modesta, che copre appena il 60 per cento del fabbisogno nazionale che, tra l'altro, è assai basso se si tiene conto che il consumo *pro capite* di pesce si aggira sui 6 chilogrammi annui, pari alla metà del consumo *pro capite* dei paesi dell'Europa occidentale. Vi è quindi in Italia un basso consumo di

prodotti ittici e una produzione notevolmente inferiore allo stesso basso consumo nazionale. Né può essere sottovalutato il fatto che per acquistare il 40 per cento dei prodotti ittici all'estero si spendono oltre 40 miliardi di lire ogni anno per pesce fresco o conservato.

Questi sono i reali termini della situazione del settore ittico nell'economia nazionale ed è da questi che bisogna muoversi per individuare le cause della crisi e porre ad essa rimedio. Certamente una delle cause, di grande rilievo, è che prevalgono nell'industria peschereccia strutture arretrate e metodi ed organizzazioni ormai da tempo superate. La consistenza della flotta peschereccia nazionale rivela chiaramente i punti deboli, le strozzature e le gravi insufficienze del settore. Infatti su un totale di oltre 45 mila unità adibite alla pesca, solo 15 mila sono a motore e le rimanenti sono piccole barche a remi o a vela. Ma i veri motopescherecci, cioè le unità che sono attrezzate per la pesca d'altura, sono meno di 4 mila per complessive 70 mila tonnellate di stazza.

Le navi pescherecce attrezzate per la pesca oceanica di stazza oltre le 500-1.000 tonnellate sono molto poche, e sono quelle della « Genepesca » e di pochi armatori che sono riusciti ad averle a seguito del contributo di 1 miliardo stanziato dalla Cassa per il mezzogiorno per la costruzione di 12 motopescherecci oceanici. Si può dire quindi che la struttura dell'economia peschereccia è oggi prevalentemente di tipo artigianale e che manca quasi del tutto un'efficiente, moderna e competitiva industria della pesca.

Ma non è solo questo il dato che chiarisce la grave arretratezza di questo settore. Vi è anche un altro importante elemento, di ordine sociale, che interessa più direttamente i 150 mila pescatori italiani e si riassume in retribuzioni di fame, in lunghi periodi di disoccupazione, alternati a periodi di duro lavoro, di sacrifici e di rischi anche mortali. Basti pensare che decine di migliaia di pescatori hanno in proprietà solo una parte della barca a motore o del motopeschereccio, possiedono cioè solo alcuni carati. È questo il sistema delle carature. Essi dividono il pescato in base alle carature (cioè in base all'apporto del capitale conferito). Per i pescatori che non hanno alcun capitale la divisione del prodotto avviene alla parte, cioè con un rapporto simile a quello della mezzadria agricola. Una determinata frazione del prodotto, per lo più oltre il 50 per cento, spetta all'armatore, mentre il rimanente, inferiore al 50 per cento, viene diviso fra i

componenti dell'equipaggio. Questi rapporti tra armatori e pescatori sono precari, non uniformi, variano da un centro peschereccio all'altro. Non esiste allo stato attuale alcuna regolamentazione nazionale, né un contratto nazionale di categoria. Questo intollerabile stato di cose si traduce in bassissime retribuzioni, in condizioni precarie di lavoro, e spinge oggi migliaia e migliaia di pescatori, per lo più giovani, a disertare le attività della pesca e a cercare lavoro in altri settori produttivi e soprattutto nell'industria. È una situazione drammatica, perché non è pensabile che si possa determinare una svolta radicale e affrontare seriamente una reale ed efficiente politica peschereccia se non si creano condizioni tali da invogliare i pescatori, specialmente i giovani, i più preparati, i più qualificati a intraprendere l'attività peschereccia.

Infine (ma non mi dilungo su questo argomento, perché un altro collega del mio gruppo ne parlerà più diffusamente) vi è una drammatica carenza nelle prestazioni mutualistiche e previdenziali dei pescatori e delle loro famiglie, che sono trattati a un livello molto inferiore a quello delle altre categorie di lavoratori.

Dalla relazione di maggioranza, presentata dal collega onorevole De Capua, emerge con tutta chiarezza la situazione di grave disagio dei pescatori costieri i quali hanno un reddito medio lordo di 250 mila lire annue, pari a un reddito medio mensile lordo di 20 mila lire. Quanto poi ai redditi medi netti, essi sono sensibilmente inferiori e, se si tiene conto dell'attuale livello del costo della vita, essi pongono i pescatori italiani ad un livello di retribuzioni coloniali o di paesi economicamente sottosviluppati! So che sono parole che provocano vivaci reazioni nel signor ministro.

DOMINEDÒ, Ministro della marina mercantile. Se le vuole usare, lo faccia. La responsabilità è sua.

CALVARESI. Io non riesco a trovare altri termini, più adatti, per definire una simile situazione salariale.

Anche i pescatori oceanici, che sono costretti a stare fuori casa anche tre mesi all'anno, riescono appena a percepire 60-70 mila lire al mese con un lavoro estremamente duro.

Le strutture arretrate e tradizionali prevalenti nel settore della pesca, le basse retribuzioni e i ricavi unitari dei pescatori sono, come ho detto, le cause della grave crisi dell'economia ittica, ma è doveroso riconoscere che altri fattori, pur essi rilevanti, concor-

rono ad accentuarla e a renderla più acuta e intollerabile. Tra questi, in primo luogo, quelli relativi all'organizzazione, al funzionamento dei mercati ittici ed in generale alla distribuzione dei prodotti della pesca e al rapporto esistente tra la produzione e il consumo.

In Italia si consuma pochissimo pesce, sia nei confronti degli altri paesi europei, sia in rapporto alle necessità alimentari ed alle buone norme dietetiche della popolazione. Il fatto è che nel settore del mercato ittico si verifica quello che capita nei mercati dei prodotti agricoli: come ai contadini si pagano poco i prodotti della terra i quali poi costano molto cari ai consumatori, così ai pescatori si pagano prezzi bassissimi per il pescato, che poi al consumo viene rivenduto con aumenti notevolissimi. Non v'è dubbio che, eliminando la speculazione parassitaria dell'intermediario, ed avvicinando la produzione al consumo si potrebbero remunerare meglio i pescatori e far costare molto meno il pesce, in modo da favorirne il consumo e stimolare così una espansione delle attività e dell'industria peschereccia.

Ma anche sull'organizzazione dei mercati ittici vi sono parecchi rilievi da fare e proposte innovative da formulare a tutela dei pescatori e dei consumatori. Come ricorda il relatore, il commercio all'ingrosso dei prodotti ittici è disciplinato dalla legge 25 marzo 1959, che ha abrogato la precedente legge 12 luglio 1938, n. 1487. La nuova legge sui mercati non fa però alcuna distinzione fra mercati ortofrutticoli e delle carni e mercati ittici, né tanto meno distingue i mercati ittici di consumo da quelli di produzione. Le norme e le disposizioni che regolano questi ultimi sono pertanto imperfette ed a volte caotiche. Ora, se si vuole perseguire un'azione che tenda a colmare il divario enorme tra i bassi redditi della produzione ittica e gli eccessivi prezzi al minuto, bisogna affrontare coraggiosamente e risolvere in senso più moderno, tutelando gli interessi dei pescatori e dei consumatori, le strutture dei mercati ittici, permettendo una più diretta partecipazione dei produttori alla direzione e alla gestione dei mercati ittici di produzione e favorendo con apposite iniziative la diffusione della cooperazione ed una più organica ed attiva collaborazione degli enti locali.

La soluzione di questi problemi, che ovviamente interessano altri ministeri (per esempio quello dell'industria e commercio) è strettamente collegata con la ricerca di nuovi indirizzi e con lo studio e l'attuazione di nuove e più feconde iniziative per la rinascita del-

l'economia peschereccia nel quadro dello sviluppo dell'economia italiana.

La trascuratezza dei vari governi nell'affrontare in modo organico e razionale i problemi della pesca è messa in risalto anche dal fatto che sino ad oggi non si è provveduto ad adeguare alle nuove situazioni la legislazione in materia di pesca. Già in sede di Commissione ho avuto occasione di rilevare che vige ancora oggi il regolamento della pesca redatto nel 1882, ossia oltre ottanta anni fa. Eppure, nonostante le modificazioni intervenute nel frattempo e il dinamismo dei tempi in cui viviamo, non si riesce ad aggiornare la legislazione e i regolamenti basati fondamentalmente sulla legge del 1871! L'anno scorso, in aula, furono date a questo proposito dal ministro della marina mercantile precise assicurazioni. Quest'anno, viceversa, il ministro non ha dato in Commissione alcuna risposta ad una mia richiesta in tal senso; spero che in sede di conclusione del dibattito egli vorrà dirci qualcosa di preciso e di rassicurante in ordine alla volontà di procedere a tale improcrastinabile aggiornamento, nonché ai tempi e alle scadenze di tale impegno.

Vi è da sperare anche che possa dare frutti concreti l'azione sollecitata in Commissione dall'ordine del giorno sottoscritto da tutti i gruppi e riguardante l'unificazione dei servizi della pesca marittima e delle acque interne, ancora divisi tra le competenze dei ministeri della marina mercantile e dell'agricoltura e foreste. In materia, però, è legittima una certa prudenza, o meglio un moderato pessimismo, perché altre volte negli anni scorsi analoghi ordini del giorno, confortati dall'adesione del rappresentante del Governo, finirono ben presto nel dimenticatoio. È il caso di dire, per usare una espressione di un noto e popolare attore della Ciociaria, Nino Manfredi: « fusse ca fusse la vorta bona! ». Devo però riconoscere che in Commissione il signor ministro è stato assai sensibile su questo problema.

È evidente che l'attuale disorganizzazione, irrazionalità, mancanza di organicità del settore ittico nazionale è la conferma dell'assoluta mancanza di una linea precisa di sviluppo e di potenziamento della pesca e delle attività industriali e commerciali ad essa connesse. Dinanzi alla gravità dei problemi, di fronte ad una crisi che vieppiù si aggrava, nella pratica impossibilità di determinare, con il vecchio andazzo, un sia pur modesto miglioramento, gli scarsi ed inadeguatissimi mezzi a disposizione vengono assorbiti prevalentemente con criteri burocratici e dispersi

in varie direzioni, col risultato davvero non invidiabile di dare colpi su colpi ad un settore economico che, per le ragioni sopra esposte, non può e non deve essere considerato marginale o irrilevante.

Se queste, a nostro parere, sono le cause dell'attuale crisi del settore peschereccio, e se tali cause ancora permangono ed impediscono una corretta azione di ripresa e di rinascita del settore, è bene chiarire le responsabilità, appare opportuno ed utile individuare le forze e gli strumenti più idonei a modificare gli attuali indirizzi e a far imboccare una strada nuova che possa determinare una svolta decisiva e la creazione di nuove, più efficienti e moderne strutture nella pesca nazionale.

Non si può non denunciare, al riguardo, le pesanti responsabilità dei governi diretti, in maniera esclusiva o con collaborazioni di forze subalterne, dalla democrazia cristiana. In tutti questi anni non si sono voluti affrontare e risolvere i problemi di fondo dell'economia ittica. Ad una linea di coraggioso rinnovamento delle strutture, ad un discorso serio ed impegnato sulle prospettive, si è preferita, anche per evidenti ragioni elettorali, una politica di deterioro paternalistico, di sussidi concessi con criteri discriminatori, di palesi favoritismi, si è preferita la pratica della corruttela nei confronti di armatori, o presunti armatori, capaci di convogliare voti e preferenze verso le liste del partito di maggioranza relativa.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Fatti del genere non mi constano; diversamente interverrei!

CALVARESI. Abbiamo presentato al riguardo numerose interrogazioni. Mi premerò comunque, signor ministro, di farle avere la necessaria documentazione.

Questa politica ora è sotto accusa e dimostra di avere condotto verso il fallimento un settore non trascurabile della nostra economia. Adesso siamo alle strette. Il trattato di Roma, con il pieno diritto di libero stabilimento delle flotte estere, si proietta sulla pesca nazionale. In questa difficilissima e drammatica situazione, che cosa fare? Si può continuare con il solito trantran, con i vecchi e logori espedienti, con mezze misure? Il bilancio preventivo, con la ripetizione dei soliti stanziamenti, accetta un certo spirito di rassegnazione e di fatalità. E tanto meno bastano i gridi di allarme, le dichiarazioni di buona volontà, i propositi più o meno generici che vengono di tanto in tanto sbandierati.

Tre anni fa da parte dei settori parlamentari della democrazia cristiana, si cominciò a parlare di un « piano azzurro », di un tentativo, limitato e settoriale per giunta, per risalire la china paurosa in cui precipitava il settore ittico nazionale. Questo piano, esaltato come la panacea di tutti i mali, destinato, per il modo stesso della sua presentazione, ad alimentare ottimismo e illusioni sembra che sia naufragato rapidamente sugli scogli degli uffici finanziari del Ministero del tesoro. Ora si parla di un « piano azzurro », ma sembra che tale colore sia stato utilizzato per definire un piano dei porti. Auguriamo al nuovo « piano azzurro dei porti » di non subire lo stesso destino del « piano azzurro della pesca ».

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Ella non è a conoscenza che stiamo riprendendo anche il tema della pesca.

CALVARESI. Bisognerà però dare a quel piano un nuovo colore.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Riguarda sempre il mare.

CALVARESI. Speriamo di non trovarci di fronte ad una serie di piani caleidoscopici. E lo diciamo con senso di rammarico per l'incuria e il diletterantismo con cui vengono affrontati problemi che richiedono ben altro impegno e strumenti e linee di azione più tempestivi, più adeguati e più coordinati.

Certo non riteniamo che il nostro compito sia soltanto quello di criticare il mal fatto, di proporre soluzioni avveniristiche e fuori della realtà, di agire con sollecitazioni demagogiche. Né crediamo che i problemi della pesca nazionale possano essere visti e risolti in modo avulso da un contesto politico ed economico più organico e più ampio.

Essi devono essere affrontati e posti nel quadro di una politica di più ampio respiro, nel quadro di quella politica di organica programmazione economica di cui oggi è piena la tematica delle forze politiche più importanti e decisive del nostro paese. È in questo contesto che si può e si deve risolvere i problemi più acuti della produzione ittica nazionale. Siamo perfettamente consapevoli che su questo piano il discorso non è solo sulla quantità degli interventi, ma soprattutto sulla qualità, sulle scelte prioritarie, sugli indirizzi ed anche sulla gradualità. Insomma, proponiamo una linea positiva e realizzabile, che si contrapponga alla politica sin qui seguita e che ha fatto pietoso fallimento.

Per le ragioni che sono venute esponendo, per l'assoluta necessità di fronteggiare in modo adeguato la prossima applicazione del

trattato di Roma e del diritto di stabilimento, per salvare la pesca nazionale e non perdere il prezioso patrimonio di lavoratori della pesca, dei tecnici, dei quadri di questo settore, indichiamo alcuni punti di un programma sul quale edificare una politica nuova nel settore della pesca.

A questo proposito riteniamo che tale politica si possa riassumere nei seguenti punti:

1) un'organica direzione da parte dello Stato delle attività della pesca, sia per quanto concerne la produzione sia la distribuzione del pescato, al fine di eliminare il caos, le situazioni precarie e le numerose forme di speculazione parassitaria. In questo quadro occorre attuare i necessari coordinamenti e impostare su basi unitarie una politica della pesca. Cioè, lo Stato deve intervenire con funzione orientativa ed anche normativa allo scopo di concentrare mezzi, di forgiare strumenti, di orientare il credito verso quelle forme di attività, pubbliche e private, legate alla pesca e che siano in grado di eliminare gli inconvenienti, di riformare le strutture e di determinare nuovi e più proficui indirizzi;

2) considerato che uno dei settori decisivi è costituito dalla pesca oceanica oltre gli stretti, e che l'Italia è agli ultimi posti in questo settore, occorre che il problema della costruzione e della gestione di una flotta oceanica in grado di competere con gli altri paesi, Francia, Giappone, paesi scandinavi, sia risolto con la costruzione e gestione da parte dello Stato di una efficiente flotta oceanica peschereccia. Questa potrebbe costituire il nucleo centrale di una organizzazione moderna ed efficiente, ma non esclusivamente, in quanto, con opportune misure legislative, si dovrebbe favorire lo sviluppo della cooperazione e indirizzare la pesca oceanica su questo duplice binario: gestione pubblica e gestione cooperativistica. Al punto in cui siamo riteniamo che questa sia una proposta positiva se si vuole evitare che la speculazione privata possa, con i contributi dello Stato, monopolizzare il settore. Tra l'altro, si parla con insistenza della costituzione di società per azioni per la pesca oceanica, e le navi pescherecce oceaniche che si stanno costruendo, con il contributo dello Stato, hanno caratteristiche non omogenee così difformi che non è errato parlare di disordine e di mancanza di coordinamento.

Per esempio, il Ministero ha dato priorità, nei contributi per le costruzioni navali, alle navi della pesca oceanica; la Cassa per il mezzogiorno ha stanziato un miliardo per

contributi nelle zone di sua competenza per la costruzione di motopescherecci adatti alla pesca oltre gli stretti. Ma, a tutt'oggi, non esiste alcun processo di standardizzazione delle navi pescherecce oceaniche. Per esempio, a San Benedetto del Tronto, nei cantieri Marchegiani, vengono costruiti motopescherecci oceanici di 400-500 tonnellate di stazza, mentre a Porto Recanati se ne costruiscono di 1.000-1.500 tonnellate. Vi è a questo proposito un indirizzo unitario, o tutto viene lasciato all'iniziativa privata?

