

168.

SEDUTA DI LUNEDÌ 22 GIUGNO 1964

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PERTINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CINCIARI RODANO MARIA LISA

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	8199	Interrogazioni e interpellanza (<i>Annunzio</i>)	8271
Disegni di legge:		Risposte scritte ad interrogazioni (<i>Annunzio</i>)	8200
(<i>Deferimento a Commissione</i>).	8234	Ordine del giorno delle sedute di domani	8272
(<i>Presentazione</i>).	8259		
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):			
Bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (1450)	8200		
PRESIDENTE	8200, 8217, 8262		
PEDINI	8200		
CANTALUPO	8203		
SARAGAT, <i>Ministro degli affari esteri</i>	8212 8213, 8214, 8220, 8221 8223, 8224, 8227, 8228		
DE MARSANICH	8216		
GALLUZZI	8221		
BASSI	8229		
FRANCHI	8234		
LAURO ACHILLE	8244		
SANTAGATI	8249		
SPAGNOLLI, <i>Ministro della marina mer-</i> <i>cantile</i>	8250, 8251 8255, 8257, 8258		
ALESI	8256		
ROMUALDI	8259		
TURCHI	8263		
PUCCI EMILIO	8265		
Proposte di legge:			
(<i>Annunzio</i>)	8199		
(<i>Deferimento a Commissione</i>).	8234		

La seduta comincia alle 9,30.

PUCCI ERNESTO, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta del 20 giugno 1964.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Alboni ed Emanuela Savio.

(*I congedi sono concessi*).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

CERUTI CARLO e ARMATO: « Inquadramento degli impiegati dei ruoli aggiunti delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato nei ruoli organici delle stesse amministrazioni » (1490).

Sarà stampata e distribuita e, poiché importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Annuncio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico nella seduta odierna.

Seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (1450).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964.

È iscritto a parlare l'onorevole Angioy. Poiché non è presente, s'intende che abbia rinunciato.

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

PEDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro degli esteri, poche osservazioni per conto del gruppo della democrazia cristiana su alcuni temi di politica estera, la cui discussione ci è offerta dal bilancio.

Non sono intervenuti in questi ultimi tempi fatti particolari che abbiano determinato una modificazione in quelle direttive che sono state ribadite alla Camera in recenti importanti dibattiti. Se mai, si sono verificate circostanze che interessano da vicino anche il nostro paese e che hanno accentuato la solidarietà dell'Italia con il mondo atlantico e, in particolare con la Comunità economica europea, Comunità alla cui costruzione l'Italia dà il suo sincero contributo.

Prendo oggi la parola, più che altro, per richiamare l'attenzione del Governo su alcune situazioni che ci preoccupano e che si sono verificate, indipendentemente dalla nostra responsabilità, in un'area a noi molto vicina. Non può sfuggire — ad esempio — agli osservatori politici come il Mediterraneo, che fino a qualche mese fa sembrava aver trovato un suo equilibrio, acquisti oggi una rilevanza particolare per alcune circostanze che toccano da vicino anche gli interessi dell'Italia.

Così l'opinione pubblica italiana è rimasta scossa, di recente, anche dagli avvenimenti che si sono verificati in Tunisia. Tutti sappiamo come il processo di decolonizzazione determini la strutturazione di Stati il cui contenuto politico e le cui ideologie sono, in buona parte, diversi da quanto caratterizza gli Stati europei; nessuno, forse, quanto l'Italia ha dimostrato anzi comprensione per il terzo mondo e i paesi nuovi, per il loro

neutralismo e per il loro sforzo di ricercare strutture politiche autonome.

Proprio per questo siamo ancor più sorpresi per il provvedimento di nazionalizzazione delle terre, adottato dal governo della repubblica tunisina, provvedimento che viene a colpire la sicurezza e la tranquillità di lavoro di molti italiani i quali da decenni e alcuni addirittura quasi da un secolo hanno dato il contributo del loro lavoro al fiorire della agricoltura tunisina, e sono diventati componente essenziale dell'economia di quel paese.

Comprendiamo che un paese che intenda essere veramente sovrano, aspiri ad avere anche la disponibilità del suo territorio; potevamo quindi prevedere che, nel tempo, il problema delle terre tunisine sarebbe stato posto sul tavolo delle discussioni. Non avremmo tuttavia mai pensato che all'atto di nazionalizzazione si giungesse con una procedura illecita che contrasta anche con i criteri fondamentali del diritto internazionale e delle regole di buona collaborazione tra le nazioni.

Molti italiani sono coinvolti in questo assurdo provvedimento, ne sono anzi vittime: sappiamo che il Governo non ha mancato di intervenire, per ciò che era di sua competenza, sia nel protestare presso il governo tunisino, sia al fine di rendere meno drammatica la situazione di nostri coloni. Ho avuto l'onore, anche a nome del gruppo democratico cristiano, di presentare, in materia, un'interpellanza che certamente avrà il suo svolgimento nelle prossime settimane; approfitto tuttavia di questa discussione per raccomandare, ancora una volta, al Governo, di non lasciare nulla di intentato per alleviare il grave disagio dei fratelli di Tunisia. Si faccia anche però comprendere, a quel governo, come il provvedimento lamentato abbia gettato una ombra di diffidenza sugli amichevoli e cordiali rapporti di collaborazione che si erano avviati tra l'Italia e la Tunisia dopo che questa era giunta all'indipendenza. L'atteggiamento assunto da tre mesi nei confronti dei nostri connazionali rende, per il futuro, difficile quella collaborazione anche in campo economico e commerciale che noi per primi avevamo auspicato e nella quale abbiamo sinceramente creduto.

Rivolgiamo una particolare raccomandazione al Governo affinché sulla base del suo ultimo comunicato, si studino tutte le provvidenze utili e necessarie per reinserire nella economia nazionale gli italiani rientrati dalla Tunisia: vogliamo che i nostri fratelli possa-

no dimenticare le sofferenze patite e ritrovare tranquillità e lavoro nella grande famiglia del popolo italiano. È una raccomandazione questa, che sappiamo condivisa dal Governo e che tuttavia rinnoviamo in occasione di questo dibattito per confortarne l'azione, conseguentemente assicurando ad essa il nostro appoggio e la nostra collaborazione.

La situazione venutasi a determinare in Tunisia è comunque — notiamolo bene — un aspetto di quella crisi più generale che investe l'area del Mediterraneo e che ci tocca da vicino. In tale zona abbiamo interessi vitali, in quel mare noi viviamo. Non può sfuggire alla nostra attenzione la gravità della crisi cipriota, crisi che divide due paesi a noi uniti dall'alleanza atlantica; non può non preoccuparci la evidente ripresa di iniziativa dell'Unione Sovietica e della Cina, proprio nell'area mediterranea.

Il nostro ministro degli esteri ha, recentemente, visitato l'Egitto; noi gli rendiamo atto di avere ancora una volta espresso ai popoli arabi la comprensione e la solidarietà del popolo italiano. Ci spiace però constatare come quel mondo, sia sempre più chiuso in un suo nazionalismo, sottoposto a sollecitazioni di regime comunista. Abbiamo visto — non senza perplessità — in Egitto, muoversi Kruscev precedentemente, nel Magreb, da Ciu-En-Lai.

La Russia e la Cina stanno facendosi concorrenza nell'area mediterranea come in tutta l'Africa e nei paesi terzi? Inutile illudersi sul fatto che Cina e Russia sono divise da una guerra ideologica: praticamente lo stesso « prodotto », — il marxismo — viene offerto in due edizioni diverse; temiamo anzi che, proprio per la multiformità del catalogo e delle sue edizioni..., il comunismo possa interessare ancora di più le popolazioni del mondo terzo. Voglio dire cioè che il comunismo pur di moda cinese e russa, non per questo diminuisce le sue possibilità di attrattiva: anzi, proprio perché articolato e multiforme esso può sollecitare ancora di più l'evolversi della crisi del mondo terzo in una forma utile ai nuovi imperialismi russi e cinese.

Chi parla non è certamente sospetto di particolari posizioni conservatrici sui temi della politica estera; più volte, in questa Camera in questi ultimi anni, ho avuto l'onore di richiamare l'attenzione del Governo sulla realtà del problema cinese. Questa mia posizione rimane ancora valida; mi impone però di richiamare l'attenzione del Governo su un'altra circostanza: la necessità che, proprio di fronte all'accentuarsi dell'iniziativa russo-cinese, sul

mondo terzo, sia urgente giungere a coscienza ancora più chiara, nel mondo libero, sul danno delle divisioni esistenti fra i popoli liberi. L'alleanza della N.A.T.O. deve trovare cioè una sua funzione non soltanto di difesa militare, ma di difesa intelligente contro la penetrazione del comunismo nel mondo sottosviluppato, mondo sui cui problemi sociali, già dissi altra volta, si gioca l'avvenire della pace. La ripresa dell'iniziativa dei comunisti nel mondo nuovo, in questi ultimi tempi, è invero dimostrata anche dall'aggravarsi della crisi nell'Africa nera. Sono note le ultime vicende della repubblica di Brazzaville (o Congo ex francese) là dove russi e cinesi lavorano oggi congiuntamente con una azione rivolta a mettere in pericolo l'incerta stabilità del Congo ex belga (Congo di Leopoldville). E non è forse, la sopravvivenza del Congo di Leopoldville, come paese libero, indipendente dall'uno e dall'altro blocco, essenziale per tutto l'equilibrio dell'Africa, e indirettamente, anche per la tranquillità del nostro continente che ha importanti rapporti di collaborazione economica con quella zona?

Non avevamo torto dunque allorquando, intervenendo in questa Camera, richiamavamo l'attenzione del Governo sul fatto che la coesistenza competitiva è una sfida tra il nostro mondo e quello comunista, una sfida che ha ormai una dimensione di carattere mondiale, che ha come sua scena tutti i paesi sottosviluppati, non avevamo torto quando, in tale premessa, dicevamo che occorre essere vigili nel mantenere le salvaguardie militari di un equilibrio che garantisce la pace, ma occorre anche essere decisi ad avviare un'azione coordinata perché le incerte libertà del mondo terzo, non vengano suggestionate dal comunismo russo e cinese, ma possano trovare nell'occidente l'aiuto disinteressato, il sostegno, la forza per potere evolversi nella libertà e nel concorso all'equilibrio del mondo.

I viaggi mediterranei russo e cinese, la crisi di Tunisia, la difficile situazione nel mondo arabo; queste ed altre circostanze richiamano dunque alla nostra attenzione soprattutto l'area mediterranea, area nella quale dobbiamo pur definire una nostra politica. Le diamo atto dell'equilibrio con cui ella, signor ministro, anche in sede di C.E.E., ha ritenuto di concorrere all'equilibrata impostazione del rapporto tra il M.E.C. e la Spagna.

Noi non condividiamo certo la posizione politica della Spagna franchista e non vi è ragione — perciò — di dover ripetere, perché non vi è ombra di dubbio, il nostro categorico dis-

senso da un regime dittatoriale che sentiamo tuttavia ormai prossimo ad una crisi fatale che, senza dubbio, porterà la Spagna verso nuove forme politiche. Non possiamo però, nell'area mediterranea, restare indifferenti al destino della penisola iberica, penisola a noi vicina: riteniamo anzi che, sia pure solo attraverso rapporti di collaborazione economica (e che non significano assolutamente consenso all'attuale regime spagnolo), debbano essere favorite, fin da questo momento, le premesse per una collaborazione economica che sia liberalizzante ed avvicini la Spagna all'Europa. Non dovremmo forse augurarci che anche la Spagna possa salvarsi dalle insidie del comunismo e trovare nell'integrazione europea la sua libertà e l'attuazione di una democrazia, in una integrazione europea che le sia soprattutto vicina nel momento della trasformazione di regime?

Richiamiamo quindi l'attenzione e le cure del Governo verso l'area mediterranea, nella quale lamentiamo anzi, mentre si verificano tanti fatti pericolosi, una carenza evidente di coordinamento fra le potenze europee. E bene ha fatto — in verità — il nostro ministro degli esteri allorquando, in sede di Comunità economica europea, ha presentato un *memorandum* come base di discussione sulla politica dell'associazione di paesi terzi alla Comunità. Sia essa una politica di consenso! È necessario infatti che nei vari scacchieri del mondo finisca la concorrenza fra i paesi liberi, è tempo che si operi, invece, di fronte alla sfida del comunismo, secondo linee concordate e che assicurino i migliori risultati.

Del resto, che quello del terzo mondo, incerto tra fede democratica e fede marxista, sia un problema serio, è dimostrato anche da un'altra circostanza: la constatazione che, purtroppo, la recente conferenza di Ginevra per il commercio mondiale non ha offerto quei risultati che speravamo potessero essere conseguiti. L'insuccesso che avvilisce i paesi in via di sviluppo, venuti a Ginevra con tanti programmi, deriva sì, in buona parte, dall'eccesso delle loro speranze, dal fatto che le domande avanzate non corrispondevano alla realtà del possibile. Ma è anche vero che lo scacco di Ginevra, almeno in parte (e speriamo che la nostra non sia una delusione definitiva), è dipeso dal fatto che il mondo libero si è presentato diviso fra tesi francese, tesi inglese e incertezza americana, rispetto ai problemi del commercio mondiale e delle misure necessarie a renderle mezzo di progresso per i paesi poveri. Che ne consegue? Che il ter-

zo mondo sta scivolando su posizioni pericolose: e bene farà l'Italia se solleciterà i suoi alleati a prendere sempre più coscienza di tale realtà, ad approfondire quelle che, per noi pure, sono le conseguenze e le responsabilità della decolonizzazione. Ma ritorniamo all'Italia! Forse che il processo di decolonizzazione in atto esclude ormai gli italiani dal partecipare allo sviluppo sociale del mondo?

Abbiamo fiducia che così non sia; ci rendiamo perciò conto che, sulla presenza italiana nel mondo vi è qualcosa che sta cambiando e di cui dobbiamo renderci conto.

L'Italia non sarà più un paese esportatore di braccia o di lavoratori della terra; l'Italia può essere ormai un paese esportatore di tecnici: nel quadro delle collaborazioni internazionali, può mettere a disposizione la sua preparazione, le sue tecniche, e con esse la sua umanità al servizio di una azione multilaterale di tutto il mondo libero, allineata contro il bisogno, laddove esistono popoli sottosviluppati! Ritengo anzi che, in questa funzione, debba essere primario il servizio della scuola italiana, la messa a disposizione di nostri insegnanti, di nostre università, di nostre scuole. Forse che l'Italia, in particolare, non dovrebbe concorrere, in un quadro di collaborazione multilaterale, a far sì che i paesi del mondo nuovo possano essere aiutati nella essenziale funzione di formazione dei loro quadri dirigenti?

Mi sia lecito, quindi, collegare un fenomeno doloroso come quello della Tunisia, con la crisi politica che si sta verificando nell'area mediterranea; mi sia lecito legare questa crisi con la imponente competizione tra il mondo libero e il mondo comunista e che ha come suo quadro lo scenario dei paesi in via di sviluppo, e mi sia lecito ricordare tutto questo per dire che oggi, forse, l'Italia ha coscienza di poter svolgere una funzione, soprattutto sollecitando il mondo libero ad abbandonare mentalità neocolonialiste, ad assumere coscienza di una sua funzione di assistenza verso i paesi bisognosi, un'assistenza che, oltre che essere finanziaria, sia collaborazione spirituale rivolta all'uomo in quanto fattore di sviluppo.

Il quadro di questa azione è tuttavia collocato nel quadro delle solidarietà dei popoli liberi. È, tale quadro, ancora efficiente! Non si può certo sottacere, pur in questo breve intervento, signor ministro, la nostra preoccupazione sull'attuale situazione dell'alleanza atlantica sulla cui compattezza, certamente, la politica francese interviene come elemento di

pesante disturbo; non possiamo dunque sotto-cere la nostra preoccupazione per una integrazione economica europea che, se oggi dà soddisfazioni quanto a scadenze economiche ed a zona del libero scambio, incontra profonde difficoltà allorquando l'unità economica deve mortificare i nazionalismi o le gelose sovranità nazionali. Di fronte a questa situazione, noi manifestiamo la nostra preoccupazione ma abbiamo anche fiducia che sia possibile superare le difficoltà. Crediamo però che l'Italia abbia un suo compito: quello di agire su Parigi, quello di essere vicino alla Francia in questo momento, perché il miglior sistema di operare per l'Europa non è quello di contrapporre alle tesi del generale De Gaulle tesi generiche, quanto piuttosto quello di accettare ciò che di realistico vi è nella sue posizioni tentando di evolverle, semmai, in dimensioni di carattere europeo.

Noi non possiamo negare che la Francia abbia la sensazione del problema della Cina, abbia coscienza del problema dei paesi in via di sviluppo. Forse l'errore nostro è quello di lasciare l'area troppo scoperta all'iniziativa francese senza contrapporre ad essa un concreto concorso che valga anche ad affermare dimensioni operative di carattere comunitario.

Perché lasciare tanta area di iniziativa scoperta?

Nelle mie funzioni di relatore generale per l'Euratom del Parlamento europeo, sto constatando, signor ministro, ad esempio, in questi giorni, come la organizzazione della politica comunitaria, in questo momento in cui l'atomo è giunto ormai ad essere competitivo, sia minacciata dalla contrapposizione di una tesi francese tendenzialmente nazionalistica, portata a fare del mercato comune un'area riservata alle esperienze industriali di carattere europeo, e la tendenza tedesca, aperta invece ad un eccessivo liberismo che minaccerebbe forse di rendere l'Europa troppo dipendente dal mercato americano. In questa situazione che potrebbe compromettere la stabilità del mercato comune europeo dell'atomo, in quest'area, ad esempio potrebbero da parte nostra, essere prese utili iniziative equilibratrici. E ho voluto citare questo esempio per dire che talvolta la crisi europea e la crisi atlantica nascono anche più che dal contrasto di tesi, anche dalla assenza di iniziative.

Io credo che funzione dell'Italia (e noi confortiamo il Governo nella speranza che possa sempre di più svolgere questa funzione)

sia anche quella di operare con una presenza concreta, dovunque, in ogni problema: si otterrà così che l'Euratom non sarà la semplice Europa degli affari ma sia un'Europa proiettata su miglior contenuto politico.

Ho voluto ricordare, comunque, signor ministro, alcuni dei problemi che ci preoccupano, per affidarli una volta ancora alla sua considerazione e a quella collegiale di tutto il Governo, convinti tuttavia che essi si collocano in un quadro pur sempre positivo della politica internazionale; la distensione è in atto, una migliore comprensione fra i popoli si va determinando, il mondo deve scegliere tra due grandi alternative: o correre il rischio della guerra atomica o trovare i mezzi per una più efficace comprensione nella quale costruire il nuovo ordine.

Vi è dunque motivo di fiducia. Ma noi sentiamo, signor ministro, che in questo contesto l'Italia può contare, soprattutto se riesce a darsi una sempre più sicura e tranquilla politica interna. Vi è quindi da auspicare che la maggioranza parlamentare si solidifichi, che intorno al Governo possano esserci quella serenità e quella forza che gli consentano di svolgere la sua azione internazionale nel quadro dei popoli liberi.

Non siamo certo tra le più grandi nazioni del mondo; ma siamo forse la più grande tra le minori nazioni e in questo ambito abbiamo una funzione, una responsabilità da assolvere con i *partners* del M.E.C., con gli amici dell'alleanza atlantica, sì che si possa costruire una migliore famiglia dei popoli liberi, un più pacifico equilibrio internazionale tra i popoli. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

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

CANTALUPO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, mi domando se questo sia un dibattito sul bilancio dello Stato, o se, invece, non venga qui messo in discussione tutto, oltre i bilanci: cioè anche il funzionamento dell'istituto parlamentare. Noi non diserteremo l'aula solo perché è disertata da altri. Finché il Parlamento sarà mezzo di espressione della volontà nazionale attraverso gli eletti del popolo, noi saremo sempre qui. E, questa, la suprema cittadella della libertà anche quando è vuota, non vi può essere dubbio. Ma ci dobbiamo domandare se questa che comincia a diventare — mi scusi, signor Presidente — una simulazione possa durare a lungo. Poi non bisogna stupirsi se le proposte estremiste che vengono da parte comunista

trovano tra gli elettori italiani tanto, speriamo provvisorio, credito.

A questa deficienza, ormai continua e cronica, dell'istituto parlamentare è stato dato un pregevole aiuto col metodo adottato quest'anno per la discussione del bilancio. A questo proposito va posta immediatamente una questione pregiudiziale: per i bilanci prossimi bisognerà tornare a un metodo di discussione che non allontani i deputati dall'aula, ma li richiami come accadeva nel passato. Ricordo bene che anche la discussione separata dei bilanci non portava qui una folla di deputati, ma vi erano almeno i competenti per materia ogni volta che si discuteva un determinato bilancio. Qui siamo addirittura all'assenza dei presidenti delle Commissioni, ormai!

Ci domandiamo, pertanto, se non si debba fin da ora esaminare una strutturazione della discussione dei prossimi bilanci diversa da quella seguita per questo bilancio straordinario, eccezionale, provvisorio, determinato dalla improvvisa riforma. Ci domandiamo se non ci si debba fin da ora preoccupare che questo enorme inconveniente che investe tutto il prestigio e la vitalità del Parlamento venga eliminato.

Tuttavia, ripeto, noi liberali facciamo il nostro dovere anche nel Parlamento vuoto, cioè veniamo a discutere i problemi, anzitutto per essere in pace con la nostra coscienza e poi perché, fino a quando sono qui, come oggi, il ministro e i suoi sottosegretari diligenti, si può per lo meno fra noi e loro scambiare idee che speriamo non rimangano infedeli nel prosieguo dell'azione internazionale del nostro paese. Affidiamo perciò agli stenografi e quindi agli *Atti parlamentari* il nostro pensiero sui principali problemi di politica estera, ma non possiamo nascondere la nostra amarezza e la nostra preoccupazione di democratici. Se questa è, infatti, la suprema assise della democrazia italiana, noi ci domandiamo perché vada deserta tanto spesso.

Voglio cominciare il mio intervento dalla parte amministrativa che attiene più direttamente alla natura vera e propria di un bilancio, in questo caso del bilancio degli affari esteri. Ne abbiamo parlato spesso in seno alla Commissione esteri fin da quando ella, onorevole Saragat, la presiedeva; ne abbiamo parlato più recentemente nella Commissione dei 75; ne abbiamo parlato in vari momenti recentissimamente con i sottosegretari del suo Ministero. Mi riferisco in via pregiudiziale al progetto di legge-delega che si trova attualmente all'esame del Senato per la riforma dell'Amministrazione degli esteri.

Noi aderiamo con qualche riserva a quel progetto: aderiamo perché esso riconosce in ogni caso che il Governo si rende conto che l'amministrazione degli esteri deve essere riformata; esprimiamo le nostre riserve perché non sappiamo quale contenuto il Governo si proponga di dare alla delega che ha chiesto al Senato ed evidentemente chiederà anche a questo ramo del Parlamento.

Poiché siamo in tempo per esprimere le nostre idee, sia permesso a me, vecchio funzionario dell'amministrazione che ella, onorevole Saragat, oggi presiede, dire che a nostro parere (l'abbiamo già detto ma lo ripetiamo volentieri) i problemi principali di quell'amministrazione sono quattro.

Il primo di essi parte dalle necessità di riconsiderare l'eterno tema, che da cento anni si discute, della diversificazione o della fusione tra carriera diplomatica e carriera consolare. Tutti coloro che hanno servito il dicastero degli affari esteri (ella è stato anche ambasciatore) sanno che questo, dal tempo della monarchia subalpina, è stato il tema permanente di tutti i dibattiti sulla struttura dell'Amministrazione degli esteri.

La verità è che vi sono cento ragioni in favore della tesi della separazione e cento ragioni in favore della tesi della fusione. Queste ragioni variano a seconda dei momenti politici internazionali, a seconda delle manifestazioni della politica italiana, a seconda che la nostra emigrazione in un determinato momento abbia una grande espansione oppure si restringa. Allora il tema della necessità dei consoli che siano anche diplomatici e viceversa riprende vigore, e si affloscia l'esigenza della separazione aristocratica di vecchio stile tra l'ambasciatore con le piume di un colore e il console con le piume di un colore diverso: anche qui vi è il problema dei « bianchi » e dei « neri »: bianche le piume dei diplomatici, nere quelle dei consoli.

Questo è dunque il problema centrale che il Parlamento dovrà affrontare nell'esaminare la riforma del Ministero degli affari esteri, però non è il solo. Gli altri problemi non possono essere infatti risolti con l'unificazione o la separazione definitiva dei due rami di carriera; si tratta di problemi attuali che vanno risolti con strumenti specifici e diversi. Sono i problemi della preparazione culturale, della preparazione commerciale e dell'assistenza sociale ai lavoratori all'estero.

Non si tratta di tre espressioni nuove della nostra attività internazionale. Il problema dell'emigrazione, per esempio, nell'ultimo decennio ha avuto uno sviluppo tale, per cui è

evidente la necessità di approntare strumenti nuovi per seguirlo da vicino con mezzi idonei.

Quello delle manifestazioni culturali è problema permanente: un paese delle nostre dimensioni, un paese che, se non altro, ha all'interno un rigoglio di manifestazioni di pensiero nuovo, di cultura nuova, di arte nuova, deve fare qualunque sforzo per portarle a conoscenza del mondo; e noi gli strumenti non li abbiamo, soprattutto per mancanza di mezzi. Questo è un discorso penoso, nella attuale situazione finanziaria dello Stato, perché sappiamo che i mezzi non vi sono, ma è grave che non vi siano per queste cose; ed è anche su questo che vogliamo insistere. Ho parlato con vari ministri nel corso di questi ultimi dieci anni, qualcuno di essi mi ha anche confidato talvolta di aver tralasciato di andare a visitare istituti di cultura italiana all'estero perché avrebbe dovuto invitare le autorità del paese e non voleva dar loro lo spettacolo dell'estrema modestia delle nostre istituzioni e della palese insufficienza dei mezzi.

So che è impossibile ottenere dal Tesoro maggiori stanziamenti; so che è estremamente difficile, se non impossibile, ottenere che uno spostamento di fondi avvenga entro il bilancio del Ministero degli esteri. Questo evidentemente non sopprime il problema. Vi sono bilanci di diffusione e propaganda culturale di paesi inferiori al nostro per volume economico e peso internazionale (cito per esempio la Jugoslavia) che risultano di gran lunga più attivi del nostro. Il mondo di oggi sta rinnovando globalmente (mi si scusi la parola banale) le proprie vedute sull'arte, sulla letteratura, su tutte le manifestazioni intellettuali, che sono mutate nel trapasso da un secolo all'altro. Anche l'Italia subisce — e come attrice, non come spettatrice — l'evoluzione del pensiero e del gusto; però essa non fornisce la prova all'estero di partecipare a questa evoluzione perché non ha i mezzi per far sapere quello che fa.

Il secondo problema è di natura ugualmente finanziaria ma anche organizzativa ed è quello dell'assistenza sociale alle masse italiane che emigrano. Non possiamo rimproverare alcuno dei governi ultimi, e neanche quello presente, di non aver provveduto adeguatamente, perché questo fenomeno dell'emigrazione è nato provvisorio mentre ora sta diventando praticamente stabile. Vi sono ormai variazioni modeste nell'entità numerica del fenomeno, vi è quindi la stabilizzazione sufficiente di una media, sì che sappiamo quanti lavoratori italiani si recheranno per alcuni anni in Germania, quanti in Svizzera, quanti

in Francia. Secondo noi è venuto pertanto il momento di adeguare la struttura dell'assistenza al volume di coloro che devono essere assistiti.

Non ripeterò quanto abbiamo detto già abbondantemente e che certamente ella, onorevole ministro, ha letto nei resoconti delle Commissioni degli affari esteri e del bilancio, sui gravi incidenti che si sono verificati presso importanti consolati d'Italia all'estero, dove l'insufficienza dei mezzi è tale che non è stato possibile far nulla né per prevenire quegli incidenti né per svolgere un'adeguata azione successiva. Diciamo soltanto che su questo ci siamo trovati d'accordo tutti nella Commissione: non vi è stata distinzione di partiti e lo stesso Governo ha continuamente solidarizzato con quello che abbiamo detto noi. È giusto quindi che in quest'aula, in occasione di questa strana discussione interlocutoria sul bilancio degli esteri, si richiamino i motivi che sono stati esposti ripetutamente nelle Commissioni perché la legge in favore del Ministero degli esteri, che il Senato esaminerà prossimamente, sia preceduta da una specie di viatico tecnico con cui il Parlamento specifichi la direzione in cui deve muoversi la normativa delegata.

Terzo problema, che si innesta direttamente su quello della riforma del Ministero degli esteri è la rappresentanza concreta all'estero dell'attività commerciale e produttiva d'Italia: gli addetti commerciali, cioè, rappresentano un'altra esigenza permanente del Ministero. Io vengo da una generazione piuttosto lontana. Ai tempi miei l'addetto commerciale era considerato come una specie di paria nella società diplomatica di vecchio stile. Poi le esigenze moderne hanno fatto capire che valore aveva l'assistenza commerciale anche nelle grandi ambasciate dove in determinati momenti la politica cedeva il posto ai rapporti economici e commerciali tra i grandi paesi.

Vi è stato indubbiamente un progresso continuo nell'attrezzatura dell'assistenza all'espansione e alla esportazione italiana. Abbiamo creato funzionari che nel giro di pochi anni sono diventati autentiche competenze e spesso sono consultati dalle autorità locali di diversi paesi d'Europa su problemi che non concernono direttamente i rapporti con l'Italia. Tuttavia ritengo quei progressi ancora insufficienti, sia rispetto allo stato attuale dell'espansione economica italiana nel mondo, sia soprattutto — ed è su questo punto, onorevole ministro, che richiamo la sua attenzione — in relazione alla possibilità e forse probabilità che nel giro di pochi anni la politica

generale tra oriente e occidente abbia tali sviluppi da ampliare in misura assai vasta, in diritto e in fatto, la zona di azione economica e commerciale dell'esportazione italiana.

Qui entriamo in una discussione di carattere generale in relazione alla quale è inutile fare i profeti, perché questo è un mestiere pericoloso in politica estera. Limitiamoci a constatare le cose che accadono, quello che ha fatto, ad esempio, la Romania: cioè il suo avvicinarsi all'occidente attraverso gli Stati Uniti; nonché quello che la Cecoslovacchia sta facendo da circa due anni con la Germania di Bonn. Si allacciano cioè da parte di paesi del blocco comunista rapporti all'estero e al di fuori del mondo sovietico e del Comecon.

L'indebolimento del sistema totalitario del Comecon, in coincidenza con la corrispondente crisi del mercato comune e dell'europesismo economico, questo fenomeno generale che sembra mettere oriente ed occidente di fronte al medesimo genere di problemi, è il fenomeno — se lo volete chiamare con un nome politico che è già diventato uno pseudonimo piuttosto abusato — della distensione. L'eventualità della distensione provoca un allargamento di rapporti politici anche con i paesi chiusi, piuttosto che inclusi, nel sistema rigido dei cosiddetti satelliti. Anzi, quella che prima era l'eventualità che proprio l'est europeo, cioè i paesi che ancora fanno parte del sistema bloccato dai sovietici, tendessero alla libertà economica ben sapendo che da essa deriva l'accrescimento della libertà politica, non è più un'eventualità, è una possibilità e, per alcuni di questi paesi, una probabilità; di più: per taluni altri, come la Romania, è diventata già attuazione.

Io sono sicuro, come tutti voi siete, che questo processo spontaneo di una umanità che si libera dalle prigioni ideologiche troppo rigide sta per avere uno sviluppo molto rapido. Più sicuro di tutti ne è il signor Kruscev, i cui discorsi non fanno che annunziare il fenomeno: ed è un merito l'annunciarlo da quella parte. Ma sarebbe demerito ignorare da parte nostra che questo sta accadendo; e sarebbe maggior demerito non prepararci alle possibilità, alle occasioni, alle buone occasioni insomma che lo sviluppo di questo processo ci potrà offrire.

Quindi, se la riforma del Ministero degli esteri, come speriamo, potrà avere duogo perché i fondi saranno ad un certo punto reperiti, gli addetti commerciali, gli addetti cioè alla protezione tecnica della nostra esportazione e importazione nel mondo e dal mondo, dovranno essere posti in grado di affrontare

il problema che la possibile e già parzialmente in corso apertura dell'est verso l'ovest riporti proprio l'Italia in quella posizione di privilegio che essa ha sempre avuto nell'est europeo da un secolo e mezzo ad oggi.

Questo non è il momento per fare, neanche in modo estremamente sommario, una storia panoramica dell'economia dell'Italia di fronte al mondo occidentale dal 1860, da quando diventammo Stato indipendente, ad oggi; ma non vi è ombra di dubbio che tutte le volte che ci siamo trovati in difficoltà, ossia in crisi con le economie occidentali, a misura che esse si sviluppavano troppo rispetto a noi, mentre abbiamo dovuto ricorrere al protezionismo per difenderci nei loro confronti, abbiamo trovato porte aperte verso l'est, che ha rappresentato una valvola di sicurezza per la produzione italiana (manufatti, prodotti dell'artigianato, produzione di navi e materiale per la marina mercantile), e per innumerevoli aspetti della nostra vita economica, che, sommati insieme anche se ciascuno secondario, hanno formato un complesso equilibratore di alcuni sbilanci della nostra economia capitalistica, cioè quella della grande industria.

È probabile che si ripresenti questo momento, e io lo spero, anzi me lo auguro di tutto cuore, perché ciò significherebbe l'allargamento dell'area della pace e l'allontanamento indefinito del pericolo di guerra, e nel contempo darebbe all'Italia i mezzi per riprendere talune sue possibilità su una piattaforma più propria, secondo le sue tradizioni, nella certezza che a ciò possa contribuire anche il ricordo di simpatie e di amicizie che per un secolo sono durate tra noi e tutti quei paesi a misura che la giovane Italia del Risorgimento ne incoraggiava i moti di indipendenza nei confronti della Turchia e della Jugoslavia. Mi auguro — dicevo — che questi rapporti ritrovino quel vigore commerciale che sarebbe vantaggioso per tutti i paesi interessati.

Ma siamo noi preparati a questo? Abbiamo le strutture adatte? Sappiamo tutti di no. Sappiamo però che il paese è desideroso di ripercorrere quelle strade, e l'occasione verrà, e sappiamo che abbiamo tutto il dovere di fare in modo che quelle strade siano per noi nuovamente ripercorribili. E vorrei dire, senza scandalizzare, che quanta maggiore libertà commerciale ed economica noi troveremo verso il mondo orientale, tanta più libertà acquistiamo verso il mondo occidentale. È stata sempre la nostra posizione ad est, nei Balcani, una valvola di indipendenza internazionale, quella che ci rendeva forti verso gli egemoni di cinquanta anni fa.

Mi scuso se amplio il discorso a proposito degli addetti commerciali, ma la situazione della nostra amministrazione degli esteri evidentemente è strumentale rispetto agli obiettivi finali grandiosi dei problemi che stiamo affrontando. Che vi sia una crisi dell'europeismo non vi è ombra di dubbio: è il corrispettivo storico obiettivo, vorrei dire, alla crisi del blocco comunista dall'altra parte. E dall'oratore che mi ha preceduto è stata detta una frase che voglio rilevare: dobbiamo anche considerare, come membro del mercato comune, la nostra posizione rispetto all'America.

Queste sono cose che possono sembrare scandalose dette da un uomo della nostra parte, ma io le dico anche a titolo personale, soprattutto per i precedenti della mia vita. E devo aggiungere che non vi è ombra di dubbio che l'allargamento del mercato comune in Europa in qualunque direzione europea rafforzi l'indipendenza del continente europeo nei riguardi dell'economia americana.

L'oratore che mi ha preceduto ha detto giustamente che oggi vi sono due tendenze nel mercato comune che sono in conflitto tra di loro (però, strano questo conflitto che si svolge fra due amici legati da un patto politico piuttosto importante, quello firmato tra Adenauer e De Gaulle; il patto che è in funzione, anche se non funziona con estremo rigore, e che fa pur sempre parte del rapporto generale fra Parigi e Bonn). È stato detto — dicevo — dall'oratore che mi ha preceduto che, mentre la Francia tende a dare al mercato comune un contenuto di autarchia affinché in esso possano avere un predominio stabile l'economia e la produzione francesi, piattaforma per una susseguente egemonia politica, dall'altra parte, invece, cioè da parte tedesca, vi è una tendenza ormai palese a liberalizzare al massimo i rapporti esterni del mercato comune fino ad agganciarli strettamente con quelli americani, che poi sarebbe una specie di eutanasia del mercato comune dalla parte americana anziché da quella sovietica.

Effettivamente è così, sono le due tendenze principali del mercato comune: quella francese che tende ad una egemonia economica per potere arrivare a quella politica e militare (sogno irrealizzabile) e quella tedesca che tende ad un allargamento eccessivo nei riguardi dell'America, in modo che la liberalizzazione delle frontiere esterne del mercato comune verso l'America finirebbe con l'agganciare un altro mondo, dall'altra parte.

Io convengo con coloro, di qualunque partito, che affermano che in questa situazione

l'Italia, per l'impossibilità di affrontare più vasti campi in cui rischieremmo di essere sommersi, debba allargare invece dalla parte dell'Europa più che possa. E quindi mi compiacio che il ministro degli esteri, anche se forse gli dispiace quello che sto per dire, abbia nel giro di qualche mese abbandonata la posizione rigida che aveva assunto nei riguardi della Spagna come candidata del mercato comune ed abbia raggiunto una posizione, anche se socialisticamente meno rigorosa, dal punto di vista europeo ed italiano ovviamente più favorevole ai nostri interessi.

Qui non siamo nel campo della politica interna ma dobbiamo condurre obiettivamente la nostra politica economica ed estera. Certamente a me avrebbe fatto più piacere che il ministro degli esteri non avesse assunto quella posizione così intransigente verso la Spagna all'origine, e vorrei a questo riguardo fare una raccomandazione di carattere permanente e da valere per tutti: quella di non assumere in fatto di politica estera posizioni ideologiche, perché la politica estera è condizionata dalla storia e dalla geografia e polemizzare con la geografia è come combattere contro i mulini a vento. Quando un paese sta in quella determinata posizione geografica, cioè finché la Spagna potrà costituire un addendo al mercato liberale, al mercato comune, anche se vi entrerà come azionista scismatico, è certo che si convertirà quando sarà dentro di esso.

D'altra parte, quali possibilità si hanno che la Spagna riveda il suo sistema totalitario o paratotalitario? Non certo l'isolamento. E infatti ci siamo adattati ad una formula che, prescindendo dal regime interno della Spagna, ne riconosce la funzione economica nel complesso dell'attività produttiva e degli scambi europei. Ed abbiamo fatto bene anche da un punto di vista ideologico. Io mi voglio collocare infatti dalla parte della visione socialistica; e debbo dire che proprio attirando a noi i paesi che hanno una democrazia non modellata sulla nostra, cioè sul sistema democratico parlamentare costituito dal gioco dei partiti o dal peso della maggioranza come difesa della libertà, noi incoraggiamo questi paesi a democratizzarsi.

Penso in particolare che la Spagna, guidata come è oggi da elementi ad essa forniti dal mondo cattolico (giacché gli uomini maggiori che guidano la Spagna provengono dal mondo universitario, della cultura e della azione cattolica) vada incoraggiata, come noi bene abbiamo fatto, a democratizzarsi. E se debbo criticare che da principio non si sia

subito assunta tale posizione, la critica mi serve per pormi un quesito: se cioè, per coerenza formale, noi dovremmo fare altrettanto se domani la Romania si avvicinasse dall'altro estremo. Ebbene, io non esito a dire che non dovremmo assumere in alcun caso una posizione di intransigenza ideologica. Come si è finito col fare verso la Spagna, così non si potrà non fare anche nei confronti dei regimi totalitari che dall'est volessero avvicinarsi all'occidente e all'Italia, perché la via della pace è quella naturale delle varie economie purché libere (su questo tema si sta quasi svolgendo una lezione mondiale di cui Kruscev sembra « magnifico rettore » universitario): cioè attraverso le libertà economiche, che devono soddisfare le esigenze fondamentali di tutte le libertà dell'uomo, si arriva alla libertà politica senza conflitti e senza urti.

Si sta allargando oggi il respiro del mondo, dobbiamo perciò allargare anche il nostro. Ma, per poterlo fare, dal punto di vista tecnico i polmoni non li abbiamo. E duole enormemente, al di fuori di qualsiasi atteggiamento politico del mio partito nei confronti del presente Governo e della sua politica finanziaria ed economica, che queste possibilità di dilatazione del polmone economico dell'Europa ad est o verso altre posizioni ad ovest, avvenga in un momento in cui l'economia italiana è colpita duramente da una politica che abbiamo mille volte definito dissennata: aggettivo che ripetiamo con piena consapevolezza anche con il diritto che ci proviene dal fatto che tutte le previsioni fatte dai liberali negli ultimi sei mesi e che venivano definite previsioni di sventura, oggi sono superate non solo dalle dichiarazioni dell'onorevole Moro dell'altro giorno, non solo dalle cose che vi siete dette (e che sono di pubblica notorietà) col signor Marjolin, ma anche dall'articolo recentissimo attribuito all'onorevole Saragat...

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. L'ho firmato io.

CANTALUPO. Allora è lei che ha dato il battesimo alla parola « collasso », che finora era stata tenuta nascosta nella sagrestia prima del battesimo, perché si era negato che questo medesimo sostantivo fosse nella lettera dell'onorevole Colombo. Noi siamo lieti che almeno uno dei membri del Governo abbia portato alla luce questa parola. Vuol dire che essa corrisponde alla verità, fosse o non fosse nella lettera dell'onorevole Colombo, poiché non possiamo ammettere che il ministro degli esteri adoperi un sostantivo di tanta gravità senza avere piena consapevolezza che

esso risponde alla realtà e mentre si trova nel nostro paese il vicepresidente della C.E.E. per discutere i nostri problemi.

Allora non è vero che noi liberali predicevamo una sventura che non esisteva! Avevamo semplicemente il triste merito di preannunciarla. A me duole molto di non dirigere oggi un organo giornalistico qualsiasi del partito liberale, perché pubblicherei molto volentieri l'articolo dell'onorevole Saragat, firmato dall'onorevole Saragat, come articolo di fondo di un giornale liberale.

Ma torniamo al nostro argomento. Aspettiamo qui, onorevole ministro, il dibattito sulla riforma del suo Ministero. Essa non deve rispondere solo ad esigenze interne di quell'amministrazione, che non è come le altre viventi solo di vita interna rispetto ai bisogni dello Stato italiano, ma è l'amministrazione che riflette continuamente la capacità positiva o negativa dello Stato italiano di adeguare la propria vitalità internazionale a quello che nel mondo accade. E se nella riforma del Ministero non troveranno posizioni di predominio le difese esterne della nostra espansione economica, vuol dire che faremo ancora una volta una riforma ottocentesca che potrà dar soddisfazione e potrà operare o no benefici nei confronti di determinate categorie di funzionari, ma che alla prova all'estero non servirà ad affrontare la grande battaglia che secondo noi ci attende, e che dipende soprattutto dalla effettuazione di quella che si chiama distensione, cioè da un riallargamento del moto del mondo verso una ricerca di libertà economica e politica da parte di un grandissimo numero di paesi.

E a questo proposito mi domando: se avessimo avuto un'attrezzatura strumentale superiore a quella di oggi, sarebbe accaduto quanto è accaduto in Tunisia? Sarebbe accaduto quel che sta accadendo in Egitto? Ella personalmente, onorevole Saragat, ha fatto tentativi per ottenere lo sblocco dei beni economici degli italiani in Egitto. Ella ha ottenuto soltanto la liberazione di due presunte spie italiane a favore di Israele; ma i beni degli italiani sono rimasti bloccati. Ella non ha ottenuto niente. Ho letto sui giornali di ieri (non so se sia vero: ella potrà confermarlo o smentirlo) che ha ottenuto una proroga per quanto riguarda i beni degli italiani di Tunisia, ma se quei beni sono ormai materialmente occupati dalla polizia tunisina, e i fondi bloccati nelle banche, non riesco a capire di quale proroga si tratti. Probabilmente si tratta di una proroga della definitiva chiusura dell'operazione contro gli italiani,

proroga che potrebbe servire per ottenere almeno quel minimo che sul piano umano abbiamo il diritto di chiedere al signor Burghiba. Penso del resto che se avesse ottenuto qualcosa di molto sostanzioso, l'avrebbe detto; se non lo ha detto, vuol dire che non può impegnarsi a promettere.

Questa strana operazione tunisina non presentava nessunissima necessità, tanto più che i coltivatori tunisini non sono in condizioni di sostituire gli italiani e continuare a far fiorire quelle terre — modeste — che nelle mani dei nostri validi agricoltori per cento anni avevano dato sostentamento e benessere a innumerevoli famiglie. Ella, signor ministro, sa come me che i nostri non saranno sostituiti e chi perderà più di tutti sarà proprio la Tunisia, perché non ha una categoria di agricoltori capaci dello sforzo enorme che occorre per mantenere in vita l'agricoltura, soprattutto vinicola, di quel paese.

Posso arrivare a capire (senza sembrare un demagogo, che sarebbe estrema mortificazione per me) l'atteggiamento del governo tunisino nei confronti della grandissima proprietà fondiaria e capitalistica dei francesi. Ma quel fenomeno non ha niente a che vedere con il nostro. In quel caso si tratta di vaste superfici del territorio nazionale in proprietà di un paese straniero e quindi viene chiamato in causa il principio della sovranità di uno Stato.