A nostro avviso, una delle caratteristiche di questo settore è che si proceda al buio. Sarebbe opportuno esaminare la proposta che ebbe a fare Scalfati in occasione della fiera di Ancona, vale a dire la possibilità che lo Stato costruisca navi da pesca da concedere poi a riscatto alle cooperative, con un sistema simile a quello del riscatto degli alloggi.

DOMINEDO, *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda le priorità nella concessione dei contributi per le costruzioni e in conto interesse è preciso intendimento del Governo dare la precedenza alle costruzioni dei pescherecci, e di quelli oceanici in specie: il che significa miliardi in favore della pesca. Ciò, naturalmente, non esclude l'intervento in altri settori.

CALVARESI. Noi prendiamo atto di questo ma riteniamo che occorra non solo concedere contributi, sibbene dare anche un orientamento affinché le costruzioni non siano così difformi.

3) Sviluppo della pesca di piccola e media altura, con una accorta politica creditizia che favorisca i piccoli pescatori e le loro cooperative, che stimoli il miglioramento della meccanizzazione dei natanti, che riduca i costi delle attrezzature (a terra e sul mare), che faciliti la ricerca di nuovi banchi di pesca e che si proponga di estendere e migliorare gli accordi di pesca con i paesi vicini, come la Jugoslavia, la Tunisia ed altri.

La pesca oceanica non potrà mai sostituirsi alla pesca mediterranea o adriatica; né ciò sarebbe giusto e possibile, in quanto la rinascita della nostra pesca deve contemplare lo sviluppo di essa sia al di qua sia al di là degli stretti. Da questo punto di vista irrisorio ci pare lo stanziamento, immutabile da diversi anni a questa parte, della somma di 20 milioni di lire per la ricerca di nuovi banchi di pesca nel Mediterraneo e oltre gli stretti.

Infine vorrei sottoporre all'attenzione del ministro il problema dell'inquinamento delle acque costiere. Durante il periodo estivo, su

un diffuso settimanale a rotocalco, *L'Europeo*, Gianni Roghi ha dedicato una serie di articoli a questo problema la cui mancata soluzione provoca danni notevolissimi alla fauna ittica.

Mi sembra che il Governo debba intervenire per evitare che gli scarichi delle industrie — specialmente chimiche — possa arrecare danni irreparabili alla fauna dei nostri mari.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Al riguardo è stato presentato un ordine del giorno, che ho accettato.

CALVARESI. 4) Attrezzare un certo numero di porti pescherecci per le esigenze della pesca oceanica, dotati di adeguate strutture per la conservazione, la trasformazione e la distribuzione dei prodotti ittici, affrontando anche la riforma dei mercati di produzione del pesce, per eliminare la speculazione degli intermediari e dei grossisti.

Si è parlato di un « piano azzurro dei porti », ed è augurabile che si provveda con la massima tempestività possibile allo studio e alla realizzazione di iniziative idonee per una rete di porti pescherecci, allo scopo di evitare, tra l'altro, come sta accadendo in alcune marinerie (cito il caso del porto di San Benedetto del Tronto) che i motopescherecci oceanici, ivi costruiti e con il personale del luogo, siano costretti ad attraccare ed a stabilirsi in altri porti a causa dell'inadeguatezza delle attrezzature e dei bassi fondali.

Unitamente al problema dei porti pescherecci, va affrontata la questione dei mercati ittici di produzione che non possono essere confusi, come stabiliscono le vigenti disposizioni di legge, con i mercati ortofrutticoli e delle carni. In questa direzione, essenziale per una maggiore remunerazione dei pescatori e per costi più bassi per i consumatori, occorre creare nuovi strumenti di partecipazione democratica con la presenza determinante dei pescatori, delle loro organizzazioni sindacali e cooperativistiche e degli enti locali.

Sono questi i punti di maggiore rilievo di una linea politica della pesca nazionale che i comunisti propongono all'attenzione del Parlamento, del Governo e dei lavoratori interessati. Per una sua maggiore articolazione, per un ulteriore approfondimento, per un esame anche di iniziative e proposte che altri settori hanno formulato o formuleranno, nonché per una direzione unitaria di tutte le iniziative che si renderanno necessarie, proponiamo la costituzione di un organismo democratico, con la partecipazione dei sindacati, delle cooperative, degli enti

locali dei più importanti centri pescherecci, delle regioni, perché si addivenga sollecitamente alla elaborazione di un piano di sviluppo delle attività pescherecce e si trovi quell'indispensabile coordinamento con gli organismi preposti agli studi e alla realizzazione del piano relativo alla programmazione economica nazionale.

Una visione unitaria ed organica dei problemi della nostra pesca non può ovviamente restringersi a sole considerazioni di carattere tecnico e produttivistico. Condizione essenziale di uno sviluppo del settore è il miglioramento delle condizioni retributive, di lavoro e di vita dei pescatori; perché altrimenti si potranno costruire navi moderne e dotarle di attrezzature più complesse, ma senza i pescatori, i tecnici e gli specialisti niente potrà esser fatto e tutto sarà impossibile.

Ora, le condizioni dei pescatori, sia di quelli dediti alla pesca costiera o di media altura sia di quelli imbarcati sugli scafi oceanici, sono estremamente dure e difficili. Il relatore parla di ricavi medi annui pari a lire 250 mila lorde. Potete, onorevoli colleghi, signor ministro, ritenere che con simili ricavi i giovani possano essere invogliati alla pesca? E, d'altra parte, si è provveduto a migliorare le condizioni di lavoro e di sicurezza degli scafi? Quante perdite di preziose vite umane in questo lavoro che rende salari e paghe di fame, pari a quelle di paesi sottosviluppati e coloniali! Inoltre, l'assetto previdenziale e assistenziale per i pescatori è quanto mai arretrato, deficiente ed umiliante. I pescatori sono trattati ad un livello inferiore a quello degli altri lavoratori: basti pensare al livello attuale delle pensioni, all'assoluta mancanza di assistenza malattia, tranne che per l'assistenza ostetrica, per i familiari, ai lunghi periodi di disoccupazione non coperti da alcuna sovvenzione, se non quella misera ed avvilita del sussidio del soccorso invernale, alla mancanza o quasi di un intervento a favore dell'edilizia abitativa per i pescatori (sono stati stanziati sinora in base alla legge n. 640, a favore degli inquilini delle case malsane, un miliardo di lire per 150 mila pescatori). Un altro collega del mio gruppo interverrà, credo, più dettagliatamente sugli aspetti previdenziali e assistenziali della gente del mare. In questa sede, mi si consenta però di avanzare la formale proposta di estendere ai pescatori le provvidenze dell'istituto cassa integrazione guadagni per i periodi di inattività dovuto al maltempo e ai periodi di ridotta attività

dei mesi invernali. So che non dipende solo dal Ministero della marina mercantile, la competenza essendo anche del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ma spero che, di concerto, la proposta possa essere esaminata ed accolta come doveroso tributo di riconoscenza a questa categoria di lavoratori.

Infine, mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera su una situazione di grave disagio, di diffuso malcontento tra i pescatori, per l'assoluta mancanza di chiari, definiti rapporti di lavoro e per l'esistenza di rapporti salariali precari e diversi da zona a zona. Anche, direi essenzialmente, questo aspetto della condizione dei pescatori è un atto di accusa contro le arcaiche ed opprimenti strutture che dominano nel settore della pesca. Ancora oggi, anno 1963, non esiste un contratto nazionale di lavoro per i pescatori. Né, d'altra parte, migliori sono le condizioni dei pescatori oceanici costretti ad un lavoro notevolmente disagiato e senza adeguato riposo retribuito quando scendono a terra.

La mancanza di una precisa regolamentazione dei rapporti di lavoro e delle retribuzioni è fonte di soprusi, di vere e proprie ruberie ai danni dei lavoratori della pesca, perché questo è un campo nel quale si esercita con maggiore accanimento lo sfruttamento esoso dei padroni. Il modo stesso come attualmente è organizzata la pesca nazionale, unitamente alla politica paternalistica e di divisione che il partito dominante ha instaurato tra questi lavoratori, è causa di una relativa debolezza contrattuale e della carenza di rapporti nazionali ed aziendali di lavoro più adeguati ai tempi ed al livello generale che la classe operaia ha raggiunto in questi anni. Ma è pur vero che uno Stato come il nostro, fondato sui lavoratori, non può e non deve ulteriormente tollerare questo stato di cose che umilia una vasta categoria di lavoratori e che produce conseguenze negative sullo stesso sviluppo dell'economia e della produzione pescherecce nazionali.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il dibattito su questo bilancio ci ha permesso di puntualizzare situazioni, di formulare proposte, di suggerire i lineamenti di una nuova politica nel campo della pesca. Per riconoscimenti unanimi l'economia ittica nazionale è sull'orlo di una gravissima crisi che può riuscire fatale. Non è il caso di ulteriori indugi, di trascuratezze, di provvedimenti spiccioli ed inefficaci. Si impongono una svolta decisiva, strumenti nuovi, una nuova visione dell'acutezza e delle dimensioni

dei problemi. La rinascita della pesca, di questo settore della nostra economia nazionale, è possibile alla condizione che si proceda con il necessario coraggio e con metodica tenacia a profonde riforme di carattere strutturale. Ci siamo sforzati di proporre alcuni punti che riteniamo i cardini di una svolta in questo settore. Siamo però convinti che, al di là di una visione strettamente tecnicistica dei problemi che sono più assillanti, ciò che conta ed è decisivo per vincere questa battaglia è una chiara volontà politica, con una visione più organica ed unitaria dei problemi che sono sul tappeto.

Per questo, soprattutto, abbiamo fiducia che la rinascita della nostra pesca e il miglioramento delle condizioni dei pescatori sono possibili se si agirà con l'impegno che l'estrema gravità dei problemi oggi richiede. (*Applausi all'estrema sinistra*).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge, approvato da quel consesso:

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (464).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, in sede referente.

Si riprende la discussione.

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

GONELLA GIUSEPPE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, desidero innanzi tutto dare atto al relatore De Capua che nella sua relazione, ricca di dati, di osservazioni e di segnalazioni anche coraggiose e di tesi degne di studio e di esame, anche se non tutte accettabili, ha avuto l'onestà e il coraggio di non tacere che « le linee generali della nostra politica mercantile permangono nel nostro paese quelle che nello scorso anno finanziario da diversi colleghi di ogni settore politico vennero prospettate e discusse ». Il relatore prosegue lamentando « la modestia delle cifre stanziare in bilancio; il che mal si concilia con le necessità, con le esigenze, con le aspirazioni di una nazione marinara come l'Italia ».

Non può certo dirsi che l'onorevole De Capua abbia torto. Né possiamo dire che le sue espressioni siano frutto di pessimismo, se

si ha presente che sulla spesa totale dello Stato la marina mercantile non grava neppure per l'1 per cento.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Per la precisione, la percentuale è dell'1,3.

GONELLA GIUSEPPE. La ringrazio per la precisazione, che però nulla modifica.

La constatazione è malinconica e induce ad amare considerazioni ed a porci qualche domanda. Sono questi, dunque, i risultati delle ripetute, motivate doglianze che ogni anno sono state elevate in Commissione e in questa aula e dei suggerimenti che sono stati dati, avendo sempre per base l'esperienza e la più obiettiva verità e facendo riferimento alle statistiche fornite dalle stesse fonti governative? A che cosa son valse le repliche dei ministri succedutisi nel tempo, le loro ammissioni, le assicurazioni fornite, gli impegni assunti di far tesoro di quanto era emerso dalla discussione svoltasi in Commissione e in aula, per farne oggetto di meditati studi, per trasferirlo sul piano dei provvedimenti da assumere almeno per alcuni aspetti dei molti problemi della politica marinara? Perché questa trascuratezza? Perché questo abbandono di problemi che pur si dicono ad ogni pie' sospinto vitali, e vitali sono effettivamente, per la vita del popolo italiano? Si parla tanto di coscienza marinara. Dobbiamo allora concludere che i molti governi che si sono succeduti dal 1945 ad oggi sono stati la negazione di questa coscienza marinara del popolo italiano e sono stati invece l'espressione del contrario?

DE CAPUA, *Relatore*. Non dimentichi però il punto di partenza.

GONELLA GIUSEPPE. Non lo dimentico; però il punto di partenza era talmente allo stato ablativo che qualunque cosa fosse stata fatta, ed è stata fatta, assumeva naturalmente la dimensione di grande cosa. Partendo dallo zero, quello che si fa assume sempre un carattere spettacolare rispetto al punto di partenza. E questo non lo disconosco, ma questo non attenua minimamente quanto ancora una volta ho sopra lamentato.

I problemi del mare non si prestano ad indirizzi demagogici e respingono provvedimenti spettacolari. Essi si sostanziano in aspetti che sono schiettamente tecnici, e questo tecnicismo è reso più severo dalla comparazione e dal rapporto con gli analoghi problemi degli altri Stati. Di fronte a queste difficoltà, occorre molta e molta buona volontà, e occorre capacità di analisi, che non si perda in se stessa, ma sappia trovare la

via di una sintesi in una componente organica.

Come è stato rilevato nelle discussioni del bilancio della marina mercantile degli anni passati, la causa prima di questa carenza di direttive e di azione, la ragione che è alla base di questa discordanza tra il riconoscere e il promettere e il disporre, consiste soprattutto in una visione parziale, limitata o meglio frammentaria dei diversi e molti problemi nei quali si accentra una politica marinara, invece di avere di essa una visione unitaria, in modo da far conseguire un piano organico per ogni materia, cioè per l'industria cantieristica, per i porti, per i traffici, per la pesca. Un piano organico che, avendo di mira l'interesse generale da far valere sempre sugli interessi particolari, i quali ultimi si avvantaggiano in definitiva, se non immediatamente, certo mediamente, della tutela di quello (la miopia nell'avanzare richieste e nel pretendere la difesa di interessi particolari si ferma al primo e secondo passo, là dove invece la tutela dell'interesse va più lontano e finisce con il collimare con la tutela degli interessi particolari), non trascuri i problemi della vasta tematica propria al campo marittimo e che solo in via di semplificazione può essere ricordata in alcuni dei suoi aspetti.

Quali? La necessità e l'urgenza di costruire una flotta moderna, di navi giovani, tali da rispondere alle esigenze dei nostri traffici e a quelle imposte dalla dura competizione in campo internazionale; l'ammodernamento e l'ampliamento dei porti, *in primis* dei grandi porti di Genova, Napoli, Trieste, Venezia e Savona, senza trascurare quelli minori, i quali pure hanno un'importanza capitale, per i quali la qualificazione di porti minori ha solo una proiezione limitata nello spazio, dato che la lunghezza delle nostre coste e l'intensità dei traffici sul piano internazionale consentono loro di avere un'importanza ben maggiore di quella che la loro limitazione spaziale potrebbe offrire; disporre quanto è necessario e utile al fine di alleviare e quindi risolvere la persistente crisi cantieristica; provvedere in ordine al gravissimo depauperamento del nostro patrimonio ittico e disporre in merito sia alla pesca meccanica mediterranea alturica, spina dorsale dei problemi della pesca italiana, sia alla pesca atlantica, abbandonando la retriva concezione che vede nella pesca un'attività a carattere artigianale, e organizzandola invece su un piano di ben più vaste proporzioni, a carattere industriale ed oceanico, come avviene in Germania, in Olanda, nel Belgio e in Francia.

Si potrebbe continuare. Più specificatamente dirò di alcuni di questi problemi; ovviamente non di tutti, perché, tra l'altro, il tempo non lo consentirebbe. Comincerò con quelli che riguardano la flotta, sia privata, sia di Stato.

Le difficoltà che travagliano la nostra marina mercantile devono anzitutto essere considerate nel più vasto ambito della depressione che caratterizza da anni, sin dal 1957, il mercato internazionale dei noli.

I dati che dimostrano la gravità della crisi sono di dominio pubblico: li ricorda opportunamente il mai abbastanza lodato relatore. E proprio in questi giorni è stato diffuso lo studio annuale del Comitato dei trasporti marittimi dello stesso O.C.D.E., dal quale risulta che lo squilibrio attualmente esistente nel mercato è dovuto al persistere di una eccedenza di tonnellaggio rispetto alla domanda di trasporto. Infatti, nonostante il costante incremento dei traffici marittimi e l'elevato ritmo delle demolizioni, l'immissione massiccia di nuove navi veloci e tecnicamente perfezionate, impedisce il raggiungimento di un equilibrio e la conseguente stabilità dei noli.

Autorevoli esperti di traffico marittimo imputano alla politica più o meno protezionistica seguita dai principali Stati costruttori di navi a favore dell'industria navalmeccanica il mancato riassetto dei noli. Ma le cause sono varie, e diversi sono i fattori componenti il fenomeno, anche se di importanza minore rispetto a quello.

Certo è che la soluzione della crisi — e di questo bisogna prendere atto perché la realtà non va mai taciuta e soprattutto non si deve cercare di non vederla nascondendo la testa sotto l'ala — non può ritenersi prossima, perché non sembra semplice modificare la politica cantieristica adottata dai principali paesi costruttori.

Comunque, in attesa che intervengano nuovi fattori positivi nel settore dei traffici marittimi internazionali, è compito di ogni governo, e quindi anche del nostro, è compito di ogni Stato che abbia una tradizione marinara impedire che la propria marina mercantile veda pregiudicate le sue possibilità di concorrenza e di sopravvivenza.

E l'Italia deve preoccuparsi, più di quanto non abbia fatto finora, dell'acuirsi della crisi dei noli, che, purtroppo, ha sulla marina nazionale effetti gravi e allarmanti.

Se infatti dall'esame dei traffici marittimi internazionali la nostra attenzione si sposta sulla particolare situazione della nostra ma-

rina mercantile, si può, anzi si deve porre l'accento sui seguenti fatti:

1) La marina mercantile nazionale ha compiuto in questo dopoguerra un difficile cammino. Essa, come si sa, era pressoché distrutta al termine delle ostilità, e si è dovuta ricostituire mediante l'acquisto all'estero di navi costruite in serie durante il periodo bellico. Il processo di rinnovamento di questa flotta è stato abbastanza rapido (vede, onorevole relatore, che non disconosco i lati positivi), e specialmente in questi ultimi anni è intervenuto un sensibile miglioramento che ha accresciuto l'efficienza della nostra flotta. Tuttavia al 1° luglio 1962 l'Italia risultava ancora sedicesima nella graduatoria delle nazioni dotate di navi moderne: infatti solo il 27 per cento delle navi italiane hanno meno di cinque anni, di fronte al 49 per cento del Belgio, al 44 per cento della Russia, al 43 per cento del Giappone, al 40 per cento della Norvegia, al 38 per cento della Svezia e Olanda, al 37 per cento della Francia, al 34 per cento del Regno Unito, della Germania e della Jugoslavia.

2) Il fenomeno dell'età della flotta merita inoltre di essere considerato anche sotto il profilo della consistenza delle navi superiori ai 15 anni, ossia delle navi di costruzione bellica e prebellica. Si potrà allora osservare che quella che ho definito « flotta provvisoria » italiana costituiva, al 1° luglio 1962, il 42 per cento della flotta nazionale, rispetto all'11 per cento della Norvegia, al 13 per cento della Germania occidentale, al 16 per cento della Danimarca, al 17 per cento del Giappone, al 19 per cento della Francia, al 23 per cento della Svezia e al 25 per cento del Regno Unito e della Liberia.

3) Alcuni sostengono che le navi vecchie, qualora siano ammortizzate, sono più economiche delle navi nuove, i cui armatori devono tuttora far fronte ai rilevanti impegni finanziari che comportano le commesse di queste ultime. Tale tesi, però, non spiega come alla data del 1° marzo 1963, mentre nel mondo risultavano in disarmo 4.216.432 tonnellate di stazza lorda, pari al 4 per cento della consistenza della flotta mondiale, la marina mercantile nazionale registra un disarmo di 435.031 tonnellate, pari cioè all'8 per cento della sua consistenza. Alla stessa data del 1° marzo 1963, la nostra percentuale di disarmo risultava pertanto doppia rispetto a quella mondiale e addirittura quadrupla rispetto alla percentuale di disarmo francese, svedese e norvegese. Il Giappone e la Germania occi-

dentale, poi — sempre alla stessa data — praticamente non avevano navi in disarmo.

Un altro elemento che conferma le nostre preoccupazioni per le sorti della marina mercantile è la sempre minore partecipazione delle navi italiane ai traffici marittimi internazionali nei nostri porti.

Nel 1957 la bandiera estera partecipava con il 50 per cento allo sbarco e con il 65 per cento all'imbarco delle merci; nel 1962 le due percentuali erano rispettivamente salite al 66 e al 77, mentre analogo processo registrava la bandiera estera nella partecipazione al movimento passeggeri, passando da una partecipazione del 54 per cento ad una partecipazione del 58 per cento.

Infine la mancanza di un idoneo rafforzamento della nostra flotta mercantile, che ritengo esaurientemente dimostrata dai dati succitati, indebolisce l'apporto che potrebbe essere dato alla nostra bilancia dei pagamenti che, come si sa, risente del minore incremento delle esportazioni nei confronti delle importazioni.

Quali i provvedimenti che si impongono per combattere la crisi che travaglia l'industria armatoriale? Con un paradosso, ma solo apparente, si può affermare che per rinviare l'armamento occorre curare i cantieri: in sede nazionale rendendoli produttivi, promuovendo l'eventuale riconversione degli impianti superati e salvaguardando mediante nuove iniziative la giusta esigenza della manodopera; sul piano internazionale prendendo l'iniziativa, per esempio in sede O.C.D.E., per un accordo fra i principali paesi costruttori, al fine di evitare che vengano costruite navi in misura maggiore di quella che il mercato è in grado di assorbire.

È chiaro però che anche se i governi interessati entrassero nell'ordine di idee di disciplinare la produzione di navi (e ciò è tutt'altro che sicuro), un accordo in tal senso non potrebbe essere raggiunto se non fra qualche anno. Nel frattempo, però, dovrebbe essere presa in seria considerazione l'adozione di misure eccezionali e si dovrebbe altresì risolvere alcuni fra i più annosi problemi della nostra marina mercantile: in primo luogo, prorogare gli esistenti strumenti legislativi atti a favorire il rinnovamento della flotta a costi internazionali.

Mi riferivo in particolare alla legge del 1951 n. 301, alle leggi nn. 1 e 2 del 1962 e alla legge n. 764 del 1960, riguardanti rispettivamente i contributi ai cantieri, il credito navale e il premio di demolizione e ricostru-

zione e le agevolazioni in materia doganale e fiscale.

Se non sono male informato il Governo avrebbe già compiuto opportuni passi presso le autorità della Comunità economica europea per convincerle della necessità di non opporsi a questa proroga. Se ciò è stato fatto, sta bene; se non lo fosse, la prego, onorevole ministro Dominè, di considerare l'opportunità, direi la necessità, di farlo senz'altro.

Ma garantire il rinnovamento della flotta non è oggi sufficiente, in quanto i noli sono tali che non consentono di coprire il costo di gestione e gli ammortamenti. Sarebbe necessario, pertanto, studiare qualche provvedimento che possa positivamente influire sulla gestione delle aziende armatoriali, come è stato fatto, ad esempio, nel 1931, durante un analogo periodo caratterizzato da una grave depressione del mercato dei noli. Vi è, quindi, anche un precedente dal quale ricavare utili indicazioni. Qualora poi non si ritenesse opportuna l'emaneazione di un provvedimento legislativo, potrebbero essere impartite opportune disposizioni agli enti statali e parastatali perché diano la preferenza alle navi nazionali, almeno sino a quando non si profili una schiarita nel mercato.

Inoltre, fra i problemi che dovrebbero essere considerati di ordinaria amministrazione, che si trascinano ormai da molti anni, ricordo l'opportunità morale, oltre che economica, di definire il risarcimento dei danni di guerra che a tutt'oggi, dopo 18 anni dalla fine di questa, deve essere ancora corrisposto.

La situazione non brillante della nostra flotta appare poi viepiù nella sua gravità se viene rapportata al quadro dei traffici mondiali. È pacifico che dopo questa seconda guerra mondiale, per innumerevoli fattori su cui non è ora il caso di intrattenersi, si vanno affermando sempre più nuove rotte marittime e nuovi sbocchi commerciali in tutti i continenti, come conseguenza del sorgere e dell'intensificarsi di nuove correnti di traffico.

Trascuriamo, per non allargare troppo il nostro esame, il che richiederebbe troppo tempo, di ricordare le nuove vie marittime e l'intensa utilizzazione delle rotte che fanno capo e si dipartono dai porti dell'Asia, continente ultrapopolato, in pieno risveglio e sappiamo che ogni risveglio comporta bisogni nuovi, oltre che l'accrescersi e il dilatarsi dei vecchi con l'esigenza della loro soddisfazione.

Ricordiamo solo il bacino del Mediterraneo, dove l'aumento del traffico è stato quasi del 9 per cento, superando la media mondiale, inferiore al 7 per cento. Né dimentichiamo

che attraverso il canale di Suez, dove è sempre al primo posto la bandiera inglese, seguita da quella greca e olandese, noi siamo scesi dal 7 per cento al 6 per cento, continuando il processo di diminuzione degli anni precedenti. Il che vale anche per il traffico attraverso il canale di Panama, lungo il quale ancora nel 1960 passarono navi italiane per un totale di 1.226.000 tonnellate, disceso nel 1961 a 1.075.000 e nel 1962 ridottosi ulteriormente a meno di un milione.

Gli stessi armatori hanno ammesso che la crisi del 1957 è stata piuttosto una crisi di struttura dell'armamento che una vera e propria crisi dei traffici, e che l'Italia è uno dei paesi che più hanno sofferto non di una crisi dei traffici, quanto di una crisi derivante da un inadeguato sviluppo della flotta.

Il che vale anche per la flotta di Stato, la quale, nei confronti dell'armamento privato, è passata dal 42 per cento dell'anteguerra al 13 per cento del 1959, all'11 per cento del 1961, per risalire ad appena il 19 per cento alla fine del 1962, se si considerano le sei unità prese a noleggio, per complessive 21.826 tonnellate. Le quattro compagnie di navigazione della Finmare del gruppo I.R.I. e cioè l'Italia, il Lloyd Triestino, l'Adriatica e la Tirrenia, disponevano alla fine del 1962 di una flotta di 90 navi per complessive 636.388 tonnellate di stazza lorda, il che, rispetto alla consistenza dell'anno precedente, ci dà un aumento di 8.341 tonnellate perché arricchitesi di una unità.

Ho detto poc'anzi che, con un paradosso solo apparente, possiamo affermare che per rin vigorire l'armamento occorre provvedere a sviluppare l'industria cantieristica, strettamente collegata a molti problemi propri della meccanica, della siderurgia, della motoristica navale, ecc., cosicché il discorso si dovrebbe ampliare assai. Per rimanere nel campo delimitato dei problemi marittimi, io credo che non vi sia alcuno che non ammetta che la politica cantieristica sinora seguita da tutti i Governi succedutisi dal 1945 ad oggi è stata ed è completamente sbagliata.

La relazione dell'onorevole De Capua ci ricorda che l'entità della produzione cantieristica del 1962, ripartita per i singoli paesi, vede l'Italia al nono posto con 261.100 tonnellate, preceduta dal Giappone, dall'Inghilterra, dalla Germania, dalla Svezia, dall'Olanda, dalla Francia, dagli U.S.A., dalla Norvegia, seguita dalla Spagna, dal Belgio, dalla Danimarca e dal Portogallo.

E vogliamo ricordare i dati sulle percentuali dei committenti esteri nel naviglio va-

rato nei principali paesi? Svezia 64,60 per cento, Jugoslavia 59,02 per cento, Germania occidentale 56,03 per cento, Giappone 41,5 per cento, Francia 38,2 per cento, Inghilterra 23,5 per cento, Italia 3,7 per cento. Cosicché la produzione per l'estero dei nostri cantieri è inferiore all'1 per cento della produzione mondiale, cioè pari al 0,39 per cento di questa. Ogni commento è superfluo.

Né varrebbe eccepire che le commesse straniere sono diminuite in tutto il mondo, perché le statistiche dimostrano il contrario e apprendiamo anche che è soltanto nei nostri cantieri che si è scesi dalle 500 mila tonnellate del 1958 alle 60 mila dello scorso anno (non ho i dati di oggi, ma certamente non avremo aumentato questa produzione). Risultato, dunque, tanto più pesante se si ha presente l'apprezzamento generale delle nostre capacità costruttive in campo navale.

Accenno appena all'attività cantieristica minore per naviglio da diporto, che è stata ed è completamente trascurata e le cui sorti sono legate ai problemi che interessano i porti minori. Ho letto la relazione dell'onorevole relatore De Capua, ma, se non erro — la lettura è stata di necessità affrettata, perché solo ieri sera l'abbiamo avuta in distribuzione — in ordine al naviglio da diporto non v'è alcuna nota.

DE CAPUA, *Relatore*. Non è esatto: nella relazione ne ho trattato.

GONELLA GIUSEPPE. Sono lieto che ella mi corregga. Anche l'attività cantieristica minore è una fonte di ricchezza: anch'essa occupa maestranze, sodisfa bisogni, s'inquadra in un'economia che non è da trascurare.

Ai problemi della flotta e dei cantieri sono collegati quelli dei porti. Se attribuiamo alle statistiche che di tempo in tempo appaiono sulla stampa valore assoluto e non indicativo sull'argomento, dovremmo ritenere che i nostri porti sono nelle condizioni idonee ad assolvere i compiti loro propri e che tutto va nel migliore dei modi. Il che è esattamente l'opposto del vero, perché vi sono realtà economiche mondiali che travolgono la negligenza degli uomini e la disattenzione dei governi e impongono la loro incontenibile forza espansiva; e vi sono posizioni geografiche privilegiate che non potranno mai essere sostituite, come dimostra, ad esempio, lo spiegamento delle molte e molte navi, sempre in numero superiore alle 15, talora assommandi perfino a 23, 24, 25, alla fonda fuori del porto di Genova, in attesa di potervi entrare.

A proposito di questa situazione, voglio richiamare un suo aspetto contestuale. È noto che gli accosti operativi sono lungo le banchine o sulle testate dei moli, quando le navi lavorano in chiatte. In ogni porto vi sono molti posti di attesa, e così molti sono i posti di attesa anche nel porto di Genova, che possono essere resi operativi sempreché non siano occupati da navi in disarmo che sono « in finta riparazione ». Al momento attuale a Genova si hanno 25 di queste situazioni particolari. Orbene, le navi in disarmo possono o potrebbero venire spostate in altro porto o rada vicina, ad esempio a La Spezia, e le navi in rada che attendono di entrare dovrebbero essere invitate a fare il loro ingresso nel porto e ad occupare i posti lasciati liberi dalle navi in disarmo. La miglioramento di spesa potrebbe essere sopportata senza molta difficoltà.

Ella ha avuto occasione, onorevole ministro, di vedere recentemente a Venezia e a Savona lo stesso spettacolo che, se può dare un'apparente impressione di imponenza e di intensità di traffico, in effetti costituisce un rallentamento e un ostacolo per l'espansione vitale delle fonti di produzione e denuncia un'effettiva insufficienza portuaria con le ovvie negative conseguenze di carattere economico-finanziario.

Tutto ciò non significa che il porto di Genova non manchi di spazio. Anzi ne ha fame, nonostante le opere fatte e quelle in corso, sia in considerazione del fatale aumento dei traffici, sia dello stesso traffico attuale.

Se mi è consentito di rappresentare con poche parole la situazione del porto di Genova, riferendomi a quanto ella ha detto, onorevole ministro, che cioè il problema dello sviluppo dei porti italiani è fra le cose che non possono attendere, le dico che il problema del porto di Genova è, tra i problemi dei porti italiani, quello che meno può attendere fra tutti. Perché questo ella ha detto l'8 di questo mese a Savona, nel salone del consiglio dell'ente portuale della città, dinanzi ai rappresentanti delle categorie, degli enti e degli operatori economici interessati e in quella occasione, onorevole Dominedò, ella ha anche espresso il suo favore per la costituzione di consorzi autonomi per la gestione dei porti, come attesta il suo disegno di legge per il consorzio di Civitavecchia, al quale — sono sue parole — seguirà quello per il porto di Palermo.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Per Palermo vi è già. Seguirà quello per Catania.

GONELLA GIUSEPPE. Ella ha il consenso di tutte le categorie interessate e, in questa sede, ha il pieno consenso del mio gruppo.

In ordine allo sviluppo dei porti non si può non concordare con lei quando afferma che il settore portuale non può essere trascurato, perché trascurarlo significherebbe distruggere o quanto meno rendere asfittico il tessuto vivente dell'economia nazionale.

Con soddisfazione si è appreso dalla sua viva voce, nella ricordata occasione, che è stato già svolto in tutti i porti un lavoro alla base, consistente nella presentazione di singoli progetti, scalo per scalo, per l'ammodernamento e il potenziamento delle attrezzature; e che ora, di concerto con il ministro dei lavori pubblici, si dovrà svolgere un lavoro al vertice esaminando e studiando le posizioni singole, nel quadro degli interessi nazionali. Le rammento, signor ministro, quanto è stato fatto in proposito all'estero, dove il piano nazionale dei porti è stato articolato in piani regionali, con eccellenti risultati.

E per quanto non ve ne sia bisogno, mi consenta, onorevole Dominedò, di richiamare l'importanza eccezionale per l'Italia e per gli interessi italiani del porto di Genova, che proprio l'anno scorso, per la prima volta, ha superato quello di Marsiglia. Credo sia onesto riconoscere che questo primato, che ha valore assai maggiore di quanto potrebbe apparire secondo una facile retorica, è stato conquistato da Genova per la tenacia, per la volontà, per la capacità nei singoli rami e nelle singole attività di tutti coloro, categorie e operatori singoli, che vivono e operano nell'ambito portuale genovese. I governi ben poco hanno sempre fatto per Genova: prima, durante e dopo il fascismo. Mi sembra che sia ora assolutamente indispensabile che il Governo attuale dimostri nei fatti e con i fatti di voler riscattare il pervicace assenteismo dei governi che lo hanno preceduto. Il come le è stato indicato, ed io qui ripeto l'indicazione che è una precisa richiesta, dai maggiori esponenti del mondo politico, economico, sindacale genovese, in una recente riunione di cui ella ha avuto comunicazione.

Il Governo inserisca — ai fini del finanziamento — il piano regolatore del porto di Genova nel programma generale per lo sviluppo dei porti italiani. In ordine a questo punto abbiamo sentito ora dall'onorevole Trombetta una tesi diversa e, per la verità, le sue osservazioni non sono prive di valore. Egli ha detto sostanzialmente che se noi aspettiamo lo studio, la presentazione, l'approvazione

e la messa in cantiere (per rimanere nella terminologia marinara) del piano generale per i porti, il piano del porto di Genova comincerà ad essere attuato quando saranno grandi i nostri nipoti.

DOMINEDÒ, *Ministro della marina mercantile*. Speriamo bene.

GONELLA GIUSEPPE. La speranza è sempre stata l'ultima a morire, ma con la speranza non vengono risolti i problemi.

E allora, onorevole ministro, a somiglianza di quello che è stato fatto per il porto di Napoli, non potrebbe essere varato un provvedimento legislativo per il porto di Genova da inserirsi poi nel piano regolatore dei porti, in modo però da poter risolvere il problema in un tempo più prossimo? Genova, onorevole ministro, ha assolutamente bisogno di avere il più sollecitamente possibile uno sviluppo organico ed una soluzione dei suoi problemi. Mi associo a questa richiesta già espressa dall'onorevole Trombetta e la sottopongo alla sua attenzione.