Sono stato lunghi anni in Egitto e in Brasile. Sono stato testimone di guerre e di rivoluzioni. Ebbene, ho potuto vedere che ognuno di questi grandi avvenimenti portava come conseguenza il trasferimento di una parte cospicua dei beni stranieri nelle mani dello Stato che affermava progressivamente la sua sovranità. La conclusione cui sono arrivato è che questi fenomeni si accompagnano con lo sviluppo storico di paesi giovani che vogliono modificare le condizioni economiche delle loro povere popolazioni. Mi sono reso conto che tutto questo fenomeno di trasformazione mondiale appartiene a una legge storica: se così non fosse, il mondo resterebbe perennemente cristallizzato.

Queste considerazioni non riguardano però il trattamento fatto agli italiani in Tunisia. Il caso di Tunisi non ha niente a che vedere con le rivoluzioni che avvengono nei giovani paesi che si trasformano e vogliono diventare proprietari del suolo e della ricchezza agricola nazionale. Si tratta di cosa ben diversa. Ma è inutile chiedere spiegazioni a Burghiba (non ne potrebbe dare); bisogna chiederle a Nasser, a Ben Bella, a Kruscev e ai cinesi.

Bisogna allargare le responsabilità. Si tratta infatti di aspetti di un più vasto fenomeno, il conflitto fra le varie dottrine comuniste in Africa, che è poi il conflitto d'influenza fra le potenze comuniste di ispirazione rispettivamente filorusa, filocinese e castrista.

Non vorrei essere cattivo profeta (e tuttavia non riesco a tenere in fondo al cuore quello che sto per dire), ma non mi stupirei se ben presto, addirittura fra pochi mesi, noi vedessimo in un altro paese africano, la Libia, i riflessi di questa lotta interna del mondo comunista. Se i capi dei regimi socialcomunisti africani, assurti a indipendenza in seguito alla vittoria delle armi democratiche del 1945, si mettessero d'accordo per agire nei confronti della Libia come hanno fatto nei riguardi di altri paesi della penisola araba, allora vedremo scomparire questa superstita isola, per così dire, di indipendenza e di libertà. Avremo allora in tutto il bacino del Mediterraneo una vasta area socialista, totalitaria che documenterebbe la costituzionale incapacità dell'occidente di affrontare i problemi che derivano dai vuoti che esso stesso crea ritirandosi da certe zone del mondo, e senza pensare che in politica internazionale ogni volta che vi è un vuoto si trova sempre qualcuno che lo riempie. L'occidente si sta comportando come un genitore che mette al mondo un figlio e poi lo abbandona per le vie del mondo e lo vede infine levarglisi contro come un nemico perché non ha saputo educarlo.

Bisogna stare attenti a non arrivare troppo tardi, ad attendere per intervenire che si sia scatenato in Africa, fra il comunismo cinese e quello sovietico, un conflitto che potrebbe assumere forme pericolose e che indubbiamente avrà come epicentro il Mediterraneo.

Non si dica che i conflitti in atto nel Mediterraneo hanno modeste proporzioni. Anche il caso di Cipro è apparentemente modesto, ma tutte le vicende che da trenta secoli sconvolgono il Mediterraneo sono nate da piccole cose. La capacità di rifrazione storica dei fatti che accadono in questo mare è veramente sconfinata, come l'esperienza storica sta ad attestare e a questi contraccolpi non potremo certo sottrarci noi, che siamo al centro del Mediterraneo.

Di fronte a prospettive così preoccupanti, la nostra politica estera nei confronti dei popoli arabi è ancora quella di dieci anni fa, di prima, cioè, che si verificassero i fatti nuovi cui ho sommariamente accennato. Le nostre carenze di politica estera sono aggravate dal fatto che i nostri mezzi sono i più

modesti e che saremo i primi a scontare le conseguenze di certe trasformazioni, mentre altri paesi dotati di maggiori risorse e meno direttamente legati al Mediterraneo potranno risentire in misura inferiore di tali fatti nuovi.

L'Italia rischia così di essere esclusa con il suo lavoro, con i suoi commerci, con la sua cultura dai futuri sviluppi del Mediterraneo; le trasformazioni in corso minacciano di avvenire completamente al di fuori di ogni nostra influenza e noi ne saremo le vittime più importanti, più vicine e meno curabili perché, deboli come siamo, una volta colpiti non riusciremo a riprendere con facilità le posizioni perdute.

Il caso della Tunisia, a mio parere, si inserisce quindi nel più vasto conflitto intercomunista, che ha trovato nelle popolazioni mediterranee, inferiori per cultura e per livello sociale ed economico e in preda alla fame, un terreno estremamente fertile.

Di qui l'importanza della nostra azione nel Mediterraneo e nel mondo arabo in generale (perché l'influenza di Nasser arriva ormai al golfo Persico). Occorre comprendere il significato storico di quanto sta avvenendo e non illudersi di affrontare la situazione con metodi ormai superati come gli investimenti di capitali dell'E.N.I., che poi non ci vengono restituiti. Si tratta di avere una chiara concezione politica generale e di dare all'azione dell'Italia una ben precisa fisionomia, in modo che il nostro paese possa essere presente nel momento in cui si compiono queste grandi evoluzioni e faccia comprendere come certi processi di rinnovamento non possano essere condotti sino in fondo senza l'amicizia e l'assistenza dei paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo.

Di fronte a questi problemi vi è anche un'esigenza di solidarietà fra i paesi occidentali interessati al Mediterraneo. In questo quadro assumono particolare importanza i nostri rapporti di buona convivenza con i paesi della N.A.T.O. e specialmente con la Francia e con la Germania, particolarmente interessate alla trasformazione politica in atto nel Mediterraneo. Praticamente i fatti generali del mondo, che sino a due anni fa avevano coperto la superficie terrestre sino alle soglie del nostro mare, hanno straripato ed hanno invaso completamente la superficie mediterranea. Non più dunque dobbiamo operare con la vecchia formula di venti anni fa, chiamiamola « risorgimentale » dei popoli musulmani, cioè dei loro problemi di indipendenza, di sovranità e di cessazione del periodo di conquista. Questa formula è su-

perata: adesso i popoli arabi che hanno una loro politica estera agganciata a due grandi potenze, la Russia e la Cina e, in proporzioni minori, a qualche potenza occidentale, fanno già parte di un sistema politico nel quale operano come attori e dal quale noi (nonostante le continue profferte d'amicizia verso il mondo arabo) siamo praticamente assenti.

Desidero toccare un altro problema che riguarda più direttamente l'opera personale dell'onorevole Saragat: l'Alto Adige. Non siamo affatto tranquilli. La relazione di minoranza firmata dai deputati liberali contiene un'ampia, esplicita e totale riserva sull'azione che ella, onorevole ministro, sta conducendo nei confronti del signor Kreisky, del governo austriaco e della minoranza alloglotta dell'Alto Adige.

Faccio una pregiudiziale. Noi non siamo minimamente contrari — né potremmo esserlo come liberali — ad un accordo pacifico con quelle popolazioni dello Stato italiano. Saremo anche molto compiaciuti se l'accordo che cerchiamo con quelle popolazioni in questioni interne condurrà a migliorare i rapporti con uno Stato confinante di antica civiltà come l'Austria, con il quale abbiamo interessi e rapporti storici di grande importanza. Quindi, attribuirci l'intenzione di voler violentemente provocare una rottura, significherebbe farci dire proprio la cosa che non vogliamo assolutamente. È inutile fare questa polemica, perché si tratta di sapere se possiamo o meno arrivare ad un accordo con i mezzi messi in atto; sui fini, concordiamo.

La Commissione dei 19 è presieduta dall'onorevole Paolo Rossi che, evidentemente, per tanti titoli che non hanno niente a che vedere con i rapporti italo-austriaci, gode la notoria simpatia dei liberali. Ma non potete dolervi se, nonostante la simpatia personale che noi abbiamo per lui, non possiamo concordare con le conclusioni cui la sua Commissione è arrivata. Abbiamo avuto in quella Commissione un nostro rappresentante che, successivamente, è diventato anche membro del Parlamento, e quindi ha dato maggiore lustro alla partecipazione del partito liberale ai lavori di quel consesso.

Come era nata la Commissione? Fu costituita dall'onorevole Scelba, ministro dell'interno del « Governo delle convergenze ». Come membro della Commissione affari esteri volli chiedere quali erano i compiti della Commissione dei 19 e l'onorevole Scelba ce li fornì in misura approssimativamente tranquillante, come sono tutte le spiegazioni che vengono da membri del Governo della demo-

crazia cristiana. Che cosa ci disse l'onorevole Scelba? Che si trattava di una Commissione di studio (di fatto, così si è chiamata) che aveva funzioni puramente interne, per consentire un lento sviluppo di rapporti. Noi approvammo quella lentezza perché abbiamo fiducia nel tempo quando si tratta di attuare la pace; sappiamo infatti che gli uomini, usciti dalla fase esasperata della polemica, si indirizzano sempre verso una ricerca più spontanea della pace.

Disse inoltre l'onorevole Scelba che la Commissione dei 19 avrebbe continuato i lavori per due anni. Fummo contenti perché attraverso la smobilitazione, da parte degli alloggiati dell'Alto Adige, di quello stato d'animo di grave sospetto che l'Italia volesse distruggerli ed eliminarli, essi sarebbero riusciti a vedere che questo non era nelle nostre intenzioni.

Approvammo l'istituzione della Commissione, poiché il suo compito era di riferire al Governo italiano, e soltanto ad esso in via interna, i risultati di determinati studi, a conclusione dei quali ci si potesse meglio incontrare con i cittadini di lingua tedesca, rappresentati in quella sede dai loro esponenti.

Onestamente dico che quei fini meritano ancora di essere incoraggiati. Ma sono stati rispettati? Penso che quei fini sono stati superati dalle conclusioni adottate dalla Commissione e dall'uso che oggi ella, signor ministro, e il Governo di cui è membro, vi preparate a farne. Questo almeno stando a quanto ci è dato leggere dai giornali, poiché non abbiamo informazioni dirette. Comunque, nulla ci fa tanto piacere quanto essere smentiti su queste cose. Noi speriamo che di quelle conclusioni voi non ne farete l'uso che si dice vi accingiate a fare e che ella avrebbe già comunicato al governo austriaco.

Io seguo molto le pubblicazioni giornalistiche dei partiti avversari, soprattutto quelle che hanno una determinata specializzazione. Il fatto che alcune di esse siano state finanziate da Ippolito non mi impedisce di leggerle con attenzione, anzi le leggo con attenzione maggiore, perché rappresentano una espressione presumibilmente autentica del pensiero della sinistra su certi problemi. Inoltre, ho letto *Relazioni internazionali*, il cui principale redattore appartiene al suo partito. Ho letto anche una versione socialdemocratica più vicina al nostro punto di vista, ed abbiamo avuto un'interpretazione ufficiosa del Ministero degli esteri correttiva degli eccessi dei giornali socialisti. Poi ho

letto una versione attribuita al ministro degli interni, onorevole Taviani, che correggeva anche le versioni più moderate della stampa socialdemocratica e si avvicinava sempre più alle posizioni liberali, che ora esporrò. Cosicché siamo in presenza di interpretazioni varie, delle quali non sappiamo quale sia l'autentica: speriamo che sia la migliore. Speriamo soprattutto che l'azione conclusiva del Governo italiano sia ispirata dalla volontà di attuare l'interpretazione migliore.

Io vorrei chiedere: la Commissione dei 19 è rimasta una Commissione di studio, oppure è andata oltre? Cosa si intende, in definitiva con la parola « studio »? Si intende studio di un problema, fatto per conto di un organo, al quale poi si riferisce.

Era stato anche detto che i risultati di questi studi non avrebbero mai formato materia di discussione fra l'Italia e l'Austria, perché si trattava di un atto politico interno italiano, le cui conseguenze avrebbero dovuto essere valutate e pesate solo dal Governo italiano e portate eventualmente a conoscenza del governo austriaco, non sotto forma di conclusioni della Commissione dei 19, ma solo come espressione di un parere adottato autonomamente dal Governo italiano.

Ma i giornali austriaci non dicono questo, bensì il contrario: dicono che le materie in discussione fra noi e l'Austria sono state risolte dalla Commissione. Si badi bene che il testo formulato dalla Commissione è arrivato perfino ad adottare l'espressione « Sud Tirolo », come se l'Alto Adige fosse veramente la parte meridionale del Tirolo austriaco, di cui una parte del territorio italiano diventerebbe l'appendice. Questa è la cosa che fa maggiore impressione, anche se vi sono altre cose gravi nel testo della Commissione, su cui non mi soffermo perché sono state denunciate da altri colleghi. Mi riferisco al problema della magistratura, al problema del voto ritardato agli italiani residenti in quella zona, che dovrebbero aspettare quattro anni per potere esercitare in certe circoscrizioni il loro diritto di voto; mi riferisco alla immissione nella magistratura dei cittadini di lingua tedesca; al modo di interrogare i detenuti, che in pratica farebbe mancare al magistrato qualsiasi possibilità per potere esercitare immediatamente il proprio potere; mi riferisco alla toponomastica, che sarebbe in una sola lingua e non più in due. Mi riferisco, in sostanza, a un complesso di norme che la Commissione avrebbe adottato a maggioranza. In effetti, quelle che ha adottato all'unanimità sono ancora opinabili, ma evidentemente

hanno risolto un dissenso, il che lascia pensare che la loro moderazione non sia pericolosa. Ma le concessioni adottate a maggioranza e che non hanno riportato il voto del rappresentate del partito liberale o di altri partiti, esorbitano dai compiti puramente di studio della Commissione. E, allora, come diventano materia di trattative dirette fra noi e l'Austria? I giornali austriaci dicono questo. Io so che ella, onorevole ministro, non l'ha confermato e ne sono lieto, ma i giornali austriaci dicono che il risultato dei lavori della Commissione dei 19 deve essere preso a base per le trattative. Quello che abbiamo già dato non è più oggetto di discussione, ma quello che non abbiamo ancora dato lo dobbiamo dare.

Ora, onorevole ministro, queste concessioni della Commissione (che non rappresenta nessuno, perché ha avuto semplicemente un incarico di studio da parte del Governo italiano) non sono da prendersi a base di una trattativa. Tuttavia, rappresentano premesse assai pericolose, secondo il punto di vista nostro e non soltanto nostro.

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Le risultanze dei lavori della Commissione dei 19 non hanno ancora formato oggetto di esame da parte del Consiglio dei ministri. Le trattative con il governo austriaco si stanno svolgendo in ragione dell'invito dell'O.N.U. a risolvere i problemi in pendenza tra i due paesi e sulla base dell'accordo De Gasperi-Gruber.

CANTALUPO. Su questo accordo potremmo anche essere in parte consenzienti; quindi soltanto entro la cornice di esso noi pensiamo che possano svolgersi trattative. Ma riteniamo anche che occorra evitare a qualunque costo concessioni che porterebbero all'attuazione di una realtà molto pericolosa: cioè alla salvaguardia apparente, puramente formale, dell'unità della regione, mentre in pratica verrebbe creata dentro la regione la provincia autonoma del Sud Tirolo, e questo sarebbe lo spostamento del confine! Resterebbe apparentemente la regione unitaria, ma quando la si svuotasse di tutto il suo contenuto trasferendone i poteri ad una parte sola di essa così da sopraffare i poteri dell'altra parte fino al punto di mettere in minoranza gli italiani, fino al punto da far nascere la necessità che si diano dall'Austria garanzie a quella parte perché è minoranza italiana, la regione unitaria sarebbe morta! Dobbiamo dire che questa sarebbe un'applicazione degli accordi De Gasperi-Gruber puramente austriaca, ma non italiana, anzi puramente sud-tirolese.

Come si vede, la denominazione « Sud Tirolo », ammessa dalla Commissione, assume in questo contesto un significato politico.

Vede, onorevole Saragat, ad un autorevole membro del partito socialdemocratico, qualche anno fa furono attribuite delle intenzioni, che forse ella non ha dimenticato, di voler dare alla parte della provincia che gravita intorno a Bressanone una posizione di tale privilegio da poterla di fatto enucleare, mediante l'attribuzione di poteri legislativi, dall'entità unitaria della regione.

Ora, vi è oggi una insinuazione: io la chiamo ancora così perché non ne ho la prova, nei confronti degli esponenti socialdemocratici di quella regione: e cioè che si sta rinnovando con molto vigore questa iniziativa. E noi abbiamo trovato espressioni molto meno cortesi delle nostre in quattro pagine accanitissime di una rivista democristiana, *Solidarismo*, che si pubblica a Trento. Tale rivista ha sferrato giorni fa contro il suo partito e la sua persona, per queste trattative, un attacco assai più duro di quelle che possono essere le critiche preventive di noi liberali. A chi faccia capo quell'organo democristiano io non lo so, certamente non fa capo alla corrente dell'onorevole Berloff, il quale ha votato con disciplina tutte le proposte della Commissione dei 19. Appartiene a un altro gruppo democristiano, che non spetta a me identificare; se crede, ella lo potrà fare.

Inoltre, in una serie di discorsi che i nostri rappresentanti liberali, soprattutto l'onorevole Corsini deputato del partito liberale al consiglio regionale, hanno tenuto nei recenti comizi per le elezioni amministrative, è stata riproposta — non so se le è pervenuta per via di stampa o attraverso il Ministero dell'interno — la domanda se ella sia favorevole ad un accentramento di poteri autonomi per gli altopiani della provincia di Bolzano, tale da portare di fatto quasi all'annullamento dell'entità unitaria della regione. Questa è una domanda fondamentale che le rivolgiamo.

Onorevole ministro, colgo l'occasione da una importante affermazione che ella ha reso poco fa e che a me, che sono un po' del mestiere, non può passare inosservata, per dirle che anche noi siamo favorevoli a tornare all'O.N.U., che non abbiamo alcuna ragione di spaventarcene, che anzi ci fa piacere se gli austriaci ci rimandano all'O.N.U., prima di tutto perché si riporta in sede di giudizio presumibilmente obiettivo una questione che, limitata a due, uno dei quali intransigente, non presenta alcuna ipotesi di soluzione; poi perché siamo già usciti bene da alcune bat-

taglie all'O.N.U. sostenute da delegazioni di cui era responsabile l'onorevole Gaetano Martino. Difendiamo anche il lavoro fatto dal partito liberale come partecipe, in quel momento, di governi di coalizione democratica, per impedire che all'O.N.U. la questione si deteriorasse a nostro danno. E non si è deteriorata, e sono contento di quello che ella ha giustamente poco fa detto. L'O.N.U. decise di invitare le due parti a tentare una via di accordo, per esaminare se l'Italia avesse effettivamente applicato l'accordo De Gasperi-Gruber o no.

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. L'Italia ha sempre rispettato l'accordo De Gasperi-Gruber che è già pienamente applicato; sono gli austriaci che affermano il contrario.

CANTALUPO. All'O.N.U. possiamo dunque dimostrare — se dobbiamo tirare una conseguenza dalle sue parole, onorevole Saragat — che noi l'accordo l'abbiamo applicato, così come abbiamo sostenuto due anni fa per bocca dell'onorevole Gaetano Martino, così come ella stesso tornerebbe a dire se andasse a rappresentare all'O.N.U. l'Italia.

D'altra parte, perché dovremmo spaventarci di ritornare all'O.N.U.? Abbiamo spirito europeistico sufficiente per garantire all'O.N.U. che non facciamo una politica esclusivista né di soppressione delle minoranze. Credo che su questo punto siamo tutti d'accordo. Negli ultimi tre o quattro anni molti estremismi, molte passioni sono stati smontati, e vi è la considerazione più obiettiva del fenomeno; soprattutto non c'è malanimo o rancore da parte nostra.

Certamente non si può dare in un negoziato con l'Austria più di quanto abbiamo dato in sede O.N.U. Ella conosce la posizione austriaca molto meglio di me, perché gliel'ha illustrata Kreisky. Nonostante la solidarietà che come socialdemocratico dovrebbe avere con lei nella interpretazione benevola del concetto europeistico applicato ai rapporti bilaterali tra Stati, non credo che l'Austria sia disposta a giungere su queste posizioni. Parlo a nome di tutto il mio partito che mi lascia — e me ne onoro — la libertà di esprimere il mio pensiero in questa materia, se non altro per l'assidua cura che a questi problemi ho dato durante tutta la mia vita, quando dico che una certa categoria di concessioni all'Austria non solo danneggerebbe ingiustamente gli interessi dell'Italia, ma metterebbe gli italiani in una condizione di minorità che potrebbe giovare forse a un'alleanza elettorale dei due gruppi cattolici locali, ma non gioverebbe assolutamente alla popolazione dell'una e dell'altra lingua.

Non si può sopraffare con un interesse elettorale ormai scoperto un interesse nazionale che è di tutti, compresa la piccola e nobile popolazione ladina. Ma, onorevole Saragat, finiremmo per creare un pericolo assai più grave, il pericolo di colpire a morte quell'europeismo, cioè quello spirito di conciliazione europea in nome del quale potremmo eventualmente fare concessioni non pericolose all'Austria.

Noi tendiamo a creare un clima di distensione e un rapporto pacifico con gli italiani di lingua tedesca dell'Alto Adige, e di riflesso con i tedeschi di fuori frontiera che simpatizzano con la condizione giuridica che quelli hanno entro lo Stato italiano. Ma se inspiriamo il problema accendendo nuovi focolai di rivendicazioni future che portino in definitiva all'affermazione della volontà piena della costituzione di una regione completamente autonoma di lingua germanica, e quindi alla sua separazione dallo Stato italiano, avremo fatto il contrario di un'opera europeistica, avremo cioè creato, per eccesso di bontà, come fanno tante volte taluni genitori, un focolaio di rivolta permanente a danno anche della solidarietà fra europei, ma soprattutto avremo creato una zona di permanente rottura tra noi e il mondo della cultura germanica, il che sarebbe un danno ancora maggiore.

È possibile, onorevole Saragat, che un paese di 52 milioni di abitanti, e un paese che anche nelle sue attuali dimensioni raggiunge i 60 milioni di abitanti, come la Germania, e la piccola Austria, pur con il suo formidabile passato storico, si facciano giocare in questo modo da 200 mila persone, che sono capaci da dieci anni di tenere in bilico i rapporti fra questi paesi e di provocare a Bonn ripercussioni delle quali si son dovuti occupare i nostri ministri dell'interno e degli affari esteri negli ultimi anni, con incontri anche segreti, per paura che lo sapessero i 200 mila estremisti, dei quali oltretutto molti sono neonazisti?

Se cominciamo ad esaminare questo aspetto del problema, l'accordo De Gasperi-Gruber dovrebbe essere riveduto da capo a fondo nella parte che riguarda le opzioni. Possiamo vederci minacciati (e le parlo a nome di un partito democratico) nella nostra politica estera da un gruppo forsennato di uomini che hanno partecipato al cento per cento alle peggiori e più criminali attività delle S.S. e delle squadre naziste in molte regioni italiane?

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Si tratta di una minoranza. La maggioranza della popolazione è formata da brava gente e da onesti lavoratori.

CANTALUPO. Si esprima allora la maggioranza di questa popolazione inviando in Parlamento elementi moderati e non estremisti come taluno di quelli che ha eletto, uno dei quali, come abbiamo appreso dalla stampa, è sotto processo per iniziativa dell'autorità giudiziaria!

Onorevole Saragat, le dico di più: sono contento che da quattro o cinque anni (e ne ho parlato spesso con tutti i nostri ministri degli affari esteri succedutisi in questo periodo) l'azione del Governo italiano, anche se combattuta da noi, sia riuscita a porre in evidenza che la maggioranza della popolazione altoatesina è di sentimenti moderati. Ma nelle ultime elezioni politiche, come ella sa, sono stati esclusi dalle liste alcuni fra i più autorevoli rappresentanti degli allogliotti dell'Alto Adige, non ostili allo Stato italiano, mentre è stato mandato in Parlamento qualche estremista di cui oggi, ripeto, se ho letto bene i giornali, si sta occupando l'autorità giudiziaria.

D'altra parte, quale fiducia si può avere in gente che, come taluno fra i principali esponenti di quella corrente estremista (e parlo soprattutto ai democratici cristiani), nel ricevere la tessera nazista aveva nelle piazze di Bolzano abiurato la fede cattolica, dichiarandosi pagano e ateo?

È con gli elementi moderati che dobbiamo metterci d'accordo, perché noi, soprattutto noi che vogliamo ancora attribuire alla coscienza individuale una funzione determinante nell'operato dei partiti politici, non abbiamo perduto la speranza che se si va all'O.N.U. e se l'O.N.U. ci rinnova, come è suo diritto e dovere, l'invito a metterci d'accordo con l'Austria, e l'accordo con l'Austria diventa impossibile perché essa chiede troppo, cioè chiede quell'autonomia che noi crediamo di aver completamente concesso attuando l'accordo De Gasperi-Gruber, non possiamo escludere né vogliamo perdere la speranza che, in conseguenza degli ultimi scacchi riportati dal composito governo di centro-sinistra austriaco, si possa arrivare ad un accordo diretto con le popolazioni dell'Alto Adige, così da superare questo artificioso rapporto internazionale che è figlio della nostra sconfitta. Si tratta di un allegato che non fa neppure parte integrante del trattato di pace, perché, come si dice nel Ministero degli esteri, è un foglio aggiunto, « spillato » (que-

sto era il linguaggio tecnico; non so se il termine esista ancora o se ne hanno trovato uno più *snob*), cioè soltanto materialmente unito al trattato di Parigi. E che cosa fanno le altre potenze firmatarie di quel trattato? Prendono atto che vi è quel documento, senza intervenire nel merito.

Tante volte amici democristiani, anche molto autorevoli, mi hanno voluto raccontare con dovizia di particolari a quali pressioni dovemmo soggiacere nel 1947, alla firma del trattato di pace, per accettare quell'accordo con l'Austria, che fummo sottoposti dagli inglesi ad un *passage à tabac* per cui dovemmo adattarci. Io ho fatto ricerche negli archivi, ma le tracce di queste pressioni non le ho trovate mai. Ne ho parlato con l'onorevole De Gasperi parecchie volte. Tranne qualche raccomandazione di parte laburista, tracce di pressioni diplomatiche prima della firma del trattato di pace non ne ho trovate. Sicché mi domando quale sia la portata vera di quell'accordo, quale non ne sia invece la caducità, dal momento che potremmo sostituirlo con un accordo nuovo e diretto con le popolazioni, che dia inizio ad una legislazione di fraternità, mandando a monte tutta la retorica che è stata gonfiata dagli austriaci e dagli estremisti locali.

Perché non metterci d'accordo con le popolazioni per rendere vitale una soluzione altrimenti sempre esposta al pericolo di essere rimessa in discussione dall'esterno e di servire alla causa delle correnti pangermaniste? Che queste correnti vi siano in Germania non vi è dubbio. Vogliamo lasciar loro aperta questa strada attraverso casa nostra?

Se non si fa l'accordo attraverso l'O.N.U., se l'Austria non viene a più miti consigli, ricordiamoci che l'accordo De Gasperi-Gruber non fa parte in senso pieno del trattato di pace, che esso non lega che lo Stato italiano e lo Stato austriaco. È un accordo solo fra due governi, e quindi contiene in sé quel germe di caducità tipico degli accordi tra governi, perché se gli accordi tra governi dovessero cristallizzarsi non vi sarebbe più evoluzione nel mondo.

Siamo fondamentalmente ottimisti, abbiamo un sovrano disprezzo per i dinamitardi dell'Alto Adige, siamo convinti che se l'Austria è arrivata a più miti consigli si deve al fatto che abbiamo arrestato tantissima gente che ha confessato di aver trovato in quel paese armi, denaro, scuole e assistenza per passare la frontiera; quindi quando abbiamo adoperato legittimamente la maniera forte della polizia gli effetti si sono avuti.

Siamo convinti che le popolazioni locali non domandino altro che pacifici rapporti con il resto della popolazione italiana; siamo convinti che gli sviluppi economici della regione porteranno ad una rapida estinzione di quegli istituti giuridico-economici che, come il « maso chiuso », rappresentano forme superate di agricoltura e di economia; siamo convinti che la industrializzazione della regione permetterà la reciproca intesa dei due gruppi etnici (nessuno di noi si deve spaventare se 200 mila italiani su 52 milioni parlano tedesco), purché non si commetta l'errore di dare quello che non si deve dare, altrimenti la pace con quelle popolazioni non si farà più ed esse cadranno in balia degli estremisti che se ne serviranno per ottenere quel che fino ad oggi non hanno potuto ottenere.

Noi speriamo di aver chiarito, onorevole ministro, che i nostri fini sono pacifici, rivolti ad un accordo durevole che faccia diventare buoni cittadini italiani, anche se di lingua tedesca, i 200 mila allogliotti altoatesini, che appartengono del resto a quel mondo germanico con cui vogliamo mantenere rapporti di ben più alla solidarietà, che non può essere indebolita da questo episodio pittoresco, folcloristico e montanaro, che non è una cosa completamente seria nel dramma dell'Europa di oggi.

Abbiamo confermato, onorevole ministro, tutte le nostre riserve sulla natura che viene attribuita ai suoi colloqui con il governo austriaco; e poiché ella ha nominato una commissione che deve esaminare le conclusioni della Commissione dei 19 noi speriamo — glielo diciamo sinceramente — che questa commissione compia una parte anche della funzione che ha compiuto la prima: far passare del tempo. In questo modo le passioni sbolliscono, le pretese estremiste cadono e il buon senso prevale sempre di più. È utile qualsiasi ritardo, come nei casi umani. Quando si sta per tirare la sedia sulla testa dell'avversario, è meglio uscire dalla stanza e deporre la sedia: dopo tre giorni non ci si ricorderà neppure di quello che si stava per fare, perché gli interessi naturali e le forze dello spirito fanno il loro corso.

Ma anche se questa seconda commissione non riuscirà a concludere nulla, noi speriamo che il Governo italiano non ne faccia un dramma se l'Austria ricorrerà all'O.N.U. Ci si vada come ci siamo andati l'altra volta, poi si torni indietro senza l'accordo e si prepari finalmente quell'accordo diretto con le popolazioni che avrà un valore di consacrazione popolare della pacifica convivenza, e che pro-

tabilmente potrà allora essere concluso su basi meno avare da parte nostra, quando non vi sia più il pericolo che venga sfruttato internazionalmente a danno della sovranità e della integrità dello Stato italiano.

È stata ricordata qui altre volte la condizione di altri allogliotti in Italia. Non faccio paragoni proprio in questo momento, perché devo sottoporre a revisione alcune delle cose che noi stessi abbiamo detto su tali gruppi allogliotti, oggi eccitati politicamente da partiti italiani. Più daremo lo spettacolo della nostra capacità di inglobare gruppi allogliotti entro la popolazione italiana pacificamente e durevolmente, più anche la nostra figura di membri partecipi dell'unione europea e della Comunità europea acquisterà una precisione e una delimitazione di confini a tutto nostro vantaggio. Un grande paese deve essere capace di risolvere questi problemi all'interno della propria sovranità senza avarizia, senza cattiveria, senza persecuzioni solo perché quei gruppi parlano una lingua diversa dalla nostra; ma anche con un prestigio che impedisca ritorni di fiamma ridicoli, assurdi e ormai, nell'Europa di oggi, prevalentemente aneddotici.

Onorevole ministro, ho detto che avrei fatto solo delle considerazioni su taluni problemi, non sul contesto della relazione per la maggioranza, tanto meno sulla politica estera italiana, perché essa fu discussa in questa aula recentemente con larga partecipazione di tutti i gruppi e perché suppongo che la discussione del bilancio prossimo sarà organizzata in modo da non offrire lo spettacolo di assenteismo che offre quella di oggi. Avevo riservato come ultima parte il commento al suo articolo comparso ieri; ma poi ella mi ha provocato con una cortese interruzione e mi è convenuto sfruttarla. Quindi questo mio intervento non ha una fine — come dire? — giornalistica. Ma voglio ripeterle in poche parole quella che doveva essere la conclusione del mio discorso.

Gli atteggiamenti che ella ha assunto ieri con l'articolo di cui poco fa mi ha dichiarato essere l'autore, comportano l'abbandono delle posizioni ideologiche in politica estera come conseguenza del riconoscimento della gravità della situazione economica dell'Italia e delle possibilità internazionali che esistono obiettivamente di ottenere l'aiuto per risolverla.

Io prendo atto che con il suo articolo di ieri ella ha dichiarato implicitamente, anche se non ne aveva le intenzioni, che sia l'onorevole Malagodi sia tutti noi liberali non avevamo fatto mai dell'allarmismo e del pessi-

mismo, ma avevamo soltanto preannunciato tre mesi fa quello che ella sta confermando oggi con le sue parole di autorevole membro del Governo. E la preghiamo di fare una cosa nell'interesse vostro e nostro, nell'interesse dell'Italia, cioè di fare in modo di condurre una politica per cui i liberali italiani non siano mai più obbligati a fare profezie che vengono tacciate di disfattismo nel momento in cui sono pronunciate, e tre mesi dopo vengono assunte come posizioni base di totale chiarificazione della politica estera del nostro paese da parte dello stesso Governo!

Potremmo anche dichiararci orgogliosi e soddisfatti di questi riconoscimenti tardivi, ma poiché sono soltanto frutto della totale identità fra le nostre profezie e il danno arrecato al paese dalla vostra politica, ci auguriamo che non vi siano più né danni né profeti, e che sia imboccata finalmente la sola buona strada, anche se adottata da noi non solo quattro mesi fa ma sempre, e dichiarata da voi allora pessima, allarmistica e disfattistica, e oggi proclamata insostituibile. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

DE MARSANICH. Signor Presidente, onorevole ministro, vorrei aggiungere anche onorevoli colleghi, a quei pochi che non hanno disertato l'aula. Non voglio deplorare questa assenza, anzi devo dire che ai colleghi del mio gruppo ho fatto esplicitamente sapere che non tenevo alla loro presenza, perché volevo fare prima una protesta, per giungere poi ad una proposta, per il modo con cui la riforma della procedura di esame dei bilanci ha ridotto la discussione dei bilanci medesimi.

La maggioranza ha approvato una riforma che ha lo scopo, a quanto mi sembra di ricordare, di snellire e di abbreviare la discussione dei bilanci. Io mi domando perché il Parlamento deve snellire e abbreviare la discussione dei bilanci. Ma il Parlamento è il controllore non solo delle spese ma anche dell'azione del Governo. In questo bilancio semestrale del dicastero degli esteri, che mi pare preveda uno stanziamento di 28 miliardi e 600 milioni, i nove decimi almeno della spesa totale sono costituiti da spese obbligatorie e non comprimibili, quali quelle per il personale. Un sindacato politico su tale tipo di spesa non è ovviamente nemmeno possibile. Vi sarebbe solo da osservare che, su 3.300 miliardi circa di spese dello Stato in un semestre, soltanto 28 vadano al dicastero degli esteri. Ma questo si è detto e si è ripetuto.

Interessa, quindi, ripeto, la discussione sull'azione politica negli affari esteri, specialmente in questo difficile momento, in cui avvengono fatti importanti quasi ogni giorno.

Quindi, torno a domandarmi perché si è fatta questa riforma. Il Parlamento, oltre ad avere il controllo della spesa e della politica, è anche una tribuna e poi una fabbrica di leggi. Io penso però che la produzione legislativa è diventata oggi la minore delle funzioni del Parlamento, perché è notorio che l'iniziativa in materia è stata quasi perduta dal potere legislativo per passare in pratica al potere esecutivo: è sempre la burocrazia che elabora tecnicamente le leggi e che i parlamenti ratificano o non ratificano: per lo più ratificano. Se il Parlamento è quella valvola di sicurezza permanente che assicura la libertà mediante lo scambio delle idee e delle opinioni, non vedo quale migliore occasione vi sia che la discussione dei bilanci, proprio per dar vita a questo scambio di opinioni e a questa affermazione della libertà di pensiero, mentre si compie il controllo istituzionale delle spese e dell'azione politica del Governo.

Ora, io non penso sia possibile continuare con questo sistema. Praticamente la riforma non ha snellito la discussione dei bilanci, ma ha soppresso la discussione dei bilanci. Il ministro degli esteri, come tutti gli altri ministri, non ha alcun dovere di rispondere alle domande, alle obiezioni che il Parlamento gli pone. Debbo anzi ringraziare il ministro degli esteri per il fatto che è almeno presente a questa che non può chiamarsi discussione ma un monologo.

Noi facciamo dei monologhi, ma se a questi monologhi non segue la reazione della risposta del ministro, potremo soltanto affidarci alla stampa, la quale forse riferirà qualche cosa di quello che abbiamo detto. È quindi evidente che il Governo si è sottratto, non so se per suo desiderio o per effetto d'una riforma che la maggioranza ha incautamente voluto, al controllo su tutta la sua azione politica.

Ieri l'altro, mentre presiedeva l'onorevole Bucciarelli Ducci, questi ha osservato che bisognerà forse attribuire alle Commissioni una maggior competenza in questa materia. Ma non si tratta di questo. Le Commissioni sono organi del Parlamento, ma non sono il Parlamento; esse si riuniscono a porte chiuse, cioè al riparo della pubblica opinione; e il Parlamento ha una sua funzione solo in quanto agisce di fronte alla pubblica opinione. Bisogna dunque trovare qualche altro mezzo per chiedere, per domandare esplicitamente al

Governo quali siano i suoi intendimenti politici, in modo che il Governo debba rispondere.

In politica estera principalmente, sono gli esami preventivi, le domande, quelle che devono preparare l'azione. A cose fatte è poco utile la discussione. Quale potrebbe essere il sistema? Non so. Penso che, almeno una volta l'anno, sul bilancio dell'interno, sul bilancio degli esteri, sul bilancio generale dello Stato, almeno su alcuni dei più grossi problemi bisognerebbe fare una discussione totale, attraverso l'espressione del pensiero del Parlamento e la risposta specifica da parte del Governo. Potrebbe adottarsi, lo strumento della mozione o di qualsiasi altro espediente tecnico. Ma una soluzione bisogna trovarla, perché non è possibile estromettere il Parlamento dall'esame e dal controllo delle spese e dell'azione politica del potere esecutivo.

PRESIDENTE. Onorevole De Marsanich, i parlamentari hanno sempre i mezzi tecnici per promuovere tali discussioni. Essi sono la mozione e l'interpellanza, come ella ha riconosciuto or ora.

DE MARSANICH. Accetto il suo rilievo, signor Presidente, anzi la ringrazio. Ma io ho domandato il perché di questa riforma di un sistema, che poteva anche non essere il migliore, ma che comunque era eccellente, come ha dimostrato l'esperienza di molti decenni. Ella mi dice giustamente: cerchi un altro sistema, un succedaneo, un *Ersatz*. Vorrei però che questo strumento succedaneo diventasse un obbligo, un obbligo cioè per il Governo di accettare sui bilanci, che riflettono le grandi linee dell'azione politica, la discussione e il controllo del Parlamento. Altrimenti dobbiamo fare il processo alle intenzioni: non è una cosa bella, ma dobbiamo farlo oggi. Affrontando rapidamente qualche argomento di politica internazionale, io farò il processo alle intenzioni perché evidentemente devo domandarvi quale può essere l'azione del ministro degli esteri nei confronti di determinati problemi, configurandomi anzitutto la posizione politica del ministro e le sue supponibili valutazioni dei problemi medesimi. È il processo alle intenzioni: il che, ripeto, non è proprio un metodo che abbia tutte le caratteristiche della serietà e dell'onestà politica.

Faccio dunque questa proposta anche personalmente a lei, signor Presidente, affinché insieme con tutto l'Ufficio di presidenza la esaminino e veda se non si debba provvedere a questa necessità con una modifica del regolamento, affinché una volta l'anno questi problemi di politica estera, di politica economica

e di politica sociale si possano discutere completamente ed esaurientemente.

Per quanto riguarda il bilancio, tralascio l'esame contabile perché dovrei dire che sono pochi i mezzi che il Ministero degli esteri ha, dato che di fronte ai 3.300 miliardi solo 28 si spendono per la politica estera; e dovrei anche dire che il personale del Ministero degli esteri è scontento e minaccia lo sciopero. Son cose dette e ripetute e d'altra parte so che vi è un progetto di riforma del Ministero degli esteri già pronto.

Perciò desidero porre al ministro degli esteri (il quale per altro non è tenuto a rispondere), qualche domanda su alcune questioni della politica internazionale che oggi hanno maggiore rilievo. Comincio con un problema che riguarda i nostri confini, sul quale da molti anni ho parlato ed insistito fin quasi a suscitare la noia: il problema dell'Alto Adige.

L'attuale ministro degli esteri, onorevole Saragat, non ha alcuna responsabilità, non ha alcun precedente nella materia riguardante l'Alto Adige. Ci rivolgiamo quindi ad un uomo il quale potrebbe certamente, a mio avviso, in mancanza di precedenti e di compromissioni passate, cambiare la politica che fino ad oggi è stata seguita; la quale è stata sbagliata perché discende dal patto De Gasperi-Gruber che fu un enorme errore politico, sempre più aggravato poi sino a portare il problema in sede internazionale, mentre si tratta certamente di un problema di politica interna.

Un mio collega, l'onorevole Almirante, ha trattato questa questione in sede di bilancio dell'interno e io non ripeterò nulla. Devo soltanto osservare al ministro degli esteri che questo problema oggi è affidato alla sua valutazione e alle sue decisioni. La Commissione dei 19 è un organo di studio il quale ha espresso le sue conclusioni che il Parlamento non conosce, che il Consiglio dei ministri non ha esaminato e quindi non ha respinto né approvato. Però tali conclusioni sono note al ministro degli esteri austriaco, il quale nel suo recente incontro col nostro ministro degli esteri, se non ha fatto valutazioni specifiche, ha dimostrato però la sua soddisfazione, al punto da affermare che è cambiato il clima, sono cambiate le cose. Ora, quando l'avversario è soddisfatto bisogna stare in guardia. Qualcosa evidentemente ha ceduto.

Ripeto, non attribuisco all'onorevole Saragat alcuna responsabilità, ma devo fare questa dichiarazione: il problema dell'accordo con l'Austria, in esecuzione del mandato

che a suo tempo l'O.N.U. dette all'Italia e all'Austria, è oggi influenzato indubbiamente dalle conclusioni cui è pervenuta la Commissione dei 19, conclusioni per noi assolutamente inaccettabili, in quanto esse non fanno che consegnare l'Alto Adige nelle mani della *Volkspartei*, contro la quale del resto voglio dire che non ho alcun motivo personale di rancore. Né credo che si possa neutralizzare la *Volkspartei* con azioni di polizia.

Io ho sempre creduto, invece, che l'errore sia stato compiuto con la concessione della riopzione a 250 mila altoatesini, diventati per loro iniziativa cittadini tedeschi e poi ritornati cittadini italiani quando la sventura si era abbattuta sul paese per il quale avevano prima optato. D'altra parte, penso anche che almeno 249 mila dei 250 mila riopianti siano al di fuori delle manovre faziose di un migliaio di politicanti estremisti. Io chiedo solo che si applichi la legge sulla cittadinanza e che si tolga la cittadinanza italiana a coloro che se ne mostrano indegni. Con un simile provvedimento il problema sarebbe risolto. Un'altra via di uscita non c'è e non ci sarà.

Vogliamo forse incancrenire questa situazione folcloristica — come diceva l'onorevole Cantalupo — questo disaccordo fra 52 milioni di italiani e un migliaio di allogliotti? Si tratta di un problema di politica interna; oggi però è il ministro degli esteri che si trova nella condizione di poter decidere.

Noi chiediamo, onorevole Saragat, che ella non concluda alcun accordo con il ministro degli esteri austriaco, che non stabilisca alcun nuovo statuto, che non faccia nulla prima che il Parlamento abbia preso conoscenza delle conclusioni della Commissione dei 19 e abbia dato il suo parere. Infatti molte delle concessioni che la Commissione dei 19 ritiene utile fare presuppongono addirittura una riforma costituzionale, presuppongono comunque una diversificazione delle leggi italiane per l'Alto Adige, diversificazione che noi non crediamo assolutamente di potere accettare.

In questo problema io pongo un solo elemento passionale. Nella guerra del 1915-18 fu sparso molto sangue per la frontiera del Brennero. Non credo comunque che vi sia qualcuno che mi accuserà di nazionalismo dete-riore se dico che certi irredentisti mezzo austriaci (per l'altra metà sono italiani, il signor Magnago è di origine italiana) non possono dimenticare, pur nella loro simpatia per un movimento spirituale di difesa delle proprie origini etniche, che per il riscatto di quelle terre sono morti 700 mila italiani. Eb-

bene, i figli e i parenti di quei caduti non possono pensare che i loro cari siano morti del tutto invano.

Bisogna poi considerare che in Alto Adige vi sono 200 mila italiani anche di lingua. Le vallate sono rimaste allogliotte, ma a Bolzano, a Merano e nelle altre città vivono moltissimi italiani e sono la maggioranza. Sarebbe aberrante creare un problema delle minoranze italiane in terre italiane!

Noi chiediamo perciò al ministro degli esteri di non prendere accordi con il ministro degli esteri austriaco se non dopo che il Parlamento abbia manifestato la sua opinione su questo grave problema di politica interna e di politica estera. Perché, onorevole Saragat, ella si trova, proprio per necessità del suo ufficio, ai limiti del reato. Vi è nella Costituzione l'articolo 97, che consente di mettere sotto accusa i ministri per azioni compiute nell'esercizio delle loro funzioni, e questo articolo ha evidentemente una sua ragion d'essere. Non ceda un lembo del suo paese, onorevole ministro, ad un'altra nazione! Non le attribuisco affatto questa intenzione, ma ho desiderato mettere in luce questo aspetto del problema.

Accanto alla difesa dei confini vi è l'obbligo della tutela dei nostri connazionali all'estero. Questo intervento è particolarmente necessario nei confronti della Tunisia, dove diecimila nostri connazionali, possessori di circa 100 mila ettari di terre, sono stati, con un atto di esplicito brigantaggio, espropriati e gettati sul lastrico.

È noto, onorevole ministro, che la Tunisia è oggi un paese mezzo civile e per un quarto soltanto moderno, per opera degli emigrati italiani: un ministro degli esteri francese ebbe a dire che la Tunisia era una colonia italiana con una burocrazia francese. Sono stati i minatori sardi e soprattutto gli agricoltori siciliani che hanno elevato quella nazione alle condizioni di parziale civiltà oggi raggiunte.

Quando l'anno scorso denunziai le prepotenze tunisine contro i pescatori siciliani e, attirando sulla questione l'attenzione del Governo, rilevai le cattive intenzioni del signor Burghiba nei confronti degli italiani, dall'onorevole Foderaro mi fu risposto che io esageravo e che la Tunisia, che pur si permetteva atti di pirateria contro i nostri pescherecci, era amica dell'Italia. Sta di fatto che dal brigantaggio marittimo si è passati a quello terrestre e che diecimila connazionali sono stati derubati di tutto quanto possedevano.

Per valutare il problema nei suoi termini reali va tenuto presente che vi sono in Tunisia almeno cinque milioni di ettari di terre incolte e che mancano gli agricoltori locali capaci di sostituirsi agli italiani, col risultato che i provvedimenti contro i nostri connazionali determineranno la fine dell'agricoltura tunisina. Oltretutto, è noto che il Corano vieta l'uso del vino e di tutti gli alcolici e quindi erano soprattutto i coloni europei a occuparsi di viticoltura. Nella zona di Sfax io ho visto un oliveto esteso su una lunghezza di ottanta chilometri e una larghezza di cinquanta a lato di grandi vigneti che rappresentano la maggiore ricchezza del paese e l'elemento più importante della bilancia commerciale tunisina, dato che la Francia impiegava i vini tunisini, insieme con quelli algerini, per tagliare i propri vini. Il provvedimento di espropriazione totale delle terre agli europei ha rappresentato quindi uno stupido errore contro l'opera di civiltà compiuta in un secolo dai nostri connazionali, perché i contadini musulmani, arabi o berberi che siano, non potranno coltivare la vite e produrre il vino e la Tunisia ricadrà nella pastorizia.

Se comunque Bourghiba avesse dovuto proprio estromettere gli italiani, e non accetto la tesi che entro certi limiti avrebbe fatto uso di un suo diritto, egli avrebbe dovuto almeno indennizzare i proprietari, il che non è avvenuto.

In seguito ad un analogo atto di brigantaggio ai danni dei coloni francesi, il governo di Parigi, che aveva stipulato un trattato di commercio assai favorevole per la Tunisia, lo ha denunciato, dando un grave colpo a tutta l'economia di quel paese. Che cosa fa l'Italia? Qualche cosa bisognerà pur fare perché non si può impunemente accettare che ai danni arrecati all'industria della pesca siciliana si aggiungano quelli derivanti dall'espropriazione dei nostri contadini piccoli proprietari emigrati in Tunisia.

Non so quale altra cosa vorrà fare la Tunisia contro l'Italia, dimenticando oltre un secolo di civiltà da noi datale: si pensi che Garibaldi fu anche comandante delle truppe tunisine. La Tunisia inoltre dista 74 chilometri da Pantelleria e la posizione assunta da quel governo è veramente ridicola e brigantesca.

È necessario fare qualcosa, onorevole ministro, per rispondere a questo atto di ostilità, a questa espropriazione, alla ladroneria compiuta ai danni dei lavoratori italiani; altrimenti il nome dell'Italia nel Mediterraneo

sarà sinonimo di debolezza, di incapacità, di impotenza.

Ho nominato il Mediterraneo per fare un'altra osservazione. La situazione in questa zona sta rapidamente evolvendo insieme con tutta la situazione europea. Ella sa delle recenti visite del *premier* d'Algeria a Mosca e di Kruscev in Egitto. A prescindere dal sogno dell'unità araba, non ignorerà, onorevole ministro, che vi sono accordi tra l'Unione Sovietica, l'Algeria e l'Egitto per istituire basi missilistiche e per sommergibili sia in Algeria sia in Egitto. Così, nell'Africa settentrionale è nata una forte posizione antimediterranea e antiitaliana.

Più delle visite di Kruscev ai reali di Danimarca e di Svezia, quelle effettuate da Kruscev nel Mediterraneo hanno spostato l'equilibrio politico in questo mare, dove si svolge tutta la nostra vita. Sulla situazione del bacino del Mediterraneo influisce un altro ordine di problemi e di avvenimenti, di cui credo ella abbia una precisa notizia: la visita del ministro degli esteri francese Couve de Murville a Franco e al ministro degli esteri spagnolo Castiella, per un accordo tra Francia, Spagna, Portogallo e Germania. È di dominio pubblico che il Portogallo ha concesso basi per sommergibili nelle Azzorre alla Francia, e basi navali alla Germania, che la Francia ha concesso un ingente prestito alla Spagna e che sulle coste atlantiche spagnole di Rota vi sono basi per sommergibili atomici degli Stati Uniti d'America.

Si è così costituita una unione tra paesi europei che sono insieme mediterranei e atlantici, con l'adesione germanica ed anche con quella dell'America del Nord, quasi a dispetto dell'Italia. L'Italia è oggi isolata in Europa e nel Mediterraneo. L'Italia non fa più una politica europea, vi ha rinunciato; fa una politica antieuropea ispirata ai presupposti ideologici del sinistrismo.

Non so, onorevole Saragat, se queste siano le sue convinzioni. Si sente dire spesso che faremo una unità dell'Europa democratica e libera. È una frase vuota, onorevole ministro. L'unità europea si deve fare con le nazioni democratiche e con quelle non democratiche. Si deve fare una unità confederale delle nazioni europee senza condizionarla al carattere dei regimi interni dei paesi aderenti. Ché tale condizionamento configurerebbe una specie di imperialismo ideologico, tendente ad impedire ad un paese di scegliere il suo sistema interno. Non è che si debba approvare od aderire al sistema politico che regge un determinato paese, ma soltanto si tratta di fare

una comune politica estera, una comune valutazione dei problemi economici e sociali del continente europeo a prescindere dalle situazioni politiche interne.

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Come si può fare una politica estera comune od una comune politica economica prescindendo dalle situazioni e dalle impostazioni politiche interne ai singoli Stati?

DE MARSANICH. Si può fare! La Francia e la Germania hanno offerto all'Italia di aderire a tale unione delle nazioni europee. Evidentemente, su certi problemi l'accordo non potrà essere totale fino al giorno in cui Franco e De Gaulle, per esempio, non saranno sostituiti; ma potrebbe anche avvenire che un giorno gli onorevoli Moro e Saragat fossero sostituiti da altri dalle concezioni e dalle iniziative del tutto diverse. Non si può sottoporre la politica estera alle opinioni di un partito. Le ideologie sono proprie dei partiti: lasciamole ai partiti, i quali, fra l'altro, possono permettersi anche il lusso di servire le proprie ideologie contro gli interessi del loro paese, come fanno i partiti comunista e socialista, e come fa anche il suo partito, onorevole Saragat, quando si ostina a dare l'ostracismo alla Spagna perché vi è Franco, al Portogallo perché vi è Salazar, alla Francia perché vi è De Gaulle e perfino alla Germania perché vi è il teorico dell'economia liberista di mercato, Erhard.

Non so se sia possibile fare, in base a questi presupposti di partito, una valutazione della forza che potrebbe avere domani l'unione europea. Allorché si assume a responsabilità governative, ci si dovrebbe spogliare di una visione strettamente di partito, per considerare soltanto quelli che sono gli interessi nazionali.

In sostanza, la situazione europea si va evolvendo al di fuori della nostra iniziativa. Voi dite di voler fare l'Europa insieme con l'Inghilterra governata dai laburisti, mentre la stessa Inghilterra — sia quella laburista sia quella conservatrice — non vuole l'unione europea, e mentre al governo di quel paese i laburisti non sono ancora giunti. Se questo è realismo politico, giudicatelo voi stessi!

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Ella dimentica che fu proprio il governo conservatore a chiedere l'ammissione del Regno Unito al mercato comune, richiesta che venne respinta.

DE MARSANICH. Quanto ella afferma è verissimo, ma ella sa che quando l'ex *premier* Macmillan chiese di entrare nel M.E.C. non fece altro che una manovra di partito: il par-

tito conservatore si trovava in gravi difficoltà nei confronti del partito avversario e cercava un diversivo per sviare l'attenzione pubblica e per dare respiro al governo. Ella ricorderà bene che a questa richiesta si opposero quasi tutto il partito conservatore e l'intero partito laburista, nonché tutta la stampa inglese. Non si dimentichi che quello inglese è un popolo assai più nazionalista di altri che voi accusate di nazionalismo. Il popolo inglese non accetterà mai — almeno a giudicare dagli elementi che abbiamo attualmente a nostra disposizione — una svalutazione della volontà nazionale dell'Inghilterra sull'altare di un interesse comune degli altri paesi; anzi le ripeto quello che ella già sa e cioè che gli inglesi dicono che l'Australia sta più vicino all'Inghilterra di quanto non sia la Francia, che la Manica è più larga dell'Atlantico, e che l'Inghilterra deve tenere uniti i paesi del *Commonwealth* e non unirsi all'Europa di cui rappresenta una specie di zattera sempre in procinto di salpare. Comunque, questo appartiene al futuro e io non voglio ipotecare né ipotizzare.

Oggi, intanto, noi ci siamo fatti incapsulare in una visione di politica estera del tutto ideologica, la quale non è nemmeno tutta ideologica, perché a questa posizione ideologica partecipano i socialcomunisti, specie i comunisti, i quali nella loro ideologia identificano la preminenza dell'Unione Sovietica in Europa, a condizione di avere la neutralità dei paesi europei. Dunque, vedete che anche il presupposto ideologico non è altro che una trappola preparata dai comunisti al Governo di centro-sinistra e in cui il Governo è caduto pienamente.

Chiudo, onorevole ministro, il mio intervento con una domanda sul problema della difesa del nostro paese, il quale è veramente assai debole sia per le difficoltà interne sia per le antipatie che sta riscuotendo all'estero per il modo con il quale conduce la sua politica estera...

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Quindici nazioni della N.A.T.O. hanno votato per la nomina di un italiano a segretario generale dell'organizzazione. Ciò vuol dire che il nostro paese gode prestigio presso i maggiori paesi democratici del mondo.

DE MARSANICH. Quella nomina io la interpreto in altra maniera: hanno nominato un uomo che non desta soverchie preoccupazioni. L'Italia non batterà mai il pugno sul tavolo; l'Italia accetterà molto facilmente i consigli che i « grandi » daranno al segretario generale della N.A.T.O. Questa interpretazio-

ne può essere sbagliata, ma la mia opinione è questa.

Il problema della difesa dell'Italia oggi si è incentrato sull'offerta dell'arma atomica che attraverso la N.A.T.O. gli Stati Uniti d'America hanno fatto all'Europa. La Francia l'ha respinta, l'Inghilterra non l'ha respinta ma non ha detto cose precise in proposito.

Io voglio porre questa domanda, cui ella forse non risponderà; io ogni volta che prenderò la parola sarò costretto a ripeterla: a che punto sono gli esperimenti e gli studi e, soprattutto, qual è l'intendimento di questo Governo composito, inorganico e contraddittorio, di questo Governo di centro-sinistra travagliato dalla diversità, anzi dall'antitesi delle opinioni dei socialdemocratici e dei democristiani con le opinioni dei socialisti influenzati dai comunisti, qual è l'intendimento del Governo sull'accettare o respingere l'offerta nord-americana dell'arma atomica multilaterale? Perché, onorevole ministro, bisogna riconoscere che l'arma atomica è necessaria anche per l'Italia essendo l'arma, la sola arma su cui oggi si misura l'importanza e l'efficienza internazionale di un popolo.

Siamo 52 milioni, siamo nel centro del Mediterraneo, siamo al crocevia di tutti i rapporti politici ed economici fra oriente e occidente: è inutile che c'illudiamo, non si può essere neutrali, si può essere da una parte o dall'altra, ma una scelta bisogna farla. E anche da questo punto di vista, io chiedo all'onorevole ministro, anche se non può farlo oggi, di trovare l'occasione di informare il Parlamento e attraverso esso tutto il popolo italiano sugli intendimenti governativi circa il problema dell'armamento multilaterale.

Ho riassunto laconicamente, io penso, alcuni problemi vivi della situazione internazionale, augurandomi che la mia proposta di trovare uno strumento per ridare alla discussione dei bilanci la loro importanza e la loro funzione politica sia accolta anche attraverso la cortese adesione del Presidente che in questo momento presiede l'Assemblea, e ringrazio l'onorevole ministro degli esteri di quanto vorrà rispondere, anche in modo interlocutorio, alle domande che io gli ho posto. (*Applausi a destra*).

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

GALLUZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, pur nella ristrettezza del tempo a disposizione per questo dibattito, noi del gruppo comunista abbiamo voluto dedicare uno dei nostri interventi ai problemi facenti

capo al dicastero degli esteri non solo per l'importanza intrinseca dei problemi stessi, ma anche per i notevoli riflessi che i problemi di politica estera hanno sull'attività politica generale del Governo. Questo mi sembra esatto non soltanto in via generale, dato che la politica interna di tutti i governi è sempre stata condizionata, e seriamente, dalla politica estera, ma in particolare per questo Governo di centro-sinistra che per gli impegni presi e forse per la sua stessa composizione è sottoposto come gli altri e in un certo senso più degli altri a queste condizioni esterne, cosicché la politica che esso cerca di elaborare e di portare avanti appare sempre più fortemente sottoposta a pressioni e a interferenze di carattere internazionale.

Non parlo soltanto della politica estera, dove questo condizionamento, come dirò poi, è evidente, ma anche della politica interna, della politica economica, in cui sempre più chiaramente si avvertono stimoli e pressioni che provengono dall'esterno e che tendono a influenzare, e di fatto influenzano, tutta la vita politica del nostro paese e anche gli orientamenti della nostra economia.

Del resto tutti abbiamo appreso dalla stampa in questi giorni della visita del signor Marjolin, vicepresidente della C.E.E., dei colloqui che egli ha avuto con gli esponenti del Governo e dei partiti della maggioranza e soprattutto delle indicazioni, chiamiamole così, che egli ha dato in merito alla politica economica del Governo. Si è parlato molto a proposito di questa visita, mirandosi da un lato, cioè da destra, a valorizzarla, a mettere in evidenza il significato, l'importanza critica di questo intervento della C.E.E. nei confronti del Governo, affermando che il signor Marjolin in altro modo non si è presentato che come salvatore dell'economia del nostro paese dai guai del centro-sinistra; dall'altro lato invece si è teso a svalutare questa visita, a presentarla come un semplice scambio di opinioni nel quadro dei normali collegamenti tra autorità comunitarie e governo di uno dei sei paesi che hanno dato vita al M.E.C.

SARAGAT, Ministro degli affari esteri. Badi che le autorità del M.E.C. si interessano esclusivamente del problema della bilancia dei pagamenti dei paesi membri.

GALLUZZI. Non contesto il fatto che il vicepresidente della C.E.E. venga a Roma e prenda contatti con il Governo. Si tratta di una cosa normale. L'Italia è nel M.E.C., fa parte del Parlamento europeo e degli organismi comunitari, ed è logico che essa entri in contatto con questi organismi e con i loro rappresen-

tanti quando la situazione lo richieda. Il problema che noi solleviamo non è questo, ma riguarda il modo in cui questo viaggio del vicepresidente della Commissione della C.E.E. è avvenuto, cioè — diciamolo francamente — in modo abbastanza clandestino, circondato dal mistero, come, del resto, onorevole Saragat, tutti gli altri incontri che lo hanno preceduto, come la lettera del ministro Colombo, la lettera del professor Hallstein, come il viaggio del ministro Colombo a Bruxelles e il suo incontro con Marjolin. E questo è avvenuto senza che il Parlamento ne sia stato investito e abbia avuto modo di conoscere, di discutere, di vagliare le richieste, le indicazioni o le imposizioni del vicepresidente della C.E.E.

Vi è un problema di fondo, che altre volte è stato sollevato in questa Assemblea, e non solo da noi, e che riguarda la struttura della Comunità europea, il prevalere al suo interno di un esecutivo di tecnocrati che rappresentano direttamente il capitale tedesco e il capitale francese, a svantaggio di un reale peso degli organismi politici e dello stesso Parlamento europeo che, così com'è composto, per il peso che ha, non è che la cassa di risonanza (del resto l'onorevole Gaetano Martino l'ha denunciato più volte) delle decisioni della C.E.E. e del Consiglio dei ministri dell'Europa dei sei.

Ma vi è un problema che investe anche la struttura stessa del nostro regime democratico, che tocca i rapporti tra Governo e Parlamento e mette a nudo la tendenza sempre più evidente dell'esecutivo a sottrarre alla conoscenza e alla discussione del Parlamento problemi decisivi che riguardano lo sviluppo di tutta l'attività del paese.

Ma come è possibile sottrarre al giudizio e all'esame del Parlamento un problema così grave? Come è possibile non informare il Parlamento dei termini reali di un intervento che, da quanto è trapelato dalla stampa, mira a cambiare la linea del Governo, ad imporre soluzioni che si muovono contro le reali esigenze del paese e contro le velleità, diciamo così, delle stesse forze democratiche del centro-sinistra?

Si dice da parte di tutta la stampa che l'intervento del vicepresidente della Commissione della Comunità europea è stato molto pesante, teso a fare accettare al Governo non più, come nel caso delle prime raccomandazioni della C.E.E., un certo orientamento anticongiunturale, ma un orientamento di prospettiva, cioè in sostanza teso a colpire una linea di riforme e di programmazione in

pieno accordo con le impostazioni contenute nella lettera del ministro Colombo.

Si aggiunge anche che questi orientamenti, nel caso che il Governo italiano non fosse disposto ad accettarli, ci potrebbero anche venire imposti in base all'articolo 108 dei trattati di Roma con un semplice voto a maggioranza da parte del Consiglio dei ministri della Comunità, nel quale l'Italia, se non sbaglia, è rappresentata dall'onorevole Colombo.

Sono vere queste cose? Questo deve dire il Governo, questo ha il diritto di sapere il Parlamento, e non dai giornali ma dalla voce stessa del ministro degli affari esteri e del Presidente del Consiglio. Si tratta di cose che hanno, a nostro avviso, una notevole serietà e che da quello che sappiamo rappresentano una grave minaccia alla nostra autonomia, un intervento inammissibile nei nostri affari interni, un chiaro tentativo di farci accettare una visione dell'Europa che sul piano politico ed economico è contraria alle esigenze del paese e ai presupposti stessi del nostro regime democratico.

Per questo ne deve essere investito il Parlamento così che tutti i gruppi politici possano esprimere il loro giudizio ed assumere le loro responsabilità.

Tutto questo dimostra che noi avevamo ragione quando denunciavamo l'inconsistenza e la pericolosità della politica europeista portata avanti dal Governo di centro-sinistra e personalmente dall'onorevole Saragat, a causa della sostanziale passività della presenza italiana nel mercato comune.

Vi è oggi un grave pericolo, il pericolo che la Commissione della Comunità economica europea e, diciamolo francamente, la Germania e la Francia, che entro la Comunità economica europea sono le forze dominanti, cerchino di approfittare di certe nostre difficoltà non soltanto per spingerci a risolvere i nostri problemi economici in una direzione conservatrice, ma per limitare ogni nostra autonomia politica, per vincere ogni nostra resistenza all'accettazione di un disegno conservatore e reazionario, mirante a creare un'Europa che corrisponda politicamente a quello che è oggi il mercato comune, ossia uno strumento di concentrazione delle grandi forze monopolistiche e del potere della grande borghesia capitalistica.

Del resto, l'esistenza di questo pericolo mi pare sia dimostrata abbastanza chiaramente dalla spinta in alto, sotto la duplice pressione franco-tedesca, per l'avvio — si dice — di conversazioni esplorative tra il mercato comune e la Spagna franchista, che tende a mettere in

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1964

moto un meccanismo che dovrebbe portare all'integrazione di fatto della Spagna nel mercato comune.

Ricordo che in Commissione esteri l'onorevole Saragat, mi pare nel febbraio scorso, affermò, esponendo le sue posizioni sull'unità europea, che l'Europa avrebbe dovuto sempre più essere un'Europa aperta e democratica. Ebbene, è questa l'apertura democratica che l'Europa deve avere? Nessuno dice di non stabilire rapporti commerciali con la Spagna, rapporti che devono esistere con tutti i paesi. Si tratta però di impedire l'ingresso nel mercato comune di un paese che non soltanto sposterebbe in senso gollista l'equilibrio europeo, ma darebbe a tutta la costruzione politica europea un carattere apertamente antidemocratico e reazionario.

Sì, lo sappiamo, l'onorevole Saragat ha espresso parere negativo all'ingresso della Spagna nel mercato comune, e gliene diamo atto, ma il fatto che il nostro Governo abbia dato l'approvazione per conversazioni esplorative significa che il problema rimane e che le pressioni continuano.

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Ma quale ne è l'oggetto? Quello di esaminare i possibili rapporti commerciali tra mercato comune e Spagna, come ne esistono tra Italia e Spagna, tra Francia e Spagna e così via.

GALLUZZI. Ella sa meglio di me che l'avvio di queste conversazioni avviene nel quadro di una offensiva abbastanza pressante da parte della Germania, della Francia e dalla maggioranza dei paesi del M.E.C., salvo l'Italia ed il Belgio, per l'ingresso della Spagna nel mercato comune europeo. Questo vuol dire che, nonostante tutto, le pressioni continuano e continueranno e che la Spagna ha di fatto rotto l'isolamento politico in cui era stata tenuta per più di vent'anni, a tutto vantaggio dei gruppi dirigenti fascisti che ancora la guidano.

Non a caso proprio nel momento in cui l'isolamento si rompe, proprio nel momento in cui ella assume una posizione « più responsabile anche se meno socialista », giusta l'espressione usata poco fa dall'onorevole Cantalupo, il generale Franco arresta centinaia di antifascisti, caccia gli studenti dall'università di Madrid, dimostra ancora una volta il volto del regime che opprime e terrorizza il popolo spagnolo.

Ci si possono dire tutte le cose che si vuole, si può tentare in mille modi di spiegare il come e il perché di questa situazione, ci si può arrampicare sugli specchi per tro-

vare una giustificazione al velleitarismo e alla inconsistenza della politica europeista del centro-sinistra e dell'onorevole Saragat in particolare. Ma la realtà è un'altra, ed è che oramai non vi è che una strada se si vuole veramente portare avanti in Europa un processo di sviluppo democratico, non vi è che una alternativa alla struttura ed alla direzione attuali del mercato comune europeo. Questo è il punto, questo è il discorso che deve essere aperto e portato avanti da tutte quelle forze democratiche che vedono nella unità dell'Europa una componente decisiva di un processo di coesistenza, di pace e di democrazia.

Per questo è necessario uscire dalle posizioni retoriche attorno ai problemi dell'unità europea e affrontare un dibattito serio che veda questi problemi in rapporto alla realtà vera dell'Europa, che è anche realtà socialista, ed alla realtà internazionale nella quale l'Europa può e deve avere un ruolo pacifico e democratico.

Intanto — lo ripetiamo — vi è un problema concreto da risolvere, compiendo un primo importante passo per la costruzione di questa Europa democratica. Vi è oggi una discriminazione negli organismi europei esistenti, una discriminazione verso la classe operaia e le masse lavoratrici di due dei più grandi paesi del mercato comune, l'Italia e la Francia, con la esclusione del partito comunista italiano, del partito comunista francese, del partito socialista italiano e della confederazione generale del lavoro francese. Questo problema va affrontato e subito, anche perché siamo in una palese situazione di illegalità rispetto all'attuale rappresentanza italiana nel Parlamento europeo, dato che molti nostri rappresentanti non sono più deputati del Parlamento italiano perché non rieletti. Questa richiesta — ella lo ricorda, signor Presidente — noi la facemmo già nel mese di marzo, in occasione del dibattito sulla politica estera del Governo. Da allora sono passati tre mesi ma niente è stato fatto, nonostante la presenza dei compagni socialisti al Governo e niente, a quanto sembra, si ha in animo di fare. Bisogna rimuovere questa situazione, con una iniziativa chiara e precisa, per la quale noi facciamo appello a tutte le forze democratiche del centro-sinistra ed ai compagni socialisti invitandoli ad aderire all'ordine del giorno che abbiamo presentato e che non solo risponde ad una giusta esigenza democratica ma è una prova della volontà delle forze europeiste italiane di seguire per l'unificazione politica dell'Europa una strada democratica e non una strada conservatrice e reazionaria.

Ma vi è un altro motivo che ci ha spinto ad intervenire sul problema della politica estera ed è che qui, più ancora forse che in altri campi dell'attività del Governo di centro-sinistra, si è manifestata la debolezza politica, la passività, l'inerzia di questo Governo che non è stato capace, nonostante tutti gli impegni e tutte le promesse, non dico di una iniziativa, ma neppure di un atto, di una presa di posizione che lo distaccasse dalla tradizionale linea conservatrice della nostra politica estera. Eppure anche qui va ricordato che noi denunciavamo due o tre mesi fa questo sostanziale immobilismo della nostra politica estera, questo muoversi, dicemmo allora, in una sola direzione, quella di ricostituire l'unità del blocco atlantico e di consolidare all'interno di questo blocco l'egemonia degli Stati Uniti d'America.

Ci disse allora l'onorevole Saragat che questo non era vero, che anzi, pur nella necessaria gradualità, il Governo intendeva muoversi in direzione di un radicale rinnovamento della nostra politica estera. Ci disse allora l'onorevole Saragat che quello che era necessario era dare tempo al tempo, avere pazienza, che le iniziative non sarebbero mancate e che non avremmo tardato a notare positive novità nella politica estera del nostro paese.

Ebbene, sono passati tre mesi e non solo non abbiamo visto alcuna iniziativa, alcun tentativo di portare avanti una politica estera nuova, ma non abbiamo visto neppure alcun tentativo serio di contribuire a portare avanti in modo conseguente il discorso iniziato con la tregua nucleare. Guardate la posizione del nostro paese a Ginevra: in questi mesi non solo non abbiamo avanzato alcuna proposta, nonostante che l'onorevole Saragat ci avesse annunciato, mi pare a febbraio, la presentazione quasi immediata di proposte italiane, e di proposte molto importanti; ma non si è fatto neppure uno sforzo per portare la posizione degli occidentali almeno a un punto di compromesso con l'altra parte in campo. Eppure sono state presentate nello scorso febbraio dal governo polacco a Ginevra per sbloccare la situazione delle proposte conosciute come piano Gomulka. Sono proposte molto semplici che fanno parte di un piano che impegna i governi della Polonia, della Cecoslovacchia, della Repubblica democratica tedesca e della Repubblica federale tedesca, cioè la Germania di Bonn, a non produrre, a non introdurre, a non trasferire in altre parti della zona e a non accettare da altre parti della zona armi nucleari o termonucleari.

È un progetto che non propone alcun cambiamento nell'equilibrio di forze esistente nell'Europa occidentale e tra i paesi della N.A.T.O. e quelli del patto di Varsavia; ma è un progetto di grande importanza non solo perché la creazione di una zona di congelamento delle armi atomiche nell'Europa centrale rappresenta una premessa per una graduale progressiva smobilitazione della tensione internazionale...

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Il Governo italiano non ha ancora ricevuto da quello polacco alcun documento in ordine ai controlli che quella proposta implica.

GALLUZZI. Io, come del resto gli altri deputati, ho già avuto la possibilità di conoscere quelle proposte.

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Ella le avrà ricevute, il Governo no; parlo della parte relativa al controllo. Del resto, tra dieci giorni sarò a Varsavia e avrò modo di chiarire la portata di quella proposta in tutti i suoi aspetti.

GALLUZZI. Ella mi spiegherà allora come i laburisti — lo dirò appresso — abbiano già dato un consenso di massima a questo progetto che ha grande importanza, non solo perché può portare una diminuzione della tensione internazionale, e quindi rappresenta una premessa di ulteriori passi in avanti per il disarmo nucleare, ma anche perché questi problemi toccano direttamente la sicurezza europea e la sicurezza del nostro paese. La tranquillità in questo campo, infatti, non può venirci dall'ombrello atomico americano che è, come ha ben detto Ernesto Rossi nel suo intervento al congresso del movimento « Gaetano Salvemini », un ombrello di sole stecche che ad altro non serve che ad attirare i fulmini.

In ordine a questa proposta si sta delineando l'adesione, oltre che dell'Unione Sovietica e di altri paesi, anche del signor Wilson, cioè dei laburisti inglesi. Ma nonostante questo l'Italia resta a guardare in attesa di quello che faranno gli Stati Uniti d'America, senza muoversi, non comprendendo che è anzitutto qui che si misura la buona volontà di contribuire al processo di distensione e di pace.

Lo stesso si può dire per quanto riguarda i rapporti con il terzo mondo, dove l'atto più importante che il Governo di centro-sinistra ha compiuto in questi mesi è stata la ratifica della convenzione tra mercato comune europeo e Stati africani che, come già dimostrammo in sede di ratifica, rientra per-

fettamente nella linea di De Gaulle che tende a fare del mercato comune lo strumento della penetrazione neocolonialista franco-tedesca nel continente africano. Eppure, veda, onorevole Saragat, ho assistito ieri a Firenze ad una seduta dei colloqui mediterranei organizzati dal professor La Pira e ho sentito la denuncia forte e accorata delle violenze, delle sopraffazioni, delle discriminazioni verso quei paesi; ho ascoltato anche il rappresentante dell'Angola che ha parlato delle violenze del regime di Salazar, nostro alleato. Ho sentito chiaramente, sì, tutta la simpatia, l'attesa dei popoli dell'Africa verso il nostro paese, ma anche la passività, l'inerzia, la mancanza di iniziative del Governo e, peggio, la sua sostanziale indifferenza verso problemi così gravi ed urgenti.

Onorevoli colleghi, sono passati tre mesi, dunque, e le cose sono ancora peggiorate, non solo perché ai tanti viaggi dell'onorevole Saragat non ha corrisposto alcuna iniziativa concreta, ma anche perché in questi mesi sono venuti accentuandosi fortemente quegli elementi di continuità con la tradizionale politica estera del nostro paese che già a suo tempo denunciavamo. Del resto, anche ella avrà visto, onorevole Saragat, un giornale come *Il Punto*, la cui simpatia, anzi il cui appoggio aperto al centro-sinistra mi pare fuori discussione, essere costretto a riconoscere apertamente che, nonostante che su questo terreno ci si attendessero le maggiori novità da parte del nuovo Governo, la politica estera del centro-sinistra ha dimostrato di non essere originale, né autonoma.

Io non so, di fronte a ciò, che cosa dirà l'onorevole Saragat, se ripeterà, cioè, anche a *Il Punto* e ai giornalisti de *Il Punto* e anche alla personalità politica francese, nota per la sua opposizione al gollismo e per le sue simpatie socialiste o, meglio, socialdemocratiche, che *Il Punto* ha intervistato, quello che mi pare abbia già risposto a noi e cioè che la richiesta di una politica estera autonoma coincide in effetti con la politica preconizzata dalla destra. Credo che non lo farà e non solo per il rispetto che egli certamente ha per *Il Punto* e per l'uomo politico francese che ha concesso l'intervista, ma anche per il fatto che se una convergenza sul terreno della politica estera si è determinata, essa è avvenuta fra il Governo e la destra ed è avvenuta su alcuni punti anche importanti, mettendo in luce chiaramente i limiti immobilistici e le posizioni conservatrici che sono presenti nell'impostazione della politica estera del centro-sinistra.

Del resto, il senatore D'Andrea, liberale, ebbe ad affermare con molta chiarezza nella seduta della Commissione speciale per l'esame del bilancio al Senato che il partito liberale italiano in tema di politica estera non solo fa una opposizione molto limitata al Governo, ma anzi in molti problemi esso è stato addirittura dalla parte della maggioranza governativa.

Sì, lo sappiamo, vi sono delle differenze e delle differenze anche importanti fra il centro-sinistra e la destra sul terreno della politica estera o, meglio, fra le forze democratiche del centro-sinistra e la destra al di là di queste convergenze attorno a punti particolari, pur se importanti, ed una di queste differenze, anzi nella sostanza la più importante di esse, sta nel giudizio e nell'atteggiamento sulla politica del generale De Gaulle. Ma si tratta di una differenza solo formale, non ancorata ad atti, ad iniziative reali, incapaci di comprendere che il successo di De Gaulle deriva dal fatto che egli ha saputo cogliere i limiti, i punti deboli di una politica come quella americana sempre più staccata dalla realtà ed ha avuto la capacità di preparare delle soluzioni che si ricollegano a problemi ed a esigenze reali. Pensiamo al riconoscimento della Cina popolare. Certo, si può criticare il modo, si possono e si debbono criticare i fini che ci ispirano ad una visione dell'Europa e del mondo, che non può essere approvata, che deve essere respinta, ma non si può contestare la giustizia delle scelte. E questo non solo perché essa risponde ad esigenze obiettive e al fatto che la Cina esiste, ed è quella popolare, non quella di Chiang Kai Scek, ma perché essa corrisponde alle esigenze di sviluppo di tutta la società umana, dato che non vi potrà essere nessuna delle grandi questioni da cui dipende la vita futura di tutta l'umanità, dalla coesistenza al disarmo, agli aiuti ai paesi sottosviluppati, che potrà venire affrontata seriamente, dico seriamente, senza tenere conto di un popolo di 700 milioni di persone. No, onorevoli colleghi, non vi sarà una vera politica di coesistenza se la Cina rimarrà fuori dell'Assemblea delle Nazioni Unite; non vi sarà un reale disarmo se la Cina non parteciperà al piano per il disarmo; non vi sarà assistenza ai paesi sottosviluppati se non vi sarà la Cina che di questi paesi è il più grande ed il più numeroso.

Vedete, io non so quanto queste esigenze siano state presenti nell'iniziativa del generale De Gaulle e quanto invece, come è probabile, siano state presenti altre esigenze,

delle spinte al ritorno in Asia, d'una maggiore influenza politica in funzione antiamericana e quanto abbia pesato nell'iniziativa del generale De Gaulle per il riconoscimento della Cina l'iniziativa del capitale francese interessato ai mercati dell'oriente.

Penso che tutte queste cose vi siano state ed abbiano pesato non solo per quanto riguarda i problemi della Cina, ma anche per quanto riguarda i gravissimi problemi del sud-est asiatico. Quello che conta però è che queste iniziative si muovono in una direzione giusta e tendono a risolvere questi problemi in modo accettabile e diverso, molto diverso da quello proposto dagli Stati Uniti d'America. Io credo che tutti ci rendiamo conto che tra la neutralizzazione del Laos, del Viet Nam e della Cambogia e la proposta di intervento diretto delle truppe americane, magari con il suggerimento del senatore Goldwater (che non è un reazionario qualunque, ma, almeno fino a questo momento, il maggiore candidato del partito repubblicano alla presidenza degli Stati Uniti d'America) di snidare i partigiani distruggendo a colpi di bombe atomiche la boscaglia, la scelta non possa essere che una.

Ecco perché bisogna riconoscere la Cina, perché la lotta contro il gollismo non può essere fatta con delle frasi, ma propugnando soluzioni nuove che non siano una ripetizione stanca e senza fantasia di quello che si dice a Washington, o che non siano semplici richiami a schemi superati come quelli della solidarietà, lealtà o fedeltà atlantica o della guida degli Stati Uniti d'America. Oggi la *leadership* americana è caduta ed il dialogo tra est ed ovest è un dialogo non più a due, ma allargato ad altre nazioni, nell'un campo come nell'altro.

Del resto non solo la Francia, ma la Polonia, la Jugoslavia ed anche l'Inghilterra laburista si stanno muovendo sotto la spinta di esigenze economiche e politiche e sotto la spinta degli sviluppi del processo di distensione e di coesistenza pacifica che va avanti nonostante tutti gli ostacoli. Di fronte a questa situazione, il nostro paese non può più aspettare, rinviare o gettare, come è stato scritto, il fumo negli occhi. Esso deve fare scelte nuove che superino il vecchio e logoro schema dell'atlantismo, della fedeltà o della lealtà verso gli Stati Uniti d'America, deve porre su basi del tutto nuove il problema dei rapporti tra l'Italia e l'Europa, tra l'Europa e l'America; e deve agire nel senso di aprire la prospettiva di una nuova azione autonoma

per il disarmo, per la distensione, per la pace.

E invece noi stiamo facendo una sola scelta; scegliamo, sì, ma in un senso del tutto opposto a tali esigenze, scegliamo la via dell'adesione alla forza atomica multilaterale e, quello che è più grave, manteniamo questa scelta e andiamo avanti verso la sua attuazione, mentre nel mondo occidentale, nell'alleanza atlantica crescono le opposizioni al progetto, come dimostra oggi l'atteggiamento dei laburisti inglesi. Il fatto è che la forza atomica multilaterale non è determinata da esigenze militari oggettive, non è un mezzo per rafforzare militarmente l'alleanza atlantica o per garantire meglio l'occidente dalle aggressioni.

Nulla di tutto questo. La forza atomica multilaterale sodisfa ad un altro problema, quello di fare un favore alla Germania occidentale in ordine alla sua brama di prestigio e di potenza. Ma è un favore pericoloso, perché aumenta, in contrasto con gli stessi accordi di Mosca che il Parlamento ha approvato, il numero dei paesi che possono disporre in maniera diretta o indiretta delle armi atomiche ed è quindi in sostanza una misura di riarmo atomico e non già di disarmo; perché da queste armi atomiche ad un esercito che è uno Stato nello Stato (come ha in questi giorni denunciato un ex ammiraglio tedesco), che è diretto dai vecchi generali nazisti e da uomini politici e di governo che (come ha affermato nei giorni scorsi un esponente del governo di Bonn) non solo non accettano le frontiere scaturite dalla seconda guerra mondiale ma addirittura rivendicano le frontiere con la Cecoslovacchia del 1937.

Del resto il compagno onorevole Vittorelli nel suo intervento al Senato ha detto chiaramente che questo è il pensiero del partito socialista italiano, per il quale la consegna di armi o di segreti atomici, sia a singole nazioni sia ad un gruppo di potenze non nucleari, costituirebbe non una forma di controllo ma di disseminazione di queste armi atomiche. Ma allora perché, se questa è l'opinione dei compagni socialisti, la delegazione del partito socialista al Governo approva che si continui a studiare questo progetto anziché dire chiaro e tondo e subito che su questo il partito socialista italiano non è disposto a marciare e a dare la propria approvazione? Sì, lo so, l'ha ripetuto anche il senatore Mariotti nella discussione svoltasi al Senato e lo aveva detto l'onorevole Riccardo Lombardi: i compagni socialisti sono convinti, così facendo, che tutti alla fine finiranno col capire

la realtà dei fatti e si arriverà quindi ad una conclusione contraria all'istituzione della forza atomica multilaterale e praticamente al rifiuto di questo progetto.

Ma vede, onorevole Zagari, solo pochi giorni dopo le dichiarazioni del senatore Mariotti al Senato, alla Commissione speciale della Camera, durante la discussione dello stato di previsione della difesa, l'onorevole Andreotti rispondendo al compagno Boldrini dichiarava che la commissione militare di studio per la forza atomica multilaterale aveva concluso i suoi lavori con un voto unanime, compreso quello dei rappresentanti italiani, a favore della costituzione della forza atomica multilaterale. Ecco perché non ci si può fidare troppo, ma bisogna respingere subito questo progetto senza aspettare la conclusione degli studi; perché altrimenti, cari compagni socialisti, ci troveremo legati mani e piedi a questo progetto che, comunque potrà essere realizzato, ad una sola cosa servirà: a dare alla Germania occidentale la possibilità di mettere le mani sulle armi atomiche e quindi di porre una grave e pericolosa ipoteca sull'avvenire dell'Europa e del mondo.

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Dato che ella ha citato il laburista Wilson, mi permetta di ricordarle che in una dichiarazione resa alla stampa, egli, che è notoriamente contrario alla forza atomica multilaterale, ha dichiarato che chi afferma che la forza atomica multilaterale darà alla Germania la possibilità di mettere il dito sul grilletto atomico dimostra di non conoscere proprio nulla del problema.

GALLUZZI. Questo lo deve dire all'onorevole Zagari, non a me. Comunque il fatto è che la politica estera italiana, nonostante le aspettative che la costituzione del centro-sinistra aveva suscitato, non ha saputo capire i tempi nuovi e, quel che è più grave, ed è più grave per le forze democratiche del centro-sinistra sia laiche sia cattoliche, non ha saputo raccogliere e portare avanti l'eredità di Kennedy e di Giovanni XXIII. Certo molte sono state le affermazioni verbali, ma nella realtà le forze democratiche del centro-sinistra non hanno capito che portare avanti quella eredità significava assumere in concreto un atteggiamento nuovo e autonomo, significava portare avanti in Italia e in Europa un disegno strategico che si riallacciasse alla « nuova frontiera » kennediana e alle intuizioni di Giovanni XXIII, significava assumere verso il nuovo gruppo dirigente americano un atteggiamento che condizionasse, che bloccasse — pena l'isolamento del mondo occi-

dentale — ogni tentativo di abbandono e di svuotamento della linea kennediana. Invece questa spinta rinnovatrice è mancata e la politica estera italiana è tornata quella di sempre, quella degli anni più oscuri, degli anni peggiori della guerra fredda e della rottura internazionale.

Così anche le forze migliori hanno finito per chiudersi in una trappola, quella della fedeltà o della lealtà atlantica, quella della fedeltà o della lealtà alla N.A.T.O., a un sistema politico e militare che non serve più a niente e che è ormai superato nelle sue strutture e nelle sue finalità. Qui è la ragione prima del logoramento delle forze democratiche, se non vogliono condannarsi all'impotenza, se non vogliono continuare a muoversi a rimorchio degli altri, di cambiare strada, di cominciare a pensare con la propria testa e a muoversi secondo le esigenze autonome del paese.

Esiste nel paese una larga maggioranza di opinione pubblica e di forze politiche orientata in senso distensivo. È a questa maggioranza e a queste forze che bisogna guardare; è su questa maggioranza e su queste forze che bisogna poggiare, se si vuole davvero portare avanti una politica estera autonoma, originale e indipendente, capace di dare al nostro paese il ruolo che la sua forza, il suo prestigio, il suo peso democratico richiedono.

Questo Governo ha dimostrato ormai chiaramente di fronte a tutti la sua incapacità di realizzare qualcosa di nuovo e di trovare anche all'interno del mondo occidentale e dello schieramento atlantico lo spazio necessario per portare avanti una propria iniziativa a causa della sua debolezza politica e della difficoltà a sganciarsi dall'elemento tradizionalmente conservatore che ha caratterizzato fino ad oggi la nostra politica estera, e cioè la piena subordinazione nei fatti agli orientamenti e alle direttive della politica estera americana. Ecco perché il problema è oggi quello di elaborare una piattaforma unitaria di politica estera collegata a una iniziativa autonoma di tutte le forze democratiche che avvertono l'esigenza di un rinnovamento e che per esso sono disposte a battersi.

Da quanto ho detto, signor Presidente, credo si possa concludere che il nostro atteggiamento sui problemi di politica estera è un atteggiamento di netta opposizione che scaturisce non solo dal fondamentale dissenso che noi abbiamo con la linea di politica estera del Governo a cui finora è mancato lo slancio, l'iniziativa, l'autonomia necessaria per una politica democratica, ma anche dalle carenze

e dai limiti dell'amministrazione degli esteri, che il bilancio non risolve, in quanto si presenta (come del resto tutti hanno riconosciuto) come uno strumento asmatico, insufficiente, inadeguato alle necessità di una nuova politica estera.

Anche qui, anche in politica estera, anche in questo campo decisivo per una politica di rinnovamento democratico del nostro paese è necessaria una svolta seria, una svolta che questo Governo non è in grado di realizzare. Per questo, dichiarando la nostra opposizione, facciamo appello all'iniziativa e all'azione dell'opinione pubblica democratica e di tutte quelle forze politiche che vogliono una politica estera non di piccoli compromessi e di continue concessioni, ma che vogliono una politica estera realmente rinnovata e capace di fare del nostro paese uno dei protagonisti della lotta per la democrazia, la libertà e la pace. (*Applausi all'estrema sinistra*).

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARAGAT, *Ministro degli affari esteri*. Desidero fare soltanto una breve precisazione sul problema delle espropriazioni decise dal governo tunisino delle terre appartenenti a stranieri, problema su cui si sono intrattenuti gli onorevoli Pedini, Cantalupo e De Marsanich. Le dichiarazioni dei colleghi mi offrono l'occasione per ripetere, a nome del Governo, il rinascimento dell'Italia per la adozione di misure le quali, non solo costituiscono un atto in contrasto con le prevalenti norme di diritto internazionale, ma non possono fare a meno di suscitare vivaci reazioni fra i nostri connazionali di laggiù e negli italiani della madrepatria.