In secondo luogo noi chiediamo che il Governo riconosca la priorità del finanziamento dei lavori per l'ampliamento e l'ammodernamento del porto di Genova, conseguente alla sua importanza nazionale ed internazionale e alle sue condizioni attuali, particolarmente difficili.

In terzo luogo noi invitiamo il Governo a prendere, nelle forme consentite, tutte le misure possibili perché l'approvazione da parte degli organi centrali dei piani relativi ad opere di competenza del consorzio autonomo sia disposta con quella celerità che è motivata dall'urgenza dell'esecuzione. Quest'ultimo punto riveste particolare interesse, perché la sua attuazione non ha bisogno di attendere il compimento e l'esaurimento del lavoro al vertice cui ella, onorevole ministro, ha fatto cenno poc'anzi e quindi l'esame e il voto del Parlamento. L'attuazione di queste opere non richiederebbe nemmeno la preventiva approvazione del provvedimento legislativo particolare per il porto di Genova da me prima sollecitato.

Oso sperare, anzi voglio credere, onorevole ministro, che ella non respingerà le richieste di Genova, ma le terrà ben presenti. Se poi ella vorrà venire di persona a Genova e sentire dalla viva voce degli operatori economici della città l'esposizione dei problemi del porto, la cui mancata soluzione costringe il « polmone » genovese ad un respiro semi-artistico, ella sarà accolta non soltanto con cordialità ma con gioia e con la certezza che la città di Genova ha in lei un amico e un

tutore dei suoi interessi, che sono poi gli interessi generali della nazione.

Ho esposto, sui problemi della marina mercantile, il punto di vista del gruppo del Movimento sociale italiano e le sarò assai grato, onorevole ministro, se ella nella sua replica vorrà rispondere alle nostre richieste. Mi auguro che le sue conclusioni siano tali da dare agli operatori marittimi, ai lavoratori, a tutti coloro che direttamente o indirettamente fanno parte della nostra marina mercantile la fiducia e la certezza che finalmente, dopo tante parole e dopo tante disattese promesse, è giunta l'ora dei fatti e dell'azione. Sarà, questo, il più bel varo che il popolo italiano avrà visto nella sua storia. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

FRANCO RAFFAELE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, desidero attirare l'attenzione della Camera e del Governo sulla grave situazione dei nostri cantieri navali, artefici e costruttori della nostra marina.

Il settore dei cantieri navali è fra i più importanti per l'economia nazionale e non ripeterò quanto ha già osservato il collega Giachini, del mio gruppo, sulla funzione che essi rivestono ai fini del rinnovamento della nostra marina. Si tratta però di un settore che attraversa una crisi che il Governo e i ministri più direttamente interessati tendono a presentare come fenomeno di carattere generale e che dovrebbe anzi tendere ad accentuarsi, per cui per risolvere tale crisi non resterebbe che procedere ad un ridimensionamento dell'attuale capacità produttiva dei cantieri nazionali. Credo che non si possa risolvere il problema partendo da un criterio di questo genere. Noi insistiamo per un rinnovamento e ammodernamento della nostra flotta mercantile; così facendo il Governo riconoscerebbe che occorre realmente dare possibilità di lavoro ai nostri cantieri.

Da diversi anni si fa strada il concetto della necessità di una programmazione generale suddivisa nei diversi settori. È stato fatto un piano decennale per l'ammodernamento delle nostre ferrovie, con uno stanziamento di 1.500 miliardi; si è riconosciuta la necessità di un piano per le strade stanziando 1.200 miliardi; è stato approvato un piano decennale per le case ai lavoratori; vi è stato un piano per l'agricoltura, anche se insufficiente. Adesso si sta parlando di un piano per i porti. Perché non si deve preparare un piano di sviluppo della nostra marina mer-

cantile, cioè un piano di costruzioni navali che diano certezza nel futuro ai nostri cantieri?

È un problema sul quale ci battiamo da anni. Vi sono state richieste da parte dei lavoratori delle zone cantieristiche. L'onorevole Santi, a nome della C.G.I.L., nel 1961 sosteneva la necessità di un piano di programmazione di costruzioni navali; gli onorevoli Colasanto, Adamoli ed altri colleghi dei diversi gruppi ne hanno parlato negli ultimi anni in queste stessa sede di bilancio.

La costruzione di 500 mila tonnellate di naviglio misto all'anno costituirebbe un programma di lavoro che assorbirebbe circa i due terzi delle nostre capacità produttive cantieristiche; in questo modo i nostri cantieri sarebbero competitivi rispetto a quelli esteri. L'I.R.I. e la Finmeccanica hanno stabilito di ridurre di circa un terzo le nostre capacità produttive cantieristiche; dobbiamo essere noi, Parlamento, a decidere del futuro della nostra marina mercantile secondo le nostre esigenze e la prospettiva che queste hanno di essere soddisfatte.

Da tempo si dice che i nostri cantieri non sono competitivi sul mercato internazionale; si parla di un loro maggior costo del 15-20 per cento rispetto a quelli dei cantieri svedesi e olandesi. Facciamo, dunque, una breve analisi del costo della manodopera. Questa incide sul costo della nave per una percentuale che va dal 30 al 36 per cento, a seconda che si tratti di una nave petroliera o di nave passeggeri. Ora questo costo della manodopera, come percentuale, è inferiore a quello di tutti gli altri cantieri europei (non consideriamo i cantieri giapponesi che si trovano in una condizione molto diversa).

Per quanto concerne la produttività dobbiamo dire che quella del lavoratore italiano è superiore a quella che si registra nei cantieri più moderni d'Europa. Si pensi che un operaio di media capacità, qualificato, in trenta ore circa costruisce una tonnellata di acciaio-nave, il che porta alla considerazione che la media di 3,4-4 giornate-tonnellata acciaio è un rendimento fra i più alti che si registri nel mondo. Ovviamente questa media non vale per tutti i cantieri italiani, ma solo per quelli più moderni e attrezzati. Però va notato che questa media tende a diminuire. Il rendimento dei lavoratori è pari, non inferiore, a quello degli altri cantieri europei e la loro redditività nella produzione è pari anche a quella che si registra in Giappone. Il rendimento dei lavoratori italiani è andato aumentando di anno in anno.

Lo stesso *24 Ore*, che non è certamente un giornale comunista e neppure a noi vicino, in un'analisi sul fatturato e sui dipendenti delle società italiane, fra le altre prende in esame una situazione che ci interessa più da vicino ai fini della nostra discussione; quella dei Cantieri riuniti dell'Adriatico di Monfalcone. Questa società nel 1962 ha avuto un fatturato di 46 miliardi 403 milioni, con un aumento rispetto al 1961 del 20,55 per cento, cioè di un quinto, pur con il 5 per cento di dipendenti in meno.

Pertanto, se il costo della nostra manodopera non è superiore a quello di altri cantieri e se il suo rendimento è eguale o superiore, perché i nostri cantieri non possono essere competitivi con quelli esteri?

Nel campo delle costruzioni navali il costo dei materiali incide per circa il 48 per cento, l'apparato motore per circa il 16 per cento, l'ammortamento degli impianti incide sul costo per il 7 per cento. Naturalmente se i lavoratori di un cantiere sono attivi, la percentuale di ammortamento degli impianti diminuisce, mentre sale se essi sono improduttivi. In conclusione, si può affermare che, in confronto con gli altri cantieri europei, il costo del materiale, specialmente dell'acciaio, incide in Italia in una misura maggiore di circa il 10-12 per cento e anche più (nei confronti del Giappone la percentuale è ancora superiore).

Alcuni cantieri, come quelli tedeschi, lavorano a costi congiunti, come si pratica anche da noi in altri settori: per esempio, nel settore siderurgico, la S.C.I. di Cornigliano pratica alla Fiat prezzi di favore sui materiali ferrosi, sicché l'industria torinese paga per questi materiali un prezzo inferiore del 40 per cento rispetto a quello di mercato. L'apparato motore, che incide per il 16 per cento sul costo del naviglio, supera del 4-5 per cento il costo del medesimo apparato nei cantieri olandesi e svedesi.

Da questo esame possiamo trarre le seguenti conclusioni: bisogna riordinare il settore e rammodernare i cantieri, con l'obiettivo di giungere a costi congiunti mediante un coordinamento, almeno nell'ambito del settore pubblico, tra la cantieristica, la siderurgia, la motoristica e la meccanica che interessa le costruzioni navali. Solo allora si potrà parlare realmente di costi competitivi. Questo si può e si deve fare, ed anche presto, per arrivare alla competitività, in quel piano di cui ho parlato poc'anzi. Si tratta di un piano, come da noi proposto, di 500 mila tonnellate annue. che se il settore sarà

ben coordinato con costi congiunti, salverà realmente la nostra cantieristica dalla smobilizzazione.

Bisogna potenziare sempre più i cantieri fornendoli di attrezzature modernissime ed adeguate alle future esigenze. Vi ho portato l'esempio dei cantieri di Monfalcone in cui ho lavorato per oltre venti anni, i quali sono dotati attualmente di moderne gru da 50 tonnellate e possono costruire navi con parti prefabbricate, sino a 90 tonnellate. Questo è appunto il sistema per costruire celermente.

Siamo arrivati a costruire a tempo di *record*, sempre a Monfalcone — e questo si verifica anche in altri cantieri italiani — con 500 operai una petroliera di 45 mila tonnellate in novanta giorni. Questi operai specializzati, dunque, conoscono a fondo il loro mestiere e sono all'altezza del loro compito e in ogni occasione hanno dimostrato di essere altamente qualificati. E, allora, perché si parla di crisi nei cantieri? Signor ministro, la crisi non è alle porte, ma è già entrata negli stabilimenti: i cantieri di Ancona, di Trieste ed altri cantieri italiani sono già in crisi.

Nella relazione, che io apprezzo, vengono dedicate molte pagine al problema cantieristico, ma bisogna anche tener presente il ciclo produttivo che porta alla costruzione di una nave e bisogna pure ricordarsi che nel 1964 terminano quelle provvidenze. Bisogna tener conto che vi sono categorie di lavoratori dei cantieri navali, ad esempio, la categoria dei lavori addetti alla prima fase di costruzione, che già sono in crisi, anche se la costruzione di una nave termina fra un anno.

Se si vuole veramente provvedere in tempo a risolvere questa crisi, bisogna coordinare ogni sforzo e al più presto possibile, altrimenti fra un anno i nostri lavoratori, addetti sia ai cantieri statali sia a quelli privati che, con grande sacrificio personale, hanno portato i cantieri stessi ad un elevato livello competitivo e sviluppato altamente la nostra attività produttiva a volte con mezzi inadeguati, saranno senza lavoro.

Non dimentichiamo, poi, l'incidenza degli infortuni che si verificano nei cantieri navali, talvolta anche mortali: questo indica quanto sia pericoloso e impegnativo il lavoro di questi operai altamente qualificati.

Ripeto, questi nostri operai sono arrivati a competere vittoriosamente con quelli di tutti i cantieri del mondo. Io credo che questo faccia onore non solo alle nostre mae-

stranze tanto tecnicamente preparate, ma a tutto il paese.

Occorre, dunque, salvare la nostra industria cantieristica: è da anni che noi lo andiamo dicendo. Molti problemi, purtroppo, non sono stati risolti, anzi si sono aggravati. Negli ultimi dieci anni la sola industria cantieristica dello Stato ha perduto 9.200 lavoratori che costituivano un patrimonio prezioso di operai altamente specializzati e qualificati.

Alcuni sono stati collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età, ma altri più giovani, non avendo alcuna prospettiva, hanno abbandonato i cantieri e sono stati assunti da altre aziende specializzate. Se in un settore produttivo così altamente specializzato si incomincia a parlare di crisi, di regresso, è evidente che i giovani si preoccupano di trovare altre soluzioni al loro avvenire. Se seguitiamo di questo passo, fra alcuni anni non avremo più operai qualificati, che pure rappresentano ancora una ragione di orgoglio per tutti gli italiani, operai che hanno costruito le navi più moderne per quasi tutti i paesi marinari del mondo, anzi si può dire che non vi sia paese straniero per il quale i cantieri italiani non abbiano costruito navi, con piena soddisfazione anche per gli armatori più esigenti.

Ho cercato di portare il mio modesto contributo per la soluzione della crisi cantieristica, anche nella mia qualità di membro della grande famiglia dei lavoratori dei cantieri. Questi lavoratori con le lacrime agli occhi vedono scendere in mare le ultime navi. Ella, onorevole ministro, non molto tempo fa ha presenziato a Trieste al varo della motonave *Agip-Trieste* e ha visto e letto certamente i manifestini lanciati dalla nave che scendeva in mare. Essi richiamaevano l'attenzione degli organi competenti e delle autorità sulla necessità di dare lavoro ai cantieri, perché ogni nave che scende in mare lascia vuoto uno scalo.

I lavoratori dei cantieri sono affezionati al loro lavoro, spesso si tramandano il mestiere da padre a figlio e vorrebbero che sempre i loro figli continuassero a costruire navi belle e tecnicamente perfette per portare nel mondo l'orgoglio del lavoro italiano.

Credo che non si possa più aspettare. Bisogna che il Governo dica una parola definitiva che tranquillizzi questi lavoratori altamente qualificati. Nei cantieri vi sono operai specializzati di tutte le categorie (tornitori, carpentieri, saldatori, tranciatori, fabbri, ecc.) che potrebbero trovare facilmente lavoro in altre industrie. Ma essi vogliono rimanere

li, ed è giusto; bisogna salvare dalla crisi questo importante settore della nostra economia. I vecchi, come dicevo, se ne vanno. Occorre perciò dare ai nostri giovani una prospettiva di lavoro. Gli apprendisti nei cantieri navali rappresentano soltanto l'1 per cento. Come si può sperare perciò che la nostra industria cantieristica tradizionale possa andare avanti e consolidarsi nel futuro?

Le possibilità di salvare i cantieri esistono; bisogna predisporre un piano organico di sviluppo, come abbiamo proposto noi, per la costruzione di 500 mila tonnellate ogni anno. È possibile salvare i cantieri rammodernando la nostra marina mercantile. I lavoratori dei cantieri si sono battuti con le loro organizzazioni sindacali per l'ammodernamento delle attrezzature, perché essi sanno che i cantieri non possono non essere competitivi. I lavoratori hanno fatto sforzi enormi, tocca ora al Governo e agli organi competenti fare, a loro volta, quanto è possibile per dare lavoro a questo importante settore dell'economia nazionale.

Infine, desidero muovere un rilievo all'onorevole relatore De Capua, per quanto ha scritto relativamente al porto di Monfalcone. Io lo ringrazio per tutto quello che ha scritto sui cantieri. Egli ha fatto un'analisi perfetta, però non è stato in grado di trovare la soluzione della crisi, certo non facile.

Il porto di Monfalcone è piccolo, ha soltanto 480 metri di banchina e ha raggiunto le 500 mila tonnellate di carico e scarico. Si aspetta la classifica per provvedere al suo ammodernamento, come del resto si aspetta la classifica anche per il porto di Trieste. Io ho presentato una interrogazione chiedendo che non sia concessa a questa piccola banchina l'autonomia funzionale, dato che non è nemmeno sufficiente per scaricare le navi che arrivano. Se facciamo un raffronto, vi è più traffico per metro sulla banchina di Monfalcone che su quella di Genova. E allora è necessario che il piccolo scalo di Monfalcone non sia concesso ai privati, ma venga potenziato e conservi il suo carattere pubblico. Quello che ella scrive, onorevole relatore, sul porto di Monfalcone è frutto di uno studio redatto dalla camera di commercio di Gorizia per lo sfruttamento della zona industriale di Monfalcone. Anche la giunta comunale di quella città, composta di democristiani e socialdemocratici, si occupa del problema. Credo che le idee, i suggerimenti, i consigli di tutti possano essere armonizzati e inquadrati in una visione unitaria, meglio rispondente alle necessità e alle esigenze del porto di Mon-

falcone, ai fini della soluzione dei suoi problemi più impellenti.

Concludendo, richiamo all'attenzione della Camera, dei Ministeri della marina mercantile e delle partecipazioni statali e dell'intero Governo la necessità di dare vita ad un piano di rinascita dei nostri cantieri, per assicurare lavoro e continuità di vita ad un settore tanto importante e benemerito. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

MACCHIAVELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, arrivati a questo punto, chiudendo la discussione sul bilancio — anche perché sono il primo ed unico oratore del gruppo socialista e ultimo della serie degli intervenuti — credo si debba anzitutto tenere presente la particolare situazione politica nella quale ci troviamo, con i bilanci dei vari ministeri preparati da altro Governo e con la prospettiva, francamente e onestamente indicataci dal Presidente Leone al momento del suo insediamento, che, a prescindere dagli uomini, altri sarà che avrà l'incarico di eseguire quanto il Parlamento avrà deciso in materia.

Se consensi e rilievi, appunti e critiche consentiranno di avere, in sede di variazione — almeno lo speriamo — non degli spostamenti, ma delle congrue integrazioni (come deve essere ad esempio in tema di previdenza), non per questo potranno essere mutati gli indirizzi dei bilanci medesimi e in specie di quello della marina mercantile, assolutamente insufficiente, sotto questo profilo, all'importanza che esso ha nell'economia generale del paese.

Infatti il Governo ha previsto per il complesso del settore dell'economia marinara (flotta, cantieri, porti, pesca, ecc.) una spesa che non supera il 3 per cento del bilancio dello Stato, suddivisa tra la marina mercantile, lavori pubblici, partecipazioni statali e servizi sociali; il che è troppo poco, specie per chi come l'Italia vanta tradizioni marinare. È quindi evidente che non si è tenuto alcuno conto della configurazione del nostro paese e della sua struttura geo-economica.