A distanza di un certo tempo, la Camera può considerare questi avvenimenti con maggiore serenità. Non entro nel merito del provvedimento dal punto di vista dello Stato tunisino. Noi non lo criticiamo come tale; criticiamo piuttosto il modo con cui il provvedimento è stato adottato e applicato, nonché le insoddisfacenti garanzie che esso contiene, sotto il profilo sia dell'indennizzo sia delle modalità di esecuzione. L'Italia desidera che queste misure vengano corrette almeno nella loro applicazione.

Noi possiamo considerare questo problema sotto un duplice aspetto: quello dell'azione da noi svolta e da svolgersi presso il governo di Tunisi e quello del modo in cui il Governo italiano può venire direttamente in soccorso di coloro che sono stati colpiti dalla legge di espropriazione. Per quanto riguarda

il primo aspetto, dopo le due ferme proteste dell'ambasciatore d'Italia a Tunisi, le nostre osservazioni sono state riassunte nella nota che, in seguito all'esame fatto dal Consiglio dei ministri, è stata inoltrata al governo di Tunisi il 10 giugno scorso. Con questa nota, sostanzialmente, si è inteso dare inizio a negoziati che mirano a modificare nella misura del possibile la parte più dura del provvedimento e a renderne meno penosa, anche socialmente, l'esecuzione.

Come infatti ho avuto occasione di sottolineare, non è solo l'ingiustizia del provvedimento che ci preoccupa, ma il modo sbrigativo in cui esso viene attuato. Ovviamente, nel trattare questa questione l'Italia tende in primo luogo a salvaguardare al massimo le relazioni cordiali che sono sempre esistite con la Tunisia e la possibilità di una cooperazione che è nell'interesse dei due paesi consolidare e sviluppare.

Inoltre, con realismo, ci proponiamo di vedere in quale modo il meccanismo di esecuzione della legge possa essere migliorato a vantaggio dei colpiti. La Camera può restare sicura che nulla rimarrà intentato per proteggere nella misura del possibile e nei modi più appropriati i nostri connazionali. Si tenga conto ad ogni modo che la collettività italiana in Tunisia non è costituita solo dai proprietari di terre, ma anche da circa ventimila connazionali che svolgono altre attività e che, anche tra i proprietari di terre, esiste una notevole diversità nel tipo di aziende. Ed è appunto questa considerazione globale dei nostri interessi in Tunisia e la possibilità di raggiungere con il negoziato alcuni risultati, che mi spingono a prospettare una impostazione realistica del problema.

Circa le provvidenze che il Governo italiano sta mettendo a punto per aiutare i nostri connazionali colpiti, intendo precisare la nostra azione. Le nostre misure mirano ad andare incontro al fondamentale desiderio dei nostri connazionali che è quello, nelle presenti circostanze, di trovare sostegno in patria inserendosi nelle attività produttive del nostro paese. Noi sappiamo d'altra parte quale sia la capacità di questi nostri connazionali. La tenacia e l'intelligenza con cui hanno fecondato le terre tunisine rappresentano la migliore garanzia del lavoro che potranno svolgere a sviluppo della nostra economia, se saranno aiutati a ritrovare in patria le loro attività.

Oltre all'assistenza che il Ministero dell'interno curerà a norma delle vigenti disposizioni di legge e alle facilitazioni per il rim-

patrio, includendo nella questione rimpatrio il trasporto delle masserizie, si pensa di procedere a corrispondere un anticipo sugli indennizzi che saranno versati dallo Stato tunisino agli agricoltori espropriati. Con apposito schema di disegno di legge, che sarà portato al più presto all'esame del Consiglio dei ministri per la sollecita presentazione al Parlamento, saranno determinate le misure e le modalità di corresponsione degli anticipi.

La costituzione, d'altro canto, presso il Ministero dell'agricoltura di un apposito comitato per collaborare con gli agricoltori rimpatriati per facilitare e favorire il loro insediamento in unità fondiari nel quadro dei vari strumenti operativi già in atto, rappresenta, io spero, un valido aiuto per coloro che desiderano ritornare in patria. Tali attività e iniziative sono quelle di competenza degli enti di riforma e sviluppo, della Cassa per la piccola proprietà contadina, nonché degli altri organi operanti nel settore agricolo. Le provvidenze di cui sopra saranno assicurate indipendentemente dalla data di rimpatrio degli interessati.

Concludendo vorrei che la Camera, mentre è posta in condizione di avere piena consapevolezza della sollecitudine e della fraterna solidarietà con cui guardiamo ai nostri connazionali, sia anche edotta del nostro desiderio di trattare questo spinoso problema in modo umano e con l'intendimento di negoziare seriamente con Tunisi per migliorare la situazione. Molti dei nostri connazionali stanno tornando o torneranno nel nostro paese e cercheremo di trovar loro una sistemazione adeguata nella comunità nazionale. Restare indifferenti di fronte a questo dramma ci è impossibile: ma inasprirlo danneggerebbe i nostri connazionali e potrebbe dare l'impressione che l'Italia non si muova nel solco di quella prospettiva nuova che attraverso difficoltà e dure prove sta tuttavia segnando l'inizio di una nuova storia tra le comunità europee e quelle dei paesi di nuova formazione.

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

BASSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi rendo conto del minore interesse che suscita l'esame di questo bilancio semestrale; e ciò non tanto per il suo riferirsi a un periodo di tempo più breve, per essere un bilancio di saldatura, quanto perché ormai il Parlamento è nell'attesa dell'imminente presentazione del primo bilancio annuale correlato al primo piano economico quinquennale. Tuttavia questo bilancio seme-

strale, per essere il primo bilancio unificato e per il particolare periodo nel quale viene discusso, presenta alcuni aspetti interessanti, pone cioè dei problemi di metodo nella sua discussione che certamente dovranno essere oggetto di un attento esame da parte nostra e che porteranno ad alcune modifiche regolamentari.

Questo momento è anche interessante perché trovasi in elaborazione, ritengo avanzata, il primo programma quinquennale che dovrà essere presentato al Parlamento insieme con il prossimo bilancio. L'autorevole presenza, quindi, del ministro della marina mercantile mi lusinga che suggerimenti e sollecitazioni che vengano dalla tribuna parlamentare possano essere tenuti in evidenza in sede di formulazione del programma.

La discussione del bilancio unificato pone questo problema: quale validità può avere un esame approfondito dei singoli settori nel dibattito assembleare, come si svolgeva in passato, rispetto alla situazione dello stesso bilancio. Ritengo che nell'esame del bilancio unificato sia opportuna una visione settoriale, però in maniera più produttiva, avendo cioè presente tutta la situazione economica del paese e quindi valutando come ciascun settore sia coordinato, che apporto possa esso dare allo sviluppo dell'economia del paese.

Un esame settoriale, quindi, molto sintetico, che serva soprattutto a dimensionare, ad orientare nei criteri di priorità della spesa pubblica, affinché il bilancio conglobato ci dia la possibilità di avere sempre presenti, nell'esame di ogni singolo aspetto della vita del paese, le possibilità e i limiti del bilancio, le risorse disponibili, i mezzi finanziari che si possono mobilitare al fine di addivenire ad una più proporzionata ripartizione degli interventi nei diversi settori a seconda del peso specifico che ciascuno di questi riveste, del contributo che esso può dare allo sviluppo armonico dell'economia del paese.

A me pare che per il passato l'apporto che l'economia marinara può dare allo sviluppo armonico dell'economia del paese non sia stato sufficientemente valutato, tenuto nella dovuta considerazione. Indubbiamente interventi notevoli vi sono stati; ma, come vedremo in un rapido *excursus* nei settori principali che interessano l'economia marinara del nostro paese, alcuni di questi settori non hanno avuto, nel passato, un'adeguata considerazione, e l'economia del paese ne ha risentito conseguenze non lievi.

Dico subito che il settore più importante è proprio quello nel quale gli interventi sono

stati maggiori: mi riferisco all'industria navalmeccanica, che è strettamente correlata al potenziamento della nostra flotta mercantile. Anche recentemente il Parlamento ha approvato tre distinti provvedimenti tendenti a rinnovare la validità di altrettante leggi: la legge n. 301 per i contributi all'industria cantieristica, nonché le leggi nn. 1 e 2 del gennaio 1962 attinenti al credito navale e all'ammodernamento del naviglio. Quindi eravamo ancora sulla falsariga dei vecchi provvedimenti che hanno provocato la ricostruzione della nostra flotta mercantile: la legge Saragat del 1949, la legge Cappa del 1952, la legge Tambroni del 1954.

Gli effetti di questi provvedimenti sono stati indubbiamente degni del maggiore apprezzamento, dal momento che già nel 1952 la flotta italiana era totalmente ricostruita al livello di 3 milioni e mezzo di tonnellate di stazza. Successivamente, nel periodo 1958-59, abbiamo superato i 5 milioni di tonnellate. Da allora si è registrato un certo arresto nello sviluppo quantitativo della nostra flotta, che infatti nell'ultimo quinquennio ha avuto un tasso d'incremento del 2 per cento l'anno, pari a un 10 per cento nell'insieme.

Questo rallentamento nello sviluppo della flotta ci ha fatto scendere dal quinto al settimo posto nella graduatoria delle flotte mondiali, e ciò mentre i traffici del paese salivano, quasi raddoppiando, negli ultimi cinque anni. Le conseguenze di tale rallentato sviluppo della nostra flotta sono visibili nella considerazione di questi dati: la bilancia dei trasporti marittimi, che nel 1958 si chiudeva con un avanzo di 23 miliardi, è scesa ad un disavanzo di 9 miliardi nel 1962, mentre l'esborso di valuta per pagamento di noli a navi straniere è salito nel quinquennio da 90 a 180 miliardi. Tuttavia in questo quinquennio di rallentato ritmo di potenzialità quantitativa della nostra flotta, grazie ai provvedimenti legislativi citati, abbiamo avuto un rammodernamento, un notevole miglioramento qualitativo della nostra flotta. Basta citare due soli dati altamente rappresentativi. Nel 1958 la quota di naviglio al di sotto dei 10 anni di età nel mondo era del 40 per cento e in Italia del 36 per cento; quindi, la nostra flotta era mediamente più vecchia della flotta mondiale. Nel 1963 la percentuale di naviglio al di sotto dei 10 anni di età è passata dal 36 per cento al 53 per cento in Italia, mentre la media mondiale è salita al 51 per cento. Quindi, quantitativamente ci siamo posti un po' al di sopra della media mondiale. Queste rappresentative considera-

zioni sullo sviluppo della nostra flotta debbono indurci a sottolineare e a sollecitare la necessità che venga predisposto dal Governo un più massiccio ed organico intervento tanto più che in ambienti qualificati pare risulti che la Commissione della Comunità economica europea, che per il passato aveva fissato al 30 giugno del 1964 il limite per gli aiuti all'industria cantieristica nazionale, sia divenuta ad una diversa visione e cioè di fronte allo sviluppo dell'industria cantieristica di altri paesi, in particolare modo del Giappone e della Svezia, sia necessario che in sede comunitaria venga ripreso il problema degli aiuti all'industria cantieristica, ma con criteri nuovi, cioè non più dei puri e semplici contributi che compensino il maggior costo di costruzione nei cantieri nazionali, rispetto ai più moderni ed attrezzati razionalmente cantieri stranieri, ma un contributo che si risolva in investimenti dell'industria cantieristica migliorativi delle attrezzature produttive. Di modo che in un ragionevole lasso di tempo sia possibile all'industria navalmeccanica italiana produrre a costi competitivi. Tale aiuto più organico e diciamo finalistico della nostra industria cantieristica, d'altronde, trova riscontro nella necessità dell'ulteriore potenziamento della nostra flotta. Si tratta di assicurare almeno una rata di 400 mila tonnellate di stazza media annue di commesse ai nostri cantieri per garantire continuità di lavoro a circa 30 mila dipendenti dell'industria cantieristica nazionale. E le necessità di potenziamento della nostra flotta vanno intuite, soprattutto, in direzione della flotta cisterniera e della flotta di grosse navi da carico secco.

In questa occasione, desidero sottolineare l'opportunità che particolare attenzione sia rivolta ai traffici mediterranei per la specifica posizione che noi occupiamo e che hanno una propria permanente, direi anzi una validità in via di sviluppo. Specialmente per il turismo è necessario (per queste navi si va dalle 1.500 alle 2.000 tonnellate di stazza dove la nostra flotta è certo più vecchia) procedere a miglioramenti qualitativi e ad avere molta attenzione alle nuove tecniche in questo settore. Mi permetto di suggerire che non tanto per le convenzioni e non solo per le convenzioni che vanno a scadere, ma anche per quelle di linee sovvenzionate che scadono fra un certo numero di anni, è opportuno procedere, ove necessario, alla sostituzione oppure a una revisione, in modo da affiancare ai mezzi tradizionali mezzi più rispondenti alle esigenze del traffico moderno, come sono,

per esempio, gli aliscafi per i collegamenti con le isole minori. Abbiamo una industria cantieristica nel settore che fa onore all'Italia, la Rodriguez di Messina, la quale esporta aliscafi in tutto il mondo. Vi sono compagnie di coraggiosi imprenditori che gestiscono delle linee in passivo, ma sono sempre affollate, mentre vediamo partire talvolta le grosse navi delle società convenzionate quasi scariche.

Analogo discorso intendo fare per i traghetti. L'enorme sviluppo della motorizzazione non solo per il turismo, ma anche per il movimento delle merci su strada fa sì che per l'economia delle isole minori la mancanza di collegamenti con traghetti costituisca una gravissima strozzatura. Ma parlando di strozzature, come il nostro ministro sa benissimo, bisogna dire che la più grave è quella dei porti. In questi 15 anni nel capitolo delle opere pubbliche sono state dedicate ai porti italiani delle cifre assolutamente irrisorie, insufficienti alla stessa ordinaria manutenzione delle nostre opere marittime, alcune delle quali sono pregiudicate. Non mi dilungherò ad illustrare qual è stata la congestione dei nostri porti e quale sia stato l'incremento del traffico. So che di concerto con il Ministero dei lavori pubblici il ministro della marina mercantile ha preordinato un primo piano dei porti che implicherebbe una spesa di circa 700 miliardi. Forse questo primo piano è un po' una ricognizione di tutte le necessità. Sarà necessario procedere, data la entità della spesa, a delle scelte coraggiose, sarà necessario dire molti « no » perché la tecnica dei porti oggi è orientata verso la specializzazione e la concentrazione. Si tenga anche conto, nell'elaborazione di questo piano, delle esigenze dei porti minori, dei portorifugio turistico e peschereccio, che hanno anche una loro validità economica.

Altra raccomandazione che sul piano dei porti mi permetto di fare all'onorevole ministro è quella che il prossimo programma quinquennale riconosca uno dei primissimi posti a questa esigenza che condiziona tanta parte dello sviluppo della nostra economia. Noi siamo un paese industriale, povero di materie prime, che importa il 90 per cento delle materie prime di cui necessita la sua industria per via mare e che esporta il 60 per cento dei suoi prodotti per via mare. È necessario quindi che il piano dei porti abbia un'assoluta priorità nella programmazione e che, se esigenze finanziarie dovessero costringere a diluirne il finanziamento in 10 anni, così come è nel progetto presentato, di cui ha parlato la stampa, si trovi il modo perché

l'esecuzione delle opere sia compiuta in 5 anni, tempo tecnico congruo per l'esecuzione di 700 miliardi di opere marittime, anche se la spesa dovrà essere ripartita in dieci esercizi. È un settore nel quale bisogna fare presto: 10 anni sono troppi, perché si deve supplire ad alcune carenze di interventi verificatesi nel passato.

Intendo dedicare all'economia peschereccia una particolare considerazione. Dobbiamo riconoscere che in questi ultimi anni molto cammino è stato fatto e la classe dirigente italiana è andata acquisendo una maggiore sensibilità per i problemi della pesca. Ho appreso con piacere che ieri l'altro la fiera della pesca di Ancona è stata inaugurata dal Presidente del Consiglio. Voglio vedere in questo atto quasi una compensazione ad una specie di riparazione al fatto che fra i maggiori problemi inseriti nel programma del Governo non figuri quello della pesca.

Certamente, il fatto che in un programma sulle grandi linee dell'economia del paese non si tratti di pesca non significa che questo problema non stia a cuore al Governo. Tuttavia abbiamo perduto molto tempo in questo settore e non dobbiamo arrivare per ultimi. In questi anni è stato dato impulso alla pesca oceanica, alla quale però siamo scarsamente preparati, pur presentando il nostro paese condizioni obiettive fra le migliori per essere annoverato fra i primi paesi del mondo in quanto all'esercizio della pesca atlantica. Si parla di investimenti a produttività rapida, ma in questo campo si può parlare di produttività rapidissima. Un medio cantiere può allestire una nave atlantica in meno di dodici mesi. Credo che pochi investimenti industriali possano risultare così rapidamente redditivi come quelli di questo settore.

Siamo a conoscenza che esiste un *deficit* di 60 miliardi, che si avvia verso i cento, nella bilancia alimentare ittica del nostro paese. Ma dobbiamo guardare più lontano. La popolazione del mondo intero è in rapido accrescimento e vastissime zone sottoalimentate premono per acquisire un livello di vita migliore, per uscire dallo stato di sottoalimentazione. Il patrimonio zootecnico è in crisi non soltanto in Italia, ma in tutto il mondo di fronte alle esigenze ed alle prospettive di questa crescita demografica. Non vi è dubbio, quindi, che l'umanità dovrà trarre dal fondo degli oceani nei prossimi anni la più gran parte delle sostanze proteiche di cui ha bisogno per la sua alimentazione.

Noi che abbiamo circa 120 mila marittimi dediti alla pesca, tutta gente facilmente qualificabile per la pesca oceanica, abbiamo le condizioni essenziali per potere armare una imponente flotta per la pesca oceanica che ci liberi da questo *deficit* di quasi cento miliardi l'anno e ci consenta di inserire una posta attiva nella nostra bilancia commerciale con le esportazioni ittiche.

Evidentemente la pesca oceanica pone anche un problema di porti. Nel piano dei porti vanno previsti e razionalmente ubicati porti di pesca atlantica, anche in non grande numero, ma adeguatamente attrezzati con tutti i servizi (che sono molti) necessari alla conservazione ed alla rapida distribuzione del pescato.

Non sostengo, come alcuni, che la pesca oceanica sia destinata a sostituire nel nostro paese quella mediterranea. In un paese che ha 9 mila chilometri di sviluppo costiero, in un paese sovrappopolato, come l'Italia, la piccola pesca costiera e la pesca mediterranea e di altura mantengono una loro validità soprattutto dal punto di vista sociale, cioè occupazionale. Non possiamo pensare che in una flotta atlantica possano trovare utile impiego 120 mila pescatori: ciò significherebbe armare qualcosa come 4 mila navi atlantiche, e allora sorgerebbe il problema del collocamento del prodotto. In Italia sono prevedibili con un piano organico 200 pescherecci atlantici che possano lavorare proficuamente senza far sorgere problemi di mercato.

La pesca mediterranea e costiera deve trovare giusto collocamento nel programma del Governo, sia per quanto riguarda una integrazione del fondo di rotazione per il credito di esercizio, sia per gli incentivi all'ammodernamento del naviglio, che non devono essere inferiori a quelli previsti per il naviglio da traffico.

Quanto alla costruzione delle navi per la pesca oceanica, nel nuovo provvedimento che è in elaborazione presso il Ministero è bene si tenga conto che i contributi per la pesca oceanica, per avere una stessa incidenza percentuale, debbono essere calcolati con parametri diversi da quelli validi in generale, in quanto una nave atlantica, a parità di tonnellaggio, ha un costo molto maggiore (almeno tre volte superiore) di quello delle navi da traffico, in conseguenza delle particolari apparecchiature, degli impianti e delle attrezzature che essa richiede.

Ma per la pesca mediterranea rimane aperto un grande problema che in questo momento non posso sottacere, quello dei rapporti con

la Tunisia. Mi compiaccio con il Governo per aver felicemente concluso il rinnovo degli accordi con la Jugoslavia, realizzando una notevole economia nel canone annuale che è stato commisurato strettamente al periodo di utilizzo dei permessi. Ma per quanto riguarda la Tunisia è risaputo, per gli echi che ne sono arrivati anche in quest'aula quando è stato raggiunto, il 1° febbraio dello scorso anno, l'accordo tra il nostro Governo e quello tunisino, che questo accordo non era di gradimento delle marinerie. In sostanza questo accordo riconosceva l'estensione delle acque territoriali tunisine nelle consuete sei miglia, più altre sei, secondo il criterio che ha trovato accoglimento in quasi tutti i paesi marittimi del mondo. Da questo punto di vista quindi, anche se la nostra parte risultava danneggiata, perché fino a pochi mesi prima il limite era stato di tre miglia, il nostro Governo aveva poco da eccepire: il governo tunisino si era uniformato alla più corrente prassi in materia. In questo campo avevamo interessi storici da tutelare, però, ed il governo tunisino ci ha fatto concessioni, impegnandosi a rilasciare permessi di pesca fino al 1970 fra le 3 e le 12 miglia, appunto perché ci si trovava di fronte ad un fatto innovativo. Nella fascia delle 9 miglia comprese tra le 3 e le 12 vi è l'impegno di 60 permessi l'anno per lo svolgimento della campagna di pesca del pesce azzurro che tanto interessa sia la flotta peschereccia sia l'industria conserviera ittica siciliana. Questi permessi dovevano avere validità dal 1° maggio al 30 settembre.

Che cosa ha chiesto ed ottenuto in quell'accordo il governo tunisino come contropartita? Che le acque territoriali nel sud tunisino, cioè intorno alle secche di Sfax, anziché seguire la linea delle 12 miglia, seguissero la batimetrica dei 50 metri. Ora, la batimetrica dei 50 metri in alcuni punti si distacca di 85 miglia dalle coste tunisine e arriva fino a 10 miglia dalla italianissima isola di Lampedusa. Questa la contropartita, per quella concessione, perché per il passato vi era una pretesa unilaterale tunisina a che quelle venissero considerate acque territoriali, ma non vi era stato mai un riconoscimento italiano. Con l'accordo del 1° febbraio 1963 vi è stato appunto questo riconoscimento.

Devo dire che la giustificazione avanzata dal governo tunisino è stata che queste acque, appunto in quanto a bassi fondali, dovevano essere riservate alla riproduzione ittica a cui erano ugualmente interessate sia la pesca tunisina sia la pesca italiana. Ma in tal caso

si sarebbe dovuto stabilire una zona interdotta, cioè si sarebbe dovuto contrattare bilateralmente che questa zona compresa tra le 12 miglia e la batimetrica dei 50 metri venisse considerata zona di ripopolamento ittico, e quindi che si impegnassero a non esercitarvi la pesca né italiani né tunisini. Invece l'accordo dice che essa è riservata alla pesca tunisina.

Questo è un punto che, a mio modo di vedere, non è accettabile, anche perché troppo modesta è la contropartita di un numero decrescente di permessi limitati fino al 1970, mentre noi riconosceremo per sempre il carattere di territorialità di queste acque, sulle quali vi sono nostri diritti storici, e che, ripeto, arrivano fino a 10 miglia dall'isola di Lampedusa.

Ora, siccome il governo tunisino quest'anno non ha mantenuto i termini dell'accordo, perché non ha rilasciato i 60 permessi che dovevano essere concessi sotto la data del 1° maggio, sono in corso — mi risulta — trattative per chiarire i malintesi e per ottenere il rilascio dei permessi stessi. Ma il Governo consideri che, se da parte tunisina ci si irrigidisse ancora nel negare i 60 permessi di pesca che interessano 43 mila lavoratori siciliani, questa potrebbe essere l'occasione buona per disdettare l'accordo di pesca e riprendere trattative con il governo tunisino su altre basi: cioè, nello spirito di una collaborazione, di un'assistenza tecnica e finanziaria ai paesi sottosviluppati, si potrebbe cercare di contrattare con la Tunisia un accordo non limitato alla pesca, ma nell'interesse reciproco delle rispettive economie globalmente considerate. I tunisini tendono ad una certa industrializzazione del loro paese, e noi potremmo aiutarli ad organizzare una industria conserviera associata anche ad iniziative italiane, in modo che risulti nel loro stesso interesse che la flotta italiana si rechi in quei mari per vendere una parte del proprio pescato a quella industria conserviera. I tunisini vogliono costituire con il tempo una loro flotta da pesca, e ne hanno diritto. Offriamo come contropartita, per avere permessi a favore dei pescherecci di bandiera italiana, di imbarcare uno o due marittimi tunisini su ognuno dei natanti italiani che andranno in quelle acque; questi marittimi faranno pratica, si qualificheranno sui nostri natanti e si stabilirà una forma di collaborazione fra le due economie. E su questa base che il problema aperto può trovare una favorevole e migliore soluzione.

Mi affretto a concludere questo mio rapidissimo *excursus* sui problemi più salienti

dell'economia marinara in generale e pescherecci in particolare del nostro paese, soffermandomi a richiamare l'attenzione del Governo sul fattore essenziale di ogni attività, sul fattore uomo, che so stare tanto a cuore al ministro della marina mercantile, ma che non si esaurisce nella qualificazione professionale, nelle scuole specializzate, negli istituti nautici, che pure vanno potenziati ed adeguati. Siamo di fronte ad un fenomeno preoccupante. In questa epoca, diciamo pure, caratterizzata da un certo materialismo ed edonismo avanzato, le vocazioni per un genere di attività che richiede tanti sacrifici diventano sempre minori. Dobbiamo preoccuparci di questo fatto. Molti giovani escono dai nostri istituti nautici e cercano qualsiasi tipo di occupazione pur di non ricorrere all'imbarco. Ma a nulla varrebbe risolvere il problema dei nostri porti, potenziare la nostra marina mercantile e da pesca, se non avessimo poi validi equipaggi cui affidare i nostri mezzi. È necessario che i giovani marittimi abbiano una equa remunerazione, ma soprattutto la certezza di un sereno avvenire. Ed ecco che il problema annoso della rivalutazione delle pensioni della previdenza marinara mi pare non incoraggi certamente, in una situazione così difficile, i giovani ad orientarsi verso quel tipo di lavoro. Vi è lo spettacolo di tanta irricoscenza, diciamo francamente, della collettività nei confronti di questi vecchi pensionati marittimi che vivono nella più squallida miseria. Vi è un problema di ripianamento di fondi, mi pare, dell'ordine di 5-6 miliardi l'anno per la previdenza marinara; ma un problema che non riguarda tanto un atto di giustizia per il passato quanto un atto di preveggenza per l'avvenire della nostra economia marinara può essere risolto anche attraverso il calderone dell'I.N.P.S., e comunque deve trovare una soluzione urgente. Raccomando con l'occasione alla particolare attenzione del Governo le proposte di legge presentate da diversi gruppi non soltanto sull'argomento della previdenza marinara, ma sulla unificazione anche delle casse marittime. Ve ne è una in particolare, la n. 347, presentata dall'onorevole Saragat ed altri, che in unico contesto si prefigge la soluzione del problema della previdenza marinara, con la costituzione di un unico ente assistenziale e previdenziale nel settore marittimo, che dovrebbe risultare dalla unificazione delle tre attuali casse marittime e della previdenza marinara.

So che anche questo problema è alla particolare attenzione del ministro della marina

mercantile e ad esso devo dare atto di aver mobilitato commissioni di studio che lavorano seriamente e con impegno al lavoro preparatorio della programmazione.

Noi ci auguriamo che questo lavoro preparatorio trovi al più presto un giusto inserimento nel programma che dovrà essere presentato al Parlamento. E sono lieto di concludere questo mio breve intervento a favore della marina mercantile del nostro paese avendo parlato dell'elemento umano, giacché noi sappiamo che l'avvenire dei popoli, più che nella ricchezza di beni materiali di cui possano disporre, sta soprattutto nella genialità, nell'intraprendenza, nella volontà e nella capacità di lavoro. (*Applausi*).

(*La seduta, sospesa alle 13,25, è ripresa alle 16*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CINCIARI RODANO MARIA LISA

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Comunico che la VI Commissione (Finanze e tesoro) ha deliberato di chiedere che i seguenti provvedimenti, già ad essa assegnati in sede referente, le siano deferiti in sede legislativa:

TAGLIAFERRI ed altri: « Non applicabilità dei limiti fissati dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale alle operazioni di mutuo, previste per l'attuazione della legge 18 aprile 1962, n. 167, e deroga, a questi fini, agli ordinamenti della Cassa depositi e prestiti e degli altri istituti finanziari autorizzati, per quanto attiene alla estensione dei cespiti delegabili a garanzia » (1078);

« Autorizzazione ai comuni e loro consorzi a contrarre mutui per l'acquisizione delle aree ai sensi della legge 18 aprile 1962, n. 167 » (*Urgenza*) (1311);

Senatori SPAGNOLLI ed altri: « Parificazione delle obbligazioni degli istituti regionali per il finanziamento delle piccole e medie imprese alle cartelle fondiarie » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (1313).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La IX Commissione (Lavori pubblici) ha deliberato di chiedere che la seguente propo-

sta di legge, già ad essa assegnata in sede referente, le sia deferita in sede legislativa:

ORLANDI: « Norme integrative dell'articolo 2 della legge 18 ottobre 1951, n. 1128, e successive modificazioni sull'ordinamento degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti ufficiali giudiziari » (1227).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Le Commissioni riunite II (Interni) e IV (Giustizia) hanno deliberato di chiedere che la seguente proposta di legge, già ad esse assegnata in sede referente, sia loro deferita in sede legislativa:

GAGLIARDI ed altri: « Estensione ai segretari dei consorzi, di cui agli articoli 156 e 169 del testo unico 3 marzo 1934, n. 383, della facoltà di rogare gli atti nell'esclusivo interesse dei consorzi stessi » (172).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Si riprende la discussione.

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

FRANCHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, come premessa ad alcune rapide considerazioni che farò sul bilancio della marina mercantile, desidero associarmi a quanti — in modo particolare colleghi del mio gruppo — hanno rilevato l'inutilità ormai della discussione dei bilanci, specialmente per come avviene dopo questa riforma. Desidero sottolineare che l'opposizione viene completamente privata in tal modo dell'unico strumento valido di lotta parlamentare di cui disponesse, cioè quello di poter richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica su determinati problemi discutendo su ogni singolo bilancio alla presenza dei ministri competenti. Nel caso in cui, per esempio, volessimo esaminare dopo quello della marina mercantile altri stati di previsione, poiché non potremmo chiedere la parola più d'una volta, dovremmo parlare non alla presenza del ministro competente. Comunque, i partiti della maggioranza hanno raggiunto un grosso risultato impedendo all'opposizione di richiamare nel modo più efficace e più completo l'attenzione dell'opinione pubblica sui più gravi problemi. Era questa una premessa doverosa che mi auguro serva quanto meno — insieme

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1964

con le altre fatte da voci molto più autorevoli della mia — a rivedere per il prossimo anno la situazione.

Lieto di parlare davanti al ministro della marina mercantile premetto subito che non ho l'intenzione di affrontare il problema nella sua totalità ma di sottolinearne gli aspetti fondamentali.

Il primo rilievo che devo fare riguarda l'esiguità dello stanziamento, a dimostrazione della scarsa comprensione in cui è tenuto dal Governo un settore così importante, che riguarda da vicino, oltre il commercio estero, la bilancia commerciale e quella dei pagamenti. Altri paesi, primo fra tutti l'Inghilterra, hanno sempre saputo dare a questo problema l'importanza che esso merita nel quadro dell'economia nazionale, ed a conforto delle mie modeste parole mi permetterò di richiamare di volta in volta quelle, molto più autorevoli, di chi conosce il settore meglio di me.

Nella relazione della Commissione speciale del Senato troviamo delle premesse pienamente accettabili. Vi si dice che l'Italia ha confini che si sviluppano per 9.230 chilometri, dei quali 7.420 marittimi; vi si dice altresì che il 90 per cento delle nostre importazioni e il 60 per cento delle nostre esportazioni passano attraverso i nostri porti. Ebbene, dopo questo rilievo ci attenderemmo conclusioni adeguate in ordine al potenziamento dei porti, allo svecchiamento e allo sviluppo della flotta mercantile, al miglioramento della organizzazione e della produttività dei cantieri navali, al perfezionamento dei servizi marittimi, all'incremento dei settori pesca, personale di mare, ricerca scientifica centrale e periferica, eccetera.

Le conclusioni, invece, cui arriva la relazione sono veramente sconcertanti e ci autorizzano a dire che il Governo non vuole servirsi di questo meraviglioso strumento (la marina mercantile) per contribuire a riparare le gravissime falle della nostra situazione economica, o che non è in grado di farlo.

Anche per questo settore ci si ferma ad un programma quinquennale, e nella relazione si dice: « È da formulare l'auspicio che si possa rinvenire i mezzi finanziari sufficienti per l'esecuzione concreta di detta attività così fondamentale per l'economia del paese ».

Sappiamo quale valore può avere in questa materia un programma che non sia inquadrato nell'ambito della programmazione generale. È da molto tempo che, in attesa della programmazione generale, si ricorre agli stralci in questo e in quel settore. Questo avviene per le

regioni; avviene per i cantieri navali, per la pesca e per la formazione professionale. Ma non si deve credere che questi programmi-stralcio saranno poi attuati; si dice soltanto che si auspica di rinvenire i mezzi per attuarli.

Non vi è quindi alcun serio impegno politico da parte del Governo, ma soltanto parole; ciò che non può che amareggiarci, poiché noi vorremmo che l'Italia riassumesse quel ruolo di grande potenza marinara che ha avuto in passato. Vorremmo vedere, cioè, un Governo che riuscisse a prendere l'Italia per mano e la riaccompagnasse verso il mare, identificando in esso l'unica vera grande fonte di ricchezza per il nostro paese. Il Governo dovrebbe rinunciare alle demagogiche riforme di struttura e destinare gli ingenti mezzi finanziari che esse richiedono alla soluzione di concreti problemi settoriali, fra cui appunto quello della marina mercantile che ha avuto anche in questo dopoguerra alcuni momenti assai felici, dai grandi traffici internazionali al più modesto settore della nautica da diporto.

La marina mercantile italiana versa oggi in una situazione estremamente difficile a causa di una particolarissima congiuntura tecnico-marittima che può riassumersi nell'espressione « guerra dei noli ». Ormai da alcuni anni stiamo assistendo ad una sempre più ansiosa ricerca del mezzo navale competitivo, che consenta una riduzione dei costi di esercizio. Si tratta di un problema che assilla tutte le marine mercantili del mondo.

Ebbene, signor ministro, che cosa ha fatto in questi ultimi anni l'Italia per vincere la « guerra dei noli », per arrivare al mezzo navale competitivo? Ben poco, purtroppo, tanto che se vogliamo conoscere qualche significativa esperienza in questo campo dobbiamo seguire ciò che vanno facendo altri paesi. L'esigenza è però sentita anche da quanti vivono da vicino la crisi della nostra marina mercantile e in particolare dalla Confederazione degli armatori liberi che recentemente ha redatto un documento nel quale sono egregiamente sintetizzati i problemi del settore. « La prevalenza ovunque dei problemi del commercio estero e lo stretto rapporto di questo con l'attività marittima — dice fra l'altro la relazione — hanno influenzato ulteriormente la ricerca del mezzo navale competitivo. Il progresso nella navigazione si compie attraverso il nolo il quale, tendendo a stabilirsi verso il livello più basso dell'offerta, esclude dalla libera contrattazione le navi a più elevato costo unitario di gestione ». Il problema, come si vede, è

posto in termini estremamente chiari e tali da meritare ben maggiore interesse da parte del Governo, al quale si chiede di intervenire adeguatamente in un settore la cui crisi non ha assunto drammatiche proporzioni esclusivamente per l'iniziativa personale di alcuni uomini coraggiosi.

La relazione che mi sono permesso di citare trova un significativo riscontro in un interessantissimo articolo — del quale l'onorevole ministro è certamente a conoscenza — scritto da un noto esperto inglese, il comandante Clarke, e ripreso da una rivista specializzata italiana. Anche se noi non condividiamo del tutto le conclusioni cui perviene l'esperto britannico di problemi marittimi, le sue tesi meritano di essere attentamente esaminate, se non altro perché l'Inghilterra, che ha anch'essa grossi problemi da risolvere, è fra i paesi che si può dire abbiano sempre avuto un'acuta sensibilità per tutto ciò che riguarda i traffici marittimi.

Scrivono il comandante Clarke: « Molti paesi fanno affidamento, in una certa misura sui proventi delle loro flotte mercantili, per mantenere una buona bilancia dei pagamenti e con ciò una sana situazione della tesoreria nazionale ». L'Italia pare non consideri molto questo saggio criterio seguito dai principali paesi del mondo, e forse noto anche al Governo italiano che però non ha il coraggio o la volontà di seguirlo seriamente.

Ed ecco sintetizzata, in poche frasi, l'impostazione del problema nel documento non ufficiale dell'articolista inglese, che si può considerare molto vicino a quel governo: « La concorrenza per i noli da carico (talvolta citata con l'espressione " guerra dei noli "), è un'autentica realtà e il successo dipende non solo dai prezzi ma anche dalla celerità con la quale le merci possono essere consegnate. Ovviamente, il commercio andrà dove le condizioni sono migliori. Il prezzo profittevole sarà in dipendenza dei costi d'esercizio della società; la rapidità nell'adempimento dei contratti, della velocità e della capacità delle navi che essa possiede ».

E passo alle conclusioni di questo articolo, che meritano di essere meditate e dimostrano con quale serietà e profondità si agisca in Inghilterra e quanto vi sia sentito questo problema: « È opportuno fornire un appoggio più esteso alle aziende armatoriali del Regno Unito per un fine che non sarebbe esclusivamente nell'interesse delle aziende stesse, ma risulterebbe incontestabilmente di grande interesse per la nazione. Alla radice dell'attuale situazione è la mancanza di adeguato finan-

ziamento ». Si tenga presente che si tratta di aziende che già godono di enormi benefici, soprattutto di carattere fiscale, e si chiede di intervenire in loro favore ancora di più perché sulla marina mercantile britannica è imperniata la vita di quel paese: cosa dire della nostra marina mercantile, che è del tutto isolata ed è sempre stata, come è stato detto, la Cenerentola dell'economia del nostro paese ?

Continua l'articolo: « Il governo britannico ha recentemente aumentato i suoi prestiti, da restituire in un certo periodo di anni; ma forse dovrebbero essere ulteriormente accresciuti, e si dovrebbe fare, del pari, qualche cosa di più diretto. La nazionalizzazione potrebbe essere l'ultimo passo, ma obiettivamente vi è molto da dire a suo sfavore, quali che siano le rispettive opinioni politiche contrastanti ».

Naturalmente, si tratta di considerazioni e conclusioni discutibili, ma il problema esiste; si sente cioè che il settore non appartiene a se stesso, ma all'intera economia nazionale, la quale è legata alla sua vitalità.

Ed ancora: « Una autentica " iniezione di fiducia " potrebbe essere fornita se il parlamento fosse disposto a sollevare le aziende armatoriali da una parte della tassa sui profitti che viene imposta ad ogni industria. Si potrebbe fare un'obiezione sulla indesiderabilità e l'ingiustizia di un simile trattamento preferenziale, ma dopo tutto la Gran Bretagna vive ancora in gran parte del mare. Un simile sgravio dovrebbe essere necessariamente soggetto a condizioni, ed un susseguente controllo da parte del Governo che le imprese così favorite siano gestite in modo efficiente e capace, costituirebbe una sufficiente salvaguardia per il contribuente britannico. Dall'incremento del lavoro d'alto mare si svilupperebbero un durevole utile ed un conseguente miglioramento nella bilancia dei pagamenti ». Se in Italia qualcuno si azzardasse a proporre di sollevare le aziende armatoriali, di agevolarle dal punto di vista fiscale, si griderebbe allo scandalo perché, prima di tutto, ci si preoccuperebbe di andare incontro all'impopolarità di un simile provvedimento. Invece in Inghilterra si ha il coraggio di dirlo e si prospettano queste soluzioni che vengono addirittura chiamate « iniezioni di fiducia », e che io mi permetto di segnalare all'attenzione del Governo.

Io credo veramente che l'economia nazionale sia strettamente legata alla vita e alla vitalità di questo settore, per cui gli italiani finirebbero per capire che, agevolandolo, il

vero utile sarebbe conseguito dall'intera collettività.

Altre considerazioni egualmente interessanti vengono dall'Italia. Diamo insieme uno sguardo alla consistenza della nostra flotta; mi permetterò di citare alcuni dati, chiedendone conferma al Governo, perché non si tratta forse di dati aggiornatissimi, in quanto la situazione ad oggi non è stata ufficialmente resa nota. Mi pare però che si possa tranquillamente dire che il totale complessivo della nostra flotta è aumentato, nei confronti del precedente anno, di sole 34.608 tonnellate lorde, e cioè dell'irrisoria percentuale dello 0,6 per cento. Dall'inizio della crisi del mercato marittimo, e cioè prendendo come riferimento il 1° gennaio 1958, la flotta da traffico nazionale è passata da 4.887.254 tonnellate lorde alle attuali 5.398.986. Mi pare di aver letto nella relazione la cifra di circa 5 milioni e 400 mila tonnellate; in una rivista qualificata ne trovo una diversa. Mi permetto di segnalare la differenza, perché vorrei che in questa materia si fosse precisi.

In termini quantitativi, qual è la condizione del nostro naviglio? La flotta italiana, da cinque anni a questa parte, sta gradualmente perdendo terreno nei confronti della flotta mondiale, in contrasto con quanto avvenne nel quinquennio antecedente la crisi, nel quale l'incremento quantitativo della flotta italiana registrò una percentuale superiore alla media mondiale.

Il discorso non è dello stesso tono sotto il profilo qualitativo, ma il miglioramento sotto tale profilo si deve non certo al Governo, ma al coraggio dell'iniziativa privata.

La considerazione interessante che viene dall'Italia è avanzata da un ammiraglio in servizio attivo che non solo vive la vita del mare, non solo conosce i problemi della marina mercantile, ma ha anche il coraggio — e non è poco! — di parlare a viso aperto. Non è un ammiraglio in pensione; gli ammiragli in pensione trovano a volte il coraggio di dire ciò che non hanno avuto il coraggio di dire quando erano in servizio. Ma l'ammiraglio Virgilio Spigai ha centrato il problema e ha trovato la forza di puntare il dito contro i responsabili con molta serietà, per cui raccomando all'onorevole ministro di prendere in considerazione queste osservazioni, che provengono da un uomo che occupa un posto di alta responsabilità, essendo, oltre tutto, direttore generale degli ufficiali e dei servizi militari e scientifici della marina militare.

Mi riferisco a quanto egli ha avuto occasione di dire nel corso di un recentissimo convegno che aveva un oggetto particolare (la nautica da diporto), ma non poteva non investire tutti i problemi della marina mercantile; un convegno promosso, sotto il patrocinio del Presidente della Repubblica, da quella bella rivista che è *Italia sul mare*. Ho voluto precisare ciò perché non si è trattato di un modesto convegno provinciale, ma di un grandioso convegno ad altissimo livello che ha detto una parola nuova sul piano europeo.

L'ammiraglio Spigai, tra l'altro, ha affermato quanto segue: « Per la marina mercantile ci fu un'ascesa vorticosa dalle 500 mila tonnellate del 1945 fino ai quasi 6 milioni di tonnellate del boom; ma poi ci siamo quasi fermati, mentre nazioni come Giappone, Russia, Germania, Norvegia non perdono tempo a bruciare le tappe e ci hanno già scavalcato di gran lunga, o ci scavalcheranno nel giro di pochi semestri. Si delinea un periodo di crisi per la navigazione: queste navi si costruiscono o non si costruiscono? Sta di fatto che siccome gli italiani arricchiti si sono permessi di importare molto, portando il volume totale del traffico mercantile ad oltre 100 milioni di tonnellate, di questo traffico la bandiera italiana gode solo del 37 per cento ». È un dato veramente preoccupante, che dovrebbe far pensare.

A questo proposito si affaccerà il problema delle « bandiere ombra »; altro grosso problema che il Governo dovrebbe avere il coraggio di affrontare con mezzi adeguati, se non altro per scoraggiare il ricorso dei nostri armatori a tale non certo raccomandabile sistema.

L'ammiraglio Spigai accenna anche ai grossi problemi che il Governo non affronta responsabilmente e cioè la propulsione nucleare navale, la sistemazione portuale con mezzi adeguati, gli istituti cartografici e gli aspetti fondamentali della pesca, giungendo a proposte concrete che io mi permetto di far mie. In definitiva, secondo l'ammiraglio Spigai tutti i mali che affliggono la marina italiana derivano dalla mancanza di un coordinamento per il quale occorre un apposito organismo. Non è uno dei soliti « carrozzoni » che si propone, ma un organismo tecnico altamente qualificato e tale da potere affrontare nella loro interezza i problemi della marina, suggerendone i rimedi e coordinando lo sviluppo dei singoli settori; un organismo che sappia ricondurre armonicamente tutte le attività marinare o ad esse attinenti all'unica

visione di insieme che si chiama marina e basta.

A mio avviso, signor Presidente e onorevole ministro, le conclusioni cui perviene questo alto ufficiale sono veramente interessanti ed io mi permetto di leggerle, facendole mie a nome del mio gruppo. L'ammiraglio Spigai deve sapere che la sua voce è stata raccolta in Parlamento e che qualcuno si batte e si batterà perché le sue proposte vengano attuate.

Dice lo Spigai: « A mio avviso, tutti quei guai che concorrono a fare di un paese marittimo come l'Italia il meno marinaro di tutto il mondo, è perché mancano gli organi che se ne devono occupare... Quello che manca è il coordinamento delle attività statali, parastatali, culturali e scientifiche nel campo marinaro italiano... In sostanza non esiste in Italia un organo di studio a carattere permanente con i rappresentanti di tutte le categorie marittime interessate nel quale il problema navale venga studiato in sede tecnica e comparativamente a tutti i problemi della stessa indole, e anche di indole diversa, sul piano nazionale, per essere presentato con progetto che abbia sia pure carattere o valore locale, per materia o per luogo, ma che sia inquadrato nell'attività marinara di tutta la nazione considerata nel suo insieme. Questo organo non esiste, motivo per il quale ciascun porto, ciascuna amministrazione, ciascuna forza armata, qualunque ente avanza una proposta per conto proprio: e anche se a volte le proposte possono essere valide, diventano inefficaci e inoperanti perché non c'è chi sappia sintetizzarle e inquadrarle in un programma organico che riguardi tutta la marina mercantile italiana... O riusciamo — dice l'ammiraglio — in questa nostra bella Italia, ad istituire un coordinamento sul piano tecnico mediante il funzionamento di un organismo di tecnici, di consulenti, di esperti i quali possano emettere delle raccomandazioni su quelli che sono i principali problemi navali, o noi rimarremo sempre nello stesso punto, sia che si tratti di costruire un sandolino sia che si tratti di decidere se costruire o no una portaerei ».

E quando si esamini anche la situazione concernente i sinistri si constata la mancanza di questa visione organica del problema marinaro italiano e dell'intero sistema, che abbraccia la più vasta area della responsabilità, con i compiti di polizia, di sicurezza, di controllo, di avvisi meteorologici. In tutto questo campo non esiste alcun coordinamento, perché, se vi fosse, certi tragici fatti

non potrebbero verificarsi. « Se voi scorrete i giornali potrete vedere che il 99 per cento degli inconvenienti che si verificano in campo marittimo, perché le navi non possono attraccare, perché le navi non possono scaricare, perché la nave non esce bene, perché la nave arriva tardi, non è colpa di nessuno: è per mancanza di coordinamento tra i vari servizi ».

Questo afferma e consiglia l'ammiraglio Spigai, che ha un'alta posizione nei quadri della nostra marina; questo afferma una voce seria, tecnica, di un competente non direttamente interessato. È una voce che io mi auguro il Governo vorrà accogliere nell'interesse della nostra marina mercantile e dell'intera nazione.

Ma non è ancora tutto. Nel convegno cui accennavo un'altra voce, di un altro illustre studioso, si è fatta sentire. Quando il Governo non opera, per fortuna c'è l'iniziativa dei singoli, che sostituisce l'azione governativa per affrontare certi problemi. Dicevo, dunque, che un'altra voce si è levata e mi riferisco all'interessante relazione del professor Lucci che non può essere ignorata, relazione di un uomo che è veramente un esperto e un qualificato studioso dell'economia nazionale, in particolare per quanto riguarda i problemi marinari.

Cosa dice in maniera non drammatica, ma notevolmente allarmante, il professor Lucci? « La marina mercantile in Italia è stata quasi sempre la Cenerentola dell'economia nazionale, forse perché le autorità ministeriali hanno costantemente sentito il fastidio della intermittente crisi dei cantieri navali, quasi tutti in mano all'I.R.I., ossia allo Stato; cantieri che producono a costi più elevati di quelli esteri per la scarsa economicità delle loro gestioni; cantieri a crisi ricorrenti ai quali lo Stato concede di malavoglia contributi finanziari a fondo perduto per evitare che i nostri armatori vadano ad ordinare all'estero le navi mercantili di cui hanno bisogno. Un 30 per cento in più, in media, è il costo delle costruzioni navali in Italia in confronto a quello praticato dai cantieri degli altri paesi ».

Avrei piacere di conoscere se questo dato corrisponda alla reale situazione. Se è esatto, è veramente scoraggiante. Mi guardo bene dal continuare a leggere questa interessantissima relazione, che mi permetto di richiamare integralmente per la chiarezza della sua impostazione e per la sua organicità.

È un documento che affronta anche i più scottanti problemi come quelli — ad esempio

— dell'inconcepibile privilegio delle compagnie portuali, che sono una delle cause della crisi dei nostri porti, tenute saldamente in mano dal partito comunista che ha instaurato il regime del terrore nei nostri porti, dove non esiste più neppure la libertà sindacale. Esse fanno il buono e il cattivo tempo, stabiliscono oneri, orari, tariffe, sono insomma potenti strumenti di lotta politica nelle mani del partito comunista.

Cosa intende fare il Governo nei confronti di queste compagnie? Eppure esiste l'articolo 110 del codice della navigazione, dettato proprio per evitare il sorgere di questi problemi. Vi sono porti dove si vive — ripeto — in un regime di terrore instaurato dal partito comunista con le compagnie che a un certo punto vengono lanciate nella lotta politica: come qualche anno fa accadde a Genova, quando una compagnia portuale scatenò la rivoluzione contro un partito che si accingeva a tenere il proprio congresso.

Come intende il Governo risolvere questi problemi? Quando intende restituire all'individuo la libertà ed in particolare quella di associazione sindacale? Questa libertà, almeno nei principali porti italiani, non esiste più, da quando impera incontrastato il dominio delle compagnie portuali.

Qual è la conseguenza? È chiaro. Le navi abbandonano i nostri porti e preferiscono servirsi di porti mediterranei di altri paesi. Questa è una delle cause più drammatiche della crisi della marina mercantile. Non basta rifare le banchine, creare gli impianti a terra. Pensiamo prima di tutto a restituire ai nostri porti la libertà e con essa la fiducia della bandiera nazionale e di quelle straniere; facciamo in modo che ogni bandiera possa accedere con tranquillità ai porti del nostro paese.

Queste modeste raccomandazioni naturalmente si inquadrano in un piano generale: né posso a questo punto dimenticare di interessarmi di due porti che mi stanno particolarmente a cuore, perché sono nella regione nella quale opero: il porto di Trieste e quello di Venezia.

Signor ministro, come ella sa, il porto di Trieste non esiste più, almeno nella sua tradizionale funzione. Restava a Trieste quel piccolo cabotaggio che pur era sempre stato una fonte di lavoro, di ricchezza e di benessere per quella gente. Neppure il piccolo cabotaggio si fa più a Trieste, perché lo fa Tito da Fiume. Il problema non è di carattere regionale. La regione non sarà in grado di risolverlo, e d'altra parte questa materia esula dalla sua competenza. Si tratta di un proble-

ma nazionale. Non abbiamo più grandi porti nell'Adriatico. Quello di Trieste è in una grave situazione, perché non ha più il retroterra, col quale era collegato. Trieste è collegata a Venezia con una ferrovia a un solo binario ed una strada inadatta al moderno traffico. Auguriamoci che venga presto l'autostrada e che la ferrovia sia adeguatamente potenziata.

Onorevole ministro, raccomando alla sua particolare attenzione la situazione di Trieste. Si parla da tanto tempo della costituzione di un ente porto. La verità è una sola: il problema di Trieste va affrontato con enorme coraggio, soprattutto combattendo la concorrenza della marina slava che è la causa prima dei mali di Trieste. Mi permetterò di parlare dei nostri rapporti con la Jugoslavia un po' più avanti, allorché tratterò della pesca, lieto finalmente di aver portato il gruppo del Movimento sociale italiano a votare contro la ratifica degli accordi italo-jugoslavi per questo settore.

A Trieste manca soprattutto un retroterra, mentre per la vita di un porto e per il suo sviluppo sono indispensabili rapidi collegamenti. Mi rendo conto che questo non è problema che riguardi esclusivamente il suo dicastero, onorevole ministro, ma potrebbe venire affrontato in sede di uno di quei « concerti » con gli altri ministri che a volte riescono a risolvere determinate situazioni. Diamo a Trieste la possibilità di agganciarsi saldamente al retroterra. Se questo voi non farete, prenderemo atto della volontà del Governo di far morire completamente Trieste.

LAURO ACHILLE. Si sta facendo proprio l'opposto di quello che si dovrebbe fare.

FRANCHI. È proprio così. La regione poi farà il resto.

Per quanto riguarda il porto di Venezia, è noto che molte navi, considerate le condizioni del porto di Trieste, preferiscono per motivi tecnici, ma anche politici, sostare in rada a Venezia un mese o due: e non perché non trovino a Trieste una banchina libera, ma perché la merce vi resterebbe ferma per mancanza di rapido smistamento. La situazione del porto di Venezia non è drammatica come quella di Trieste, ma è preoccupante per altri motivi, e anzitutto perché si inquadra nel colossale problema che concerne la grande città lagunare.

Come la Camera sa, per essersene occupata di recente, Venezia sta affondando lentamente, ma questo non è problema che riguardi il bilancio della marina mercantile. Comunque tra le tante soluzioni da adottare

vi è quella di non permettere più l'attraversamento del cuore della città da parte delle petroliere per il costante pericolo che esse rappresentano; inoltre vi è il gravissimo problema di impedire lo scarico dei residui oleosi che inquinano le acque.

Occorrono nuove banchine, ed altri e più moderni impianti fissi a terra, per mettere Venezia in condizione di supplire anche alle attuali deficienze del porto di Trieste.

A proposito di inquinamento delle acque marine, da parte di scienziati ed esperti è stato lanciato un grido di allarme che non può non essere raccolto dal Governo. Purtroppo, anche questa volta l'allarme è venuto dall'estero, visto che in Italia si arriva sempre troppo tardi nel valutare i problemi e nel tentare di risolverli.

Si tratta di un problema molto preoccupante, che occorre affrontare con la dovuta energia. La prima gravissima conseguenza del fenomeno è la distruzione del patrimonio ittico nazionale; molto rilievo ha anche il problema dell'inquinamento delle acque nelle spiagge delle stazioni di cura e soggiorno. Quali le cause di questo inquinamento? Molteplici, senza dubbio, e ben note; ma tra tutte merita richiamo lo scarico dei residui oleosi da parte delle petroliere, visto che molti comandanti non rispettano, anche per motivi di tempo, le norme che vietano lo scarico di tali enormi quantitativi di residui vicino alle coste.

Noi poniamo dunque il problema al Governo, e vorrei chiedere molto serenamente al ministro di darci assicurazioni in proposito. Le conseguenze del fenomeno sono diventate gravi. Sappiamo che la scienza se ne sta occupando e che le petroliere potrebbero scaricare in mare senza alcun danno quei mortali veleni con accorgimenti tecnici e scientifici che già esistono e sono in uso nei paesi più progrediti.

Ho detto che mi sarei permesso di accennare al settore della pesca, che mi sta particolarmente a cuore. Durante il dibattito per la ratifica degli accordi italo-jugoslavi in materia avevo del resto preannunciato un intervento in questa sede. Allora impostammo il problema sulla crisi della pesca in Adriatico; oggi possiamo parlare, nel quadro della crisi della marina mercantile, della crisi generale del settore della pesca. Ormai in Italia ci si allontana dalla pesca. Le cause sono molteplici ma si riducono tutte ad una sola: la mancanza da parte del Governo di provvedimenti legislativi adeguati.

Cominciamo dall'Adriatico. Per il Tirreno la disamina è molto più facile: grandi regioni che hanno avuto in passato una storia marinara non navigano più. Una delle prime è la mia Toscana, dove non si trovano più pescatori. Le modeste flotte pescherecce dell'Argentario non hanno più equipaggi locali. In un paese in cui ci si dovrebbe riversare con entusiasmo sul mare ci se ne allontana, perché il Governo vuole allontanare la gente dal mare o perché non sa sufficientemente valutare l'importanza di questo settore.

Il dramma della pesca nell'Adriatico si ricollega prevalentemente ai rapporti italo-jugoslavi ed ai noti accordi, ratificati con il nostro voto contrario, che contrastano con le esigenze della nostra pesca. Nell'alto Adriatico siamo esclusi dalle migliori zone di pesca, quali le acque dell'Istria che tra l'altro sono acque territoriali italiane, perché l'Istria fino a Capodistria (zona B) è territorio italiano. L'ho già detto altra volta e mi permetta, signor ministro, di ripeterlo, perché non mi stancherò di dirlo finché il Governo non ci avrà dimostrata la sua volontà di riconoscere che quelle acque sono acque territoriali italiane, perché l'Istria è territorio italiano. Colgo l'occasione (questo sì fuori della competenza del suo dicastero) per chiederle di aiutarci a far togliere rapidamente il consolato italiano da Capodistria: non si tiene un consolato in terra italiana, i consolati si tengono in terra straniera. Ma Capodistria è terra italiana. Ci vada un commissario del Governo italiano, non un console! Dimostrate la vostra concreta volontà di non rinunciare anche a quella terra.

Tra l'altro, dicevo, quelle acque sono le più pescose e le più accessibili per le flottiglie da pesca dell'alto Adriatico. L'onorevole ministro sa che, non dico poco, da Chioggia un tempo partivano un migliaio di pescherecci e 10 mila persone prendevano il mare. Oggi naturalmente sono sempre meno, perché quelle flottiglie non possono più andare a pescare nelle acque vicine ed il costo di esercizio sconsiglia di raggiungere il medio e basso Adriatico, senza dire, poi, che il vetusto armamento non consente di affrontare i rischi di quelle traversate.

Crisi della pesca — dunque — nell'Adriatico, prima di tutto per i rapporti con la Jugoslavia, che è riuscita con una intelligente politica ad allontanarci dalle migliori acque: politica di terrorismo, perché anche nelle acque di cui agli accordi non si pesca o se lo si fa si affrontano gravissimi rischi, con le conseguenze ben note. L'onorevole ministro

è inoltre a conoscenza che le flottiglie da pesca del medio ed alto Adriatico non hanno più adeguata strumentazione tecnica a bordo: si va alla cieca, ci si affida soprattutto alla grande esperienza dei nostri uomini di mare. Non esiste più quella strumentazione di bordo che i nostri motopesca avevano un tempo; con quella strumentazione oggi è stata creata la strumentazione di bordo della flottiglia peschereccia slava. Questa è la verità ed ella, onorevole ministro, la conosce molto bene.

Canone. Il Governo italiano continua a pagare un canone alla Jugoslavia; canone che non è inadeguato ma assurdo, perché non esiste per noi una contropartita, dal momento che in determinate acque non si può pescare, e da quelle per le quali l'Italia paga il canone ci cacciano via a raffiche di mitraglia, come ella, onorevole ministro, sa molto bene. Non che io voglia ricostruire qui la storia drammatica dei nostri pescatori da questo punto di vista. Gli ultimi casi sono recentissimi, di pochi giorni fa. Gli slavi continuano a sparare sui nostri pescherecci perché, mancando la sorveglianza, sono coraggiosissimi con le loro motovedette armate nei confronti dei nostri inermi motopesca. Ma se lungo un determinato periodo non è avvenuto alcun incidente, lo si deve esclusivamente al fatto che due nostre modeste unità, con un modestissimo costo di esercizio, il *Molosso* e il *Bracco*, incrociavano in quel periodo nelle acque di cui ai patti e nelle acque libere (perché gli slavi fermano e sequestrano i motopesca anche nelle acque libere). In quel periodo, ripeto, non succedeva niente. Perché allora avete tolto a quei pescatori anche la possibilità di lavorare e operare con tranquillità, e di sfruttare quella zona di mare che tra l'altro è l'unica accessibile alle flottiglie del medio e basso Adriatico con un costo di esercizio supportabile: la zona a nord della frontiera albanese? Che cosa si aspetta a ripristinare quel servizio?

Vi è quindi in primo luogo la questione delle zone di pesca. Poi quella del canone che non si deve pagare; quei patti devono essere denunciati perché la Jugoslavia non li rispetta. È inutile sprecare ogni anno oltre un miliardo di lire per la Jugoslavia. Diamolo invece ai nostri pescatori, che se ne serviranno per risolvere, almeno in parte, i loro problemi.

Non posso a questo punto non ricordare la prima volta che il *Molosso* e il *Bracco* pescharono le motovedette slave con le mani nel sacco, cioè trovarono gli slavi che addirittura erano saliti a bordo dei nostri pescherecci;

alcuni marinai slavi furono presi prigionieri e condotti ad Ancona. Ma è nota la fine di uno dei due comandanti (subito destinato a terra) mentre l'altra unità venne restituita al porto di partenza, e non se ne parlò più. Il Governo italiano ha tutelato così gli interessi dei nostri pescatori in Adriatico. L'altra volta mi sono permesso di citare qui i dati fornitimi da una capitaneria di porto, da cui risultava il sequestro di un peschereccio avvenuto addirittura a cinque miglia a sud di Grado. Per cui devo dire che non si è tranquilli neppure davanti alle porte di casa nostra. E quando dico questo mi limito a rilevare una triste realtà.

Ed il Governo che cosa ha intenzione di fare? Di cacciare i pescatori italiani dall'Adriatico? Vi è chi ha già coraggiosamente affrontato la via dell'oceano, con ottimi risultati. Ma questo problema potrà riguardare il basso Adriatico. E le altre flottiglie? L'onorevole ministro sa come una delle più grandi e gloriose flottiglie pescherecce d'Italia, quella di Chioggia, sia costituita ancora da vecchi bragozzi che vanno a vela o con modesti motori ausiliari. In che modo il Governo intende affrontare e risolvere il problema dell'armamento? Tra l'altro vorrei che mi si dessero notizie sulla Cassa per il mezzogiorno, che aveva sospeso l'erogazione dei contributi. Ha ripreso ad erogarli? Noi sappiamo una cosa sola: che tutte le domande vengono accolte oggi con riserva per cui urge porre la Cassa in condizione di operare e di accogliere le richieste; poi, per andare incontro alle impellenti necessità dell'armamento, si rende necessario estendere almeno i benefici della Cassa stessa alle flottiglie pescherecce dell'alto Adriatico. Per altro una cosa è certa: da parecchi mesi non si fa più niente, da quando, cioè, la Cassa per il mezzogiorno nella crisi che attraversa ha esaurito i fondi, o quanto meno ha esaurito i fondi per finanziare una rinascita dell'armamento.

A questo punto, onorevole ministro, vorrò consentirmi di richiamare una interessantissima nota, sempre di una rivista qualificata, lieto di potere essere smentito nelle dichiarazioni e nei dati che mi accingo a leggere. Ecco cosa dice la rivista *Le marine* del marzo scorso: « La Cassa per il mezzogiorno — per la crisi finanziaria che attraversa da mesi — ha sospeso la erogazione dei contributi di cui all'articolo 5 della recente legge 18 gennaio 1964, n. 634, a favore degli armatori della flotta peschereccia iscritta nei porti compresi nell'area di intervento della Cassa stessa. Le domande che gli armatori le presentano

per ottenere i contributi di legge per i lavori di riparazioni e di ammodernamento dei natanti sono infatti accolte con riserva, e la Cassa, per tali domande, non riconosce le spese effettuate dagli armatori prima della emissione del dispaccio di ammissione al beneficio di cui alla legge sopra citata », per cui il 90 per cento delle domande viene scartato. E la rivista continua: « Il problema della pesca in genere, sia che si tratti di pesca oceanica oppure di pesca di cabotaggio, è stato sempre considerato dai governi di scarsa importanza », mentre io mi permetto di dire, accentuando i rilievi politici di questo mio intervento, di nessuna importanza. Infatti, non esiste per il Governo italiano un problema della pesca, perché se esistesse se ne sarebbe preoccupato e non avrebbe fatto morire una grande risorsa e le speranze di centinaia di migliaia di persone legate alla vita del mare e soprattutto alla vita della pesca.

Noi chiediamo al Governo di intervenire con mezzi adeguati e suggeriamo in particolar modo, per chi non può beneficiare degli stanziamenti della Cassa per il mezzogiorno (a parte che ora non ne può beneficiare più nessuno), di voler trasformare il contributo che viene dato ai cantieri in contributo diretto all'armatore che così sarà più efficacemente incoraggiato nel porre mano alle opere di miglioramento o addirittura di sostituzione del mezzo.

Il problema della pesca è di vastissima importanza e il Governo lo ha trascurato. Come non ha saputo risolvere la crisi dell'armamento, così non ha affrontato il grande problema delle attrezzature a terra. Sappiamo cioè che di fronte a centomila persone che vivono sul mare, a terra praticamente non corrisponde niente. Non esistono a terra adeguate attrezzature quali, ad esempio, i grandi impianti per la conservazione del pesce, né esistono gli autocarri con celle frigorifere, indispensabili mezzi di distribuzione e di allargamento del mercato ittico. Bisogna tener presente che su poco più di 7 mila chilometri di costa lavorano 36 mila barche remo-veliche e 3.700 pescherecci per un totale di 180 mila tonnellate di stazza lorda (il valore di questa flotta è considerato intorno ai 50 miliardi). Ebbene, di fronte a questo imponente impiego di uomini e capitali, a terra non corrisponde quasi nulla. E potrei citare numerosi recenti esempi di tonnellate e tonnellate di pesce gettate a mare perché non esisteva la possibilità di tempestivo smistamento o di idonea conservazione. In Italia esiste, forse, un solo impianto di una certa importanza, quello di

Pescara, nato non per iniziativa del Governo o degli enti locali, ma per iniziativa privata, un impianto che si assicura affari d'oro in periodi di magra. Ma il Governo cosa intende fare?

Urgono, dunque, le attrezzature a terra, i grandi impianti frigoriferi, i camion con celle frigorifere, cose che si trovano nei paesi che hanno a cuore i problemi della pesca e che non esistono in Italia, dove il Governo ignora le necessità di un settore tanto importante per l'economia nazionale.

Prima di avviarmi alla conclusione, desidero dire alcune parole su un altro settore tanto caro a me, quanto odioso al Governo: quello della nautica da diporto, cioè della marina mercantile minore. Il Governo ha dimostrato la propria avversità a questo settore con i provvedimenti anticongiunturali di recente approvati, naturalmente con il nostro voto contrario. In quella sede rammento che presi la parola a nome del mio gruppo contro i gravi inasprimenti fiscali, e ciò non già per difendere i fortunati proprietari delle grandi imbarcazioni che escono dai nostri cantieri, ma per una ragione essenzialmente sociale.

Buttando a terra quei cantieri, infatti, sono stati messi allo sbaraglio 80 mila lavoratori. Si tratta di 500 aziende allora in pieno sviluppo ed oggi in preoccupante situazione. Sono bastati, infatti, appena due o tre mesi perché alcuni di questi cantieri abbiano dovuto chiudere, altri siano in crisi e qualche altro sia riuscito a sopravvivere soltanto per aver diversamente impostato la propria produzione.

E contro una politica così apertamente demagogica e sostanzialmente antisociale vi è stata una reazione perfino di là dai confini della nostra patria. Ma come è possibile! Quando il settore della nautica da diporto fiorisce, si tratta — oltre tutto — di valuta pregiata che entra nel nostro paese! E il settore era davvero nel più promettente sviluppo. Ma il Governo, proprio nel fiorire delle iniziative, che cosa fa? Incoraggia forse questi cantieri, ne potenzia le strutture, li favorisce forse anche dal punto di vista fiscale per una saggia politica economica, nel più ampio quadro dell'economia nazionale? No; il Governo fa tutto a rovescio; il Governo democristiano-socialista non può permettere che questi cantieri costruiscano i grandi scafi per i signori!

Ed allora abbiamo l'edificante episodio di un nostro sottosegretario che all'inaugurazione del salone nautico internazionale di Genova afferma, impostando il discorso sul terreno

demagogico, che il Governo sarà disposto ad aiutare i cantieri quando essi saranno in grado di portare la loro produzione sul piano popolare. Se vuole, onorevole ministro, le posso essere anche più preciso: si tratta dell'onorevole sottosegretario per le finanze Bensi, socialista, il quale ha fatto testualmente questa brillante affermazione: « Il Governo potrà rivedere l'attuale situazione dell'industria nautica se questa sarà in grado di lavorare per lo sviluppo della produzione per le classi popolari ».

Ma chi vive, chi opera in quei cantieri è già sul lastrico, onorevole ministro! Quei saloni internazionali, come quello di Genova, che sono il vanto dell'iniziativa privata, che vivono a dispetto del Governo, avevano veramente elevato l'Italia a condizioni competitive con la migliore produzione mondiale. Ne sia prova il salone nautico di Milano, ove hanno esposto 300 aziende allora in sviluppo e che in tre anni ha saputo fare più di quanto abbia fatto il salone nautico di Londra. Quando si indica il salone nautico di Londra, si parla certamente del primo salone europeo e sicuramente di uno dei maggiori del mondo. Ebbene, l'Italia si era inserita competitivamente in questo settore in modo veramente degno delle migliori risorse del nostro popolo.

D'altronde, onorevole ministro, non le è ignoto che i grossi scafi venivano venduti all'estero. Ma ora le statistiche ufficiali ci dicono che le vendite relative a questi ultimi mesi si contano sulle dita di una mano.

E così che il Governo sfrutta un settore che poteva divenire strumento meraviglioso di difesa economica!

E tempo di correre ai ripari, onorevole ministro! Non lasciamoci prendere dalla demagogia! Ottantamila persone sono legate a quei cantieri, e si tratta di manodopera altamente specializzata. Ha mai visto, onorevole ministro, un artigiano quando costruisce un remo? È una cosa meravigliosa! Ed è gente che non potrà trovare lavoro altrove: sono artigiani attaccati alla vita del mare e tutti gli artigiani del mare sono artisti. Quando li mettete in mezzo alla strada, dove potrete poi mandarli a lavorare? Avrete distrutto una fonte di ricchezza per l'Italia senza risolvere nulla, e ancora una volta avrete favorito l'industria straniera che nuovamente invaderà il nostro mercato e distruggerà la nostra economia anche in questo settore.

Ho sottolineato con particolari accenti i problemi della nautica da diporto. So che esistono in Parlamento altre iniziative di

legge, una delle quali tenderebbe almeno a sospendere, se non proprio ad escludere, i provvedimenti anticongiunturali in questo settore per un determinato periodo di tempo. Ma non credo che ciò potrà risolvere il problema, poiché si tratta solo di sospendere, e non di abolire, quell'esosa sovrimposta. Il Governo deve fare di più nell'interesse della collettività nazionale: non solo nell'interesse di quelle aziende, che sono prevalentemente artigiane, ma proprio — ripeto — nell'interesse della collettività nazionale. Dimostratemi che avete a cuore questo settore; fate quel che vi chiediamo; scoprite quello che gli italiani hanno scoperto in questi anni, cioè che la nostra vita non può non essere che sul mare; che la vita e i destini della nazione sono legati — come in passato — al mare! È un settore dove potremo primeggiare, come in determinati periodi storici abbiamo meravigliosamente primeggiato. E non mi riferisco solo al periodo in cui il *Rex*, la grande bandiera della marina mercantile italiana, sbalordiva il mondo con le sue imprese. Anche nel dopoguerra abbiamo visto miracoli in questo settore. È una bandiera gloriosa che oggi, per colpa del Governo, sta veramente rischiando di diventare la cenerentola fra le bandiere del mondo. Ma ciò non dovrà essere finché esisteranno italiani che amano il mare e sanno che la vita della nazione ruota intorno al nostro mare.

Concludo, onorevole ministro, raccomandandole in modo particolare, nel riordinamento amministrativo periferico, di stare attento a quegli attacchi che ho sentito in Parlamento contro le capitanerie di porto. Giurisdizioni speciali da abolire? Ma come? Se v'è uno strumento, un istituto, che merita di essere potenziato, che opera in condizioni disastrose perché non ha neanche i natanti e gli impianti sufficienti per svolgere la propria importante funzione, questo è proprio lo strumento della capitaneria di porto. E per tutta risposta sentiamo attaccare duramente le capitanerie perché anche le capitanerie di porto rappresentano in periferia l'autorità, il prestigio, l'unità dello Stato, e allora è logico che gli attacchi vengano dalle sinistre.

Occorre invece difendere le capitanerie di porto, potenziarne le strutture e le attrezzature, e soprattutto rendere agevole il soggiorno anche materiale in quelle sedi dove sottufficiali, marinai e soldati vivono spesso in condizioni di estremo disagio. Diamo loro, soprattutto, strumenti nautici efficienti perché possano svolgere il loro servizio.

Raccomandazione particolare rivolgo, signor ministro, per quanto riguarda gli strumenti legislativi in tema di sicurezza della navigazione. Infine, ecco l'ultimo tema che tutti dovrebbe riassumerli: cominci il Governo, attraverso l'istituzione di quest'organismo di coordinamento di tutti i problemi della marineria italiana, a rioreare in Italia una coscienza marinara. Fin dalle scuole elementari si dovrebbe cominciare a dimostrare la grande funzione educativa nella « coscienza marinara ». Lo Stato e la nazione non avranno che da rallegrarsene. Questa raccomandazione particolare le rivolgo, onorevole ministro: restituiamo l'Italia ai suoi destini, che sono soprattutto sul mare! (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

LAURO ACHILLE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento vuole essere prevalentemente di carattere tecnico. Ritengo doveroso, come parlamentare e come armatore, richiamare l'attenzione della Camera su un settore di vitale importanza per la nazione qual è appunto quello della marina mercantile, che oggi attraversa un periodo di particolari difficoltà, dovute alla concomitanza di diversi fattori.

Questa situazione è già stata sottolineata dal ministro Spagnoli, il quale l'ha esaminata sia dal punto di vista settoriale sia da quello più vasto della politica di programmazione, che costituisce l'impegno fondamentale di questo Governo. Ma tale disamina, signor ministro, ci lascia sostanzialmente insoddisfatti, poiché dalle sue parole — oltre ad una generica buona volontà, della quale del resto eravamo convinti — non è emerso alcun elemento concreto né la prospettiva di alcun provvedimento sostanziale che valga a risolvere o almeno ad avviare a soluzione la crisi che attanaglia questo settore, nel quale pur operano decine di migliaia di lavoratori, che oggi nutrono gravi preoccupazioni per il loro avvenire.

L'attività marinara, infatti, sia per quanto riguarda i cantieri sia per quanto riguarda l'armamento, vede proflarsi all'orizzonte nubi sempre più nere. Questa situazione, caratterizzata da una diminuita competitività della nostra bandiera, tende ad aggravarsi sempre più, in funzione di un costante aumento dei costi e di una diminuzione dei profitti: il che costringe al disarmo molte navi, vietando altresì l'ammodernamento e il rinnovo del naviglio, che è condizione indispensabile per essere al passo con i tempi.

Ora, è notorio che la tendenza a ridurre i noli a livelli sempre più bassi e a fissare le navi per periodi di tempo sempre più lunghi, in modo da consentire all'industria di contenere al massimo i costi di produzione, obbliga gli armatori a costruire navi rispondenti alle speciali occorrenze dei noleggiatori, sia dal punto di vista tecnico, sia da quello economico. Questa esigenza fondamentale, che si esplica in regime di severa concorrenza internazionale, elimina automaticamente dal mercato le navi antieconomiche e pone al tempo stesso sul tappeto grossi problemi, in quanto in una situazione del genere è evidente che può salvarsi e sopravvivere solo l'armatore che riesca a costruire e a gestire le navi al minor costo.

In questa contingenza emerge con tutta chiarezza la precarietà delle condizioni in cui vengono a trovarsi e ad operare gli armatori italiani, i quali devono pagare le navi ai nostri cantieri a un prezzo maggiore almeno del 25 o del 30 per cento rispetto a quello praticato dai cantieri esteri, nonostante i contributi statali in tale settore: il che si riflette negativamente anche sui costi della gestione, in quanto l'armatore che costruisce una nave in Italia deve fronteggiare per tutta la vita della nave un maggior costo di assicurazione e un maggiore aggravio di interessi e di ammortamenti, sicché viene a trovarsi in partenza in una situazione di inferiorità rispetto alla concorrenza. A questo bisogna anche aggiungere il maggior costo del denaro in Italia, la difficoltà nell'attuale congiuntura di procurarsi crediti a lungo termine (l'I.M.I. — come il ministro sa — non riesce a fronteggiare le richieste per la limitatezza dei capitali disponibili) e infine la gravità degli oneri d'ogni specie, dalle tasse ai contributi previdenziali, che gravano sui costi di gestione delle nostre navi, nonché l'inflazione degli equipaggi, che rendono la nostra bandiera sicuramente la più onerosa nel mondo, con la sola eccezione di quella statunitense.

Questa è per sommi capi la situazione di fondo che gli armatori italiani devono affrontare; queste sono le difficoltà tra le quali si trovano ad esplicare la loro attività, che diviene sempre più onerosa anche in funzione dei mutamenti basilari che si sono verificati nelle correnti tradizionali di traffico, specialmente per le merci di massa. Anche per quanto riguarda i prodotti petroliferi, lo sfruttamento di nuovi giacimenti — molto più vicini ai mercati di consumo — ha radicalmente mutato le caratteristiche di questi trasporti, esigendo navi di portata sempre più grande con

mezzi sempre più potenti per le caricazioni e le discariche, con velocità sempre maggiori, che a loro volta richiedono sempre migliori attrezzature portuali. Insomma i traffici marittimi, alla luce delle esperienze dell'ultima guerra, hanno subito una trasformazione radicale, che impone un rapido e costante adeguamento della politica marinara a tali mutate esigenze, giacché in caso contrario si corre il rischio di perdere le posizioni finora faticosamente raggiunte nel settore dei traffici internazionali: le navi vanno in disarmo, non si passano più ordini ai cantieri e conseguentemente diminuisce l'afflusso di valuta pregiata.

Come si vede, siamo ad un punto cruciale dell'attività della nostra marina mercantile, per cui non è più possibile rinviare o eludere i problemi, ma occorre invece affrontarli con capacità e decisione, e quindi con mezzi idonei e con provvedimenti validi. Che cosa invece si è fatto e si fa per risolvere questi problemi? Oltre a promesse più o meno vaghe e generiche ed oltre alla buona volontà del ministro, credo che resti ben poco, se lo stesso senatore Spagnoli ha dovuto riconoscere che nel periodo dal 1958 al 1963, mentre il volume del movimento di importazioni ed esportazioni è cresciuto del 117 per cento, l'apporto valutario dei noli è cresciuto solo del 30 per cento: la qual cosa denuncia chiaramente che la nostra bandiera ha perduto, a vantaggio di altre bandiere, una notevole aliquota dello sviluppo dei traffici internazionali.

Dopo avere sostenuto che maggiori cure dovrebbero essere rivolte a questa componente della bilancia dei pagamenti, che non è altro che un aspetto della politica dell'armamento e delle costruzioni navali, il ministro afferma di ritenere che sia giunto il momento di rivedere seriamente, con ampiezza di vedute, le linee di questa politica, per rettificarla se occorre, e far sì che essa dia all'economia nazionale, complessivamente considerata, il massimo dei benefici col minimo degli oneri. Ma, dopo aver posto queste premesse, in che modo conclude l'onorevole ministro? Egli «spera» solamente che il Governo di cui fa parte possa dare un contributo rilevante alla soluzione dei ricorrenti problemi dell'industria navale; mentre assicura che intende fare e sta facendo tutto quanto è in suo potere per rendere operante quanto prima sarà possibile un'organica politica delle costruzioni navali e dell'industria cantieristica, coordinata ed inquadrata nella politica generale di programmazione.

Di fronte cioè a problemi di eccezionale gravità, di fronte al maggior costo delle costruzioni e della gestione delle nostre navi, alle esigenze di rinnovo del naviglio, al bisogno di credito a basso tasso ed a lungo termine (oggi l'I.M.I. non ha denaro, ma per quel poco che può impiegare fa pagare circa il 9 per cento di interesse; e questo è scandaloso, quando negli altri paesi della Comunità economica europea il denaro costa fra il tre e il tre e mezzo per cento); di fronte al contrarsi dei nostri traffici rispetto a quelli delle altre nazioni; di fronte al limitato apporto valutario dei noli nel settore della marina mercantile; di fronte a questa situazione di crisi sempre più accentuata, il ministro Spagnoli ci offre soltanto un atto di fede e di buona volontà, ci offre una enunciazione velleitaria destinata sostanzialmente a lasciare il tempo che trova.

Non è infatti con una visione puramente settoriale, né tantomeno col trasferire *sic et simpliciter* tale questione nel quadro della politica generale di programmazione, che si può affrontare e risolvere questi problemi; specie quando l'economia del paese nel suo complesso, in funzione di un indirizzo politico sostanzialmente errato, è ridotta in condizioni di estrema difficoltà. Quando alle esigenze della produzione, degli investimenti, dell'apporto valutario mediante i noli si antepongono le artificiose esigenze delle cosiddette riforme di struttura, quando si pensa di dissipare i pochi capitali disponibili in enti inutili come le regioni e gli enti di sviluppo in agricoltura o per la legge urbanistica, non si vede come si possa concretamente affrontare i problemi preminenti della marina mercantile, che rappresenta certamente una delle colonne della nostra economia.

Ecco perché le parole e le intenzioni del ministro Spagnoli appaiono sostanzialmente velleitarie, e non certo tali da poter convincere e tranquillizzare alcuno. È l'indirizzo politico generale che va mutato, ripristinando un clima di fiducia che allo stato non esiste e che giorno per giorno l'azione di questo Governo contribuisce a diminuire e, se continuerà, a distruggere.

L'armamento italiano — è bene sottolinearlo — ha fatto per intero il suo dovere, giacché nel giro di meno di vent'anni, dopo una guerra che aveva distrutto l'intero naviglio, partendo quasi da zero ed operando con costanza, con volontà, con sacrificio, con abnegazione, ha ricostruito una intera flotta, che oggi conta 5 milioni di tonnellate di naviglio e che potrebbe ulteriormente aumentare, solo

che l'armamento fosse messo in grado di lavorare con tranquillità, con prospettive serene per il futuro, sapendo che il proprio sforzo è valutato, incoraggiato, sorretto da chi di dovere. Ma è appunto questo che manca, specie nell'attuale congiuntura, in cui alla deficienza ormai cronica di una politica marinara che non è stata mai validamente perseguita dal nostro paese, vengono ad aggiungersi fattori generali di incertezza e di instabilità, che complicano enormemente la situazione, accentuando la recessione che già da tempo si registrava in questo importante settore, con incidenze negative che sono ormai recepite da tutti.

È evidente dunque che, al punto in cui siamo giunti, il problema di fondo per una effettiva ripresa della nostra marina mercantile e conseguentemente dei nostri traffici travalica i confini di una situazione puramente settoriale, per inserirsi di prepotenza fra i grandi temi ed i grandi indirizzi da dare alla nostra politica generale, economica e produttiva.

Occorre dunque anzitutto che il Governo nel suo complesso abbia coscienza e consapevolezza delle esigenze di questo settore, e soprattutto volontà di attuare concretamente una politica volta al potenziamento della nostra marina mercantile, vista quale in realtà è, fonte di lavoro e di ricchezza per tutta la nazione. Ma purtroppo il Governo italiano ci appare privo di una effettiva coscienza marinara; tanto è vero che i problemi della nostra marineria vengono considerati quasi come marginali, e relegati comunque entro angusti confini settoriali, dove non potranno mai trovare concrete possibilità di soluzione.

Se esaminiamo sotto questo profilo il rapporto Saraceno sullo schema generale di programmazione non possiamo che convincerci della veridicità di quanto precedentemente ho esposto. In tale rapporto, infatti, tutti i problemi connessi alla nostra economia marittima sono trattati fuggacemente e marginalmente, ricalcando la politica sin qui seguita della incentivazione: mentre occorrerebbe una ristrutturazione di tutta la complessa materia, che va impostata su altre basi e con ampiezza di vedute, proiettandola almeno nell'immediato futuro.

La domanda fondamentale da porsi è pertanto se il Governo nel suo complesso riconosca l'importanza primaria dell'economia marittima e voglia creare i necessari presupposti per il suo potenziamento, affinché l'Italia, che è tutta bagnata dal mare, possa trarre da essa il massimo rendimento.

A questa domanda più che legittima e pertinente il Governo ha il dovere di rispondere, non con parole vaghe o con promesse generiche, ma con proposte e propositi seri, fermi e completi, in modo da determinare quel clima di fiducia che è alla base di qualsiasi iniziativa e che nel nostro campo è assolutamente indispensabile: la costruzione di una nuova nave, infatti, non è impresa di poco conto, poiché richiede capitali ingenti da valutarsi nell'ordine di miliardi, si proietta in un tempo minimo di dieci anni ed espone l'armatore a rischi di ogni specie.

Ecco perché tutti coloro che operano in questo settore sono oggi notevolmente preoccupati, e per continuare a lavorare hanno bisogno non di essere aiutati, ma soprattutto di essere tranquillizzati e incoraggiati; hanno cioè bisogno di sapere quali siano le reali intenzioni del Governo per il futuro, di conoscere quali siano il suo effettivo orientamento e il suo concreto indirizzo nei riguardi di un'efficiente politica marinara.

La base e il presupposto di una tale politica dovrebbe essere anzitutto la consapevolezza della primaria importanza della nostra economia marittima nel quadro generale dell'economia nazionale. Il che porta, come logica conseguenza, a una diversa articolazione e strutturazione dello stesso Ministero della marina mercantile, i cui poteri oggi sono assai miseri, e quindi devono essere rafforzati ed ampliati. È inconcepibile un'azione a vasto raggio e ad ampia portata da parte di un dicastero i cui poteri — come ha sottolineato lo stesso ministro — sono molto limitati, in quanto esso è costretto a esercitare le sue funzioni sempre a mezzadria con altri dicasteri.

Se si vuole inquadrare esattamente il problema, bisogna dunque cominciare con il riconoscere che le sue dimensioni non sono settoriali, ma nazionali; e in tal senso pertanto esso va impostato ed affrontato, se si ha davvero la volontà di risolverlo nelle sue componenti fondamentali, che sono quelle dell'industria cantieristica, dei trasporti marittimi, dei porti e, non ultimo, il problema delle tasse sempre crescenti.

Per quanto riguarda l'industria cantieristica, è evidente che il fine da perseguire deve essere quello della ricerca della competitività sul mercato internazionale: obiettivo questo estremamente difficile e complesso da raggiungere, in quanto molti nuovi paesi si sono inseriti nella competizione produttiva dell'industria navale, mentre è ben nota la flessione delle ordinazioni su scala mondiale. Gli ulti-

mi dati in materia di commesse navali acquisite sul mercato marittimo vedono il Giappone assorbire da solo oltre il 50 per cento dell'offerta; i paesi della zona di libero scambio press'a poco il 30 per cento; mentre i paesi del M.E.C. non raggiungono tutti insieme il 20 per cento, e fra questi l'Italia è all'ultimo posto, in condizioni di sempre maggiori difficoltà, in quanto i suoi prezzi sono i più elevati anche in rapporto agli altri paesi del mercato comune.

Bastano questi brevi accenni per renderci conto della gravità del problema, che esige una riorganizzazione dell'intero settore, adottando una politica di costi congiunti per l'industria siderurgica e per quella cantieristica, nonché per quella navalmeccanica a partecipazione statale.

Queste cose le vado dicendo e ripetendo, con petulante monotonia, da moltissimo tempo, fin da quando cioè si era nei periodi buoni e si credeva che tutto dovesse andare per il meglio, senza rendersi conto che lo squilibrio di fondo dei nostri costi di produzione, a lungo andare, avrebbe manifestato tutta la sua incidenza negativa.

Per aggiungere una nota comica, dirò che dopo un mio discorso in occasione del varo di una mia nave a Venezia, un deputato della democrazia cristiana rivolse un'interrogazione al Presidente del Consiglio, asserendo che il Governo non avrebbe dovuto più partecipare con un suo rappresentante ai vari della flotta Lauro, perché, secondo lui, i miei discorsi erano rivoluzionari. Eppure, se tempestivamente si fossero adottate le misure idonee da me suggerite, forse non ci troveremmo nella difficile situazione in cui versa attualmente l'industria cantieristica. Ma purtroppo quel tempo prezioso è passato gingillandosi con provvedimenti di emergenza e con i soliti contributi ai cantieri che non risolvono niente.

D'altra parte, non intendo fare vane reprimende: voglio però rivolgere un monito al Governo perché trovi finalmente la giusta strada, la quale esige appunto lo sforzo congiunto ed il concorso di tutti gli elementi della produzione, con una organizzazione su base industriale atta a ridurre in partenza i costi delle costruzioni.

Circa le tassazioni che gravano sulla gestione delle navi, devo dire che esse hanno raggiunto ormai un limite direi di rottura, assolutamente insopportabile. Con la crisi dei noli e l'alto costo di gestione, esse concorrono notevolmente a rendere la gestione delle navi, non solo senza profitto, ma molto spesso in pura perdita, sicché l'armatore è costretto

a disarmarle. Quindi bisognerà riesaminare tutta la materia con spirito di comprensione, perché il disarmo delle navi non giova ad alcuno, ma danneggia tutti. La flotta Lauro, per fare un esempio, paga un miliardo e duecento milioni di tasse l'anno, cioè oltre 100 milioni al mese; una tassazione che, in questa situazione di crisi, è assolutamente insopportabile.

Per concludere, farò ancora alcune brevi considerazioni sui problemi del finanziamento, sugli oneri di gestione e sulle condizioni dei porti.

Per quanto attiene il problema finanziario, è logico che trovandosi di fronte ad un'attività che richiede capitali ingenti ed a lungo termine questi non possono essere forniti che da un ente apposito, quale l'I.M.I., il quale deve avere sufficienti mezzi per evadere le domande e fare in modo che il tasso di interesse non superi il 3-4 per cento.