L'Italia non è un paese produttore di materie prime, ma, da agricolo che era in prevalenza, si sta decisamente avviando a diventare un paese a prevalente industria di trasformazione. E dovendo esso raggiungere livelli competitivi sul mercato internazionale al fine di tendere allo sviluppo armonico e completo della sua economia ed elevare il reddito nazionale per tutti, è indispensabile

il potenziamento delle sue comunicazioni, e quindi della sua flotta e dei suoi porti.

Di conseguenza, bilancio e indirizzo della marina mercantile si ripercuotono sull'intera economia nazionale e non devono quindi essere considerati in modo settoriale, ma nelle loro dimensioni globali.

Se pertanto i problemi dei quali si fa cenno nella relazione, e gli altri che qui ci permetteremo di richiamare all'attenzione del Parlamento, saranno risolti, sarà consentito un adeguato sviluppo del paese; se la risposta dovesse essere negativa, verremo confinati, tra non molto, e in modo definitivo, su posizioni subordinate rispetto ad altre nazioni, anche estranee all'area del mercato comune europeo.

Sarebbe interessante fare una comparazione dei nostri bilanci in tema di marina mercantile con quelli di altre nazioni marinare. Paesi uguali e anche inferiori al nostro hanno stanziato massicci investimenti per il potenziamento dei porti, dei cantieri e delle flotte marittime e aeree: investimenti di gran lunga superiori a questo modesto 3 per cento (che in effetti per la marina propriamente detta è solo l'1,3 per cento, come mi sembra volesse ricordare poc'anzi l'onorevole ministro), che dobbiamo sempre tenere presente in questa discussione.

Eppure, onorevoli colleghi, noi ci spingiamo interamente nel mare: noi non abbiamo le miniere di carbone e di ferro della Germania e dell'Inghilterra, e dobbiamo importare tutto e in gran parte via mare.

Non possiamo negare un onesto sforzo — di cui giustamente tutti i gruppi hanno dato atto — compiuto nella relazione dall'onorevole De Capua per denunciare alcune situazioni, così come è avvenuto, ad esempio, per il problema della pesca nei suoi vari aspetti e per quello della discriminazione di bandiera.

Crediamo, però, che si possa e che si debba dire qualcosa di più, giacché, dopo una diagnosi a volte aperta, a volte un po' troppo ovattata, mancano nella relazione, a nostro parere, indicazioni chiare dei criteri necessari per superare determinate situazioni e una certa crisi, che indubbiamente esiste nel campo della marina mercantile per cause che cercheremo di analizzare il più obiettivamente possibile.

Qual è, intanto, l'apporto valutario della marina mercantile? Abbiamo avuto nel 1957 un risparmio di valuta di 222,5 milioni di dollari, e un guadagno di valuta di 336,7 milioni di dollari: per cui, sottratta la spesa all'estero di 151 milioni di dollari, si è avuto

un apporto complessivo netto di 408,2 milioni di dollari. Nel 1962 abbiamo avuto un risparmio di valuta di 193,1 milioni di dollari, un guadagno di 330,8 milioni di dollari e una spesa di 181 milioni di dollari: quindi, un apporto complessivo di 342,9 milioni di dollari, almeno secondo le statistiche della Banca d'Italia.

Da questi dati appaiono intanto evidenti due considerazioni: l'apporto valutario è stato nel 1962 di circa 342 milioni di dollari, pari a 220 miliardi di lire; anche se vi è stata l'anno scorso una leggera ripresa, siamo ancora notevolmente al di sotto dell'apporto valutario che la marina mercantile italiana forniva cinque anni or sono all'economia del nostro paese, e di quello che potrebbe dare se essa fosse opportunamente potenziata.

Non ci possiamo quindi, onorevoli colleghi, permettere di sottovalutare o non curare a sufficienza questa importante fonte di reddito.

È innegabile che ci troviamo in un momento di instabilità generale: spontanea o artificiosa, in questo momento non importa stabilirlo. Tuttavia è pur sempre un fatto grave perdere posizione in qualsiasi settore; e nel campo della marina mercantile — ce lo insegna l'onorevole ministro — anche mantenere la posizione significa a volte regredire sul terreno della concorrenza internazionale, inflessibile, quando non addirittura scorretta, comunque sempre pericolosa ad ogni livello.

Mi rendo conto che è più facile parlare dal banco di deputato che da quello di ministro. Ma i problemi che io intendo ora trattare, onorevole Dominedò, devono essere affrontati coraggiosamente: mi riferisco ai problemi della discriminazione di bandiera e della bandiera-ombra. E quando dico che vanno affrontati « coraggiosamente », lo dico non perché manchi coraggio a lei, ma perché mi rendo conto della maggiore responsabilità che ha colui che siede a quel banco, rispetto a quella che può avere chi, sia pure responsabilmente, parla da questo.

Ho già detto che nella relazione molto si parla della discriminazione di bandiera: poco si dice però — a mio avviso — per impegnare il Governo ad una energica azione per la tutela della nostra bandiera.

In un congresso tenutosi a Londra recentemente, la discriminazione di bandiera è stata giustamente definita come il male principale dei mari. È vero che, specialmente da parte di paesi europei essenzialmente marittimi ed assertori della libertà sui mari, è sorta, in questi ultimi anni, una collaborazione al fine di avversare questa calamità.

Infatti, secondo recenti statistiche, nel volume di merce trasportata via mare, il 50 per cento circa viene trasportato ed effettuato da paesi discriminanti.

In modo particolare, dalla primavera del 1963 è in corso una azione di dieci governi europei per coordinare ed intensificare opportune iniziative per meglio combattere la tendenza di altri governi a forzare il libero svolgimento del traffico marittimo. Tali governi — il Belgio, la Danimarca, la Francia, la Germania occidentale, la Grecia, l'Italia, l'Olanda, la Svezia, la Norvegia, il Regno Unito — hanno affermato e dimostrato come il libero movimento dei servizi della navigazione sia di reciproco vantaggio per i vettori e gli utenti dei servizi stessi.

Per quanto ci riguarda specificatamente, la legge 4 marzo 1963, n. 383, dà facoltà al Governo di sottoporre ad autorizzazione, a controlli o a limitazioni — che saranno di volta in volta ritenuti opportuni — il trasporto di merci da parte di operatori nazionali su navi battenti la bandiera dei paesi dalle cui discriminazioni occorrerà difendersi. Noi crediamo si debba fare però di più. Come d'altra parte è raccomandato dal Consiglio dell'O. E. C. E. ai suoi membri aderenti i quali, quando concedono aiuti a paesi non aderenti, non devono introdurre clausole restrittive o discriminatorie per il trasporto delle merci finanziate dal programma di aiuti, ma, se mai, clausole antidiscriminatorie.

Da statistiche che sono a disposizione del ministro e che non leggo per non tediare i colleghi, si può rilevare come lo sviluppo delle flotte dei paesi che praticano la discriminazione proceda, dal 1956 al 1962, secondo un modulo assolutamente rigido e sfasato rispetto all'andamento reale dei noli. Le flotte dei paesi che non praticano la discriminazione risultano, invece, molto più elastiche nel loro sviluppo, manifestando una quasi coatta capacità di adattamento alla legge della domanda e dell'offerta, con conseguenti pericolosi squilibri.

In termini economici, quindi, tali dati confermano pienamente l'anelasticità delle flotte dei paesi discriminatori, che si traduce per gli altri paesi in perdita di ricchezza, particolarmente aggravata nei periodi di basse congiunture, e in elemento perturbatore, o, quanto meno ritardante della fase di ripresa che, per legge naturale, deve seguire ad ogni fase di crisi.

Se, comunque, Stati Uniti ed Unione Sovietica, così come certi Stati sudamericani o sudafricani, continueranno ad operare discri-

minazioni, sarà necessario prendere immediati provvedimenti prima che sia troppo tardi.

Fra questi, si raggiungano accordi di *conferences* e specialmente di *pools*, adeguando così la politica marinara alla politica aeronautica, che prevede la reciprocità fra i vari paesi. Sarebbe, infatti, grave se corressimo ai ripari troppo tardi e si perdesse quel principio della libertà dei mari al quale ci siamo finora giustamente attenuti.

Altra calamità è quella delle bandiere ombra. Non può essere oltre consentito che migliaia di navi passeggeri, merci e perfino *yachts* di nostri connazionali battano bandiera liberiana o panamense o honduregna per sfuggire al fisco e soprattutto agli obblighi verso il personale di bordo.

È vero che si è registrata recentemente una riduzione della consistenza della flotta liberiana e di quella panamense per il rientro, sotto bandiera ellenica, di naviglio controllato da armatori greci. Ma tale diminuzione sarebbe risultata più consistente se nel frattempo, in alcuni paesi occidentali, compreso il nostro, non si fosse manifestata una ripresa delle emigrazioni sotto bandiera ombra, nel disperato tentativo di rendere in tal modo più competitive unità che, sotto la bandiera di origine, non avrebbero avuto altra prospettiva se non la demolizione o la vendita a prezzi di ben poco superiori a quelli del naviglio da demolizione.

A quanto ammonta il naviglio controllato da interessi italiani che naviga sotto bandiera ombra? La consistenza si aggira sulle 500 mila tonnellate e forse più: il che non è poca cosa. Certo si è che ben 10 mila marittimi italiani risultano imbarcati — con passaporto — su navi dell'Honduras, di Panama e della Liberia.

Nei nostri porti turistici, questa estate, sembrava di trovarsi in un porto dell'America centrale. Ed erano i panfili di ricchi italiani, che spesso discettano di « patria » e di « valori morali », trasferendo poi i capitali all'estero.

Prima quindi di fare appello al senso di responsabilità dei lavoratori, ai sacrifici che essi dovrebbero sopportare per superare questa particolare congiuntura, si faccia appello a questi signori: e poiché da questo orecchio ci sentiranno poco, si prendano i provvedimenti del caso; si risanerà una situazione grave, deleteria per la nostra bilancia commerciale, per la nostra marineria, per la nostra economia.

Se vi sono cittadini che, per sottrarsi agli obblighi dei contratti di lavoro esistenti in Italia per i marittimi e per sfuggire alle no-

stre leggi fiscali e valutarie, trasferiscono le loro navi e i loro panfili sotto bandiera ombra — danneggiando tra l'altro anche quegli armatori o quegli industriali che a detti sistemi non ricorrono — intervenga con decisione lo Stato; è un suo diritto; è un suo dovere!

Il fatto è poi tanto più grave in quanto in questi ultimi anni si è verificata un'accentuata evoluzione nei rapporti di forza tra le flotte mercantili dei vari paesi, e specialmente tra le marine tradizionali e quelle nuove, spesso per influenze economiche estranee al settore marittimo (per esempio: agevolazioni fiscali, interferenze di prestigio o anche motivi politici e militari).

Da segnalare il sempre crescente aumento del naviglio dei paesi del blocco sovietico, la cui incidenza percentuale, sulla flotta mondiale, è passata, dal 1960 al 1963, dal 3,20 per cento al 5 per cento, tanto che oggi annovera circa 7 milioni di tonnellate di naviglio.

Di contro, si è rilevata in altre flotte una notevole contrazione, specialmente nella flotta degli Stati Uniti d'America a causa della demolizione di naviglio di riserva e nelle bandiere ombra per il rientro — come già detto — sotto bandiera ellenica di naviglio controllato dai greci.

Per avere un quadro più chiaro dell'evoluzione delle marine in questi due ultimi anni, ricorderò le statistiche rilevate dal *Lloyd's Register of Shipping* per il 1962.

Hanno avuto un incremento i seguenti paesi: la Grecia per 1.098.000 tonnellate di stazza lorda; il Giappone per 916 mila; la Russia per 618 mila; la Norvegia per 486 mila; l'Olanda per 256 mila; il Regno Unito per 196 mila; la Svezia per 170 mila; la Germania occidentale per 153 mila; l'Italia per 92 mila; la Danimarca per 92 mila; la Francia per 45 mila.

I seguenti altri paesi hanno avuto invece diminuzioni: gli Stati Uniti per 965 mila tonnellate di stazza lorda, la Liberia per 356 mila, il Panama per 198 mila.

Nel complesso, la flotta mondiale, in dodici mesi, considerando le unità da 100 tonnellate di stazza lorda in su, ha subito un incremento netto di complessivi 4 milioni e 64 mila tonnellate, al quale incremento l'Italia ha partecipato soltanto con 92 mila tonnellate, meno cioè del 10 per cento dell'incremento avuto dalla Grecia e dal Giappone.

A ciò si aggiunga un'altra considerazione per noi negativa: che la nostra flotta è una fra le più vecchie o — se volete — fra le meno rammodernate del mondo. Su circa 5 milioni di tonnellate di stazza lorda, nel solo arma-

mento libero abbiamo ancora 79 *Liberty* in esercizio, per complessive 562.180 tonnellate, e 12 *Liberty* trasformate in motonavi per complessive 84.743 tonnellate di stazza lorda. Non possiamo dimenticare che un notevole sforzo è stato fatto in particolare nella flotta di preminente interesse nazionale, ma ancora è troppo poca cosa.

La flotta italiana di età superiore a 15 anni, cioè la meno competitiva nell'arengo internazionale, rappresenta il 42 per cento dell'intera consistenza, rispetto all'11 per cento di quella norvegese e al 13 per cento di quella tedesca. Ne consegue che abbiamo oggi circa 450 mila tonnellate inattive, pari all'8-9 per cento dell'intera nostra flotta, mentre la Germania e il Giappone non hanno neppure una nave in disarmo, la Norvegia e la Francia il 2 per cento, l'Olanda l'1 per cento, il Regno Unito e l'intera flotta mondiale il 4 per cento.

L'armamento di Stato — pur essendo notevolmente diminuito, essendo passato da tonnellate 1.354.821 del 1939 a tonnellate 668.329 nel 1961 — si è sensibilmente rammodernato. Dal 1961 ad oggi abbiamo avuto 10 navi nuove, per complessive 81.499 tonnellate, tutte in navigazione, mentre ne abbiamo in costruzione o in allestimento quattro (*Michelangelo, Raffaello, Marconi e Quirinale*) per complessive tonnellate 119.300.

Dobbiamo pur tuttavia avanzare alcune riserve sulla politica degli investimenti praticata in questi ultimi anni. Si delinea infatti nella costruzione di nuove navi una certa tendenza a conservare criteri che o sono superati o lo saranno presto. Si tende infatti a conservare la media tradizionale del tonnellaggio delle « oceaniche » sulle 30 mila tonnellate, mentre la tendenza ormai ben definita, anche nel traffico mondiale dei passeggeri, è quella di raggiungere quote più alte di tonnellaggio (è noto con piacere il cenno di assenso del relatore).

Inoltre, non si fa un adeguato sforzo nella ricerca di nuove tecniche, tenendo conto dei mezzi di propulsione più moderni, ossia quelli atomici. Di qui il pericolo — per noi certezza — che anche le navi oggi in costruzione invecchieranno assai rapidamente, senza consentire di realizzare nel tempo, in modo compiuto, i piani di ammortamento dei capitali investiti. E questo noi diciamo, non in quanto vogliamo negare la necessità di fare anche una politica di prestigio, quale quella che fa la flotta di preminente interesse nazionale (anche se per noi è un errore curare troppo la prima classe e trascurare

eccessivamente la classe turistica); ma vorremmo venissero realizzate gestioni sempre più produttive e redditizie. E se gli armatori privati traggono lauti guadagni dalle linee passeggeri, attraverso una gestione oculata, almeno altrettanto reddito debbono produrre le nostre società di preminente interesse nazionale, anche se temperato dalla necessità di operare una politica di prestigio e di bandiera, che i privati non perseguono.

Il discorso è diverso per quanto si riferisce al settore del carico, dove, salvo che nel settore della flotta cisterniera (suscettibile per altro di ulteriore sviluppo), la vetustà del nostro naviglio è una delle componenti nella crisi ricorrente dei noli, tenuto altresì conto della concorrenza delle bandiere ombra e delle marinerie che praticano la discriminazione di bandiera.

Possono anche avere qualche ragione gli armatori privati chiedendo che, nella erogazione di alcune sovvenzioni, al criterio dell'ordine cronologico, giustamente instaurato dal ministro, si aggiunga anche quello dello stato di avanzamento dei lavori e quello delle navi già in esercizio, non essendo giusto che navi non ancora impostate congelino sovvenzioni.

Gli armatori, però, non si possono lamentare dello sforzo compiuto a loro favore dallo Stato. Troppo spesso essi non gestiscono le loro flotte con criteri moderni, ma vivono ai margini delle potenti *conferences* (e abbiamo visto recentemente con quali risultati a proposito dei *surcharges* per i porti del Tirreno), confidando nelle oggi rare oscillazioni favorevoli dei noli, e costantemente operando una politica di bassi salari, di organici contenuti, di pesanti economie nella gestione-nave.

A noi poco interessano le divisioni esistenti fra gli armatori, per altro concordi tutti nel lamentare l'invasione della flotta di Stato nell'economia marinara e nel rivendicare a loro stessi il monopolio dei traffici. Però essi non disdegnano di chiedere sovvenzioni cospicue allo Stato per le loro flotte. E l'intervento pubblico vi è stato e vi è tuttora, anche se, a nostro parere, non sempre è stato lungimirante, in quanto, di fatto, nulla ha modificato nella struttura capitalistica dell'armamento, che si è purtroppo ricostituito sugli antichi *clichés* dell'anteguerra, oggi largamente superati.

La politica delle sovvenzioni a favore dell'armamento privato è stata quindi una politica passiva, quasi un monologo del capitale, dal quale era esclusa ogni voce a tutela del-

l'interesse pubblico e della nostra economia.