Mi rendo perfettamente conto che in una congiuntura difficile come l'attuale, in cui il risparmio si forma con lentezza e difficoltà, non è facile trovare i capitali occorrenti; ma non posso fare a meno di rilevare che le esigenze della marina mercantile vengono sopposte ad altre indubbiamente meno necessarie. Una diversa ripartizione gioverebbe all'economia di tutto il paese, ed eviterebbe molte volte lo sperpero di pubblico denaro da parte di enti statali o parastatali che in tanti casi si deve lamentare (e che il processo Ippolito, purtroppo, sta a confermare).

Occorre, nel settore marittimo più che altrove, realizzare una intesa con la gente di mare, in modo da evitare richieste troppo gravose di aumenti salariali oltre i limiti della competitività e della produttività. Gli armatori non chiedono il blocco dei salari né alcuna compressione delle conquiste sindacali dei lavoratori: chiedono invece ai lavoratori del mare comprensione delle effettive possibilità ed esigenze dell'industria armatoriale, in una visione ampia e sincera delle conseguenze deleterie che una insensata politica salariale provocherebbe per la perdita di correnti di traffico, specialmente a danno degli stessi lavoratori.

Bisognerà rivedere le tabelle, perché non vi è alcun dubbio che il personale a bordo è esuberante: e non si può pretendere, in parole povere, di lavorare di meno e di guadagnare di più. Parimenti occorre rivedere tutte le norme che disciplinano il lavoro a bordo e nei porti, per bandire tutto quanto incida negativamente sul rendimento e sul costo del lavoro, il quale oggi, in Italia, ha

raggiunto limiti assolutamente insostenibili.

Una parola particolare occorre dire in materia di assicurazione e di previdenza della gente del mare. Anche in questo campo l'Italia ha il triste primato di spendere quanto nessun altro paese spende al mondo; mentre con opportuni accorgimenti sarebbe possibile ottenere notevoli economie, pur lasciando inalterate le prestazioni a favore dei marittimi e dei loro familiari. Intendo specificamente alludere, fra l'altro, alla proposta di legge in materia di unificazione degli enti previdenziali ed assistenziali, che dovrebbe rispondere appunto ai criteri di cui sopra.

Occorre poi che lo Stato — pur nel rispetto della più ampia libertà degli operatori economici e degli impegni internazionali — non ignori quanto avviene nel mondo in materia di protezione di bandiera. Mentre all'estero questa protezione è spinta, talvolta, al limite, in Italia avviene l'opposto: grandi industrie nazionali e addirittura enti parastatali preferiscono utilizzare navi estere, sacrificando il naviglio nazionale e facendo sborsare allo Stato valuta pregiata, in un momento in cui ne abbiamo tanto bisogno. E questo è un problema che va risolto, se non si vuole vedere molte navi in disarmo nei porti italiani.

In quanto alle linee sovvenzionate, è necessaria una collaborazione attiva, diligente, comprensiva fra le due marine, al fine di assicurare al nostro paese la maggiore possibile aliquota di traffico. In una situazione di disagio economico come è quella che attraversiamo, mi sembra augurabile che si possa fare insieme un esame di tutta la situazione, uniformandosi alle direttive di cui sopra, per evitare inutili sperperi e situazioni delicate o di contrasto. È bene dire qui che in Italia si è fatto già un esperimento di navi da carico gestite dallo Stato: lo fecero le ferrovie dello Stato, quando importavano oltre un milione di tonnellate di carbone al mese. Il risultato pratico fu che il trasporto fatto con navi proprie costava più di quello fatto su navi noleggiate: e all'epoca le navi di proprietà delle ferrovie furono vendute a privati.

Altro grave problema è quello delle attrezzature portuali. Recenti, gravi e dannosi scioperi hanno richiamato l'attenzione della nazione sui problemi dei porti. Anche qui l'Italia ha un brutto primato: da un lato la scarsa attrezzatura e dall'altro l'elevato costo delle operazioni portuali pongono l'Italia agli ultimi posti della graduatoria mondiale. Porterò per tutti l'esempio di una mia nave, che per scaricare a Venezia 15 mila tonnellate di

grano è rimasta in quel porto dal 19 gennaio al 9 marzo, cioè ben 50 giorni, nonostante gli sforzi fatti e le preghiere rivolte per ottenere un più rapido disbrigo. Un'altra mia nave perfettamente gemella alla prima ha scaricato un identico carico di grano ad Amburgo restando ferma in quel porto solo 4 giorni, e cioè dal 2 al 5 marzo. È certamente fuori luogo qualsiasi commento!

SANTAGATI. Il fatto si commenta da sé.

LAURO ACHILLE. Quanto ai costi, l'onorevole ministro ci ha ricordato (quasi per restare nel paragone di cui sopra) che il costo medio di una giornata lavorativa ad Amburgo è di 5 mila lire, mentre il costo in Italia è di 14 mila lire per le operazioni a terra e di 17 mila lire per le operazioni a bordo. Lo stesso ministro ci ha detto che in alcuni casi il costo della discarica nei porti italiani sarebbe di 5 lire per tonnellata applicando l'autonomia funzionale, mentre sarebbe di ben 500 lire se effettuata con i sistemi tradizionali. Si tratta di discutere questi problemi sul piano superiore dell'interesse nazionale e cercare la migliore soluzione nell'interesse di tutte le categorie.

Imporre con la forza dello sciopero un costo esagerato significa condannare l'industria — ad esempio quella siderurgica — a non potere competere in campo internazionale, e quindi atrofizzarla fino a renderla inoperante, con conseguente definitivo danno, non solo dei portuali, ma di tutto l'apparato produttivo nazionale.

Oltre questo aspetto del lavoro nei porti ciò che occorre sottolineare è — come ho detto precedentemente — la condizione di assoluta arretratezza ed insufficienza dei nostri scali marittimi, che esige al più presto un intervento deciso, se non vogliamo che le navi li disertino. È vero che è stato elaborato il cosiddetto piano dei porti, per il quale è stata prevista una spesa di 650 miliardi in dieci anni; occorre però che questo piano non resti sulla carta, ma diventi operante al più presto, riconoscendo il carattere di assoluta priorità di tale spesa. Anche in questo settore vorrei assicurazioni precise da parte dei ministri competenti, giacché anche cominciando subito si sarebbe già in ritardo; pertanto sarebbe opportuno concentrare le spese in un lasso di tempo più breve, affrontando con tutta urgenza le situazioni di maggiore carenza e dei porti più importanti, senza disperdersi in interventi marginali la cui utilità può essere del tutto relativa.

Come si evince da tutto quanto ho detto, ci troviamo di fronte a problemi numerosi e

complessi, che non sono stati esaminati ed affrontati nella loro effettiva correlazione ed interdipendenza; per cui mi pare, più che utile, indispensabile — specie ora che si procede ad affrontare la programmazione generale — un incontro fra gli esponenti di tutte le categorie che operano in questo settore, per elaborare un piano organico che tenga nel dovuto conto le varie esigenze, dando ad esse quella priorità che il caso richiede.

In effetti non si può parlare del piano dei porti o del credito navale o dei premi di demolizione o di incentivi ai cantieri come di provvedimenti isolati ed a sé stanti, ma bisogna coordinarli tutti tra loro, in un'unica visione e in un'unica impostazione, che valga a risolvere il problema della marina mercantile nel suo complesso. Solo così ritengo che possa essere potenziato questo importante settore oggi in crisi, dando all'economia di tutto il paese un contributo notevolissimo: tanto più che nell'attuale situazione di pesantezza e di squilibrio della nostra bilancia commerciale e della bilancia dei pagamenti i noli danno un apporto veramente prezioso di valuta pregiata, senza depauperare il paese di alcuna ricchezza e di alcun bene oggettivo, giacché i noli in buona sostanza non sono altro che il controvalore di un servizio reso e non di una merce.

Avere quindi una fiorente marina mercantile è un preminente interesse nazionale, che supera e trascende quello settoriale: ed io con questo mio intervento, che di proposito ho voluto mantenere al di fuori della politica contingente, ho inteso appunto sottolineare questo aspetto, che considero determinante per il presente e l'avvenire del nostro paese, al quale ho l'orgoglio di aver dato con un'imponente aliquota di tonnellaggio, pari a un quinto del tonnellaggio globale, l'apporto di un'intera esistenza di lavoro i cui frutti non vorrei vedere cancellati e dispersi da un errato indirizzo politico.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo vi sarete resi conto che queste mie parole non sono dettate da interesse personale, né da meschini egoismi, ma solo dal grande amore che porto ad una attività svolta ininterrottamente da oltre sessant'anni (e siamo ormai alla quarta generazione !): attività che pure tra tanti sacrifici mi ha dato anche molte soddisfazioni, alla quale ho legato la mia vita e il mio nome, e che per lunga esperienza giudico vitale per il benessere dell'Italia.

Per forza di cose l'Italia è — e sempre più deve diventare — una nazione marinara. Nel

potenziamento, nell'ammodernamento, nel rinnovo della nostra flotta, nell'intensificarsi dei traffici e dei commerci, nel rifiorire delle industrie risiede infatti la possibilità di vita e di prosperità del nostro paese, che deve concentrare ogni sforzo nell'elevare e migliorare le condizioni del suo popolo, il quale per la sua ingegnosità, la sua capacità di lavoro, il suo spirito di abnegazione e di sacrificio ha ben diritto ad un avvenire prospero e sicuro, nella libertà, nella pace e nella democrazia. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

SANTAGATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, è certo scoraggiante parlare dei bilanci dello Stato in una situazione di pressoché totale assenteismo. Eppure i parlamenti nacquero proprio con questa funzione specifica: controllare l'attività dello Stato, e soprattutto i suoi bilanci.

Quale componente della X Commissione, parlerò sull'argomento specifico della marina mercantile, e appunto per questo potrei dire che siamo *rari nantes in gurgite vasto*. Pur essendo pochi, cercheremo di dare tutta la nostra passione e tutto il nostro amore a questi problemi. Sono nato e vivo in una città marinara, Catania, e ho sempre sentito il fascino del mare.

Nel campo della marina mercantile, credo occorra rivolgere l'attenzione a tre problemi fondamentali; l'incremento dell'industria cantieristica, la costruzione di una flotta moderna, il potenziamento della flotta di Stato.

Per quanto riguarda il primo problema, cioè l'industria cantieristica, desidero far notare che le sovvenzioni per le costruzioni navali e per il potenziamento degli impianti produttivi non hanno esaurito il loro compito. Leggendo gli atti della Commissione speciale, mi sono accorto che soprattutto dal settore di sinistra è stata mossa una polemica nei confronti di queste agevolazioni. Si è detto che bisogna finirla con questa politica delle sovvenzioni, volta a favorire soltanto l'iniziativa privata, non rientrando nel quadro della programmazione generale, e come tale non meritevole di alcuna attenzione. Mi permetto di rilevare che questa impostazione è del tutto erronea. Proprio il 30 giugno di quest'anno — cioè, se non sbaglio, fra 8 giorni — scadrà la legge del 1954, che ha retto le sorti dell'industria cantieristica per un decennio. L'esperienza di questo lasso di tempo ha dimostrato che non sono stati affatto risolti, ma oserei dire sono diventati ancor più pressanti e nu-

merosi, i problemi connessi all'incremento dell'attività cantieristica.

Non è tanto preoccupante il fatto che di questa impostazione negativa si siano fatti partigiani i gruppi di sinistra, ed in particolare il gruppo comunista, perché essi sono tendenzialmente portati ad escludere che l'iniziativa privata possa essere aiutata e potenziata; quello che veramente mi addolora e mi preoccupa è che di queste iniziative del gruppo comunista in certo qual modo si stia per fare mallevadore il Governo, perché mi è sembrato di cogliere in talune affermazioni, contenute proprio nelle dichiarazioni rese nella Commissione speciale dall'onorevole ministro, una tal quale indulgenza verso queste tesi, allorché egli ha cominciato a parlare di programmazione.

Se per programmazione si intende coordinamento; se per programmazione si intende l'impostazione di programmi organici, nessuno potrebbe essere contrario alla programmazione. Ma se consideriamo quello che finora sotto il termine di « programmazione » ci è stato scodellato da questo Governo: regioni, legge urbanistica, enti di sviluppo, cioè tutta una serie di iniziative che, anziché a coordinare meglio — mi si scusi il bisticcio —, quasi sempre servono solo a scardinare i canoni tradizionali dell'economia nazionale, mi devo preoccupare di queste dichiarazioni rese dall'onorevole ministro nella Commissione speciale. Quindi desidererei da lui un chiarimento che possa fugare queste preoccupazioni mie e del mio gruppo.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Per programmazione si intende puramente e semplicemente il buon utilizzo del pubblico denaro. (*Commenti a destra*).

SANTAGATI. Questa è un'affermazione generica. Penso che qualsiasi uomo di governo possa fare sua questa dichiarazione. Siamo nel campo di quelle frasi un po' eteree, che sono sempre accettabilissime, ma che non portano ad alcuna conclusione.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Utilizzare bene il pubblico denaro è un'affermazione molto concreta.

SANTAGATI. Sì, ma generica. Sto parlando di una preoccupazione nostra, del mio gruppo; la preoccupazione cioè che, a volere indulgere troppo a certe tesi della sinistra, quali ad esempio quella di non dare appoggi, aiuti, incentivazioni, sostegni, finanziamenti, erogazioni all'industria cantieristica — perché questo è il tema di cui per il momento mi sto occupando — si finisca proprio su questa falsariga. Se ella, onorevole ministro, oltre alla

sua nobile frase, che non posso non sottoscrivere, mi assicurasse di non essere alieno dal continuare le iniziative di sostegno di questo decennio, le nostre ragioni di preoccupazione non sussisterebbero più.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Occorre una politica di sostegno fatta intelligentemente.

SANTAGATI. Allora era sciocca la politica del decennio precedente.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. L'ho detto per spiegare il concetto del buon utilizzo del pubblico denaro.

SANTAGATI. Siamo sempre sul vago. Mi consenta: ella, appunto perché fa parte del Gabinetto dell'onorevole Moro, preferisce essere come la Sibilla cumana: *ibis redibis non morieris in bello*.

Che cosa le vieterebbe di proferire, anziché quella della Sibilla cumana, una frase più semplice: che cioè la politica di sovvenzione e di sostegno, che ha dieci anni di esperienza e poggia sulle leggi Saragat e Tambroni, non sarà affatto rinnegata da questo Governo, salvo magari le opportune elaborazioni e i necessari adeguamenti?

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Ma dove ha trovato una frase da cui si possa desumere che il Governo l'ha rinnegata?

SANTAGATI. Nelle sue dichiarazioni davanti alla Commissione speciale ella ha esordito affermando che bisognava ormai fare giustizia di tutto quello che si era fatto nel passato e bisognava inquadrare ormai la politica del suo dicastero in una politica di programmazione, non aliena, in quanto tale, da determinate conseguenze; quelle stesse conseguenze che poi i comunisti nel corso dei loro interventi davanti alla Commissione speciale — come ella ricorderà — hanno continuamente richiamato e sollecitato da lei. Perché i comunisti hanno cominciato con il dire: finiamola con questa legge Saragat, con questa legge Tambroni, finiamola con gli appoggi, con gli aiuti alle iniziative private, finiamola con i finanziamenti di sostegno, finiamola con questa politica dell'elemosina, dell'aiuto, dell'appoggio: e guardiamo piuttosto a qualcosa di più organico.

Si è parlato anche di una conferenza del mare. L'onorevole ministro mi darà atto che di questo si è parlato nella Commissione speciale: si vorrebbe, cioè, fare spirare vento nuovo nella navicella del Governo, che dovrebbe navigare verso lidi graditi alle sinistre.

Per continuare su questo argomento dell'industria cantieristica, desidero sottolineare

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1964

due aspetti: quello della cantieristica privata e quello della cantieristica dell'I.R.I., ossia dello Stato. Per la cantieristica privata devo osservare che, nonostante essa fruisca di agevolazioni inferiori a quelle di cui fruisce il gruppo I.R.I., tuttavia fa del suo meglio per reggere alla competizione con l'industria cantieristica straniera, anche se dobbiamo riconoscere come ciò non le riesca facile. Sappiamo, per esempio, quale concorrenza in questo settore abbia ormai creato il Giappone in campo internazionale. È evidente che lo Stato, data la funzione altamente sociale di questa attività, non dovrebbe disinteressarsene, ma dovrebbe anzi accentuare il suo sostegno nei confronti di questa industria, la quale — come abbiamo visto noi componenti della Commissione X, che siamo andati a visitare diverse città marinare — non può reggere alla competitività straniera soprattutto per le alte incidenze degli oneri sociali. Cioè, ad un certo momento vediamo che i costi non sono remunerativi per la nostra industria cantieristica, perché le maestranze costano di più: e costano di più, non perché percepiscano salari eccessivi, ma per l'eccessiva e degradante incidenza degli oneri sociali e previdenziali. In qualcuna di quelle riunioni è stato fatto un chiaro riferimento ai cantieri svedesi, che sopportano oneri sociali per meno della metà di quelli italiani.

Quindi, onorevole ministro, richiamo la sua autorevole attenzione su questo punto specifico, affinché si possa sperare da parte del Governo, non una rinuncia a questa linea di sostegno all'industria cantieristica privata, ma semmai un suo ulteriore incremento.

D'altronde, non è soltanto l'industria cantieristica privata, ma anche l'industria cantieristica di Stato a versare in difficoltà. Abbiamo sentito, ad esempio, alcune dichiarazioni dell'autorevole presidente del gruppo « Fincantieri », che hanno destato in noi la più viva preoccupazione. Anche l'industria cantieristica di Stato non è in grado — nonostante sia più favorita dell'industria cantieristica privata — di reggere alla competitività straniera. I problemi qui sono complessi: non sono soltanto quelli della manovalanza e delle maestranze, né soltanto quelli della incidenza dei contributi che questi cantieri ricevono da parte dello Stato.

Ad esempio, un aspetto che preoccupa molto l'industria cantieristica di Stato e si riflette globalmente su tutto il settore, è la mancanza di commesse sufficienti. Mi è stato chiarito in una pubblica adunanza, tenutasi nei cantieri navali di Castellammare di Stabia,

che mentre il potenziale della nostra industria cantieristica di Stato è tale da poter produrre ad un livello molto più elevato, le commesse mancano; e mancando le commesse l'attrezzatura resta potenzialmente superiore alla effettiva produzione del settore. Né basta, per sollevare la cantieristica privata e quella di Stato dalle molteplici preoccupazioni da cui sono afflitte, riuscire a costruire qualche grossa nave cisterna o qualche grossa nave mercantile. Tutto questo non è assolutamente sufficiente a potenziare tali industrie. Nella riunione di cui poc'anzi parlavo, io ho dato un suggerimento (e sono lieto che esso non sia stato disatteso, anche se evidentemente è solo al Governo che incombe l'onore e l'onere di accogliere certi suggerimenti o sollecitazioni): ed è stato nel senso di impegnare almeno una certa parte del potenziale della nostra industria cantieristica di Stato con commesse da parte della marina militare. Alcune unità della nostra marina militare potrebbero cioè venire ordinate alla cantieristica di Stato.

Circa poi l'iniziativa privata, bisogna tener conto del fatto che, oltre ai premi per la demolizione — che sono efficaci fino ad un certo punto — ed oltre alle sovvenzioni specifiche, di cui non mi stancherò mai di invocare il potenziamento, bisogna avere anche riguardo al credito navale. Uno degli strumenti fondamentali, non solo nel campo marinaro, ma in tutti i settori dell'industria, è quello della disponibilità del denaro sufficiente a consentire di metter mano a date e determinate attività. Ora, noi vediamo che, mentre i provvedimenti relativi alla legge del 1954 verranno a scadere con la fine di questo mese, nonostante vi sia un provvedimento in discussione al Senato potrebbe crearsi una *vacatio*, la quale potrebbe dar luogo a gravi inconvenienti. Quindi *provideant consules*.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Vi sono tre provvedimenti, approvati da entrambi i rami del Parlamento, e quindi già divenuti legge. E soltanto la nuova legge cantieristica che non abbiamo, in quanto è ancora al concerto dei ministri competenti.

SANTAGATI. Vorrei anche far mia la sollecitazione già avanzata da altri onorevoli colleghi per un'azione di coordinamento di tutta la materia. Anziché, onorevole ministro, sentirci ripetere quella sua pur nobilissima frase (nobilissima dal punto di vista del costume), vorremmo che si addivenisse ad una vera e propria politica di coordinamento di tutte le attività del settore della marina mercantile. E penso che anche lei non potrebbe che trarne motivo di compiacimento, avendo osservato

che il suo dicastero si trova in una situazione di mezzadria impropria, cioè neppure a mezzadria, ma a «terziera», e forse neppure a questa. Indubbiamente, quindi, il Ministero ha bisogno di avere una sua definitiva impostazione e di poter attuare il coordinamento di tutte le attività di sua competenza.

Naturalmente non è solo di questo aspetto che dobbiamo preoccuparci; dobbiamo anche preoccuparci di taluni compiti specifici, che sono attinenti alla marina mercantile. Abbiamo parlato di navi-cisterna e di grosse unità; ma mi permetterei di sottoporre alla vigile attenzione del signor ministro anche l'opportunità di incrementare la costruzione di navi-traghetto, soprattutto per la Sicilia e per la Sardegna.

Aprò qui una parentesi, che riguarda direttamente l'esperienza che stiamo facendo in questi anni in Sicilia. Vediamo che le navi-traghetto, data l'intensità del traffico vertiginosamente aumentato negli ultimi anni, costituiscono l'unico vero polmone, l'unico vero anello di congiunzione tra la Sicilia e la penisola. Per esempio, durante la campagna agrumaria si vede la merce affastellata nelle stazioni, per quell'altra gravissima carenza che ho denunciato al ministro competente in diverse interrogazioni, cioè la carenza di vagoni disponibili; e quando si riesce magari a creare una certa disponibilità, quasi sempre, per la verità, alla fine della campagna agrumaria (è il soccorso di Pisa: arrivano i vagoni quando gli agrumi sono marcati e non si possono più esportare), nasce l'altro problema: cioè quando navi, treni e vagoni arrivano sullo stretto, devono segnare ancora il passo per giorni e giorni, e la merce si accumula, e spesso va in malora, e comunque ne viene grave danno a tutti i produttori. Anche sotto questo profilo, quindi, l'incremento della costruzione di navi-traghetto è da considerare quanto mai opportuno.

A chiusura di queste brevi annotazioni della prima parte del mio intervento, mi rifaccio ad un problema che, essendo stato molto esaurientemente trattato dal collega Franchi, formerà da parte mia oggetto soltanto di rapidissime notazioni: il problema del potenziamento della pesca. Dovremmo a tale proposito riferirci a tre aspetti: alla pesca oceanica, alla pesca costiera, alla pesca mediterranea.

Per quanto riguarda la pesca costiera, le sollecitazioni che sono state rivolte da altri deputati devono essere considerate validissime, e quindi le ripropongo *in toto*. Non v'è dubbio che molti pescherecci hanno bisogno

di appoggi e di aiuti, che spesso però arrivano quando non sono più utili. È abbondantissimo in Italia il naviglio peschereccio; e spesso i pescatori compiono miracoli di coraggio e d'intrapresa. Ma pur fra tante provvidenze, che riguardano i finanziamenti per le barche a motore, i contributi dello Stato e i contributi regionali (come in Sicilia), questa attività è considerata quasi a carattere artigianale. Anche se le leggi in se stesse non sono cattive, almeno nei principi ispiratori, l'amara verità è che in pratica i soccorsi sono spesso tardivi ed inefficaci. A che serve, ad esempio, il contributo del 30 o del 40 per cento sui motori dei pescherecci, quando per averlo si debba svolgere una pratica che dura due anni, attraverso perizie e controperizie, che finiscono magari con una forte decurtazione? Si snelliscano dunque le procedure in questo campo, e si consenta a questi valorosi e benemeriti pescatori di ottenere ciò che loro compete, se devono ottenerlo. Altrimenti non si crei illusioni e non si susciti speranze: si dica che queste provvidenze non sono operanti, e non se ne parli più.

Mi limito ad una sola annotazione per quanto riguarda la pesca oceanica. Abbiamo visto in questo campo come non basti avere coraggiosi marinai (poiché la pesca oceanica è stata quasi sempre iniziata all'insegna dell'ardimento individuale); né basta — e lo abbiamo constatato di persona a San Benedetto del Tronto — che si crei addirittura una serie di attività connesse. Si noti che San Benedetto del Tronto non offre attrezzature tali da permettere lo sviluppo di una pesca atlantica. Il che significa che in Italia lo spirito spesso prevale sul fatto tecnico. Non si può tuttavia ignorare che, per lo più, queste meravigliose energie dei nostri pescatori restano umiliate o addirittura scoraggiate. Ecco perché è opportuno che il Governo prenda i provvedimenti necessari per adeguare la pesca oceanica alle moderne esigenze.

L'onorevole Franchi, nel suo brillante e puntuale intervento, ha richiamato con commossi accenti l'attenzione dell'Assemblea e del Governo sulla tragedia dei nostri pescatori nel mare Adriatico. Lo stesso accorato sentimento vorrei esprimere nei confronti dei pescatori che operano in quel versante del Mediterraneo, che più interessa la Sicilia, nel quale assistiamo a violazioni identiche, se non più gravi, di leggi e di accordi internazionali da parte della Tunisia.

Signor ministro, un deputato del suo partito le ha certamente parlato dei pescherecci trapanesi confiscati dai governanti tunisini,

nonché delle violenze patite dai nostri pescatori. Quel deputato si è espresso con parole blande, e ha parlato di rispetto dell'indipendenza dei popoli africani. Io direi che quei popoli devono anzitutto rispettare certe regole internazionali. Noi assistiamo, nelle acque del mare di Sicilia, a continue violazioni di accordi internazionali. Pescare in esse è diventata addirittura un'avventura di guerra. Mentre i nostri pescatori si guardano bene dal violare le norme e gli accordi internazionali, le autorità tunisine confiscano i nostri pescherecci e commettono soprusi qui più volte denunciati.

Non ci sembra che il Governo consideri questo grave problema con la dovuta attenzione; né che si renda conto che quanto avviene nell'Adriatico si ripercuote nel Tirreno e nel canale di Sicilia.

Non mi soffermerò sulla nautica da diporto, in quanto il collega onorevole Franchi ce ne ha già intrattenuto con grande competenza. Vorrei solo fare una considerazione alquanto ovvia, e cioè che i provvedimenti congiunturali si sono dimostrati in questo settore quanto mai dannosi e controproducenti.

Desidero ora trattare un argomento molto importante, che credo vada preso nella massima considerazione da parte di un Governo che abbia a cuore le sorti marinare della nazione: quello dei porti. Indubbiamente, competente in questo campo non è solo il Ministero della marina mercantile: ma ci rivolgiamo a lei, onorevole ministro Spagnoli, perché si renda interprete presso il Governo nel suo complesso delle esigenze che ora proporrò.

Si è molto parlato in questi mesi del programma dei porti, il famoso « piano azzurro ». Non vorrei però che, perdendoci per le splendide scale del colore e della poesia, dimenticassimo i corridoi della comune realtà.

Noi sappiamo che oggi quasi tutti i porti d'Italia, e non soltanto quelli di prima categoria, ma anche quelli cosiddetti minori, avrebbero bisogno di importanti ed urgenti lavori. Lo stanziamento di 700 miliardi in dieci anni, di cui si parla, servirebbe a malapena a sistemare alcuni porti. È quindi necessario che il Governo faccia al più presto conoscere i suoi orientamenti e comunichi al Parlamento l'esatto contenuto del piano e le modalità della sua applicazione.

In sede di Commissione si è accennato ad una certa scala di priorità, che vedrebbe in prima linea i porti di Genova e di Napoli; ma in questo modo si provvederebbe soltanto a due porti italiani! Si cerchi dunque di in-

serire nel piano diversi porti in modo da risolvere, sia pure con gradualità, le esigenze di questo importante settore della nostra struttura economica.

Le necessità dei nostri porti sono indubbiamente imponenti: basta visitare questa o quella città marinara per accorgersene. A detta degli esperti, per sistemarli in modo adeguato occorrerebbe ben altro che 700 miliardi! Al riguardo occorrerebbero dunque precise assicurazioni da parte dell'onorevole ministro, da fornire non solo al nostro gruppo, ma a tutta la Camera.

A quanto ci risulta, è stata poi costituita una commissione per lo studio della produttività dei porti. Le risultanze dei suoi lavori dovrebbero essere al più presto rese note al Parlamento che, posto così in possesso di importanti elementi di valutazione, potrà esprimere un suo ponderato giudizio sui futuri indirizzi degli interventi dello Stato in questo campo.

Mi sia consentito a questo punto, come deputato catanese, attirare l'attenzione dell'onorevole ministro sui problemi del porto di Catania che, dopo essere stato nel 1931 il secondo d'Italia per movimento di merci, oggi figura agli ultimi posti della graduatoria ed è divenuto un po' la cenerentola dei porti italiani, e non perché esso non abbia la possibilità di tenere con onore il rango che già fu suo.

Ho avuto modo di constatare che le esigenze di Catania possono essere risolte con una spesa, non astronomica, di 3-4 miliardi. Se effettivamente nel « piano azzurro », secondo una scala di gradualità da stabilirsi quando esamineremo la legge, si inserisse il porto di Catania, con quella cifra si potrebbe risolvere annosi problemi, di cui la stampa si è largamente occupata.

Ho sotto gli occhi un articolo pubblicato dal giornale *La Sicilia* a firma del capitano di lungo corso Ignazio Caruso, che sintetizza i problemi relativi al porto di Catania in modo nervoso e sbrigativo, ma puntualizzandoli concretamente.

In proposito ho presentato una interrogazione al ministro dei lavori pubblici e al ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno che purtroppo, nonostante siano trascorsi circa due mesi, non ha avuto risposta. Desidero sottoporle i punti fondamentali riguardanti le necessità del porto di Catania. Per renderlo efficiente occorre, in primo luogo, riordinare e completare le opere di difesa degli ormeggi contro la risacca, cioè i parabordi. Questi possono essere assicurati

da accoppiamenti di grandi copertoni di *caterpillar*, autocarri, ecc., o sovrapponendo dei copertoni, oppure riempiendo i vuoti con spezzoni di cavi, oppure infilando in travi dei copertoni piccoli, o infine disponendo fascine di verghe a mazze ben legati come salsicciotti. In secondo luogo, occorre prolungare il molo orientale di almeno 200 metri sui fondali di 15-16 metri, parallelamente alla spiaggia.

Una volta eliminata la risacca, si può lavorare con più tranquillità, perché verrebbero ad essere eliminate le cause che determinano i fornelli nelle banchine riempite di sabbia. Comunque bisogna rendere stagne le banchine comandole con terra e pietre al fine di evitare il formarsi dei vuoti, che determinano l'abbassarsi delle banchine. Questi cedimenti, specie nelle banchine del molo Francesco Crispi, non hanno mai permesso di utilizzare la strada ferrata fin dalla sua costruzione.

Rese stagne le banchine, necessita un dragaggio di tutta l'area portuale fino ai massimi fondali consentiti dal fondo marino. Ciò è necessario per consentire l'entrata ed uscita di navi di 31 mila tonnellate, tenendo conto di un certo limite di sicurezza. Da quanto sopra, scaturisce chiaramente la necessità pregiudiziale, oltre a quella dei parabordi, di eliminare la risacca per poi cercare di ottenere l'approvazione per il già detto prolungamento.

Per ovviare alla lamentata mancanza di banchine ad alto fondale, si può prospettare l'allargamento della banchina interna del molo orientale, in un primo tempo a partire dalla vecchia testata e, poi, fino al pennello di levante. Il primo tratto (ipotenusa del triangolo della vecchia testata) dovrebbe avere un fondale fino a 10 metri, il secondo fondale fino a metri 9-9,50. Il primo consentirebbe l'attracco di una nave con pescaggio fino a quasi 33 mila tonnellate, il secondo fino a 30-31 mila tonnellate e per 4-5 navi. Inoltre, sulla vecchia testata si potrebbe installare dei serbatoi per il rifornimento di navi di grande pescaggio, mentre allargandone anche la parte sud essa potrebbe essere utilizzata per navi della stazza di 34-35 mila tonnellate, naturalmente escavando la zona adiacente. L'allargamento del molo orientale potrebbe essere realizzato con banchina a giorno, al fine di evitare il restringersi dell'area mare del porto. Tale soluzione è ritenuta la meno costosa, e comunque di non eccessiva spesa.

La sistemazione di depositi di olii combustibili per le navi di grosso pescaggio sulla vecchia testata, cioè molto vicino alle navi da rifornire, renderebbe molto agevoli l'erogazione e il controllo dei quantitativi erogati, in

quanto effettuata con tubazioni limitatissime e, conseguentemente, con un costo ridottissimo. Inoltre, stendere una *pipe-line* in mare anziché costruire depositi non è consigliabile per ovvi motivi. Il rifornimento a mezzo cisterne in rada si può anche fare, ma bisogna considerare i periodi di impossibilità a causa delle avverse condizioni del mare, stando le navi in rada e fuori del porto. Inoltre, è da tenere presente il maggiore costo dei rifornimenti a mezzo bettoline, che è di circa 500 lire la tonnellata.

Se si riprendesse in esame il progetto del 1919 (Cohen-Cagli), di cui l'attuale porto è una parte, e se ne decidesse il completamento, si renderebbe possibile soddisfare tutte le esigenze, comprese quelle per la zona industriale, la quale potrebbe essere collegata con strade sopraelevate. Quest'opera risulterebbe più vantaggiosa perché i due bacini che sorgerebbero sarebbero vicini all'attuale porto venendo a formare con esso un unico grande complesso. La prospettata costruzione di un porto-canale a partire da Agnone, oltre ad essere di lunga e costosa attuazione, ci porterebbe molto lontani dalle attuali installazioni industriali, mentre sarebbe più utile, se si decidesse la costruzione del porto-canale, attuare l'apertura del canale, dove esiste la foce del Simeto perché la protezione esterna, sia che l'apertura venisse fatta ad Agnone, sia alla foce del Simeto, si dovrebbe assicurare egualmente.

Aperto il canale alla foce del Simeto, si dimezzerebbero le distanze verso l'attuale zona industriale, e quindi le attuali industrie ne usufruirebbero già in un tempo molto vicino. Resterebbe sempre la possibilità di prolungare il canale in tre direzioni; una a nord verso le attuali installazioni industriali, una a sud verso Lentini ed una a ponente verso l'interno.

Tralascio i particolari, in ordine ad altri problemi complementari attinenti a questi.

Tornando al « piano azzurro », noi non ci dobbiamo limitare soltanto alle esigenze dei porti trascurati o lasciati in abbandono, ma ci dobbiamo occupare anche delle prospettive di sviluppo di certi porti i quali, per certe loro caratteristiche naturali, stanno diventando estremamente importanti. Mi riferisco, per esempio, al porto di Augusta, che sta diventando uno dei porti di maggiore traffico, almeno per quanto riguarda i trasporti dei prodotti petroliferi.

Sa, onorevole ministro, come è nato il porto di Augusta? In origine era un porto militare, poi, a seguito delle note vicende di guerra, fu lasciato in abbandono. Successivamente, essendo sorta nella zona una grossa raffineria

di oli minerali e essendosi installate, nella zona che va da Augusta a Priolo, una serie di grandi industrie che hanno dato vita a tutta la zona, si è fatto di Augusta, almeno per movimento di tonnellaggio in quello specifico settore, uno dei più importanti porti d'Italia, attraverso dei semplici pontili, costruiti in gran parte con il contributo delle industrie private. Dovremmo arrivare all'amara considerazione che laddove non vi siano dei piani i porti funzionano regolarmente; laddove si parla di piani, qualora dovessero restare lettera morta, vi è il pericolo di mandare in malora anche quei porti, che per tradizione sono stati fra i primi d'Italia. Mi auguro fermamente, nell'interesse della nazione, che il Governo dia subito il massimo impulso al « piano azzurro » e faccia sì che, divenuto legge, operi al più presto in tutto il territorio nazionale.

Prima di concludere, desidero trattare un argomento che ritengo meriti da parte sua, signor ministro, un maggiore approfondimento.

In seno alla Commissione speciale ella ebbe a dichiarare, a proposito delle compagnie portuali, una cosa che costituisce per noi motivo di disappunto e di scontento. Ella ebbe a dichiarare che quel famoso articolo 110 del codice della navigazione, che consente determinate deroghe in materia di autonomie funzionali, dovrebbe essere abolito.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Io ho detto questo: che il ministro non intende rinunciare alla facoltà concessa dalla legge vigente (ultimo comma dell'articolo 110) di derogare all'esclusiva del lavoro portuale, quando si ravvisano gli estremi dell'interesse della nazione e ho aggiunto, per altro, che il relativo giudizio è così importante e completo che non dovrebbe far capo al solo ministro della marina mercantile, che non dispone degli strumenti idonei, ma ad un organo interministeriale apposito. Questo ho detto proprio per tutelare le esigenze dell'interesse nazionale. (*Interruzione a destra*). Con ciò, come è chiaro, nessuna rinuncia alla prerogativa in quanto tale.

SANTAGATI. Signor ministro, io le cito le testuali parole da lei pronunciate in Commissione, togliendole dal resoconto: « La facoltà attribuita dall'articolo 110 del codice della navigazione al ministro della marina mercantile non è più corrispondente alle esigenze dell'attuale politica economica... ».

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Il ministro ritiene di non rinunciare alle prerogative previste nell'ultimo comma

dell'articolo 110 perché esigenza primaria è la certezza del diritto e, attualmente, le disposizioni sono quelle che sono. Dal punto di vista però del vero interesse della nazione, ripeto che il ministro della marina mercantile, attualmente non ha tutti gli strumenti idonei per un completo giudizio. Per questo ho parlato di un organismo interministeriale. Quindi, ho detto cosa un po' diversa. Questo, dunque, è il mio pensiero. E devo avere ancora aggiunto che con l'interesse generale si armonizza meglio anche l'interesse dei singoli settori, compreso quello dei lavoratori.

SANTAGATI. Sono lieto di questo chiarimento, che fa venir meno quelle perplessità, che potevano scaturire dalla lettura della dichiarazione da lei resa in sede di commissione speciale. Ora, che questo concetto è in certo qual modo chiarito, potremo trarre altre conseguenze di ordine non soltanto giuridico, ma anche politico. Infatti, noi vediamo che l'articolo 110 non stabilisce soltanto le prerogative e le attribuzioni delle compagnie portuali, ma nell'ultimo comma attribuisce talune facoltà tipiche di deroga dicendo « salvo casi speciali, stabiliti dal Ministero delle comunicazioni », (oggi della marina mercantile) « l'esecuzione di operazioni portuali è riservata alle compagnie », ecc. Esiste, pertanto, la clausola di salvaguardia che deve, ad un certo momento, consentire al Governo di intervenire, quando si producono quei fenomeni gravi di cui tutti, credo, in questi giorni ci siamo resi conto in occasione degli scioperi dei portuali. Inoltre, bisogna tener presente che la figura giuridica di queste compagnie è alquanto ambigua. È vero che esse hanno carattere pubblicistico, ma è altrettanto vero che ne hanno anche uno cooperativistico. Non si è ancora riusciti a stabilire quale sia l'esatta natura di questi enti a carattere associativo. Molti esperti in materia opinano che la loro natura giuridica sia controversa...

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. No, l'articolo 110 dà loro una precisa veste giuridica. Infatti, indubbiamente, le compagnie portuali rimangono delle associazioni cooperativistiche al servizio del pubblico.

SANTAGATI. Non sono cooperative *stricto iure*, perché hanno poteri che molte cooperative non hanno: hanno poteri di vigilanza, di sorveglianza, di distribuzione del lavoro, oerei dire di monopolio, signor ministro. Ella sa bene a quali inconvenienti hanno dato luogo in questi giorni i famosi scioperi. Quando agli armatori che dovevano caricare o scaricare la merce e nei porti è stato intimato lo

sciopero, queste compagnie, avvalendosi proprio di certi poteri pubblicistici, di certa coazione esercitata nell'ambiente (perché, onorevole ministro, le sue deroghe sono state molto timide, consenta che glielo dica sottovoce), hanno paralizzato i porti. Tutto ciò non credo giovi all'economia nazionale. Non scendo in profondità, ma se dovessi farlo mi troverei proprio a dimostrare che ad un certo momento è bene che la salvaguardia venga esercitata con maggiore speditezza ed influenza.

Non vi è dubbio che la nostra nazione, per essere protesa per gran parte dei suoi confini sul mare (su 9.400 chilometri di confine, solo 1.400 corrispondono alle Alpi), deve svolgere quasi tutta la sua attività sul mare. E cito qui una sua frase che penso questa volta non necessiti di chiarimenti, perché è più che eloquente. Nel suo intervento in Commissione, ella ebbe ad affermare testualmente: « Sul mare sono segnate le linee della fortuna dell'economia italiana ». È una frase che io condivido in pieno, che potrei considerare anche un po' la parafrasi di « *vivere non necesse est, navigare necesse est* ». È chiaro che gran parte delle fortune della nazione trovano nel mare il loro più naturale ricetto.

Vorrei augurarmi che queste parole non rimanesse *vox clamantis in deserto*: che cioè dall'alto della sua autorità, onorevole ministro, e di quella dell'intero Governo, si impostasse finalmente una politica marinara, perché gran parte delle fortune dell'Italia è legata alle sue sorti marinare. Se l'Italia avrà un radioso destino marinaro, anche il suo popolo sarà destinato a più fulgidi destini. (*Applausi a destra - Congratulazioni*).

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

ALESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito in questo intervento, ricordando le molte domande che abbiamo rivolto all'onorevole ministro in sede di Commissione, spesso in modo contrastante a seconda dei punti di vista e delle vedute politiche di ciascuno di noi, di sollecitare le soluzioni di alcuni problemi là sollevati e che, a giudizio del mio gruppo, non hanno ancora trovato adeguata soluzione. Sono i problemi delle linee sovvenzionate, della pesca, della pensione ai marittimi, della previdenza in genere e delle autonomie funzionali.

Cominciamo con il segnalare una volta di più la sperequazione che esiste nell'assegnazione delle linee sovvenzionate fra il settore tirrenico e quello adriatico e l'insufficienza che noi lamentiamo del naviglio sovvenzionato per i servizi dell'Adriatico.

Ho con me le tabelle del settore armatoriale del gruppo Finmare, pubblicate nello aprile del 1964 nel periodico *Notizie I.R.I.* alla pagina 127. L'esame di queste tabelle, sia per quanto riguarda le navi entrate in esercizio negli ultimi cinque anni, dal 1959 al 1963, sia per quanto riguarda gli investimenti per navi ed impianti diversi del gruppo Finmare, sempre nello stesso periodo, dimostra che su un totale di 12 navi passeggeri, per complessive 130 mila tonnellate di stazza lorda, soltanto una nave di 3.500 tonnellate è stata assegnata all'Adriatico, così come su un totale di 142 miliardi investiti per le quattro società della Finmare soltanto 9 miliardi sono andati al settore del Mediterraneo orientale servito dalla società « Adriatica ».

Signor ministro, avevo chiesto al suo predecessore di dare, più che a me, all'opinione pubblica della costiera adriatica, precisazioni in argomento, ma purtroppo fino ad oggi né queste sollecitazioni né quelle avanzate da più gruppi di questa Camera hanno avuto risposta. Si parla genericamente di difficoltà dei porti di Venezia e di Trieste rispetto alle esigenze delle nuove navi di linea per l'America e di maggiori costi che i trasferimenti in Adriatico comporterebbero per le linee verso l'Australia.

Mi sia consentito osservare, per quanto riguarda il primo punto, che in un programma di costruzioni navali le navi vanno costruite per assolvere ad un determinato compito. Bisognerebbe allora risalire, in questo caso, alle responsabilità di chi ha progettato e costruito queste navi senza tener conto dei compiti che esse avrebbero dovuto esplicare e dei porti dove avrebbero dovuto svolgere la loro attività.

Per quanto riguarda invece la seconda osservazione, quella dei maggiori costi che deriverebbero dal trasferimento in Adriatico delle linee per l'Australia, mi sia permesso pregarla ancora, signor ministro (l'ho già fatto in Commissione e durante la sua visita a Venezia), di fare rivedere le cifre che le sono state presentate, in quanto da altri calcoli espletati, con criterio forse meno interessato rispetto a quello adottato dalla commissione che ha elaborato i dati, sembrerebbe di dover concludere per un risultato esattamente opposto, con beneficio finanziario e commerciale per il nostro paese.

Mi consenta di dirle che dopo le sue recenti visite a Venezia e in altri porti d'Italia (e le diamo atto dell'attività veramente dinamica da lei dispiegata), molti ambienti politici ed economici del settore adriatico atten-

devano con ansia qualche risultato dal riesame della distribuzione delle linee di preminente interesse nazionale. Le ricordo ancora che mentre le sei linee doppie che rappresentano il 20 per cento del totale sono equivalenti nei due settori, tre per il settore adriatico e tre per quello tirrenico, delle 15 linee che servono un solo settore 11 sono destinate al Tirreno e 4 all'Adriatico. Delle 12 linee « pendolari » che praticamente servono tutti e due i settori, se andiamo a vedere la densità e la frequenza dei porti toccati vediamo che almeno 10 battono rotte decisamente favorevoli al Tirreno. In pratica, dunque, abbiamo una distribuzione delle linee di preminente interesse nazionale che si può calcolare per l'80 per cento a favore del Tirreno e per il 20 per cento a favore dell'Adriatico.

Non voglio oggi parlare del primato che la nostra bandiera deteneva in Adriatico, né tanto meno del decadimento rispetto ad altre bandiere in quel mare. Mi richiamo a questa situazione solo perché la insufficienza di queste nostre linee in Adriatico ha consentito e consente tuttora il moltiplicarsi di altre iniziative straniere che fanno una forte concorrenza alla nostra attività e perché ritengo che una utilizzazione diversa del naviglio attuale (anche a volere accettare il concetto da lei esposto per cui l'attuale tonnellaggio di navi per il trasporto passeggeri sia da ritenere sufficiente alla nostra flotta mercantile), sarebbe più produttiva per gli interessi della nazione.

Ella ha assicurato, signor ministro, essere sua intenzione (ce lo ha detto a Venezia e lo ha ripetuto a Trieste e poi anche in Commissione) rivedere tutto il problema, ed a questo scopo ha nominato una apposita commissione. Ma io mi permisi di farle presente sin dalla sua prima visita a Venezia l'opportunità di controllare la composizione di tale commissione (e la stessa preghiera ho fatto al ministro delle partecipazioni statali) in modo da renderla, vorrei dire, paritetica, tra i due versanti, nonché — me lo consenta per una esigenza umana — per evitare sperequazioni di giudizio e, peggio ancora, situazioni di conformismo. Le notizie pervenute circa una prima riunione di questa commissione mi inducono infatti a tornare a chiedere con insistenza un suo intervento, specialmente ai fini della verifica dei dati economici che le sono forniti da questi studi e che sembrano rispecchiare, adattandovisi, gli obiettivi della Fimare piuttosto che un interesse generale ed obiettivo di tutta la marineria italiana. Mi consenta altresì di dire che la rete dei servizi

di pubblico interesse nazionale è sì di competenza del suo Ministero, ma insieme con esso di tutto il Parlamento italiano, e non può né deve essere lasciata alla manovra di un ente finanziario che non ha certo il compito di definire la politica marittima del paese mediante il denaro di tutti i cittadini contribuenti. Noi temiamo, signor ministro (ed è per questo che insisto), che la commissione attuale, così come è formata e come dimostra di essere orientata, le sottoponga formulazioni ancora più pregiudizievoli per le sorti dell'Adriatico; perciò, per una maggiore tranquillità sua e del Parlamento, la preghiamo nuovamente di integrare questa commissione con elementi di sicura comprensione dei problemi adriatici.

Su altri problemi, e in particolare per le linee verso l'estremo oriente e l'Australia, è importante ed urgente, signor ministro, una soluzione valida per la programmazione degli itinerari, il cui ritardo avrebbe riflessi negativi nella politica marinara. Credo che ella sarà stanco di sentirsi ripetere queste cose. Ma io parlo con vera ansia, non mosso da sentimenti di parte. Si tratta di una esigenza organizzativa che per fortuna non richiede alcuna spesa nuova che possa mettere lei in difficoltà nei riguardi del suo collega del tesoro, o che possa avere riflessi sul periodo di crisi — qualcuno dice congiunturale: abbiamo deciso di abolire il termine « congiuntura » per parlare di vera e propria crisi — che viviamo. Anzi, attraverso una gestione diversa dei mezzi esistenti arriveremo sicuramente a migliori risultati di esercizio.

Mi consenta per questi motivi, onorevole ministro, di esprimerle l'ansietà, la preoccupazione per una impostazione che temiamo possa essere influenzata da pressioni esterne, e che non trovi rispondenza nella concreta situazione dei fatti. Veramente ci raccomandiamo a lei per un atteggiamento di fermezza in questo campo.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Le assicuro che la commissione esaminerà concretamente il problema: e già lo sta esaminando, veramente con l'occhio ai costi e ai ricavi, inquadrandolo nel superiore interesse della nazione. Ha fatto già un passo avanti, ma io non sono ancora soddisfatto dei risultati raggiunti. Ella ricorderà che io sono venuto a Venezia solo il 5 maggio. Evidentemente, neanche io posso fare miracoli; ma le assicuro che andremo avanti con la stessa severità con cui abbiamo proceduto finora. Il sottosegretario segue particolarmente i lavori di questa commissione.

ALESI. La ringrazio molto di queste comunicazioni e assicurazioni. Torno cionondimeno a pregarla di esaminare la composizione della commissione, proprio per una considerazione umana. Non vorrei che, essendo in essa rappresentati in prevalenza interessi tirrenici piuttosto che adriatici, vengano esercitate su di essa pressioni o influenze di gruppi, che sono del resto umane, così che i dati vengano poi addomesticati. Sono anche lieto di sentire da lei che finora non è rimasto troppo sodisfatto.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Cercheremo, per quanto possibile, di porre attenzione ai dati economici e tecnici dei problemi.

ALESI. Per quanto riguarda i dati economici, siccome in ordine alle linee verso l'Australia una delle conclusioni di questa commissione sarebbe che trasferire queste linee in Adriatico aggraverebbe i costi di esercizio delle linee stesse, mi sia consentito farle presente — ella poi terrà il conto che crede di quanto le dico — che attraverso altri calcoli fatti da enti ugualmente interessati, forse, ma del settore adriatico, non solo non emergerebbe affatto questo maggiore costo, ma addirittura, facendo il calcolo in un determinato modo, una diminuzione degli stessi costi di esercizio. Evidentemente in questo momento non ho le pezze di appoggio per dimostrarle l'esattezza di quanto sto dicendo.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Anzi, vorrei ricorrere alla sua collaborazione per acquisire anche questi altri dati.

ALESI. Mi permetterò allora di fornirle altri elementi più precisi su questo punto. E la ringrazio.

Passando ad altro settore, quello della previdenza e della pensione per i marittimi, mi sia consentito di sollecitarla perché, d'intesa con i suoi colleghi del tesoro e del lavoro e previdenza sociale, sia finalmente risolto il problema della riforma previdenziale e del miglioramento delle pensioni in atto per i marittimi. È un settore, forse l'unico, che non è stato adeguato né al costo della vita, né all'indice di contingenza, e che in sostanza è rimasto ancorato ai livelli del 1958.

Le do atto, onorevole ministro, che ella sta studiando il problema. Ma poiché questi studi e la materia stessa sono complessi — non lo neghiamo — e la soluzione definitiva potrebbe ancora tardare a causa delle difficoltà che potremmo incontrare da parte di altri dicasteri — soprattutto, oltre che di quello del lavoro e della previdenza sociale, di quello delle finanze — vorrei pregarla di esa-

minare la possibilità di concedere un anticipo a questi pensionati in acconto sui futuri miglioramenti cui essi hanno pieno diritto, diritto già riconosciuto dal Governo.

Onorevole ministro, tale anticipo rappresenterebbe per la categoria dei pensionati marittimi un riconoscimento del problema che sta loro a cuore e l'assicurazione che, quanto meno, dopo tante promesse ed assicurazioni, esso sta avviandosi verso una effettiva soluzione. È urgente, onorevole ministro, ed è un problema di giustizia e di sensibilità umana e sociale verso una categoria che ha bene meritato della nazione.

Passando ad altro argomento, vorrei ora brevemente richiamare la sua attenzione sul problema della pesca. I dati che si riferiscono alla produzione ed al consumo del pesce in Italia ci dicono che noi importiamo quasi esattamente la stessa quantità di pesce che peschiamo: 200 mila tonnellate, per un valore di circa 60 miliardi. Il consumo interno, nel nostro paese, corrisponde ad una media di sette chilogrammi annui *pro capite*, media molto inferiore a quella di qualsiasi altro paese civile.

Questi dati ci dicono quindi chiaramente l'estrema necessità di potenziare questo settore, sia per colmare un *deficit* della bilancia dei pagamenti, sia per aumentare il consumo *pro capite* del prodotto, con sensibile vantaggio rispetto ad altri consumi. Alcuni provvedimenti in questo senso sono stati già adottati in passato con buon risultato, soprattutto per quello che riguarda la pesca atlantica. Ma occorre non dimenticare il settore della media pesca mediterranea e quello della piccola pesca costiera, giacché l'incidenza sul pescato di ciò che proviene da questi settori è assai rilevante. Se mal non ricordo, mi pare che la proporzione su 100 mila tonnellate di pescato sia questa: 10-15 mila tonnellate di provenienza atlantica, e tutto il resto di provenienza mediterranea o costiera.

Queste cifre ci mostrano, dunque, l'importanza che avrebbe un effettivo aiuto ai settori della media e della piccola pesca. Desidero altresì ricordarle, onorevole ministro, che le flottiglie pescherecce dell'Adriatico, ansiosamente preoccupate d'un rinnovamento e d'un miglioramento (so che la cosa è molto difficile) dell'accordo di pesca con la vicina Jugoslavia, non possono non contare su un interessamento per la loro condizione.

Ultimo argomento che desidero brevemente trattare è quello delle autonomie funzionali. Su questo punto, sino a quando non sia modificato il codice della navigazione, il suo

dicastero è completamente autonomo nelle decisioni da assumere. Io non entro oggi nel merito se sia bene o male lasciare sulle spalle di un solo ministro la responsabilità di decisioni che coinvolgono così complessi problemi (mi riferisco a quanto ella ha detto in Commissione, e pochi minuti or sono ha ripetuto in quest'aula); ma mi domando se non sia il caso di creare a questo riguardo un comitato ministeriale o un qualsiasi altro organismo integrato.

Non entro, ripeto, nel merito. Ma se è vero che il lavoro nei porti è di interesse pubblico, esistono particolari casi in cui la concessione o meno di autonomie funzionali può essere d'importanza nazionale e quindi di interesse pubblico e in sostanza degli stessi lavoratori. So che ella, signor ministro, ha fatto e sta facendo molto in questo campo anche attraverso una commissione di studio: ma mi permetta di auspicare che dalle agitazioni in corso il Governo non sia indotto a cedere in una sola direzione, perché a mio giudizio si danneggerebbe gli interessi del paese. Vorrei a questo proposito che gli amici sindacalisti esaminassero con serenità le effettive remunerazioni delle maestranze riunite nelle compagnie portuali, e che i lavoratori stessi si rendessero conto che le eventuali pretese di assoluto monopolio potrebbero danneggiare molti altri loro colleghi delle industrie e soprattutto bloccare iniziative di nuove strutture in zone nelle quali l'autonomia funzionale (e proprio quella già esistente) ha costituito o può aver costituito elemento di scelta per l'operatore economico, sia esso pubblico o privato.

La ringrazio, signor ministro, dell'attenzione che vorrà concedere a queste mie brevi osservazioni attinenti al bilancio.

Presentazione di disegni di legge.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Mi onoro presentare, a nome del ministro delle partecipazioni statali, i disegni di legge:

« Aumento del fondo di dotazione dell'Istituto per la ricostruzione industriale (I.R.I.) »;

« Aumento del fondo di dotazione dell'Ente nazionale idrocarburi (E.N.I.) »;

« Attività e disciplina dell'Ente autonomo di gestione per le partecipazioni del fondo per il finanziamento dell'industria meccanica »;

« Aumento del capitale sociale dell'A.M. M.I.-S.p.A. »;

« Aumento del capitale della S.p.A. Nazionale Cogne ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Si riprende la discussione.

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

ROMUALDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la confusione nella quale si svolge la discussione di bilancio è tale che ha praticamente messo in disordine un po' tutto il lavoro, e le prospettive che noi avevamo circa i nostri interventi sui bilanci. Non è in questa sede che mi vorrei intrattenere sui problemi della difesa, sui quali doveva intervenire altro collega del mio gruppo che non vedo presente in questo momento. Desideravo premettere, invece, alcune cose relativamente al bilancio in generale e per quel che riguarda in particolare lo stato di previsione del Ministero dell'industria, rivolgendole soltanto alcune raccomandazioni in un momento in cui la situazione economica è tale che una crisi o una recessione in campo industriale potrebbero aprire il varco ad una crisi sociale addirittura drammatica qualora si dovesse dar luogo a licenziamenti e quindi aprire un periodo di disoccupazione che andrebbe direttamente a colpire una notevole massa di lavoratori italiani.

In base a quanto è stato detto in seno alla Commissione dei 75, non posso non rilevare che la situazione della nostra difesa presenta sempre le caratteristiche tradizionali che ormai ben conosciamo. Ho l'impressione che in questi anni nulla sia mutato nel settore delle forze armate e che il bilancio rispecchi sempre l'esigenza di non espandersi oltre certi limiti, anche se non sono ancora sostanzialmente risolti problemi di rilevante interesse. Starei per dire che questi problemi non saranno mai risolti. È mia precisa impressione, infatti, che non li risolveremo mai finché non arriveremo a un rinnovamento totale della struttura delle forze armate e degli organi di governo che devono presiedere alla nostra politica militare. Ci troviamo d'altro canto a dover fronteggiare una imponente massa di spese che non hanno niente a che fare con il potenziamento delle forze armate, ma che tuttavia non riusciamo ad eliminare.

Ho saputo recentemente che il progetto sulla unificazione dei servizi del Ministero della difesa sta facendo un buon cammino.

Con esso si tenta di creare un solo segretariato generale e di riunire quanto più è possibile i servizi comuni alle tre forze armate. Mi sembra però che siamo ancora ai primi paessi per quanto riguarda l'ammodernamento dei servizi delle forze armate; né mi sembra si sia proceduto in direzione di una sostanziale riduzione delle spese inutili che ancora oggi vengono effettuate in questo campo. Mi rendo conto delle formidabili difficoltà che si frappongono. D'altro canto, tutto ciò che poteva essere fatto molti anni or sono, subito dopo la fine della guerra, non è stato fatto. Sono stati infatti ricostituiti uffici di cui non si avvertiva in alcun modo la necessità. Si era avuta, nella sventura, la fortuna di veder polverizzate abitudini callose e burocratiche che vi era da sperare non venissero mai ripristinate; ma così non è stato, e oggi ci troviamo di fronte a una massa enorme di uffici e di funzioni perfettamente inutili ma che rimangono in vita e incidono in maniera determinante sulle possibilità di sviluppo delle nostre forze armate.

Questo stato di cose ci impedisce di disporre di un apparato militare veramente efficiente, adeguato agli impegni internazionali da noi assunti e in grado di soddisfare le esigenze di difesa e di prestigio, oserei dire di bandiera, della nazione italiana.

Nonostante queste enormi deficienze, siamo sempre nella dolorosa necessità di constatare che il bilancio della difesa incide in maniera sempre più marcata sul bilancio generale dello Stato.

Per quanto io concordi con il ministro Andreotti nel ritenere che la nuova posizione assunta dalla Francia non richieda da noi un maggiore impegno di forze e quindi più pesanti oneri difensivi, ritengo tuttavia che per soddisfare le nostre esigenze di difesa e per ottemperare agli impegni cui siamo tenuti a far fronte nell'ambito della N.A.T.O., in una parola per essere all'altezza delle responsabilità che ci incombono, assai più notevole dovrebbe essere lo sforzo del paese in campo militare.

Dalle dichiarazioni rese dall'onorevole Andreotti dinanzi alla Commissione dei 75 risulta, ad esempio, che il nostro Governo non pensa di aumentare la flotta militare. Ora so perfettamente che aumentare il tonnellaggio delle nostre unità da guerra comporterebbe oneri incompatibili con la situazione economica e finanziaria che in questo momento il paese è chiamato a fronteggiare; ma poiché siamo in sede tecnica abbiamo il dovere di rilevare che, pur prendendo atto delle

difficoltà di ordine economico e dell'impossibilità di fare quanto sarebbe necessario, tuttavia la nostra flotta resta di gran lunga al di sotto del livello minimo che essa dovrebbe raggiungere per essere pari ai compiti affidatigli in campo sia nazionale sia internazionale.

Compito pressoché esclusivo della nostra flotta militare dovrebbe essere quello di proteggere il traffico mercantile da e per l'Italia in caso di conflitto o di difficoltà internazionali; essa dovrebbe quindi disporre di un tonnellaggio adeguato alla protezione del naviglio mercantile. In realtà noi disponiamo di appena un quarto delle unità militari che sarebbero necessarie per l'assolvimento di questo compito. L'onorevole ministro sa perfettamente che l'attuale efficienza della nostra flotta militare è appena, *grosso modo*, sulle 50-60 mila tonnellate, non più. Si tratta, è vero, di navi abbastanza nuove, costruite con criteri molto moderni, le quali indubbiamente vantano una efficienza che, a parità di tonnellaggio, le mette in condizioni di essere alla pari con le moderne attrezzature navali degli altri paesi; sono però in numero così esiguo che non hanno assolutamente alcuna possibilità di far fronte agli impegni, in sede N.A.T.O. e in sede nazionale, cui la nostra flotta militare dovrebbe adeguarsi.

La stessa cosa potremmo dire dell'esercito che, nonostante i molti ammodernamenti, avrebbe ancora la necessità di meglio attrezzare i propri reparti, di ingrandirli come numero e di curarne maggiormente la qualità, per essere in condizioni di far fronte ai suoi impegni e alle sue moderne esigenze.

La stessa cosa potremmo dire dell'aviazione che forse è ancora su un livello più basso di sviluppo, nonostante esista nel nostro paese una formidabile tradizione aviatoria (anche se ciò dà fastidio a coloro i quali vorrebbero che l'Italia fosse sempre stata all'ultimo posto in questo particolare, vivo e moderno settore dello sviluppo dell'industria e del coraggio mondiale).

La verità è, comunque, che noi siamo, starei per dire, un po' dei rimorchiati nel quadro delle alleanze alle quali apparteniamo. Siamo un paese che non ha né vuole avere, per la cattiva impostazione generale della sua politica, la possibilità di essere pari all'importanza che non può o non potrebbe non avere una nazione che vanta le nostre tradizioni, che ha oltre 50 milioni di abitanti e in proporzione una massa enorme di interessi di ordine pratico e morale da superare.

A proposito della vessatissima questione della forza multilaterale l'onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Boldrini in sede di Commissione dei 75, ha detto che la posizione del Governo italiano è nettissima. Devo dare atto che le parole dell'onorevole Andretti sono chiare, ma non giurerei che esse corrispondano all'impostazione effettiva del Governo in questo settore.

L'onorevole Andreotti ritiene, giustamente, che la questione della forza multilaterale sia affidata sul piano tecnico alle risultanze degli studi di due commissioni e agli esperimenti praticamente in atto sulle navi con personale delle diverse nazioni che hanno aderito all'iniziativa.

La realtà è che in sede di Commissione affari esteri l'onorevole Saragat, esprimendo il suo parere o, secondo quello che affermava, il parere del Governo in occasione di una discussione proprio a proposito della forza multilaterale, non aveva in verità la stessa chiarezza di linguaggio dell'onorevole ministro della difesa. Anch'egli parlava di attendere le risultanze degli studi delle commissioni, ma praticamente non si sentiva molto vincolato dai loro risultati positivi, qualora potessero aversene.

Ora noi vorremmo, pur restando nei limiti delle competenze del Ministero della difesa, che queste chiare parole del ministro potessero essere considerate l'opinione altrettanto chiara del Governo su un problema che è molto più politico che tecnico, su un problema che è di politica estera più che di politica militare. Ma poiché la tecnica della discussione di questi bilanci, in fondo, non ci permette che di svolgere dei monologhi, perché tra l'altro i ministri non devono neppure rispondere, mi pare perfettamente inutile insistere per avere chiarimenti di questo genere. Né i chiarimenti in sede tecnica e in sede di impostazione di politica militare e di politica estera ce li potranno dare i ministri finanziari, i quali, a loro volta, sono molto impegnati a chiarire la confusa situazione in cui questo semibilancio si discute, al di fuori e in maniera anche non coordinata con lo stesso piano di programmazione, di cui questo semibilancio doveva essere quasi una prefezione od una premessa.

Non avrei quindi niente altro da aggiungere in sede di bilancio della difesa, se non — anche allacciandomi ad una vecchia discussione che una volta interessava il bilancio della difesa e adesso interessa il bilancio dei trasporti — spendere una parola sull'aviazione civile, di cui abbiamo tante volte parlato

in occasione delle precedenti discussioni sui bilanci.

L'aviazione civile per tanti anni è stata legata al dicastero della difesa, di cui costituiva una direzione generale; ma ora l'abbiamo eretto a commissariato, legandola al bilancio dei trasporti.

Siamo andati decisamente di male in peggio. Non vi è dubbio che le obiezioni, che ci permetteremo di fare allorché si discusse di questo trasferimento, erano fondate, nel senso che nel quadro della politica dei trasporti, fatalmente legata ormai, anche sul piano tecnico ed amministrativo, al bilancio dei trasporti, l'aviazione civile avrebbe fatto la fine di Cenerentola. E così è stato. Ora ho sentito lamentare che dei 26 miliardi che erano stati richiesti per un sia pure limitatissimo piano di sviluppo dell'aviazione civile, ne sono previsti in questo semibilancio soltanto 4. Si tratta di una somma assolutamente irrisoria rispetto alle esigenze di questo settore.

Però devo anche rilevare che nel quadro della programmazione (se essa uscirà dal fumo e si presenterà netta, chiara, nelle sue linee di sviluppo e nelle sue caratteristiche) l'aviazione civile ha una partecina eccessivamente modesta soprattutto per un paese che, programmando, pretende di diventare un paese economicamente e tecnicamente all'avanguardia. Si parla di un'aviazione civile alla quale, nel quadro della grande programmazione, sarebbero destinati sì e no 80 miliardi per gli aeroporti, nonché una spesa modestissima per il rinnovo delle attrezzature e dei mezzi.

L'aviazione civile è un settore che richiede investimenti di denaro di ben altra misura, anche perché è un settore influenzato dal progresso, nel suo significato più classico e più specifico; un settore che presenta un rinnovarsi rapidissimo di sistemi, di mezzi, di attrezzature, che richiede, a un paese che voglia farvi fronte sul serio, un impegno di ben altra portata.

Debbo, infine, rilevare che, a causa del passaggio dell'aviazione civile al Ministero dei trasporti, o per altri motivi, noi abbiamo assistito e continuiamo ad assistere ad un accentuarsi del monopolio dell'Alitalia per quanto riguarda tutto il servizio, tutta l'impostazione dei trasporti aerei civili in Italia. Questa azienda, che ormai è una azienda di Stato, praticamente fa tutto quello che vuole, non ascolta alcuno, fa la sua piccola, privata, particolare politica di trasporti aerei in Italia, non vi è assolutamente alcuna possibilità, per nessun altro, di imprimere un

diverso sviluppo ai trasporti aerei, di impostare in modo diverso il problema delle attrezzature, di modificare in qualche modo la situazione attuale.

Inoltre, questa società, debbo metterlo in rilievo, potrebbe giustificare questo suo monopolio e strapotere se essa fosse pari alle responsabilità che una posizione del genere d'altronde impone, alle responsabilità che sono collegate alla sicurezza del volo, alla necessità di creare nuove linee anche interne nel nostro paese, anche sui percorsi meno remunerativi, di servire la nazione come modernamente deve essere servita nel campo dei trasporti aerei.

La penisola italiana, anche in relazione alle esigenze che dipendono dalla sua forma, ha bisogno di incrementare la sua rete aerea, ma ciò non è possibile fare, perché l'esistente situazione di monopolio impedisce o intralcia o rende assai difficile lo sviluppo di altre iniziative, senza contare che lentamente, attraverso questo monopolio, noi impoveriamo anche le iniziative di ordine turistico, sportivo, ci precludiamo anche la possibilità di preparare e creare quadri efficienti e numerosi di piloti.

Onorevoli colleghi, signor ministro, voi sapete che ormai la compagnia italiana deve ricorrere a piloti stranieri. Oggi spesso viaggiamo su aerei i cui equipaggi sono americani o inglesi. Rispettabilissimo questo principio; come le merci, gli uomini possono viaggiare su mezzi condotti da stranieri. Sta di fatto, però, che questa è una voce molto pericolosa nel quadro della nostra bilancia commerciale. Col nostro denaro procuriamo lavoro a giovani di altri paesi, mentre ci sarebbe tanto bisogno di procurarne ai giovani del nostro paese. Infine, vi è una tradizione da difendere, vi sono delle esigenze di ordine civile e militare da difendere e noi vorremmo che qualcuno intervenisse. Certo è molto difficile che intervenga il ministro dei trasporti il quale in questa materia ha poco da dire. La realtà è che non so se debba intervenire il Presidente del Consiglio, anche se non sono riuscito mai a sapere quali sono le responsabilità di legge che egli ha. Tuttavia, qualcuno deve intervenire nei confronti di questi monopolisti per metterli davanti alle loro responsabilità, perché siano consentite altre iniziative che rendano migliori le condizioni dell'aviazione civile in Italia.

Ho finito. Colgo l'occasione per pregare la Presidenza di sollecitare il Governo per il più sollecito svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze da noi presentate sui pro-

fughi dalla Tunisia. In Tunisia in queste ultime settimane sono accadute cose gravissime. La comunità italiana è stata brutalmente sradicata dalla terra sulla quale viveva ormai da 50 anni, ha perduto tutti i beni, il proprio lavoro, la propria possibilità di vita. Si tratta di gente che non sa nemmeno se potrà rimpatriare, come potrà affrontare i giorni avvenire. Il Governo, interpellato in Parlamento con le interrogazioni e le mozioni, direttamente attraverso lettere e colloqui privati, ha costantemente taciuto. Mentre migliaia e migliaia di italiani sono bestialmente trattati, il Governo non ha assolutamente nulla da dire.

La Francia è intervenuta contro le misure adottate dal governo tunisino e ha garantito la più ampia assistenza per i francesi che vorranno rimpatriare con l'aiuto del governo francese, il quale sembra che abbia fatto addirittura le stesse proposte agli italiani.

Il Governo italiano non ha invece detto assolutamente una parola, non ne ha avuto il coraggio. Chiedo perciò alla Presidenza della Camera di portare questa protesta al Presidente del Consiglio, il quale ha il dovere di dire quello che pensa su questo delicatissimo problema, di esprimere un giudizio su quella che è una brutale azione commessa ai danni di nostri connazionali, sulle condizioni in cui questa gente si è venuta a trovare. Deve dire qualche cosa, deve avere un palpito di umanità.

PRESIDENTE. Questa mattina, sia pure incidentalmente, l'onorevole ministro degli esteri ha fornito esaurienti chiarimenti sull'azione che il Governo ha svolto e sta svolgendo a favore degli italiani in Tunisia.

ROMUALDI. Me ne rallegro e la ringrazio dell'informazione. Ad ogni modo speriamo che alle parole del ministro degli esteri, estremamente tardive, segua qualche pratico intervento che valga in parte ad alleviare le condizioni di questi concittadini così duramente colpiti.

Concludendo, desidero rilevare — la cosa dovrebbe interessare il ministro dell'interno — che da qualche tempo a questa parte i deputati del Movimento sociale italiano incontrano difficoltà da parte degli organi pubblici per quanto concerne i loro comizi politici. Non vogliamo drammatizzare questa situazione, anche se l'episodio verificatosi ieri a Savona dovrebbe far meditare lo stesso Governo: siamo davanti a manovre che somigliano molto a quelle dell'estate 1960, una data fondamentale nella nuova politica italiana, perché da essa, attraverso la violenza

di piazza, è partita l'iniziativa per costituire il Governo di centro-sinistra le cui conseguenze di ordine economico, sociale e politico costituiscono ormai oggetto di una protesta che trova sempre maggiore diffusione nell'opinione pubblica nazionale. Vorrei ricordare al Governo che quando si proibisce, per qualsiasi ragione, il comizio di un deputato, non si colpisce il deputato o il suo partito, ma un principio fondamentale che vale per tutti e la cui sistematica violazione finirebbe con lo sconvolgere totalmente la vita politica italiana. Ormai sembra che sia il partito comunista a decidere se un deputato debba parlare o no, se un comizio possa aver luogo o no, perché alle proteste dei comunisti seguono le disposizioni dei questori che per motivi di ordine pubblico vietano elementari manifestazioni di natura democratica.

È una cattiva strada, un cattivo metodo che potrebbe avere conseguenze pericolosissime. Il centro-sinistra è nato con una rivolta di piazza; con un'altra rivolta di piazza potrebbe nascere qualche altra cosa ancora più grave e più disastrosa per la vita e per la libertà del nostro paese. (*Applausi a destra*).

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

TURCHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il timore che il nuovo tipo di discussione del bilancio sacrificasse i poteri di controllo e di decisione del Parlamento si è rivelato più che giustificato. È ben vero che la formazione di un'unica Commissione speciale è stata un rimedio eccezionale al quale non si dovrebbe ricorrere nel futuro, lasciandosi alle Commissioni permanenti le specifiche mansioni di esame dei singoli capitoli corrispondenti ai vari dicasteri, e che quindi si può sperare nel « meno peggio » per il futuro. Ma è anche vero che si potrà al massimo ridurre, non certo eliminare, l'inconveniente di una scarsa profondità dell'analisi in contraddittorio; profondità, che, viceversa, caratterizzava il precedente sistema di discussione.

Comunque, l'inconveniente è stato quest'anno gravissimo, e si è ripetuto in sede di Assemblea costringendo i singoli deputati o a limitare il proprio intervento ad una sintesi di considerazioni su vari capitoli del bilancio, o ad una sola disamina particolare, contenuta per di più in termini di superficialità. E tale inconveniente non ha, ovviamente, mancato di riflettersi sulla parte del bilancio relativa al Ministero della difesa, e sulla discussione in ordine alla politica militare del nostro paese.

Eppure mai come quest'anno gli orientamenti della nostra politica militare, compresi quelli che più concretamente si riflettono sulle spese per le forze armate, hanno avuto una diretta incidenza su tutta la politica estera del nostro paese, implicando altresì alcune scelte atte ad influenzare tutti i rapporti internazionali nell'area che più intimamente interessa il nostro paese, e cioè nell'area mediterranea.

L'ormai definitivo abbandono da parte della Francia delle sue terre dell'oltremare mediterraneo, e la prospettiva di una ormai prossima indipendenza di Malta — che, del resto, all'Inghilterra risultava preziosa soprattutto come base militare in funzione della sua presenza in Egitto ed in specie sul canale di Suez — lasciano all'Italia quasi tutto l'onere, che non è solo militare ma anche politico, di tenere le posizioni nel Mediterraneo per l'intera alleanza atlantica.

I recenti viaggi del signor Kruscev in Egitto ed in altri paesi nordafricani di recente indipendenza hanno rivelato, ammesso che ce ne fosse bisogno, quanta importanza il blocco orientale dia alla propria influenza in quello scacchiere che l'Italia fronteggia direttamente senza altra intercapedine che non sia, appunto, quella rappresentata dal mare Mediterraneo.

E si sa quanta parte abbia nelle relazioni politiche, specie con paesi di fresca indipendenza, il prestigio militare, e nel caso concreto quello navale, di una potenza virtualmente confinante.

Ecco perché noi riteniamo assolutamente inadeguato lo stanziamento previsto per la marina militare, tanto in assoluto, per ciò che concerne cioè le esigenze proprie di una moderna flotta, quanto in rapporto con le altre voci del bilancio della difesa.

Per altro « sacrificare » proprio la marina militare non sembra rispondente neppure a criteri di opportunità « sociale » ed economica, considerando il ruolo che essa svolge nella preparazione tecnica delle leve destinate alla marina mercantile ed alla stessa flotta peschereccia in un paese, come l'Italia, che, si voglia o no, è e resta « marinaro ».

Del resto, alla nostra marina militare sono affidati anche compiti, che non esito a definire anche « psicologici » in difesa dei nostri pescatori — tanto nell'Adriatico quanto nell'Egeo oltre che nel Mediterraneo meridionale — contro i ripetuti atti di pirateria che vengono commessi a loro danno.

Ma, per ritornare all'incidenza sulla politica estera della presenza nel Mediterraneo

garantita all'Italia dalla sua flotta, ritengo doveroso sottolineare la funzione di ponte che la natura ha affidato all'Italia fra l'Europa e l'Africa. E se verso l'Europa — e verso l'alleanza atlantica — l'Italia ha dei doveri oltre tutto sanciti da precisi patti, liberamente sottoscritti, verso l'Africa il nostro paese ha il diritto ed il dovere di non rinunciare a contrastare l'artificiosa influenza, in funzione antieuropea, che sui paesi del continente tenta, purtroppo con successo, di esercitare l'Unione Sovietica, in concorrenza con la quale si proietta ora verso quelle stesse terre, e pur sempre in funzione antieuropea ed antioccidentale, addirittura la Cina comunista.

Risulta quindi irrinunciabile non solo un continuo adeguamento dei nostri mezzi navali, ma anche un loro opportuno potenziamento. E questo anche nel caso in cui si dovesse rinunciare a quella forza multilaterale che, già approvata in sede tecnico-militare, incontra ancora ostacoli di natura politica, frapposti per altro anche dall'ambiguità della politica estera del centro-sinistra che rappresenta l'Italia nel consesso delle nazioni occidentali, malgrado il dichiarato atlantismo dei nostri ministri della difesa e degli affari esteri, onorevoli Andreotti e Saragat, che almeno in questo campo sono più criticati e criticabili dai loro alleati di Governo e di maggioranza che dalla mia parte politica.

Ma non è solo la marina che registra una inadeguatezza di stanziamenti, bensì anche l'aeronautica militare. Per la quale valgono gli stessi argomenti politici, malgrado l'indiscutibile possibilità di una maggiore e più organica cooperazione in sede di alleanza atlantica. In funzione di questa, però, non è sottovalutabile l'incidenza che il nostro potenziale aeronautico ha in rapporto al prestigio stesso del nostro paese nell'ambito degli organismi centrali e periferici della N.A.T.O., in quanto i singoli apporti nazionali non possono che essere direttamente proporzionali con le scelte strategiche che in funzione difensiva sono affidate a quei comandi.

Constatate le insufficienze di stanziamento per questi due determinanti fattori della nostra politica militare, non mi è ovviamente possibile indicare da quali voci di bilancio dovrebbero detrarsi le somme — per altro precisabili soltanto in sede tecnica — necessarie ai rispettivi potenziamenti.

E chiaro che le scelte di massima appartengono all'esecutivo, che le deve sottoporre all'approvazione del Parlamento e, se il centro-sinistra a suo tempo ha effettuato scelte inutili e dispendiose (non sto neppure ad

enumerarle), non si può certo ora accampare l'impossibilità nella quale ci troviamo di indicare delle possibili (dico soltanto: possibili) revisioni dei capitoli di spese, in parte cospicua per altro già effettuate, come quella per la nazionalizzazione dell'energia elettrica.

Mi potrei limitare a proporre alcune variazioni nell'ambito del capitolo delle spese per la difesa. Ma, a prescindere dall'assoluta inutilità di proposte che, per quanto ragionevoli, sarebbero disattese dalla maggioranza, non mi sembra in verità che le cospicue cifre necessarie a compensare le denunciate inadeguatezze siano sottraibili da altre voci di un capitolo che non risulta molto generoso neppure per l'esercito, e cioè per l'altra fra le forze armate.

In linea di massima mi limiterò a rilevare lo stato di disagio in cui versano i « gradi medi » della gerarchia militare, per il ritardo, spesso tale da stroncare la carriera, che si registra nella possibilità di effettuare il periodo di comando necessario per la promozione al grado superiore.

L'attesa, già lunga, a livello di compagnia, e cioè per la promovibilità da capitano a maggiore e a tenente colonnello, diviene ancora più lunga a livello di battaglione, spesso portando ai limiti di età la promovibilità a colonnello. Per quanto poi riguarda il livello reggimentale, spesso, troppo spesso, il limite di età sopraggiunge assai prima che si renda... disponibile un reggimento da comandare e si maturi quindi la condizione base per la promozione a generale.

Ci si può obiettare che tanti generali ed ammiragli non sono indispensabili. Ma questa obiezione è oltre tutto tale da scoraggiare i giovani dall'intraprendere la carriera militare, e da annullare quindi gli sforzi, anche dispendiosi, che si fanno in tal senso.

È evidente che quando un giovane intraprende la carriera militare lo fa nella sacrosanta aspirazione di affidare ai propri meriti ed alla propria dedizione la possibilità di raggiungere i massimi gradi, e non nella prospettiva che questi gli siano aprioristicamente interdetti da strettoie insuperabili quanto artificiali.

Altro argomento dal quale non si può prescindere, mentre è in sperimentazione la ferma ridotta a quindici mesi, è la specializzazione del personale militare, sia per quanto concerne l'intensità della preparazione dei militari di leva, sia per il numero e per la qualità della truppa stabile, in essa comprendendosi i sottufficiali nonché l'arma, veramente benemerita, dei carabinieri. Quando si verifi-

cano, in tempo di pace, sciagure come quella del Vajont e quando la tranquillità di intere contrade è affidata alla dedizione ed allo spirito di sacrificio dei carabinieri, pronti a dare la propria stessa vita per la serenità dei cittadini, allora, onorevoli colleghi, la facile demagogia antimilitarista si tira in disparte, lasciando a tu per tu la nazione riconoscente ed il suo esercito, ed i suoi carabinieri. E la stessa partecipazione popolare ai festeggiamenti per il centocinquantenario dell'arma benemerita ha fatto giustizia di molte ingenerose calunnie.

Ma perché questo esercito sia adeguato alle funzioni cui è chiamato in pace oltretutto in guerra, è necessario che si pensi a tempo debito e nel luogo opportuno al necessario adeguamento dei suoi mezzi, che si renda veramente aperta a chi desidera intraprenderla la carriera delle armi, che è al servizio della nazione e mai di un governo o di una parte politica. E ciò anche perché di disarmo unilaterale nel mondo nessuno ne parla, tranne che implicitamente la sinistra del nostro paese, che tanto al governo quanto alla opposizione non dimentica la sua tradizionale — e speriamo reciproca — ostilità verso le nostre forze armate.

Ebbene, pur nello sforzo evidente di non debilitare il nostro potenziale militare, l'attuale bilancio sacrifica ai compromessi del centro-sinistra le esigenze di potenziamento, e persino quelle di adeguamento e di aggiornamento. Al punto che non si tiene nel dovuto conto l'aumento dei costi che, pure, non può non riflettersi sull'acquisizione di nuovo materiale, e persino sul trattamento alimentare della truppa. Pertanto ovviamente risulta del tutto insufficiente il meccanico aumento di spesa previsto in limiti di appena il 6 per cento, senza considerare evidentemente il diminuito valore di acquisto della lira.

Sono questi motivi sufficienti, crediamo, a negare il nostro voto al bilancio anche per i capitoli destinati alle forze armate, alle quali, pure, rinnoviamo alto l'elogio che ad esse spetta, in pace ed in guerra, per gli altissimi meriti per i quali, in guerra ed in pace, ad esse spetta l'imperitura gratitudine della patria. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

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

È iscritto a parlare l'onorevole Emilio Pucci. Ne ha facoltà.

PUCCI EMILIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, prima di addentrarmi a parlare di alcuni specifici problemi su cui vorrei richiamare l'attenzione del Governo, desidererei fare una considerazione di fondo. Il bilancio che stiamo discutendo è un bilancio particolare, il primo di un Governo con la partecipazione dei socialisti, un bilancio quindi che dovrebbe essere caratterizzato da un nuovo indirizzo profondamente sociale.

I colleghi del gruppo liberale italiano hanno ampiamente documentato nella loro relazione di minoranza e nei loro interventi la grave deficienza di questo bilancio. Io mi limiterò ad accennare ad alcune questioni, che mettono in causa la politica di apertura sociale annunciata dal centro-sinistra. Noi liberali consideriamo assolutamente necessaria una politica socialmente aperta che realmente realizzi quelle condizioni di progresso che sono ormai patrimonio comune ad una grande maggioranza dei paesi del mondo occidentale.

Il liberalismo di oggi — come noi lo intendiamo ed lo vogliamo — è indirizzato a realizzare una politica sociale avanzata, una politica che renda partecipe del progresso la popolazione tutta, una politica che realizzi finalmente la vittoria contro la miseria, la fame, l'ignoranza, che garantisca una vera e propria sicurezza sociale.

Personalmente mi auguravo che il bilancio di questo Governo di centro-sinistra rivelasse un chiaro indirizzo sociale. Sono dolente di dover rilevare che così non è e che questo bilancio è invece desolantemente privo di quell'afflato innovatore che sarebbe stato ragionevole attendersi.

In quasi tutti i paesi del mondo occidentale la politica attuale, improntata ai concetti del liberalismo moderno, sta dando i suoi frutti. Un largo programma economico sociale, che 30 o 40 anni fa sembrava impossibile, si sta attuando. La casa, la sanità, la scuola, la sicurezza sociale non sono più un mito come lo sono da noi, ma una realtà viva a cui i governi, anche di diversa ispirazione, sono tutti attivamente impegnati.

Un autorevole deputato laburista inglese — in predicato per un importante ministero in un futuro governo laburista — mi diceva pochi giorni or sono a Londra la sua speranza ed il suo impegno di realizzare con la politica che il partito laburista si propone un mondo più felice e più gentile. Aggiungeva il mio autorevole interlocutore che, in passato — rispondendo al cancelliere dello scacchiere Butler che preconizzava un raddoppio dello

standard di vita per il popolo britannico nei prossimi anni — si era detto contrario a tale prospettiva, considerando che la equazione « felicità-guadagno » non doveva sacrificare la prima a vantaggio del secondo.

Non so cosa il *laburismo* potrà realizzare in Gran Bretagna per dare corso al progetto di un mondo felice, ma non posso fare a meno di essere profondamente ammirato di tali propositi e della serietà con cui quel partito si appresta a prepararne l'attuazione.

In Italia il centro-sinistra non ha certamente realizzato alcun obiettivo del genere. Ha, invece, al contrario, posto le premesse per una grave crisi economica del nostro paese. Al pieno impiego quasi raggiunto si sostituisce adesso lo spettro della disoccupazione, al risparmio l'inflazione, alla speranza nell'avvenire la mancanza di fiducia.

Il sogno fantasioso degli artefici del centro-sinistra — originato forse dalla illusione che era non solo possibile, ma addirittura certo, trasformare il florido andamento dell'economia italiana in una manna providenziale, liberandola dalle artificiose costrizioni degli imprenditori — si è infranto al primo effettivo contatto con la realtà. Infrantosi questo sogno, non si è voluta cercare onestamente la ragione e, di volta in volta, si è addebitata ogni colpa alla situazione mondiale o europea, all'allarmismo degli ambienti economici di destra, agli imprenditori.

Nel regime di centro-sinistra gli imprenditori hanno, infatti, preso il posto — e la similitudine è ben appropriata — che avevano gli ebrei nel regime nazista. Gli errori devono essere addossati a qualcuno. I nazisti trovarono comodo additare al loro paese gli ebrei come responsabili dei loro errori. Sulla scia dei comunisti, oggi, socialisti, repubblicani, socialdemocratici e una parte di democristiani hanno adottato la comoda formula dell'imprenditore criminale cui addossare il peso degli errori commessi.

Ma chi sono questi imprenditori? Chi sono questi esseri su cui si appunta oggi il dito accusatore dei fautori di un nuovo sistema?

Sono anzitutto ed essenzialmente dei tecnici, anche se non qualificati, giacché è impensabile oggi che una qualsiasi attività possa essere gestita da chi non ha una precisa conoscenza tecnica al riguardo. I continui fallimenti che costellano l'orizzonte economico italiano basterebbero da soli a provare quali siano l'impegno e la difficoltà inerenti alla gestione di un'impresa privata in un paese come il nostro dove i carichi sociali e le tasse alla sorgente sono i più alti del mondo.

Vi sono e vi sono stati imprenditori disonesti, duri, inumani; ma questo non autorizza generalizzazioni odiose quanto irragionevoli. Sarebbe come condannare la massa dei dipendenti dello Stato in base ad alcuni casi riprovevoli e ad alcuni scandali. A chi accusa con tanta veemenza e addossando tutte le colpe agli imprenditori, vorrei porre una domanda precisa: « Si è mai chiesto egli onestamente qual è la molla effettiva e reale che sollecita nel mondo moderno l'attuarsi del progresso? ».

Questa molla, che fa accettare ogni sorta di sacrifici e di dedizione, l'assunzione del rischio, che implica l'accettazione di una dura lotta quotidiana, di un lavoro spesso massacrante, è assai raramente il puro e semplice desiderio di ricchezza o l'ingordigia di denaro o di potere, ma piuttosto la testimonianza di un desiderio spirituale, di un'esigenza profonda di creare, di costruire.

È la stessa molla che spinge chi si occupa di politica a battersi sulle piazze e in Parlamento, a trascurare famiglia e interessi per creare, per costruire qualcosa di migliore per il proprio paese. Ed è questa la molla che muove la maggioranza di quegli esseri che oggi in Italia vengono additati al pubblico disprezzo, quasi fossero dei criminali.

Forse gli ultimi a rendersi conto di questa realtà — preoccupati come sono dai problemi inerenti al loro lavoro — sono stati gli imprenditori. Prima la nazionalizzazione dell'energia elettrica, quindi le dichiarazioni, a volte nebulose, a volte sibilline, ma sempre punitive, dei sommi luminari del centro-sinistra, hanno avuto il merito di svelare a chi, troppo immerso nel proprio lavoro, non avrebbe voluto interessarsi di politica, cosa in realtà volesse il centro-sinistra e cosa pensava e preparava contro quanti, con il proprio lavoro, danno lavoro a tanti cittadini.

Si è parlato ripetutamente in quest'aula di programmazione, e a questa parola sono stati accoppiati numerosi aggettivi di sapore dittatoriale: coercitiva, vincolante, e così via. Spesso, queste dichiarazioni sono state accompagnate da commenti decisamente ostili all'iniziativa privata.