Penso si dovrà vedere in un prossimo futuro se non sia meglio, mantenendosi la politica delle sovvenzioni, surrogarvi sgravi fiscali per determinate linee e per determinate merci. È un suggerimento che mi permetto di affidare alla sensibilità e all'intelligenza del ministro.

Ciò che dobbiamo constatare, è il fatto che oggi la nostra flotta da carico è quasi completamente impreparata e inadatta ad affrontare la presente situazione secondo le moderne esigenze dei traffici marittimi, che possono così sintetizzarsi: specializzazione dei traffici per tipi di merce; specializzazione delle navi per tipo di merce ed elevato tonnello; estensione dei traffici con linee nuove e regolari.

La marina mercantile di un paese deve conoscere e prevedere i mutamenti dei mercati internazionali, le loro esigenze, le loro possibilità reali e potenziali, onde sapersi in essi introdurre e conquistarli.

Il mondo è investito da profonde, radicali trasformazioni economiche, sociali e politiche. Popoli fino a ieri soggetti, si risvegliano alla libertà e creano nazioni indipendenti. Popoli già coloniali tendono a liberarsi da pesanti ipoteche straniere e cercano di organizzare in modo autonomo la loro economia e la loro vita. Di conseguenza, zone arretrate e tradizionalmente depresse si avviano verso l'industrializzazione.

Questa importante trasformazione crea la formazione di nuovi e più ampi mercati di consumo e quindi la possibilità di intensificare gli scambi e creare nuove correnti di traffico. Si tenga presente che tre grandi continenti (Asia, Africa e America latina), secondo inchieste fatte da un organismo non sospetto, dall'O. N. U., partecipano al commercio internazionale complessivamente con una aliquota che non raggiunge il 30 per cento del totale.

Pertanto, enormi possibilità si aprono per i traffici marittimi, i quali non sono affatto in crisi. In tale settore siamo passati infatti dai 640 milioni di tonnellate di merce trasportata nel 1951 ai 1.160 milioni del 1962.

Il nostro paese non può quindi rimanere passivo osservatore di fronte a queste situazioni e a questi mutamenti, tanto più che non ha ipoteche o un passato tale da pregiudicarlo in una competizione per la conquista di questi nuovi mercati.

A mio modo di vedere, i governi passati non hanno avuto una visione completa di

questi problemi e quindi non hanno ad essi adeguato una conseguente, oculata, dinamica politica marinara, tale da inserirsi nei nuovi mercati aperti all'esportazione e all'importazione. È dato che la nostra economia gravita nell'area del dollaro e in quella della sterlina, ove operano le *conferences*, la difesa delle nostre linee e l'espansione dei nostri traffici marittimi dipendono prevalentemente da una oculata politica commerciale: politica commerciale che non è stata operata a sufficienza nel passato.

Dato il modo in cui si è ricostituita la nostra economia dopo la fine dell'ultima guerra, erano inevitabili sia la deficienza che si registra oggi nel settore del commercio estero (la bilancia dei pagamenti si equilibra a fatica con il forte apporto valutario del turismo straniero in Italia), sia il lungo ristagno economico che attanaglia da tempo le nostre compagnie marittime, dati i ricorrenti, per noi, regimi di crisi che condizionano il mercato internazionale dei noli.

Ciò che noi non siamo stati capaci di realizzare è stato però fatto da altri: le marine britannica, tedesca e dei paesi nordici ci hanno preceduto sulle nuove direttrici dei traffici, adeguando in questi ultimi dieci anni alla nuova rete la qualità e la quantità delle loro navi.

È quindi auspicabile che il Governo affronti questi problemi, li esamini con le categorie economiche interessate (armatori e lavoratori) e intervenga con provvedimenti misurati, saggi e finalmente tesi a realizzare una modificazione delle strutture che renda la nostra flotta in grado di competere, anche tecnicamente, sul mercato internazionale dei noli.

Occorre a questo punto domandarci (non lo domandiamo a lei, signor ministro, perché non ne è responsabile) che fine abbia fatto il solenne impegno di passati governi di promuovere la convocazione di una grande assemblea triangolare del mare (tra Governo, armatori e lavoratori).

Se quanto abbiamo detto prima vale per il grande cabotaggio, il discorso per il piccolo cabotaggio deve essere in parte diverso; questo, oltre ai problemi più generali della navigazione entro gli stretti, che ha tutte le caratteristiche già descritte per il grande cabotaggio (la concorrenza della Grecia, della Francia e della Jugoslavia è assai forte), presenta problemi particolari relativamente al traffico interno.

Se il trasporto a mezzo di natanti è di gran lunga il più vantaggioso, il nostro paese, per il fatto di prolungarsi quasi interamente

sul mare, offre possibilità di sviluppo considerevoli al piccolo cabotaggio.

Altri paesi dell'Europa occidentale sviluppano da anni il traffico fluviale, con ingenti investimenti, data l'alta economicità di tale trasporto; è il caso, ad esempio, della navigazione sul Reno, che avvantaggia sensibilmente l'economia di vaste regioni centro-europee, e in generale sui corsi d'acqua e canali della Francia, della Germania e dell'intera Svizzera; il che ci danneggerà grandemente domani, quando saranno aperti i valichi delle nostre Alpi se non correremo ai ripari, potenziando innanzitutto i nostri grandi porti e le loro infrastrutture.

Anche in Italia ci si sta adoperando, e molto si è fatto, per rendere navigabile il Po; ma per le altre nostre regioni che si pongono fra Tirreno e Adriatico, il trasporto più economico non può essere che quello effettuato via mare; trasporto poi, che è comunque indispensabile per le isole, e anche redditizio, tanto che, ad esempio, se sulle linee Genova-Porto Torres e Genova-Olbia venissero immesse due navi del tipo *Appia*, avrebbero possibilità di intenso lavoro, specialmente per il trasporto delle merci e degli automezzi. È un problema importante e di facile attuazione che richiamo alla sua attenzione, onorevole ministro.

Se il naviglio adibito a questi traffici è vecchio e insufficiente (si utilizzano ancora, sebbene per merci vili, antichi velieri), occorre anche dire che l'avvenire di questo tipo di traffico è strettamente connesso con quello delle strutture portuali e della rete autostradale e ferroviaria della nostra penisola. Si tratta in sostanza di un problema che si ricollega a quello più generale dei trasporti e delle vie di comunicazione terrestri, soprattutto autostradali, ed alla capacità dei porti di ricevere e smistare le merci in transito con tempi e costi adeguati alle caratteristiche del traffico marittimo interno.

Un paese ad economia evoluta (e la questione meridionale dipende molto dalle vie di comunicazione), con una industria in continuo sviluppo, deve programmare una politica generale dei trasporti, nel senso di equilibrare, relativamente alle aree commerciali internazionali ed interne cui si rivolge la nostra economia, la stretta interdipendenza che esiste tra trasporti marittimi, terrestri ed aerei.

Fino ad oggi non è stato fatto molto per realizzare questo equilibrio, e ci pare che manchi una visione organica dello sviluppo armonico dei trasporti che pure, con l'intensificarsi degli scambi commerciali all'estero e

con lo sviluppo economico all'interno, sono in continuo aumento, soprattutto per quello che concerne il traffico su strada, su rotaia e per via aerea.

Legato a quello del piccolo cabotaggio è il problema della pesca. Ho già dato atto al relatore della sua ampia disamina del problema, che interessa circa 140 mila lavoratori, fra i meno fortunati: problema che dovrà essere inquadrato in una visione organica e unitaria in tutti i suoi aspetti, di struttura e di sviluppo.

Ogni nostro sforzo dovrà quindi tendere a favorire il credito per rammodernare tale flotta, cominciando dalla motorizzazione di quella remo-veliera; a realizzare accordi per la pesca nei mari territoriali dei paesi mediterranei al fine di evitare disguidi, dispute e complicazioni internazionali, come spesso è accaduto; a costituire porti *ad hoc* per far sì che i pescatori non siano sloggiati, di fatto, dalle spiagge e dai porti dalle imbarcazioni da turismo; ad adeguare la legislazione attuale (per la pesca nell'alto Tirreno vige un decreto del 1931), togliendo norme che comportano a volte strascichi giudiziari per la limitazione della pesca, secondo stagioni, nelle acque libere e territoriali; a soddisfare le legittime richieste dei pescatori per i problemi sia assistenziali e previdenziali sia della casa e dell'istruzione professionale.

Per un paese marinaro, il problema del potenziamento della sua flotta è intimamente connesso con quello della politica cantieristica. L'industria cantieristica italiana ha attraversato nel dopoguerra, e sta tuttora attraversando, un lungo periodo di crisi che, sebbene vada attenuandosi, resta tuttavia di notevole gravità e postula decisi e nutriti interventi in sede governativa atti a realizzare una completa ristrutturazione della cantieristica nazionale.

Se noi confrontiamo il naviglio varato in Italia rispetto alla marina mondiale, restiamo perplessi, tanto modesta è la nostra percentuale: 0,13 per cento nel 1950, pari a 107 mila tonnellate su 3 milioni 489 mila tonnellate di varato nel mondo; 0,47 per cento nel 1958, pari a 551 mila tonnellate su 9 milioni 270 mila tonnellate di varato nel mondo; 0,25 per cento nel 1962, pari a 348 mila tonnellate su 8 milioni 320 mila tonnellate di varato nel mondo.

Da questi pochi ma eloquenti dati risulta, a prescindere dalle particolari congiunture, che l'industria cantieristica italiana ha scarsa competitività con l'estero, e non solo con il Giappone (oggi all'avanguardia), ma ad

esempio con la Norvegia e con la Svezia, dove il potenziale dell'industria cantieristica, in dieci anni, è quadruplicato sia per l'efficienza degli impianti sia per la possibilità di lavoro nel campo delle riparazioni navali per una elastica capacità di conversione.

Il livello dei costi dipende, come è noto, da quattro fondamentali ordini di incidenza: organizzazione generale, adeguatezza ed efficienza dei cantieri; costo di materiali (in particolare acciaio); spese relative al personale; altre spese generali.

Per quanto riguarda l'adeguatezza ed efficienza dei cantieri, non vi è dubbio che lo sforzo di ammodernamento e di potenziamento fino ad ora compiuto in Italia non è stato idoneo a realizzare i fini che si proponeva. Occorrerà quindi, soprattutto da parte dello Stato, un deciso intervento rinnovatore e coordinatore dell'attività cantieristica, che consenta ad essa di andare al passo con l'evoluzione tecnica del sistema costruttivo navale.

Le spese generali e quelle del personale (queste ultime destinate a lievitare per l'allineamento con i livelli retributivi della C. E. C. A.) incidono notevolmente sui costi, non per la retribuzione al personale in sé — modesta, specialmente se considerata in relazione ad altre categorie di lavoratori e tenuto conto dell'alto livello di qualificazione delle maestranze che lavorano nei cantieri — quanto per il troppo basso livello produttivo.

Tuttavia, qualora fosse raggiunto — mediante l'aumento delle commesse — un maggiore sfruttamento della potenzialità degli impianti, la situazione verrebbe ad essere radicalmente migliorata, senza alcuna necessità di ridimensionamenti nel settore; così come ridimensionamento tragico appare quello di Ancona, dopo quelli di Genova e Livorno degli scorsi anni; ed è esplosa proprio ieri la minaccia di una nuova crisi per i cantieri Ansaldo, su cui mi riservo di interessare la Camera.

L'altro elemento determinante dei costi, e cioè quello delle materie prime, è strettamente dipendente dalla produttività dell'industria meccanica e siderurgica, la quale ultima costituisce la principale fornitrice dei materiali necessari ai cantieri.

Si pensi, infatti, che il fabbisogno di acciaio (laminati e profilati) dell'industria cantieristica, per una produzione di gamma piuttosto vasta come quella italiana, raggiunge valori assai prossimi, in peso, al 43 per cento del tonnello di stazza lorda varato; da qui deriva che, nel 1962, il fabbisogno di ac-

ciaio dell'industria cantieristica è stato pari a circa 150 mila tonnellate.

Per meglio intendere e valutare gli strettissimi rapporti che legano la cantieristica alla siderurgia va inoltre rilevato come, ad esempio, l'eccezionale *boom* cantieristico del Giappone sia andato di pari passo con il fortissimo impulso che, in quel paese, ha registrato la siderurgia nel dopoguerra.

In conclusione, il problema del risanamento dell'industria cantieristica non può trovare soluzione in provvedimenti di carattere settoriale, ma deve procedere con visione di insieme, che tenga conto della stretta connessione dell'industria stessa con lo sviluppo della marina mercantile e dei traffici marittimi da un lato, e con la produttività dell'industria siderurgica e meccanica dall'altro.

In questa visione generale dei problemi si esalta la funzione dell'intervento popolare, programmatore ed armonizzatore dello Stato; intervento che si esplica non soltanto attraverso un'azione operante sul piano economico, ma anche mediante una serie di misure atte a rimuovere gli ostacoli che si frappongono alla realizzazione dei programmi operativi.

Occorre pertanto eliminare le posizioni di privilegio dei privati, riaffermando il carattere pubblico dei porti e salvaguardando le esigenze dell'economia generale, troppo spesso soffocate da visioni particolaristiche. Soltanto sotto questa luce può essere valutata l'opportunità di concedere o meno le autonomie funzionali, che costituiscono oggi uno dei punti dolenti della situazione portuale, e che, dato il loro carattere di « eccezionalità », non dovranno mai essere concesse a quelle imprese monopolistiche private per le quali la concessione tende soltanto alla realizzazione di economie per l'impresa concessionaria, procurando per converso un aumento di costi per la generalità degli utenti.

In conclusione, tutto ciò che sarà fatto per migliorare la situazione della marina e dei traffici marittimi, per potenziare e rendere maggiormente produttive le industrie siderurgica e meccanica, costituirà la più valida premessa per la soluzione dei gravi problemi che angustiano i cantieri italiani.

In un paese dove si potenzia la marina mercantile si accrescono ovviamente i traffici e si aumentano la bilancia e il potenziale economico nella misura in cui si creano a terra tutte le strutture e infrastrutture necessarie ed adeguate. Ad esempio, l'acuta e difficile crisi che ha attraversato il porto

di Genova durante l'estate — crisi che oggi è attenuata, ma che certamente non può dirsi risolta — ha beneficiato di larga risonanza nel paese, che attraverso tutti i giornali italiani ha letto di *conferences*, di *sur-charges*, della crisi dei nostri porti. Ma il quadro della situazione che è stato dato in quei giorni attraverso le corrispondenze giornalistiche, i rapporti confidenziali e le note ufficiose delle varie categorie ed enti interessati è stato ingiusto nei confronti di Genova e dei genovesi, i quali, se pure hanno dei torti nei confronti del porto, non sono tuttavia responsabili di una condizione di crisi che preoccupa, in maggiore o minore misura, Savona, Livorno, Venezia, Napoli, La Spezia, Trieste, Civitavecchia e quasi tutti i porti italiani.

Un rapido giro d'orizzonte e un sintetico parametro su scala mondiale ci permettono di dire schematicamente che ad Anversa è in corso di esecuzione il piano decennale di ampliamento del porto (1956-65); a Rotterdam procedono alacremente gli imponenti lavori di ampliamento nella zona del Boterlk e all'imbocco del Nieuwe Waterweg (Euro-poort), con stanziamenti che oscillano sui 50 miliardi per ognuno dei due porti; in Francia è in fase di realizzazione il terzo piano di ammodernamento dei porti marittimi, mentre lo stesso governo conservatore inglese ha ormai varato il suo programma per risolvere armonicamente i complessi problemi dello sviluppo economico nazionale in relazione ai porti.

Anche la Germania occidentale si accinge ad attuare un piano quadriennale per il potenziamento dei porti marittimi e di quelli fluviali, per non parlare di Los Angeles, che ha investito 40 milioni di dollari in un piano di ammodernamento portuale da realizzare in cinque anni.

Nel primo decennio del secolo, nel periodo in cui videro la luce alcune tra le leggi di fondo dell'ordinamento portuale italiano, il traffico totale di imbarco e sbarco svolto dai porti italiani si aggirava intorno alla media annua di 21 milioni di tonnellate; durante i fatali « anni trenta » raggiunse la media di 38 milioni di tonnellate, tenuto conto anche delle spedizioni effettuate per sostenere le folli avventure militari oltremare; successivamente la media scese a 26 milioni di tonnellate fino al 1950. Ma da quell'anno la media prese vertiginosamente a salire, toccando nel 1960 i 101 milioni di tonnellate e promettendo di rasentare, quest'anno, i 130 milioni di tonnellate. L'aumento nel decennio 1950-

1960 è stato del 200 per cento; nel 1968, tra cinque anni, saremo ad oltre 190 milioni di tonnellate.

Dinanzi a così cospicuo accrescimento dei traffici marittimi — la cui attività il paese raramente considera, così sul piano economico come su quello fiscale — i porti sono rimasti pressoché quelli che erano prima della guerra: in qualche caso debbono tuttora essere riparate le offese belliche.

È singolare, vorrei dire sorprendente, la indifferenza che fino a qui si è dimostrata per le questioni marittime e portuali in un paese che è circondato dal mare, che nei secoli ha creato gran parte della sua ricchezza attraverso i traffici marittimi e, ancora oggi, fonda sugli scambi il presente ed il futuro della sua economia.

Sia pure con ritardi ed incertezze, si è fatto un programma nazionale per le strade, si è fatto un programma per le ferrovie, ma soltanto oggi si parla di un programma per i porti, cioè per quelle infrastrutture che costituiscono lo sbocco naturale ed inevitabile, in un paese come il nostro, delle ferrovie e delle strade.

Direi di più: i programmi nazionali stradali e ferroviari hanno addirittura posto in secondo e terzo piano le esigenze dei porti, quando non le hanno dimenticate o, peggio, avvilito con la noncuranza.

La commissione permanente per i trasporti e le opere pubbliche del C. N. E. L., che da tempo si sta occupando del problema dei porti italiani, ha costruito una tabella comparativa degli investimenti in opere portuali in rapporto al reddito nazionale, dalla quale risulta che tra il 1938 e il 1963 si è verificata una costante contrazione di tali investimenti, che si è ripercossa sullo stato delle opere, e soprattutto sulla capacità dei porti di seguire, con adeguati miglioramenti delle prestazioni, la rapidissima evoluzione del traffico e della tecnica navale.

Due dati saranno più che sufficienti a rendere l'idea della situazione. A Genova, primo porto del Mediterraneo, lo sviluppo delle banchine operative a carattere commerciale era nel 1938 di 15.829 metri lineari; nel 1962 è di 17.596 metri lineari. I mezzi meccanici consortili del porto (gru, elevatori e montacarichi semoventi), che nel 1938 erano 275, sono, nel 1962, 355, in parte, per di più, non utilizzati per mancanza di spazio: per intanto si concedano, onorevole ministro, come ebbi già l'onore di chiedere in Commissione, punti franchi anche al di fuori della

cinta portuale, come stanno facendo molti grandi porti del nord Europa.

Eppure il traffico nazionale, dal 1951 ad oggi, è passato da 45 milioni a 130 milioni di tonnellate annue (anche se — sia detto per inciso — la nostra bandiera è scesa, nei traffici dei nostri porti, dal 48 per cento al 34 per cento), e quello di Genova si aggira sui 30 milioni di tonnellate annue, il che rappresenta circa il 30 per cento del movimento italiano totale.

Ebbene, il porto di Genova, che conferisce allo Stato, sotto forma di esazione, un centinaio di miliardi all'anno, il cui movimento è aumentato di quasi quattro volte negli ultimi dieci anni, ha una rete stradale e una ferroviaria cui fare capo che sono le medesime dell'anteguerra.

Da undici anni si sta lavorando all'autostrada Genova-Savona senza che se ne intraveda la ultimazione; da sei anni si sta lavorando al raddoppio della camionale per Milano senza che se ne intraveda la conclusione. Alle installazioni ferroviarie, poi, non si sta lavorando affatto.

La struttura complessiva del porto — come abbiamo visto — è quella di trent'anni fa, mentre è noto quali profonde trasformazioni abbiano subito le navi da carico, aumentando la portata, la lunghezza, il pescaggio e la velocità, così da richiedere ai porti altrettanto profonde trasformazioni degli impianti, che, oltretutto, debbono far fronte alle mutate necessità delle compagnie di armamento.

Queste cose citiamo non per redigere un atto di accusa fine a se stesso, ma per richiamare l'attenzione del Parlamento su di un grave problema che fino ad ora è sfuggito all'attenzione dei più, che non fa parte della problematica corrente presso la opinione pubblica e gli ambienti responsabili, ma dalla cui soluzione dipende un più efficiente inserimento del nostro paese nei traffici internazionali, nonché il benessere di milioni di persone sparse in tutta la penisola.

In questo quadro non deve altresì essere sottovalutato il pericolo concorrenziale dei porti di Marsiglia e di Rotterdam, verso i quali sta dirottando notevole traffico, in precedenza assorbito dal porto di Genova.

Infatti, se la merce non sbarcata, ad esempio, a Genova andasse a Savona o a Livorno, resterebbe pur sempre nel nostro paese: ma, se prende altre strade e si serve di porti esteri, i danni per la nostra economia generale diventano irreparabili.

Il riferimento allo stato delle infrastrutture stradali e ferroviarie e delle attrezza-

ture portuali genovesi, mentre richiama la esigenza di un coordinamento degli interventi delle diverse amministrazioni e sotto-linea pertanto, anche per questo aspetto, la inderogabile necessità di una politica portuale espressa in maniera unitaria e programmata, pone intanto in luce un primo problema di fondo, che è quello dei rapporti tra Ministero della marina mercantile e Ministero dei lavori pubblici.

Come è noto, l'attuale ordinamento, basato su una legge del 1865, assegna al Ministero dei lavori pubblici la progettazione, il finanziamento e la esecuzione delle opere portuali, mentre è al Ministero della marina mercantile la gestione dei porti e — soprattutto — l'interpretazione delle esigenze economiche e funzionali degli scali.

Una corretta politica portuale non può nascere che dalla collaborazione dei due enti: per cui è da chiedersi se, data la situazione in cui ci si trova, esistano le condizioni adatte al manifestarsi di tale collaborazione.

Poiché il Ministero della marina mercantile è uno dei più giovani ed è forse lontano dall'aver raggiunto, nonostante le buone intenzioni del ministro, quell'organizzazione strutturale che i compiti assegnatigli richiederebbero, mentre il Ministero dei lavori pubblici ha un panorama vastissimo di interventi nell'ambito del quale gli stanziamenti destinati ai porti sono pressoché impercettibili, si ha l'idea che tale situazione comporti difficoltà per il Ministero della marina mercantile a sostenere in pieno quelle che esso obiettivamente ritiene essere le esigenze dei porti, e che il Ministero dei lavori pubblici non sia d'altra parte in grado di accogliere le sollecitazioni che dal primo gli provengono.

Forse sarebbe opportuno provvedere, unitamente al potenziamento del Ministero della marina mercantile, ad una impostazione formale più analitica e vincolante dei rapporti tra i due organismi, soprattutto in previsione della redazione di quel piano dei porti, o « piano azzurro », del quale sono stati comunicati i lineamenti al Presidente del Consiglio: piano dei porti che noi ci auguriamo entri sollecitamente in attività, per corrispondere ad esigenze che non sono ulteriormente dilazionabili, e che speriamo si articoli tenendo conto dei piani locali già redatti, nonché delle opinioni dei comuni, delle province, delle camere di commercio e delle organizzazioni di categoria.

Non è infatti pensabile che ai giorni nostri una programmazione portuale nasca

senza tenere conto delle interdipendenze, delle interiezioni, dei rapporti e degli oneri che comunque si hanno nelle città sede di porto o che ai porti derivano dalla situazione delle città nelle quali essi operano.

Una delle principali cause di difficoltà per molti porti italiani è stata infatti in passato la noncuranza con la quale essi si sono sviluppati dinanzi alle esigenze delle città e viceversa, quasi che città e porti non facessero parte, in definitiva, di uno stesso sistema di infrastrutture.

E ancora vi è da richiamare l'attenzione sui criteri con i quali verranno ripartiti gli stanziamenti fra i porti italiani.

So che il problema è stato già oggetto di controversia e ha sollevato gravi difficoltà anche all'estero, per esempio in Francia, dove nel corso dell'esecuzione del piano portuale sono emersi campanilismi e municipalismi quanto mai pericolosi. Noi dobbiamo tendere a che il denaro della collettività sia investito nella maniera più produttiva, e quindi penso si debba cercare una formula di ripartizione che tenga conto dell'effettiva capacità commerciale dei singoli porti e ad essa sia proporzionale: criteri questi che abbiamo espresso in sede di Commissione e concretizzato in un ordine del giorno, dalla Commissione stessa e dal Governo accettato, della qual cosa ringrazio l'onorevole ministro.

Il piano, inoltre, considerato come atto formativo e determinante di una realtà futura, dovrebbe tener conto delle previsioni di sviluppo, considerando le possibilità obiettive degli scali, le cui funzioni, anche ove oggi appaiano marginali, potranno essere in seguito essenziali allo sviluppo di zone depresse o in via di rinascita. È al contrario da ritenersi dannoso ogni intervento che ubbidisca soltanto a motivi di prestigio.

Tutto ciò presuppone un esame quanto mai approfondito della situazione economica italiana e delle sue prospettive, e coinvolge il problema della specializzazione dei porti, nei limiti in cui essa si renda possibile in relazione ai caratteri ed alle necessità dell'*Hinterland* ed al tipo delle infrastrutture esterne. Sarebbe infatti un cattivo affare promuovere la costruzione di attrezzature analoghe in porti magari vicini; ma sarebbe altrettanto errato rischiare il dirottamento di traffici o il gravarli di un maggiore costo, obbligandoli a trasferimenti innaturali, attraverso una troppo rigida specializzazione portuale.

Ma la definizione di un piano nazionale dei porti non può ovviamente prescindere dalla revisione e dal riordinamento della le-

gislazione portuale, la cui legge fondamentale, quella che definisce i criteri di classificazione commerciale dei porti, è ancora quella del 20 marzo 1865, n. 2248.

Essa, alla quale si deve tra l'altro l'attribuzione al Ministero dei lavori pubblici della competenza in materia di opere portuali, ha reso possibile la veramente esagerata classificazione di ben 141 scali come porti commerciali nel nostro paese; cosicché oggi un piano globale potrebbe anche essere costretto a tener conto di tutti questi 141 scali, la maggior parte dei quali accoglie soltanto qualche grossa barca, visto che il 90 per cento del movimento commerciale marittimo viene assorbito da una ventina di porti in tutto e che 13 tra questi ultimi assorbono da soli il 70 per cento del traffico.

Pertanto, accanto al concetto di una ripartizione dei fondi del piano da eseguirsi proporzionalmente al volume dei traffici, dovrà trovare ingresso un criterio di priorità, anch'esso accettato in sede di Commissione, che indirizzi le prime fasi di attuazione del programma verso quegli scali che hanno preponderante importanza ai fini dello sviluppo dell'economia nazionale.

La revisione della legge citata dovrebbe condurre alla definizione dei nuovi criteri per la classificazione dei porti, considerando questi ultimi nella loro funzione di polmone delle attività economiche nazionali, nel quadro di una programmazione di largo sviluppo. Inoltre, potrebbe opportunamente meglio definire in prospettiva i compiti dei diversi ministeri, ed in particolare di quello della marina mercantile, al quale dovrebbe essere assegnata anche la responsabilità della progettazione ed esecuzione delle opere marittime.

Il problema della classificazione dei porti richiama quello della gestione.

Oggi vi sono in Italia, sostanzialmente, due tipi di gestione portuale: quella direttamente esercitata dal Ministero della marina mercantile per mezzo delle capitanerie di porto, nella grande maggioranza dei 141 scali classificati; quella esercitata da enti speciali, del tipo del consorzio autonomo del porto di Genova. Tale duplicità pone di per sé problemi anche in relazione alla prevista pianificazione portuale, in quanto agli enti autonomi è assegnato quasi sempre il compito di realizzare le opere portuali con finanziamenti che essi devono reperire.

La pratica sembra dimostrare che la istituzione degli enti autonomi ha notevolmente facilitato l'adeguamento e la trasformazione delle attrezzature portuali in relazione alle

necessità operative e la rispondenza dei porti stessi alle necessità delle categorie che di essi si servono e che in essi operano. D'altra parte, non pare possibile estendere a tutti i porti italiani, anche se riclassificati con nuovi concetti, il sistema della gestione autonoma, la cui funzionalità si esprime soltanto in presenza di un forte traffico e di grossi problemi collegati con l'*Hinterland* commerciale ed industriale.

La cosa migliore sarebbe forse di lasciare alle capitanerie la gestione dei porti minori, nei quali lo stesso adeguamento delle strutture presenta impegni assai limitati, e di estendere invece il regime di autonomia, accentuato ed unificato, a quel gruppo di grandi porti nazionali che disimpegna la parte preponderante del traffico.

L'autonomia, d'altronde, se deve esercitarsi sulla gestione ed organizzazione normale degli scali, non può al contrario diventare pretesto per addossare alle risorse locali l'onere delle grandi opere indispensabili allo sviluppo portuale previsto in programma nazionale.

Si ricorda che gli enti autonomi funzionano come delegati dello Stato, spesso percependo rimborsi del tutto insufficienti a compensare servizi che per conto dello Stato essi effettuano, mentre i redditi delle attività portuali, espressi sotto forma di apporti fiscali, vanno allo Stato, cosicché appare doveroso che lo Stato provveda alle grandi opere finanziandone il costo.

Inoltre va ricordato che l'abbandono delle grandi opere portuali alle sole forze degli enti autonomi di gestione è gravemente pregiudizievole, in quanto provoca pesanti conseguenze sulle tariffe, e quindi sui costi delle operazioni.

Se un grande porto deve provvedersi direttamente sul mercato finanziario, sia pure a condizioni particolari, delle decine e decine di miliardi necessari alla sua riattrezzatura, non avendo altri cespiti all'infuori dei diritti che esige dagli utenti, è inevitabile che su di essi debba agire per procurarsi i proventi destinati ai rimborsi ed agli interessi.

Parrebbe pertanto da rifiutare *a priori* una certa tendenza, manifestatasi nell'ambito del C.N.E.L. e di alcuni ministeri, a discriminare i diversi porti e ad imporre a quelli governati in regime di autonomia l'autofinanziamento delle grandi opere straordinarie. Una simile discriminazione non tiene conto della funzione dei porti ed allontana, anziché rendere attuale, il loro operante e puntuale inserimento nel delicato meccanismo dell'eco-

nomia nazionale, fondato per gran parte sull'andamento, e quindi sul prodotto, degli scambi internazionali.

Mi sia infine consentito rilevare che anche questo, come tanti altri problemi italiani, ha sofferto gravemente in questi anni di uno stato di tensione politica che, rovesciando le cose in polemica, ha impedito una serena e concreta valutazione dei fatti.

A Genova è accaduto, ad esempio, che, ai primi sintomi di insufficienza delle attrezzature portuali e delle infrastrutture, si sia tentato di attribuire le conseguenti carenze della funzionalità portuale a presunte responsabilità della manodopera ed agli stessi ordinamenti che la regolano.

Non sfuggirà ad alcuno quanto di strumentale e particolaristico fosse e sia contenuto in simile atteggiamento, che si è avvalso di difficoltà obiettive e strutturali dell'emporio per costruire un sistema protettivo e preventivo contro le legittime aspirazioni dei lavoratori, ai quali, viceversa, si doveva la salvezza del porto dall'aggressione tedesca e la dedizione senza confine, spinta ben oltre i limiti delle tariffe, degli orari e delle rese, con i quali essi affrontarono i primi anni della ripresa e, successivamente, le conseguenze della terribile mareggiata del 1955, che distrusse così gran parte del porto.

Oggi la situazione si è parzialmente modificata, e talune categorie di operatori portuali cominciano ad abbandonare la facile demagogia antioperaia, riconoscendo le vere cause dei mali del porto di Genova, che sono poi le stesse, fatte le debite proporzioni, che opprimono gli altri porti italiani.

Proprio quest'anno la relazione alla quattordicesima assemblea della Confederazione italiana degli armatori liberi, organismo padronale di non dubbia ispirazione, riconosceva testualmente che « le attrezzature sono vecchie e sorpassate e non esiste che un embrione di meccanizzazione. I gestori consortili sono privi di autorità, la viabilità è caotica allo interno del porto e nelle zone adiacenti, il porto è piccolo e stipato, sempre pieno di navi, e quindi è normale il ricorso allo straordinario. Tale stato di fatto comporta per le navi costosi periodi di attesa. I raccordi ed i movimenti ferroviari sono lenti e male organizzati ».

Sarebbe facile comporre una breve antologia degli ordini del giorno, delle note e delle mozioni sindacali che da anni stanno affermando le stesse cose tra l'abissale indifferenza dei più: ma ciò potrebbe parere gratuito espediente polemico. Sta di fatto,

tuttavia, che l'elaborazione di un piano dei porti ed il sacrificio di decine di miliardi da parte della collettività per la sua attuazione non sortiranno che modesti effetti se non saranno realizzate due condizioni pregiudiziali, che valgono per Genova come per qualunque altro dei 12 o 13 grandi porti italiani: 1°) il coordinamento degli interventi tra piano portuale e pianificazione del territorio adiacente e delle grandi infrastrutture; 2°) la riorganizzazione delle leggi che governano la vita dei porti.

Del primo punto si è già accennato, ed esso, d'altra parte, appare intuitivo. Riguardo al secondo, che comprende anche la già citata legge sulla classificazione dei porti, si impone un migliore coordinamento delle leggi che governano il lavoro portuale, anche esse vittima di un processo di stratificazione, che per altro non è il solo nell'edificio giuridico italiano.

Simile stato di confusione legislativa è fonte dei maggiori equivoci e delle più gravi incertezze, consentendo oltretutto il prosperare di luoghi comuni, quale quello della condizione di « monopolio » che si attribuisce alle compagnie dei lavoratori portuali, o di anacronistiche impostazioni, quali quelle che si originano dall'interpretazione del lacunoso e superato articolo 110 del codice della navigazione, origine controversa della pratica delle autonomie funzionali.

Non dovrebbe essere difficile — si ripete — l'ammettere che l'origine, il fondamento, il punto fermo di tutta l'amministrazione portuale italiana dovrebbe essere il presupposto della funzione pubblica dei porti. Entro tale concezione ricade la configurazione delle compagnie portuali, considerate come strumento indispensabile per assicurare la necessaria disciplina, la indispensabile crescente specializzazione, nonché la tutela dai pericoli di una domanda instabile — pericoli che riguardano i lavoratori, come gli utenti — della manodopera portuale.

Cadranno, dinanzi al presupposto, chiaro ed unico della funzione pubblica, brillanti quanto inoperanti dissertazioni giuridiche, quali quelle del professore Enrico Guicciardi sulla natura riflessa della funzione delle compagnie, o le oltre mille elucubrazioni che tendono ad affermare la legittimità delle autonomie funzionali e che porterebbero alla nascita, accanto al sistema portuale pubblico controllato dallo Stato, di un secondo sistema portuale di proprietà privata, complementare e carente, in pratica, di ogni controllo e disciplina.