A chi lavora, a chi rischia, a chi fatica per creare e per costruire, tutto questo è suonato come una sentenza senza appello, come la dichiarazione di guerra senza quartiere a un sistema economico, nel quale l'operatore economico già doveva affrontare difficoltà e incomprendimenti notevoli, ma che aveva il merito di presentarsi in termini di chiarezza e che racchiudeva comunque la speranza di positive evoluzioni.

Le parole, i propositi, il linguaggio che suonano spesso in questa aula sono estranei alla vita di chi lavora. Tematica, problematica, programmazione, ragioni di fondo, ecc., sono tutte espressioni che hanno l'effetto di confondere e di sfiduciare chi — come la maggior parte dei piccoli e medi imprenditori italiani — ha direttamente a che fare, senza l'ausilio di uffici tecnici e contabili, con tasse, contributi, scadenze, cambiali, consegne, acquisti, vendite, pubblicità, sindacati, perdite e profitti. L'imprenditore è continuamente frastornato da attacchi, dichiarazioni punitive, propositi confusi, proposte di riforma di cui non si conosce il costo e di cui si intravedono le conseguenze paurosamente negative: ecco gli elementi che paralizzano qualsiasi iniziativa e che sono responsabili dell'attuale situazione economica.

Centinaia di migliaia di uomini responsabili — e vorrei sottolineare questo aggettivo, che certamente non si può usare per chi governa oggi il nostro paese — centinaia di migliaia di uomini responsabili sono oggi di fronte a una situazione volutamente incerta, oscura e minacciosa.

Il Governo chiede fiducia, ma continua nella sua azione irresponsabile. È probabile che in altri paesi tale azione avrebbe già scatenato la reazione di chi vede la propria attività e il proprio lavoro avviati alla rovina. In Italia — e va reso omaggio, in questa sede, all'immenso potere di sopportazione degli italiani — nonostante tutto si continua a lavorare, anche se l'iniziativa è stata stroncata e nessuno più osa intraprendere nuove attività, quelle che sussistono funzionano ancora in maniera ammirevole.

A questo punto è ancora possibile salvare il paese; basta che il Governo impronti la sua azione a criteri responsabili e abbandoni gli schemi utopistici che ispirano il suo programma. Ad un'azione responsabile del Governo, sono certo risponderebbe una reazione formidabile delle forze vive della produzione e, nel volgere di qualche mese, l'Italia potrebbe ritornare sulla via del progresso economico e sociale.

Il problema più urgente da affrontare è quello della disoccupazione; è un problema la cui soluzione non può aspettare, un problema che deve avere la priorità su tutti gli altri.

Si fanno ascendere in questo momento i disoccupati dell'industria edile a circa 100 mila. È noto che, per ogni lavoratore edile, lavorano tre persone nelle industrie connesse. Pertanto ci avviamo ad una disoccupazione di

400 mila persone soltanto in questo ramo. 400 mila famiglie di lavoratori sono di fronte allo spettro della miseria. Ma questo non è che l'inizio, uno di quegli inizi che possono rappresentare l'avvio di una paurosa tragedia.

Cosa fa il Governo di centro-sinistra per risolvere questa tragica situazione? 100 mila, presto 400 mila, persone senza lavoro, mentre decine di migliaia di famiglie italiane vivono in baracche improvvisate, in alloggi malsani, in tuguri indegni di un popolo civile.

Cosa aspetta il Governo di centro-sinistra, in attesa dell'approvazione della legge urbanistica (che ci auguriamo sia sensata, attuabile e soprattutto realistica e non utopistica), cosa aspetta il Governo di centro-sinistra a varare un provvedimento urgente e transitorio per l'edilizia popolare? 100 mila persone disoccupate, mentre c'è una disperata necessità di case; centinaia di imprenditori, di tecnici, di architetti se ne vanno all'estero a lavorare, mentre potrebbero contribuire validamente al progresso edilizio del nostro paese. Nel programma di centro-sinistra si è tanto parlato di incentivi. Si vari dunque un provvedimento urgente che offra incentivi reali a chi voglia dedicarsi immediatamente all'edilizia popolare. Si scelga questa occasione avvalendosi dell'ingegno degli urbanisti italiani per bandire un concorso per un'« edilizia popolare modello » che segni la fine delle giungle di cemento e rappresenti l'inizio anche in Italia di quei parchi residenziali in cui i lavoratori di tanti paesi dell'Europa occidentale trovano, rientrando dal lavoro, un concreto ristoro alla loro fatica di tutti i giorni. Su questa strada il Governo di centro-sinistra troverebbe i consensi unanimi del popolo italiano e sono certo che di fronte a soluzioni di questo genere tacerebbero le rivalità politiche e in seno a questo Parlamento chiunque ha veramente a cuore le sorti dell'Italia plaudirebbe al Governo.

Sono mesi, ormai, che la dinamica economica si è arrestata; mesi preziosi di attività, di inventiva, di lavoro sono stati persi. Da questi banchi di opposizione noi invitiamo oggi formalmente il Governo di centro-sinistra ad uscire dall'immobilismo, ad affrontare e risolvere i problemi reali della nazione. Questo chiediamo essendo ben certi che il concorso di tutti gli italiani non mancherebbe e non mancherà a chi darà prova di serietà e di onestà di intenti. Occorre però agire subito e indirizzare l'azione governativa a risolvere almeno alcuni dei problemi più urgenti.

Il 13 maggio scorso abbiamo assistito con indicibile pena ad una manifestazione di in-

validi civili che in pieno centro di Roma hanno portato la testimonianza vivente della loro miseria e del loro dolore. Molti di questi infelici si trascinarono su moncherini fasciati di stracci o di pezzi di copertone. Eppure sono nostri fratelli in Cristo, sono italiani che non si è voluto o saputo provvedere nemmeno di arti ortopedici. Alle richieste urgenti e accorate di questi infelici si è risposto con un fumoso comunicato, infarcito di quelle espressioni parlamentari messe di moda dall'onorevole Moro. E sono ritornati alle loro case, delusi e sfiduciati. È mai possibile che non si possa provvedere almeno a fornire di arti ortopedici chi non ha gambe?

Ricordo l'impressione profonda provata in Russia, quando nel 1957 visitai quel paese, alla vista di tanti mutilati che si muovevano penosamente, con l'ausilio di stampelle di legno. Attribuii questo deplorabile stato di cose all'insensibilità di quel regime totalitario; ma il 13 maggio, in piena piazza Montecitorio, dopo vent'anni di governo democratico, la vista di tanta miseria e di tanta sofferenza mi ha fatto vergognare di avere due gambe sane e soprattutto di essere italiano.

Che dire, poi, della condizione di miseria in cui vivono gli ultimi anni della loro vita quei vecchi combattenti della guerra 1915-1918, che da anni aspettano il piccolo riconoscimento pensionistico ripetutamente loro promesso ma costantemente negato?

E che dire ancora dei nostri connazionali di Tunisia privati di colpo dei loro averi e ridotti in miseria? La Francia di De Gaulle non ha indugiato un istante a garantire ai cittadini francesi di Tunisia l'aiuto di cui necessitavano; anzi De Gaulle, mosso a pietà dalle condizioni degli italiani di Tunisia virtualmente ignorati da questo Governo di centro-sinistra, ha annunciato perfino l'intenzione di offrire l'aiuto francese ai nostri connazionali.

Questa è dunque, onorevoli colleghi, la situazione del paese mentre è in discussione il bilancio generale dello Stato. Qualsiasi intervento in uno specifico settore, come quello che ora mi accingo a fare sul capitolo del bilancio riguardante il Ministero della difesa, non poteva essere fatto che premettendo alcune considerazioni sulla situazione generale esistente, nella quale deve logicamente inquadarsi ogni problema prospettato e ogni soluzione concreta da proporre.

Prima di addentrarmi nell'argomento specifico della difesa sento tuttavia il dovere di elevare una indignata protesta all'indirizzo di coloro i quali dal palcoscenico di un teatro

di Spoleto hanno osato ieri sera scagliare accuse infamanti nei riguardi delle forze armate. Quando in un paese si attaccano in maniera così infame e lurida le forze armate, vuol dire che questo attacco nasconde qualcosa di molto grave, un attacco alla nazione e allo Stato, di cui le forze armate sono garanti. Mentre il mio gruppo si riserva di interpellare il Governo e in particolare l'onorevole ministro della difesa su questo episodio che disgraziatamente è soltanto l'ultimo di una lunga serie di attacchi perpetrati anche a mezzo della televisione di Stato, desidero esprimere da questi banchi ai componenti delle forze armate d'Italia l'ammirazione, la gratitudine, la solidarietà del partito liberale italiano, che non a caso inalbera nel suo emblema il tricolore.

Il bilancio italiano della difesa è stato finora il più modesto fra quelli degli altri paesi sia della N.A.T.O., sia del blocco orientale. Pertanto la preparazione dei paesi alleati non ha potuto tenere il passo con il progresso tecnico in genere, con serio danno della nostra preparazione difensiva.

In particolare l'ammodernamento dei mezzi aerei e della rete di avvistamento e controllo della difesa aerea in un sistema integrato europeo, il mantenimento della prontezza operativa dei reparti, l'aumento dei mezzi aerei per la cooperazione con le altre forze armate, la dispersione dei reparti di volo per assicurare la sopravvivenza, ecc., pongono problemi finanziari di notevole portata. La continua evoluzione dei mezzi, la loro sostituzione in cicli di 5-6 anni con conseguente sostituzione delle attrezzature a terra e la riqualificazione del personale non possono realizzarsi unicamente attraverso la migliore utilizzazione dei normali fondi disponibili, data anche la continua dilatazione delle spese di esercizio derivanti dalle esigenze della prontezza operativa, dell'addestramento dei reparti, dell'apparato tecnico-logistico, nonché dal generale aumento dei costi.

In conseguenza della situazione esistente si è dovuta contrarre la programmata attività di volo ad un livello che rappresenta appena il minimo necessario per l'acquisizione ed il mantenimento dello *standard*-N.A.T.O., situazione che tuttavia non potrà essere accettata nel futuro quando, ultimato l'addestramento sui velivoli di nuova dotazione che limitano temporaneamente l'attività operativa, i reparti dell'aeronautica militare dovranno essere riportati ad un livello addestrativo uguale a quello delle unità aeree delle altre nazioni

della N.A.T.O., il che vale oltretutto a garantire la sicurezza del volo.

Dopo la cessazione degli aiuti M.A.P., che ha avuto per conseguenza di addossare interamente all'aeronautica militare l'onere della linea di volo — dall'approvvigionamento alla manutenzione, alle sostituzioni — le risorse del bilancio ordinario erano insufficienti a fronteggiare gli oneri di esercizio costantemente crescenti e, pertanto, per realizzare anche il solo parziale rinnovamento delle linee con velivoli *F-104* è stato necessario ricorrere a finanziamenti straordinari.

L'aliquota dell'incremento progressivo riferito all'esercizio finanziario 1963-64 ha consentito di dare soltanto inizio in misura irrilevante, e solo in qualche settore, al piano quinquennale che prevede il rinnovamento dei velivoli scuola, addestramento avanzato e collegamento, trasporto, antisommersibili e soccorso, l'approvvigionamento di elicotteri, dei missili per la difesa aerea, ecc.

Non risultando preventivate altre risorse finanziarie da destinare all'ammodernamento di cui sopra, previsto da inderogabili norme internazionali e nazionali, non sarà possibile raggiungere per le forze nazionali e per quelle N.A.T.O. gli obiettivi fissati per il dicembre 1964. Il raggiungimento di detti obiettivi, secondo uno studio da tempo fatto dall'aeronautica militare, comporta un onere complessivo di oltre 1.000 miliardi.

A questa situazione dei materiali dell'aeronautica militare, che richiede la massima attenzione da parte delle autorità competenti, si aggiunge la necessità di dar sollecito corso a numerosi provvedimenti di legge non ancora perfezionati, la cui definizione determinerebbe riflessi altamente positivi nei confronti dell'amministrazione e degli interessati, e consentirebbe di attenuare la crisi determinata dal progressivo esodo di personale altamente qualificato e dal sempre più scarso gettito dei reclutamenti.

Circa il « materiale-uomo », vorrei aggiungere anche che è assolutamente necessario respingere ogni indulgenza verso gli obiettori di coscienza. L'obiezione di coscienza potrebbe essere un facile e comodo passaporto per tanti egoismi e tante manifestazioni deteriori; mentre la Costituzione sancisce l'obbligo generale e personale del servizio militare in difesa della patria. Ma v'è di più: la vita militare è a ragione considerata, specie in tempo di avanzato progresso tecnico, un vero e proprio periodo di addestramento alla vita civile. In tutte le armi, ma in quelle meccanizzate

specialmente, in aviazione e in marina, l'addestramento tecnico è una componente essenziale del servizio militare, tanto che un buon numero di coloro che hanno compiuto il servizio di leva possono trovare una sistemazione nella vita civile come specializzati.

Ecco un'altra ragione per cui, anche in tempo di pace, non è ammissibile la scusa di quanti, pur di sottrarsi agli obblighi di leva, invocano ipotetici casi di coscienza o peggio cercano altre strade per esimersi dal loro dovere. Tutto questo vale soltanto a deprimere il morale di chi compie il proprio lavoro con dedizione e con sacrificio come lo compiono, grazie a Dio, i militari delle nostre forze armate.

Le nostre forze armate sono ancora oggi moralmente depresse. Da un lato influisce il pregiudizio, diffuso e alimentato ad arte, anche per scopo politico, che vorrebbe attribuire loro la responsabilità della sconfitta, dimenticando che i nostri soldati hanno combattuto validamente per più di tre anni contro un nemico molto più forte, dalle risorse inesauribili, e che altri eserciti invece, molto più quotati del nostro, hanno resistito appena poche settimane.

Di questo stato di cose — che si riflette anche sul trattamento economico e morale che viene fatto alle nostre forze armate — i governi che si sono succeduti dal 1945 in poi hanno la loro parte di responsabilità. Ne consegue che l'ufficiale che lascia il servizio permanente effettivo viene a perdere anche il 40 per cento degli emolumenti; che l'indennità di posizione ausiliaria e l'indennità di riserva (articoli 67 e 68 della legge 10 aprile 1954, n. 113, sullo stato degli ufficiali) sono ancora quelle originarie, al lordo: cessano al sessantacinquesimo anno di età, quando gli acciacchi della vecchiaia si fanno sentire sempre di più, e hanno subito due diminuzioni, in dipendenza degli aumenti delle ritenute erariali.

Una grave conseguenza è l'inaridirsi costante del reclutamento degli ufficiali, in quanto i giovani preferiscono orientarsi verso carriere più redditizie e meglio considerate dalla pubblica opinione. Esiste pur sempre una disposizione di legge che considera reato il vilipendio delle forze armate: il legislatore deve riprenderla in esame, adeguarla alle esigenze morali delle forze armate e farla applicare, ove occorra, drasticamente.

In fatto di avanzamento, richiamo l'attenzione sulla legge relativa che, per effetto del criterio del merito comparativo, fa perdere

annualmente alle forze armate ottimi elementi, pienamente idonei anche al grado superiore e che hanno ben servito il paese in pace ed in guerra.

Nulla si è fatto per la difesa civile, mentre altri Stati si sono dati già un'organizzazione completa ed efficiente. In questo ramo importantissimo della difesa nazionale, potrebbero trovare utile impiego molti ufficiali e sottufficiali in quiescenza. Le associazioni di militari in congedo si erano messe a disposizione degli organi competenti a questo scopo, ma finora nulla si è fatto in modo concreto.

Infine, da qualche tempo si assiste ad una attività legislativa molto intensa e frammentaria per la soluzione dei problemi relativi allo stato degli ufficiali. Quanto è stato fatto genera malcontento perché la trattazione della materia non ha carattere generale. Vi sono provvedimenti emanati a favore degli ufficiali di complemento e della riserva di complemento, ma non applicabili agli ufficiali delle categorie in congedo provenienti dal servizio permanente effettivo; provvedimenti a favore degli ufficiali provenienti dai sottufficiali ma non applicabili agli ufficiali provenienti dai corsi regolari delle accademie oppure dagli ufficiali di complemento.

Per quanto riguarda la Cassa ufficiali dell'esercito, si ha un trattamento differenziale, a seconda che gli ufficiali abbiano lasciato il servizio prima o dopo il 1° gennaio 1946. Inoltre vi sono provvedimenti integrativi che hanno decorrenza dalla data di entrata in vigore della legge che li prevede e non da quando entrarono in vigore le leggi sullo stato sull'avanzamento degli ufficiali. Si citano, per esempio, le leggi riguardanti la promozione degli ufficiali « a disposizione », la loro permanenza in servizio fino ai limiti di età nel nuovo grado raggiunto nella suddetta posizione di « a disposizione », ecc. Ciò finisce col sacrificare larghe categorie di ufficiali e col creare legittimi scontenti. Sarebbe opportuno che le leggi avessero carattere generale e che la decorrenza fosse la stessa per tutti, per mettere tutti gli ufficiali nelle stesse condizioni.

Inoltre, mentre l'indennità di volo e quella di navigazione sono valutate ai fini della liquidazione della pensione degli ufficiali dell'aeronautica e della marina, l'indennità militare attribuita agli ufficiali dell'esercito dalla riforma burocratica del 1923 non è pensionabile. Questo comporta un grave inconveniente all'atto del collocamento in congedo dell'ufficiale dell'esercito, perché i suoi emolumenti vengono ridotti della metà circa. La suddetta

indennità militare fu istituita per varie ragioni di carattere morale ed economico che tuttora conservano il loro pieno valore. In sede di conglobamento, il legislatore dovrebbe tenere conto del carattere particolare di questa indennità e disporre perché sia tenuta nel debito conto e quindi resa pensionabile. È questa un'antica aspirazione degli ufficiali delle forze armate, che troppo spesso si sono visti oggetto di autentiche declassazioni e che sono stati messi in condizioni di inferiorità nei confronti del personale civile che, oltre a più larghi limiti di età, ha carriere più rapide e benefici negati agli ufficiali delle forze armate.

Riallacciandomi a quanto ho detto circa il valore educativo del servizio militare, vorrei sollecitare una rivalutazione generale dei criteri economici che regolano le attribuzioni e gli stipendi ai componenti delle forze armate. In un paese come il nostro, la cui ricchezza massima è rappresentata dall'alto livello culturale e tecnico, tutti coloro che si dedicano all'insegnamento in tutti i gradi dovrebbero essere degnamente retribuiti. E ciò è ancora più valido nel caso delle forze armate, in cui accanto all'insegnamento — o addestramento che dir si voglia — si richiede una dedizione completa al proprio dovere. Si pensi a quello che hanno fatto le nostre forze armate, anche recentemente, in occasione del disastro del Vajont! Non è ammissibile rimanere ancorati a criteri retributivi ormai sorpassati, specie se si considera il sacrificio a cui i membri delle forze armate sono continuamente chiamati, ai frequenti spostamenti di sede con tutti i problemi economici e pratici che essi comportano.

Questa esigenza è un'esigenza profondamente sentita a cui il Governo non può sottrarsi senza essere giustamente accusato di insensibilità umana e sociale.

Vi è un'altra questione su cui desidero richiamare l'immediata azione del Governo: il servizio dell'assistenza al volo. In Italia il servizio dell'assistenza al volo viene assicurato dall'aeronautica militare tramite l'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo. Compito fondamentale del servizio di assistenza al volo, è quello di assicurare la massima sicurezza, continuità e rapidità al traffico aereo. Dei vari aspetti dell'attività cui il servizio assolve, il più importante per la delicatezza dei problemi che pone e per le preoccupazioni che desta per l'avvenire, è quello del controllo della circolazione aerea. E ciò in conseguenza del crescente, rilevante

umento, che continuerà nel futuro, sia del volume del traffico, specie di quello civile, sia della velocità degli aerei.

Si è parlato di preoccupazioni che il servizio desta, ed in effetti l'attuale situazione del servizio è tale da richiedere immediati e consistenti provvedimenti per porlo all'altezza dei compiti che in un assai prossimo futuro non potranno essere assolti con le attrezzature attualmente a disposizione.

Occorrerà, infatti, provvedere ad ammodernare gli impianti attuali ed integrarli con nuovi mezzi *radar* primari e secondari che assicurino il controllo positivo del traffico su tutta l'area di responsabilità, V.O.R., D.M.E., I.L.S., G.C.A., nonché fornirli di apparecchiature di automazione che permettano la rapida e corretta soluzione dei problemi del controllo.

A tutto ciò si aggiunge la necessità di assegnare al servizio personale particolarmente dotato che sia all'altezza del delicato e difficile compito.

L'aeronautica militare, conscia delle proprie responsabilità specie nei riguardi dell'aviazione civile ha da tempo fatto presente le proprie necessità. Esse possono essere sintetizzate in opportuni stanziamenti di bilancio per far fronte alle spese necessarie per l'ammodernamento e il completamento delle attrezzature elettroniche, e per la rivalutazione delle indennità al personale addetto al controllo del traffico.

Solo con l'adozione dei provvedimenti accennati l'aeronautica militare sarà in grado di far fronte ai suoi impegni, che non può certo adempiere con gli esigui fondi offerti dall'attuale bilancio.

Particolare importanza assume il problema del personale, non risolvendo il quale sarebbe impossibile, anche se attuato l'intero programma di ammodernamento delle attrezzature, assicurare un perfetto servizio di assistenza al traffico. I controllori, sia quelli assegnati al controllo della circolazione aerea, sia quelli addetti al controllo della difesa aerea, servizi questi strettamente connessi ed interdipendenti, richiedono, come precedentemente accennato, per la loro formazione, un accurato tirocinio ed una meticolosa preparazione. Nello svolgimento del loro delicato incarico, le cui gravi responsabilità sono facili a immaginare, oltre a possedere una base culturale superiore alla media, ivi compresa la conoscenza della lingua inglese, debbono dimostrare rapidità di intuizione, serena coscienza, senso di responsabilità, tutte doti che,

quando in possesso del giovane aspirante, lo attraggono verso carriere più remunerative e con migliori prospettive di quelle offerte oggi dalla carriera militare. Ed è perciò che l'aviazione militare insiste da tempo per ottenere, per questo suo scelto personale e per poter procedere al reclutamento delle nuove leve per il crescente considerevole fabbisogno, adeguate indennità e sicuro avvenire, che consentano a personale di così grande valore condizioni di trattamento pari a quelle praticate in altri paesi. La internazionalità del servizio, sia in campo civile, sia in campo militare attraverso la N.A.T.O., impone una perequazione nel livello di trattamento che ponga il personale italiano in condizioni di lavoro analoghe.

Si impone pertanto che gli stanziamenti e i provvedimenti richiesti dall'aeronautica militare vengano concessi al più presto per attuare i necessari programmi di potenziamento del servizio del controllo del traffico.

Avendo avuto l'onore di militare per 14 anni nelle forze armate, specificamente nell'arma aeronautica, ho voluto trattare questi argomenti che mi stanno particolarmente a cuore; ma a cuore mi sta oggi più che mai il destino di questa nostra Italia che negli anni tristi e duri del dopoguerra si era faticosamente ripresa e, per la prima volta nella sua storia, era avviata a occupare il suo posto accanto alle altre potenze europee più evolute, in piena parità.

Il varo del centro-sinistra è stato accolto da tanti in Italia e fuori con la sincera speranza che l'evoluzione economica si traducesse in una rapida evoluzione sociale.

Il centro-sinistra ha portato invece ad un arresto del progresso economico, ad una crisi che minaccia la vita economica del paese. Il momento è troppo grave per le recriminazioni, è il momento della verità; da italiano, da ex combattente, da ex ufficiale chiedo al Governo di uscire dal suo immobilismo e di agire subito e saggiamente per la difesa del paese. Altrimenti abbia il coraggio di dimettersi e di lasciare ad altri uomini più coraggiosi l'impegno di salvare l'Italia.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PUCCI ERNESTO, Segretario ff., legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno delle sedute di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno delle sedute di domani, martedì 23 giugno 1964, alle 9,30 e alle 16:

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

Bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (*Approvato dal Senato*) (1450);

— *Relatori:* Galli, Righetti e De Pascalis, *per la maggioranza*; Alpino e Trombetta; Barca; Nicosia, Delfino e Tripodi, *di minoranza*.

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

Modifiche alla legge 10 febbraio 1953, n. 62, sulla costituzione e il funzionamento degli organi regionali (1062);

— *Relatori:* Cossiga, *per la maggioranza*; Almirante, Accreman, Luzzatto, *di minoranza*.

3. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per il comando del personale dello Stato e degli enti locali per la prima costituzione degli uffici regionali (1063);

— *Relatori:* Piccoli, *per la maggioranza*; Almirante, *di minoranza*;

Principi e passaggio di funzioni alle regioni in materia di circoscrizioni comunali (1064);

— *Relatori:* Baroni, *per la maggioranza*; Almirante, *di minoranza*.

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Rinnovo della delega al Governo per l'emanazione di norme relative al riordinamento del Ministero della difesa e degli stati maggiori, e delega per il riordinamento delle carriere e delle categorie e per la revisione degli organici del personale civile (*Approvato dal Senato*) (1250) — *Relatore:* Buffone.

La seduta termina alle 20,25.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1964

**INTERROGAZIONI
E INTERPELLANZA ANNUNZiate**

Interrogazioni a risposta scritta.

BERLINGUER MARIO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali provvedimenti amministrativi siano stati adottati in relazione al clamoroso episodio della morte del pastore Giuseppe Mureddu di Fonni, che la polizia giudiziaria aveva dichiarato suicida dopo l'arresto, mentre secondo una perizia di insigni clinici e docenti universitari il Mureddu sarebbe stato ucciso dalla stessa polizia giudiziaria che lo aveva tratto in arresto; e per conoscere anche, pur senza che si violi il segreto istruttorio, se sia stata aperta istruttoria contro i responsabili dell'omicidio e se si possa contare che, dato il profondo turbamento dell'opinione pubblica in Sardegna ed anche fuori della Sardegna, tale istruttoria si svolga con rapidità. (6929)

BADINI CONFALONIERI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga urgente ed opportuno provvedere all'adeguamento del compenso giornaliero e delle propine per gli esami di Stato in favore dei docenti che faranno parte delle commissioni dei prossimi esami di Stato.

L'interrogante rileva la fondatezza delle richieste dell'associazione nazionale professori di ruolo A (A.N.P.R.A.) e la complessiva modestia dell'adeguamento richiesto, che non comporterebbe grave onere per l'erario e che non sembra giustificare eventuali difficoltà di bilancio, tanto più che si tiene conto dell'importanza che gli esami di Stato rivestono nella vita della scuola e della nazione.

L'interrogante sottolinea infine la necessità di tranquillizzare le famiglie e i candidati dalla minacciata astensione dagli esami stessi dei professori di ruolo A, qualora le suddette richieste non venissero accolte. (6930)

CRAPSI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza di un grave stato di tensione e di disagio, che è venuto a crearsi tra la sezione del Molise dell'Ente riforma Puglia e Lucania e gli oltre cinquecento assegnatari del comprensorio molisano.

Nell'intero comprensorio indicato, a causa delle intemperie atmosferiche, il raccolto dell'annata agraria 1959-60 andò pressoché completamente perduto, sicché, ai sensi della legge n. 739 1960, e dietro riconoscimento ed

attestazione dell'ispettorato provinciale dell'agricoltura, il pagamento dell'importo della quota debitoria dovuta per quell'annata all'Ente dagli assegnatari venne differito e rateizzato in cinque annualità, a partire dall'anno agrario 1960-61. Senonché nelle tre annate successive, in conseguenza della scarsità dei prodotti, gli assegnatari, pur corrispondendo le quote di ammortamento di competenza degli stessi anni, non furono in grado di pagare le rate del debito differito, tanto che lo stesso Ente, compreso dello stato di disagio in cui versavano gli assegnatari a causa della scarsità della produzione, non intraprese alcuna azione per conseguire il pagamento delle rate stesse.

Inoltre, una cinquantina degli assegnatari, che maggiormente risentirono della deficienza dei raccolti, non furono in grado di pagare nemmeno le quote dovute per gli stessi anni.

Nell'imminenza del raccolto dell'annata agraria 1963-64, che per la prima volta appare discreto, l'Ente ha diffidato gli assegnatari a pagare quest'anno l'intero cumulo dei debiti arretrati e contro taluni di essi sta già procedendo alle operazioni di sequestro dei prodotti.

Chiede, pertanto, di sapere, inoltre, se il Ministro interrogato, nella considerazione che ove gli assegnatari dovessero far fronte alle richieste dell'Ente verrebbero a trovarsi in gravi difficoltà, sia per i bisogni familiari che per la disponibilità per il reinvestimento e l'esercizio delle aziende, non ritenga necessario intervenire tempestivamente presso l'Ente riforma Puglia-Lucania-Molise per la sospensione di ogni atto coattivo e per il raggiungimento di un contemperamento, che potrebbe basarsi sul pagamento, in quest'anno, di due delle rate quinquennali del debito differito e sul rinvio agli anni successivi del saldo del debito residuo. (6931)

SCALIA. — *Al Ministro dei trasporti e aviazione civile.* — Per conoscere se non ritenga opportuno che i concorsi per l'assunzione di operai da parte delle ferrovie dello Stato in Sicilia si svolgano anche nella città di Catania, in considerazione del fatto che un grande numero di concorrenti risiede nella parte meridionale e centrale dell'Isola. (6932)

CRAPSI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, e della sanità.* — Per sapere se sono a conoscenza che da tempo è scaduta la convenzione corrente tra la Federazione degli ospedali civili e l'Ente nazionale previdenza e assistenza dipendenti dello Sta-

to (E.N.P.A.S.), e che la convenzione stessa non è stata più rinnovata, con la conseguenza che gli assistiti di quest'ultimo ente sono costretti, in caso di bisogno, all'assunzione diretta degli oneri per i ricoveri ospedalieri, da corrispondere alle tariffe ordinarie dei nosocomi.

L'intera categoria è venuta a trovarsi in grave stato di disagio, tanto più che nei rapporti con l'E.N.P.A.S., in assenza della convenzione, le prestazioni hanno luogo con il sistema dell'assistenza indiretta, in base al quale l'assistito, sull'importo pagato direttamente all'ospedale a saldo della prestazione, ottiene dall'E.N.P.A.S. un rimborso che non raggiunge mai il 30 per cento della spesa effettiva.

Chiede inoltre di sapere se i Ministri interrogati non ritengano indispensabile intervenire d'urgenza per ottenere il rinnovo della convenzione, ai fini del ristabilimento dei rapporti legittimi tra l'ente assistenziale e gli assistiti e della eliminazione di motivi che avviliscono e compromettono il sistema previdenziale ed assistenziale. (6933)

ALESI. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere se non ritenga di sollecitare il rilascio della licenza di importazione di melasso di canna da sostituire al melasso di bietola di produzione nazionale onde venire incontro alle necessità della popolazione di Cavazere (Venezia), occupata in maggior parte presso il locale zuccherificio e che in mancanza di tale rilascio vedrebbe diminuire ancora la già limitata occupazione.

L'urgenza del rilascio della licenza, dopo tre mesi dalla richiesta, si basa sulla scadenza al 30 settembre 1964 della esenzione daziaria concessa dalla Comunità per la importazione del melasso e dall'incerta situazione del mercato mondiale che potrebbe, indugiando ulteriormente, portare ad una scarsa disponibilità di tale prodotto a prezzi economici. (6934)

DAGNINO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se è a conoscenza dello stato di disagio e di precisi in cui attualmente versa il porto di Genova.

Infatti il traffico del porto nel mese di aprile 1964 ha segnato una diminuzione delle merci in colli del 17 per cento su marzo, e del 22 per cento sull'aprile 1963.

Nel mese di maggio 1964 si è registrata una flessione del traffico anche in linea assoluta.

Il traffico in maggio 1964 è infatti risultato di circa 600.000 tonnellate inferiore a quello di aprile; e di circa 400.000 tonnellate inferiore a quello del maggio 1963.

Mentre il traffico delle merci « ricche » (in colli o a numero) ha continuato con l'andamento poco soddisfacente già riscontrato nei primi mesi dell'anno, per la prima volta ha segnato un regresso anche il traffico delle « rinfuse ».

Ciò ha determinato uno stato di viva preoccupazione nella opinione pubblica, sia tra gli operatori economici che tra i lavoratori, e in genere in tutta la città, che in gran parte vive con il porto e per il porto; e ciò senza contare i negativi riflessi che questo stato di cose ha su tutta l'economia del nord Italia.

E per conoscere se il Ministro non ritenga opportuno intensificare l'opera proficua che già sta svolgendo a favore dei porti italiani, al fine di ridurre o eliminare le principali cause dell'attuale situazione di disagio del maggior porto italiano, azione già intrapresa nei limiti delle sue competenze dal presidente del consorzio del porto.

Tra le quali cause sembra essere in primo piano la carenza di spazio in generale, e in particolare la carenza di sviluppo lineare degli accosti e delle relative attrezzature, nonché la loro insufficiente specializzazione merceologica.

L'interrogante chiede a tal proposito al Ministro di voler accelerare la formulazione definitiva del « piano nazionale dei porti » nell'ambito del quale soltanto potranno essere adottati i provvedimenti organici e a lungo termine atti a eliminare le cause dell'attuale situazione.

Nell'attesa di ciò l'interrogante fa rilevare, in conformità alle dichiarazioni del presidente del consorzio del porto, in data 17 giugno 1964, l'urgenza e l'importanza che l'Italider liberi il Molo Nino Ronco riconsegnandolo al C.A.P., trasferendo il suo servizio in regime di « autonomia funzionale » alla nuova banchina da essa costruita sulla sponda destra della foce del Polcevera. (6935)

DURAND DE LA PENNE. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinché i prezzi richiesti dall'E.N.E.L. per portare l'energia elettrica nelle abitazioni private siano opportunamente revisionati, nella considerazione che attualmente detti prezzi sono proibitivi.

In particolare l'interrogante fa presente che per portare l'energia in tre abitazioni co-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1964

loniche situate in località Campo Marzio e Gummo di Varese Ligure, distanti circa 1.000 metri dalla cabina elettrica, è stata richiesta dall'E.N.E.L. — sede di La Spezia — la somma di lire 578.772.

L'interrogante chiede pertanto al Ministro se non ritenga che i prezzi così praticati siano tali da incoraggiare gli esodi dalle campagne aggravando la già precaria situazione dell'agricoltura e che i prezzi stessi, lungi dall'essere conformi alle conclamate finalità dell'E.N.E.L., siano da ridimensionare prevedendo anche una contribuzione dello Stato a favore di quei cittadini che hanno sborsato somme così rilevanti per fruire di un essenziale servizio che dovrebbe essere accessibile a tutti con modica spesa. (6936)

LEVI ARIAN GIORGINA, SPAGNOLI, SCARPA, BO, BIANCANI GIUSEPPE e TEMPIA VALENTA. — *Al Ministro del turismo e spettacolo.* — Per sapere se non intenda destinare all'Ente lirico di Torino una sovvenzione superiore all'attuale, ammontante solo all'1,9 per cento del fondo nazionale destinato a tutti gli enti lirici, in considerazione della qualità e della quantità delle manifestazioni culturali dell'Ente torinese, della sua importanza anche regionale, e del crescente interesse verso l'opera lirica del pubblico torinese, come dimostra l'aumento del 30 per cento delle presenze agli spettacoli dell'ultima stagione rispetto a quelle degli anni precedenti. (6937)

D'ALESSIO e NANNUZZI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza del vivo stato di agitazione dei dipendenti dell'istituto Eastman poiché l'ente, pur riconoscendo legittime le richieste avanzate per il nuovo regolamento del personale, rifiuta di dare ad esse applicazione adducendo difficoltà di bilancio;

per conoscere se quest'ultima questione — indipendentemente dall'immediata attuazione delle richieste del personale — si debba porre in relazione più che a una diminuzione delle attività dell'istituto a errati criteri di gestione amministrativa ed economica;

per conoscere infine le ragioni che hanno indotto l'ente a non adempiere all'obbligo della presentazione dei propri bilanci alla Corte dei conti e quali provvedimenti sono stati presi in tal senso. (6938)

DURAND DE LA PENNE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se è vero che è stata autorizzata l'istituzione in

Genova di sezioni di Istituto professionale marittimo per meccanici navali di prima classe, e l'eventuale reimpiego in dette istituende sezioni del personale che attualmente presta servizio con l'E.N.E.M.

Qualora la suddetta circostanza sia esatta, l'interrogante chiede altresì di conoscere se alla istituzione delle citate sezioni osti la indisponibilità di locali, circostanza questa che impedirebbe di dare adeguato sviluppo alla istruzione professionale marittima in una città che trae dalle attività marinare le principali fonti di vita e di lavoro.

L'interrogante chiede infine di conoscere, nel caso che effettivamente sussista la suddetta indisponibilità, se non si ritenga necessario, in attesa di future e più adeguate sistemazioni, utilizzare frattanto i locali dell'attuale sede dell'E.N.E.M., eventualmente adattati ed attrezzati allo scopo, piuttosto che rinunciare alla istituzione in Genova delle indicate sezioni di Istituto professionale marittimo, con gravissimo danno per la preparazione delle giovani leve. (6939)

DAGNINO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave disagio provocato a molti viaggiatori abituarini del tratto Genova-Riviera di Levante, dal mutamento d'orario del « diretto 5 » già in partenza da Genova Brignole alle 22,12'.

Essendo stata infatti la partenza di tale treno anticipata alle 21,22', i viaggiatori devono forzatamente attendere l'accelerato delle 23,50' per Sestri Levante; non esistendo un treno per la Riviera di Levante tra le 21,30' e le 23,50'.

Il disagio investe molti viaggiatori e in particolare i lavoratori di parecchie società genovesi, abitanti in riviera (personale delle società telefoniche; personale degli uffici telegrafici; gli studenti rivieraschi che a Genova frequentano le scuole serali; operai « turnisti » dell'Italsider; personale alberghiero; etc.) tutti costretti ad attendere il treno delle 23,50' e quindi ad arrivare a casa molto tardi.

Non potendosi probabilmente riportare l'ora di partenza del « diretto 5 » alle 22,21, l'interrogante chiede al Ministro se non ritenga opportuno autorizzare il compartimento di Genova delle ferrovie statali a prolungare fino a Sestri Levante una delle corse serali per Nervi del servizio urbano, istituendo un treno in partenza da Genova Brignole intorno alle 22,30', così come tra l'altro è stato richiesto da un centinaio di viaggiatori-abbonati in un esposto indirizzato al direttore del compartimento delle ferrovie statali di Genova. (6940)

SCALIA. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere quali provvedimenti intendano adottare rispetto alla situazione venutasi a determinare in seguito alle misure adottate dalla compagnia di navigazione aerea Alitalia, in occasione dello sciopero del corpo degli *steewards* e delle *hostess*.

La compagnia Alitalia, infatti, non ha esitato a sostituire nei voli effettuati durante le giornate di sciopero gli *steewards* e le *hostess* con personale degli uffici della compagnia, assumendo in tal modo un atteggiamento gravissimo per due ordini di motivi.

Le *hostess* e gli *steewards* sono preparati e qualificati per un lavoro che può svolgersi in situazioni di emergenza, di graduabile gravità, per la più completa assistenza morale e materiale del passeggero e per evitare sciagure di più ampia portata. Il personale quindi adibito artificiosamente dalla volontà della direzione al servizio di cabina non possiede alcuna delle nozioni tecniche e professionali sopra enunciate: vengono così meno la sicurezza del volo e le norme a salvaguardia della vita del passeggero aereo.

L'interrogante richiama altresì l'attenzione dei Ministri sul fatto che la sostituzione del personale di cabina con personale degli uffici, in questa particolare contingenza, si risolve di fatto, in un attentato alla libertà sindacale di sciopero dei lavoratori. (6941)

CACCIATORE. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'interno e delle finanze.* — Per conoscere quali provvidenze intendano, con urgenza, adottare a favore dei coltivatori diretti e dei piccoli proprietari dei comuni di Apollosa, Airola, Bonea, Bucciano, Castelpoto, Moiano, Montesarchio, Pago Veiano, Pannarano, San Giorgio del Sannio, Baselice, Colle Sannita, Reino, Circello in provincia di Benevento e dello stesso comune di Benevento, gravemente colpiti dal nubifragio del 16 giugno 1964.

L'interrogante fa rilevare che sono andati distrutti i principali prodotti (tabacco, grano, uva) e che quindi maggiore miseria e maggiore esasperazione vi sarà per un intero anno in una delle zone più depresse d'Italia. (6942)

DE LORENZO. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — Per conoscere se nella graduatoria per il prossimo esercizio finanziario 1964, ai sensi delle leggi 9 agosto 1954, n. 645 e 24 luglio 1962, n. 1093, è stata inclusa la costruzione dell'edificio per la scuola elementare nella frazione di Limpidi

del comune di Acquaro (Catanzaro), la cui spesa, secondo il progetto a suo tempo redatto, era prevista in lire 18.000.000.

La richiesta per l'erigendo edificio scolastico fu avanzata dal comune di Acquaro fin dal 1954 e ripetuta ogni anno, completa della relativa documentazione.

Il Ministro della pubblica istruzione con nota del 30 ottobre 1963 diretta al provveditore agli studi di Catanzaro ha fatto presente che per l'esiguità dei fondi nell'esercizio 1962-1963 essa non era stata presa in considerazione, ma che rimaneva valida per il successivo esercizio 1963-64.

Allo stato, la scuola elementare di detta frazione funziona in vani antigienici ed inadatti di case private ed in edifici fatiscenti costruiti in isole di fango ed in zone distrutte dal terremoto per ben due volte negli anni 1905 e 1908.

A seguito di tali gravi eventi sismici la frazione venne dichiarata trasferibile, ma a causa di carenza di iniziative governative, pur stabilite da apposita legge, la popolazione del luogo è stata costretta a rinunciare al decreto di trasferimento ed a riattare alla meglio le proprie abitazioni.

Nel richiamare l'attenzione dei Ministri competenti sulla particolare situazione della suddetta località rurale, degna di ogni considerazione, chiede anche di essere informato se si è provveduto alla rivalutazione dello stanziamento occorrente per la costruzione del citato edificio scolastico. (6943)

DE LORENZO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e della sanità.* — Per conoscere se sono informati delle tariffe stabilite fra gli enti mutualistici e la guardia ostetrica permanente di Napoli per i compensi inerenti alle prestazioni dei medici specialisti ostetrici.

Tali tariffe sono così irrisorie da risultare altamente lesive della dignità professionale degli ostetrici operanti alle dipendenze di detta guardia e soprattutto in rapporto alle tariffe di recente fissate per le prestazioni rese dalle ostetriche, alcune voci delle quali, anche se pur esse non del tutto congrue, sono comunque superiori a quelle dei medici specialisti.

Poiché tali tariffe sono applicate dall'I.N.A.M. anche per le prestazioni sanitarie extra dell'assistenza generica in tutto il territorio nazionale, l'interrogante chiede di conoscere dai Ministri competenti se non intendano intervenire per l'indispensabile e riparatrice rivalutazione dei compensi suddetti. (6944)

SANTAGATI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'industria e commercio e dei lavori pubblici.* — Per sapere quali urgenti provvedimenti intendano promuovere a favore delle popolazioni del comune di Villarosa (Enna), a seguito della smobilitazione della miniera Pagliarella e dei preannunciati licenziamenti di 228 operai nella miniera di Pasquasia, che rendono sempre più precarie le condizioni di vita di tutti gli abitanti del comune, e se non ritengano di intervenire tempestivamente, direttamente e a mezzo dei competenti organi regionali, per promuovere delle efficaci e tempestive iniziative miranti a valorizzare i vasti giacimenti di sali potassici rinvenuti da tempo nel territorio di Villarosa, sia con l'installazione di un'industria, capace di assorbire la manodopera disoccupata, sia con corsi di qualificazione operaia e sia con la costruzione di una diga per il lavaggio dei sali potassici sul fiume Morello, nei pressi dello scalo ferroviario. (6945)

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per conoscere se non ritenga contraria a precedenti impegni, alle urgenti necessità di trasporto delle popolazioni del Mugello e del Valdarno superiore ed agli stessi criteri amministrativi e produttivi delle ferrovie dello Stato la strana risposta data alla interrogazione

n. 6439 sulle notizie riguardanti la non prevista ricostruzione del tratto Vaglia-Firenze della "Faentina".

« Gli interpellanti ricordano:

1) che da ormai venti anni esistono precisi impegni per la ricostruzione dell'intera linea ferroviaria distrutta da eventi bellici;

2) che avere ricostruito a pezzi e bocconi la ricordata linea non ha potuto soddisfare i bisogni delle popolazioni (ormai per l'esasperazione derivate dalle difficoltà e dalle contraddittorie posizioni governative, conducono una decisa azione di protesta);

3) che non terminare l'intera ricostruzione rende oltremodo antieconomico il servizio obbligatoriamente ridotto e lo stesso impiego di congrui mezzi finanziari fin qui impegnati per la parziale ricostruzione della sede e dell'armamento del tratto Firenze-Faenza.

« Gli interpellanti chiedono al Ministro di conoscere se la citata risposta sia stata formulata senza tener conto di tutti gli elementi e se ben altre saranno le determinazioni governative in merito.

(249) « MAZZONI, BOLDRINI, BECCASTRINI, BERAGNOLI, BIAGINI, FIBBI GIULIETTA, GALLUZZI, SERONI, VESTRI ».