Sia a riguardo del regime delle compagnie, sia a riguardo delle necessità tecnico-funzionali delle grandi industrie a ciclo integrale o semintegrale, esistono due elementi di fatto: il primo è la natura pubblicistica delle operazioni portuali, ovunque esse siano effettuate; il secondo riguarda l'aspetto economico e tecnico delle operazioni e dei rapporti con l'utente, in relazione anche al ruolo che quest'ultimo assume nella vita economica nazionale.

I grandi problemi e le gravi dispute che oggi si susseguono su questi aspetti potranno essere facilmente composti tenendo presenti tali stati di fatto, a meno che non si voglia sfruttare della situazione per imbastire speculazioni politiche, di cui subirebbe le conseguenze l'economia di tutto il paese.

Nel quadro dello sviluppo dei nostri traffici marittimi deve infine trovare adeguata collocazione una delle sue componenti primarie: quella del lavoro.

Per avere coscienza del tessuto umano della marineria è sufficiente ricordare che già subito dopo la prima guerra mondiale i marittimi erano stati capaci di creare una cooperativa quale la « Garibaldi », oggi per altro declassata, non più gestita secondo criteri cooperativistici, sostanzialmente sottratta alla marineria e ad ogni forma di democratica direzione.

Nonostante la insostituibile funzione dei lavoratori del mare, il loro trattamento economico e normativo è tra i più bassi, specie in riferimento alle altre flotte concorrenti: sicché sul mercato si sta constatando una preoccupante carenza della manodopera specializzata e del personale di stato maggiore.

Ufficiali, elettricisti, motoristi, carpentieri, personale di camera, tutti favoriti da una crescente richiesta da parte dell'industria di terra, disertano i bordi e ricercano attività lavorative altrove, spesso più remunerative, sempre meno gravose.

Bassi salari, lunghi periodi di navigazione, organici di nave ridotti al minimo, esclusione di fatto dai diritti civili, quali il voto e lo sciopero, deficiente assistenza a bordo e nei porti, instabilità di impiego sono le cause prime della crisi della manodopera.

Un dato sintomatico si desume esaminando una categoria privilegiata rispetto alle altre: quella dello stato maggiore. Nei 28 istituti nautici d'Italia si diplomano ogni anno 1.500 allievi, di cui il 40 per cento della sezione capitani e il 60 per cento della sezione macchinisti: in teoria, un numero sufficiente di giovani che dovrebbero dedicarsi

alla vita del mare. Invece, gli allievi iscritti nei turni di imbarco presso le capitanerie scarseggiano, giacché i diplomati si avviano verso altre strade; lo stesso può dirsi per i sottufficiali.

Di fronte a questa situazione, nella primavera dello scorso anno si tenne a Genova un interessante convegno, che dette buoni risultati, per cui si riterrebbe opportuno ripetere analoga esperienza su scala nazionale ad iniziativa del Ministero.

Sarà cosa saggia e produttiva che Governo, armatori, sindacati, presidi degli istituti nautici verifichino assieme la situazione e studino i rimedi da prendere; in caso contrario si correrà il rischio che in un prossimo domani esploda una crisi irreparabile investente tutto il settore della manodopera qualificata e direttiva di bordo.

È pertanto necessario, al più presto, affrontare e risolvere i seguenti problemi:

1°) la riforma del codice della navigazione, adeguandolo ai principi democratici e costituzionali affinché non perda quell'impronta sociale che gli viene riconosciuta autorevolmente da lei, signor ministro, e meno autorevolmente — ma con uguale convinzione — da noi;

2°) la necessità che tale regolamentazione pubblica sia affiancata dalla stipulazione di contratti normativi ed economici di lavoro che rispettino la realtà delle prestazioni ed il tranquillo svolgersi del rapporto: talché la regolamentazione pubblica e privata attui quei principi che ella, signor ministro, ha chiaramente espressi nel suo saggio in onore di Francesco Messineo, *L'organizzazione del lavoro nautico e il diritto comune*, che in questa occasione ho volentieri riletto.

Poiché abbiamo appreso con soddisfazione che il Governo intende finalmente porre mano alla riforma dei codici, riteniamo indispensabile venga affrontata anche la riforma del codice della navigazione. Sono ancora necessari, si ripete, la stipulazione di contratti collettivi di lavoro che rispecchino la realtà del rapporto ed il normale svolgimento del mercato del lavoro; la istituzione di scuole per la specializzazione dei lavoratori del mare a tutti i livelli, al fine di consentire anche alla bassa forza uno sviluppo di carriera; la revisione delle liste del collocamento marittimo, cancellando da esse chi non naviga, ma lavora stabilmente a terra, e facilitando così l'imbarco alle nuove leve; la istituzione, infine, di speciali centri di assistenza nei porti per i naviganti e le loro famiglie.

Si risolve intanto, con assoluta urgenza, il problema dei pensionati del mare: di coloro, cioè, che dopo aver speso tutta la loro vita sui vecchi ed ingrati bordi, conducendo una dura esistenza di fatica, di sacrificio e di rischi, sono costretti dal bisogno a sollecitare quotidianamente noi affinché venga finalmente sanata la loro situazione.

In questi ultimi tempi quasi tutte le categorie di pensionati hanno beneficiato di aumenti nella misura del 30 per cento circa. Soltanto i marittimi, nonostante formali assicurazioni ed impegni, non hanno ancora potuto ottenere il giusto adeguamento delle loro pensioni in relazione all'accresciuto aumento del costo della vita.

È indubbio che il semplice aumento delle vecchie pensioni non risolverà il problema di base, che per altro noi dobbiamo responsabilmente porre alle nostre coscienze. La pensione dei marittimi (come i contributi che vanno ad alimentare il fondo della Cassa di previdenza marinara) viene computata sulle cosiddette « competenze medie », la cui entità, in origine, si avvicinava al guadagno effettivo del lavoratore. Oggi, invece, lo scarto è diventato enorme, in quanto la « competenza media », e quindi la pensione, oscilla dal 30 al 40 per cento del salario di fatto percepito. La questione, poi, diventa drammatica per i marittimi di bassa forza (marinai, fuochisti, mozzi, camerieri, ecc.), in quanto essi non riescono quasi mai a raggiungere i 25 anni di imbarco a cagione dei lunghissimi periodi di disoccupazione; per cui la loro pensione media non supera all'incirca il 20 per cento del salario di fatto.

Occorre, perciò, abolire la « competenza media »; calcolare la pensione sulla retribuzione effettiva; applicare la scala mobile, ed infine stabilire un collegamento tra pensione e salario dei marittimi sono altrettanti obiettivi che devono essere raggiunti, a breve scadenza, rappresentando essi un doveroso riconoscimento da parte dello Stato nei confronti di una categoria di lavoratori particolarmente degna per il grande contributo da essa dato al prestigio ed alla economia del paese.

La conclusione del nostro intervento non può che essere una: la presa di coscienza diretta e responsabile del Parlamento e del paese sulle dimensioni reali dei problemi afferenti alla marina mercantile, sicché ad ognuno sia ben chiaro che la contrazione o il mancato sviluppo dei nostri traffici marittimi in null'altro si traduce se non in un impoverimento generale della economia nazionale. (*Applausi - Congratulazioni*).

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

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che la XIV Commissione (Sanità) ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge già ad essa assegnate in sede referente, le siano deferite in sede legislativa:

BONTADE MARGHERITA: « Norme integrative della legge 12 agosto 1962, n. 1352, recante provvidenze a favore dei farmacisti rurali » (152);

DE MARIA: « Modifiche al regio decreto 11 marzo 1935, n. 281, concernente i concorsi a posti di sanitari addetti ai servizi dei comuni e delle province » (190);

DE LORENZO FERRUCCIO ed altri: « Nuove disposizioni sulla sospensione dei termini per la cessazione dal servizio dei sanitari e delle ostetriche ospedalieri di cui al regio decreto 30 settembre 1938, n. 1631, e dei medici condotti, ufficiali sanitari, veterinari condotti ed ostetriche condotte di cui al testo unico 27 luglio 1934, n. 1265 » (211);

DE LORENZO FERRUCCIO ed altri: « Disposizioni sul collocamento a riposo dei sanitari e veterinari condotti, degli ufficiali sanitari e delle ostetriche condotte » (273).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di interrogazioni.

PASSONI, *Segretario*, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di martedì 24 settembre 1963, alle 10:

1. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (132-132-bis) — *Relatore*: Leone Raffaele.

2. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finan-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 SETTEMBRE 1963

ziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (134-134-bis) — *Relatore*: Ripamonti;

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.

La seduta termina alle 13,5.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

INTERROGAZIONI ANNUNZiate

Interrogazione a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali iniziative intenda prendere per ovviare ai gravi danni subiti dagli agricoltori della penisola sorrentina.

(299)

« ROBERTI, GALDO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

FODERARO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se — conformemente ai voti espressi da un recente convegno nazionale di studi — non ritenga doversi procedere alla definizione giuridica degli uffici di assistenza e consulenza automobilistica, nel senso che essi devono ritenersi « studi tecnico-professionali — autorizzati dallo Stato — per la consulenza e l'assistenza automobilistica ».

L'interrogante si permette, inoltre, far rilevare che, in mancanza di apposite norme, gli uffici in argomento — per la direzione dei quali occorre, da parte dei titolari di essi, particolare preparazione tecnica, culturale e professionale — sono in atto disciplinati dall'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza che li accomuna agli « intro-mettitori », alle agenzie di vendita, di pegni, di affari, ecc. (1796)

PRETI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se non ritenga di aumentare il riposo per gli agenti di custodia da due giorni a quattro al mese, alla stregua di quanto in godimento degli altri militari ai quali detti agenti sono, a tutti gli effetti, equiparati. (1797)

FODERARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se l'Amministrazione comunale di Joppolo (Catanzaro) ha chiesto nei termini e nei modi previsti dall'articolo 10 della legge 31 dicembre 1962, n. 1859, sull'istituzione e l'ordinamento della scuola media, l'istituzione nella frazione Caroniti di una sezione staccata della scuola media di Joppolo.

L'interrogante fa presente che la frazione Caroniti conta mille abitanti e dista dal capoluogo, sede della scuola, ben otto chilometri e non è servita da servizi di linea, mentre la strada che la congiunge a Joppolo è per molti mesi dell'anno impraticabile e che tutto ciò, naturalmente, pregiudica, se non addirittura rende impossibile, la regolare frequenza degli obbligati alla scuola.

L'interrogante chiede, infine, di conoscere — qualora l'amministrazione comunale interessata non abbia presentato la richiesta di cui avanti — quali provvedimenti si intendano adottare per ovviare a tale carenza. (1798)

FODERARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga opportuno emanare con urgenza disposizioni per la concessione di assegnazione provvisoria di sede, secondo la graduatoria provinciale, a quegli insegnanti che — avendo ottenuto la cattedra nel ruolo normale per effetto della legge n. 831 — ne facciano esplicita richiesta, per l'anno scolastico 1963-64.

L'interrogante si permette far presente che l'emanazione della invocata disposizione permetterebbe anzitutto il regolare inizio delle lezioni, senza indugi o ritardi nel raggiungimento di sede, ed eliminerebbe gli inconvenienti derivanti da una affrettata applicazione della predetta legge, anche perché numerosi insegnanti — per cause indipendenti dalla propria volontà — non hanno appreso in tempo le norme contenute nella circolare ministeriale relativa alla scelta della sede preferita. (1799)

FODERARO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica relativa ai lavori per la rete fognante del comune di San Pietro Apostolo, in provincia di Catanzaro.

L'interrogante si permette far presente che tale lavoro riveste carattere d'urgenza, corrispondendo ad una necessità particolarmente sentita da quella popolazione. (1800)

FODERARO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se, in accoglimento dei voti formulati dalla Con-

federazione europea delle autoscuole e degli studi tecnico-professionali per la consulenza e l'assistenza automobilistica, non ritenga necessario ed urgente procedere all'abolizione del sistema dei *quiz* negli esami per il conseguimento della patente per la guida di veicoli a motore, ripristinando il colloquio diretto tra candidato ed esaminatore.

In merito si fa rilevare che l'uso del *quiz*, tra l'altro, non è previsto né dal codice della strada, né dal relativo regolamento di applicazione; determina una pregiudizievole cristallizzazione delle autoscuole e, quel che è più grave, allontana i futuri automobilisti dallo studio dei molteplici e complessi problemi che l'automobile presenta: studio che, per poter essere convenientemente assimilato, ha innegabilmente bisogno di una seria e metodica preparazione tecnica e didattica. (1801)

FODERARO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere, se — anche in accoglimento dei voti formulati dal convegno nazionale di studi sui problemi delle autoscuole — non ritenga dover procedere alla definizione giuridica delle autoscuole stesse, nel senso che esse « sono istituti privati — riconosciuti dallo Stato — per l'istruzione e la formazione professionale e l'educazione stradale ». (1802)

FODERARO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se non ritenga giusto ed opportuno che agli aspiranti istruttori delle autoscuole, in possesso di tutti i requisiti richiesti dalle vigenti norme di legge, venga rilasciata — in attesa dei relativi esami — un'autorizzazione provvisoria per l'espletamento di tali mansioni. Ciò, soprattutto, in considerazione del lungo periodo di tempo che attualmente intercorre tra la data della presentazione della domanda e quella degli esami cui i candidati vengono sottoposti per l'accertamento della idoneità di cui all'articolo 493 del regolamento di esecuzione del testo unico delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale.

L'autorizzazione provvisoria anzidetta darebbe, inoltre, modo alle autoscuole di valutare le reali capacità dell'aspirante istruttore ed a questi la possibilità di effettuare un efficace tirocinio. (1803)

FODERARO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se non ritenga necessario disporre il prolungamento della linea automobilistica Joppolo-Nicotera,

in provincia di Catanzaro, al fine di collegare le frazioni Coccorinello e Coccorino del comune di Joppolo.

L'interrogante fa presente che tali frazioni, distanti dal capoluogo ben quattro chilometri, non sono collegati da alcun mezzo di comunicazione, mentre tra la più vicina stazione ferroviaria dista circa quattro chilometri ed è allacciata a dette frazioni da una stradetta impraticabile.

Fa presente, inoltre, che tale situazione è causa di malcontento tra la popolazione delle due frazioni e rende difficoltosa la frequenza della scuola media di Joppolo ai numerosi alunni delle frazioni medesime, per cui, in considerazione della entrata in funzione della scuola media obbligatoria, si rende indispensabile, sia pure in via provvisoria, a decorrere dal 1° ottobre 1963 il prolungamento dell'autolinea in argomento, in modo da consentire, con opportune corse, agli alunni delle due frazioni di frequentare la scuola media di Joppolo e di godere delle agevolazioni previste in materia di trasporti dalla legge istitutiva della scuola media unica. (1804)

FODERARO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere se sussistano fondati impedimenti che ritardano ancora la definizione della pratica relativa alla concessione del contributo per la riparazione della rete idrica del comune di San Pietro Apostolo, in provincia di Catanzaro. (1805)

CRUCIANI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi che ritardano la riliquidazione della pensione privilegiata ordinaria (diretta) al signor Ronca Ercole nato il 2 febbraio 1934 a Scheggino al quale è stata concessa per anni cinque dal 17 aprile 1958 con decreto concessivo n. 3254/144793. (1806)

FINOCCHIARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni, che hanno indotto il provveditorato agli studi di Pavia a negare l'uso di aule scolastiche per le riprese del film *Il maestro di Vigevano*, nonostante il sindaco della città avesse già concessa l'autorizzazione necessaria. (1807)

ROMEO E LATTARI GIUGNI JOLE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti di urgenza ha adottato o intenda adottare per scongiurare la grave situazione nella quale si vengono a trovare gli alunni dell'istituto tecnico indu-

striale per periti chimici « Molinari » di Milano tenendo presente:

a) che gli aspiranti alla specializzazione di perito industriale (più di 1.000) non trovano accoglimento alle loro domande di iscrizione; che questa situazione corrisponde a quella degli anni precedenti e dipende particolarmente dalla mancanza di aule scolastiche;

b) che non esiste nella città di Milano altro istituto specializzato per corsi di chimica industriale e che quello più prossimo che ha sede in Rho non ha possibilità di accettare iscrizioni;

c) che il preside dell'istituto e il provveditorato agli studi di Milano non hanno saputo dare ai genitori degli studenti alcun affidamento o consiglio dichiarando che non è nella loro competenza assicurare la disponibilità di aule scolastiche per lo svolgimento dei corsi (pur essendo tale disponibilità, per loro, condizione necessaria e preliminare per l'accoglimento delle domande di iscrizione ai corsi) e che, invece rientra nella competenza dell'Amministrazione provinciale di Milano la quale, a sua volta, ha dichiarato che è nei compiti del provveditorato agli studi;

d) che, conseguentemente, più di 1.000 studenti di Milano non possono per il prossimo ottobre 1963, continuare il corso dello studio specializzato prescelto e dovranno frequentare, presso altri istituti tecnici, i normali corsi di geometra o di ragioniere. (1808)

BOZZI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se nel nuovo assetto da dare agli organici degli uffici giudiziari, non intenda modificare la pianta organica della pretura di Grosseto, tramutando in un posto per aggiunto giudiziario quello di vice pretore attualmente ricoperto da un uditore.

L'iniziativa si renderebbe necessaria al fine di evitare che il posto di vice pretore presso detto ufficio giudiziario, già oberato da una ingente mole di lavoro, resti per troppo tempo vacante tutte le volte che gli uditori che vi sono addetti vengono trasferiti, col raggiungimento della qualifica superiore, senza che la loro sostituzione possa avvenire prima del decorso del periodo minimo di un anno, dato il ritmo di espletamento dei concorsi di uditori giudiziari. (1809)