

433.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 MARZO 1966

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

CINCIARI RODANO MARIA LISA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE	PAG.	PAG.	
	PAG.		
Congedi	21453	Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (<i>Richiesta di parere</i>)	21516
Disegni di legge (<i>Approvazione in Commissione</i>)	21505	Domande di autorizzazione a procedere in giudizio (<i>Annunzio</i>)	21454
Disegni di legge (<i>Seguito della discussione</i>):		Inversione dell'ordine del giorno:	
Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 (2811);		PRESIDENTE	21487
Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di Amministrazione autonome per l'anno finanziario 1965 (2902) .	21454	Votazione per schede per la elezione di tre Commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza	21503
PRESIDENTE	21454	Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>).	21517
BEMPORAD.	21506	Ordine del giorno della seduta di domani	21517
BIGNARDI	21461		
BONEA	21496		
BONTADE MARGHERITA	21466		
CANESTRARI	21454		
CALABRÒ	21458		
FRANCO RAFFAELE	21508		
MACCHIAVELLI	21469		
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni</i>	21459		
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	21493, 21495, 21496,		
SANTAGATI	21487		
SERVADEI	21499		
Proposte di legge:			
(<i>Annunzio</i>)	21453, 21486		
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	21505		
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	21505		
(<i>Svolgimento</i>)	21454		
Corte costituzionale (<i>Annunzio di sentenze</i>)	21487		
Corte dei conti (<i>Trasmissione di relazioni</i>)	21487		

La seduta comincia alle 10.

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

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Foderaro, Marzotto e Sabatini.

(*I congedi sono concessi*).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

GORRERI e GELMINI: « Modifiche alla legge 14 febbraio 1965, n. 161, concernente la disciplina dell'attività di barbiere, parrucchiere ed affini » (3029).

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

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

Annunzio di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Grimaldi, per il reato di cui all'articolo 18, comma terzo, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 (*partecipazione a pubblica manifestazione non autorizzata dall'autorità*) (Doc. II, n. 160);

contro Dolci Danilo, per il reato di cui all'articolo 290 del codice penale (*vilipendio delle Assemblee legislative*) (Doc. II, n. 161);

contro il deputato Corrao, per il reato di cui all'articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 (*promozione di riunione in luogo pubblico senza preventivo avviso all'autorità*) (Doc. II, n. 162);

contro il deputato Almirante, per concorso nel reato di cui agli articoli 110 e 56 del codice penale e all'articolo 4, capoverso, della legge 20 giugno 1952, n. 645 (*tentata apologia del fascismo*) (Doc. II, n. 163);

contro il deputato Abelli, per concorso nel reato di cui agli articoli 110, 112 e 290 del codice penale (*vilipendio delle forze della liberazione*) e per altro reato di cui all'articolo 290 del codice penale (*vilipendio delle forze della liberazione*) (Doc. II, n. 164).

Saranno stampate, distribuite e trasmesse alla Giunta competente.

Svolgimento di proposte di legge.

La Camera accorda la presa in considerazione alle seguenti proposte di legge, per le quali i presentatori si rimettono alle relazioni scritte e il Governo, con le consuete riserve, non si oppone:

Curti Aurelio e Arnaud: « Aumento del contributo annuo dello Stato all'Ente parco nazionale Gran Paradiso » (2710);

Curti Aurelio, Graziosi e Arnaud: « Modificazioni alla tabella A allegata alla legge 31 dicembre 1962, n. 1852. Agevolazioni fiscali per i prodotti petroliferi, carburanti e lubri-

ficanti, destinati al funzionamento degli aeromobili impiegati ad uso agricolo » (2720);

Mattarelli, Matteotti, Nicolazzi, Gagliardi, Paolicchi, Belci e Ballardini: « Concessione di un contributo annuo a favore dell'Associazione nazionale fra gli enti di assistenza » (2875);

Durand de la Penne: « Estensione delle disposizioni di cui all'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 20, al personale impiegatizio nominato in ruolo anteriormente al 1° luglio 1956 » (2907);

Baldani Guerra, Canestrari e Bertinelli: « Disposizioni per l'inquadramento nella qualifica di "coadiutore tecnico" degli agenti delle ferrovie dello Stato ex ufficiali combattenti della guerra 1940-45, già inquadrati nella qualifica di "sorveglianti ai lavori" » (2803);

Pacciardi: « Estensione dell'assegno straordinario previsto dalla legge 21 febbraio 1963, n. 358, ai decorati di medaglia d'oro al valore alla memoria » (2133);

Silvestri e Reggiani: « Assegno straordinario alle vedove ed ai figli maggiorenni inabili al lavoro dei decorati di medaglia d'oro al valore militare alla memoria » (2691).

Seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 (2811) e di una nota di variazioni (2902).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 e di una nota di variazioni.

Informo la Camera che l'onorevole ministro delle poste e delle telecomunicazioni non potrà essere presente a questo dibattito perché ammalato. Credo di interpretare il pensiero di tutti i colleghi inviando al senatore Spagnolli auguri di pronta guarigione.

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

CANESTRARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il mio intervento ha lo scopo di richiamare l'attenzione del ministro Spagnolli, da poco nominato titolare del dicastero delle poste e delle telecomunicazioni, su alcuni problemi riguardanti il personale degli uffici locali e delle agenzie postali.

Desidero innanzitutto pregare l'onorevole Mazza di volersi rendere interprete presso il senatore Spagnolli dei miei sentimenti di stima e di simpatia e dei miei voti di pronta guarigione. All'onorevole ministro ed al sottose-

gretario auguro buon lavoro, assicurandolo della collaborazione mia e dei colleghi in qualsiasi modo legati a questo settore dell'amministrazione.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. La ringrazio, onorevole Canestrari, a nome del ministro.

CANESTRARI. La provenienza trentina del ministro Spagnoli, originario di una terra di onesti lavoratori, solidi come le loro magnifiche montagne, e il suo passato di ufficiale degli alpini sapranno dare una particolare impronta alle poste e telecomunicazioni, i cui servizi sono di primaria importanza per la vita del paese.

Il deficit di circa 22 miliardi, se preoccupa coloro che hanno a cuore gli interessi delle nostre aziende, non ci meraviglia, in quanto conosciamo perfettamente il costo dei servizi. C'è tuttavia da osservare che le tariffe sulle stampe — che intralciano enormemente il traffico postale — non sono rapportate alla reale spesa. Tolti i giornali, fonte indispensabile di notizie, ed alcune riviste di carattere prettamente culturale, io sarei drastico in materia (anche per evitare il dilagare di certi giornalotti o circolari, che io già definii « ludi cartacei »), applicando una tariffa tale che, considerando l'enorme lavoro provocato, possa dare un'entrata sicura e giusta.

Gli utenti non si lamentano perché pagano le tasse d'obbligo, ma perché sono costretti a fare ore di coda davanti agli sportelli, dove spesso manca il personale necessario per l'espletamento dei vari servizi.

L'Amministrazione delle poste, che in questi ultimi anni ha fatto passi da gigante circa l'ammodernamento delle sedi, purtroppo non è stata messa ancora in grado di assicurare un servizio svelto, rapido, dove l'utente si trovi a proprio agio, seguito dalla comprensione del personale, e non servito da elementi innervositi dal fatto di essere sottoposti ad un lavoro superiore alle loro possibilità fisiche e morali.

Si pone qui il problema dello straordinario, i cui termini non sono stati affatto chiariti, ma anzi complicati, da una circolare del servizio competente. Prove ne siano le improvvise visite ispettive in alcune sedi, al fine di accertare eventuali irregolarità; il che ha provocato diverse interpretazioni e lamenti d'ogni genere.

Dalla somma globale stanziata in bilancio a tale scopo la quota erogata nel settore degli uffici locali è di circa un quinto, mentre gli

addetti sono poco meno della metà dei dipendenti dell'amministrazione. La cosa è ancora più grave se si considera che i compiti svolti sono esclusivamente d'esercizio. Mancano circa quattromila unità rispetto alla dotazione organica, fissata in base al traffico svolto nell'esercizio 1961-62. E poi da tener presente che gran parte delle prestazioni straordinarie in atto devono considerarsi permanenti, come la ottava ed eventuale nona ora per taluni portalettere, la eliminazione della quale comporterebbe l'inevitabile sdoppiamento dei servizi, con la conseguente assunzione di altre unità.

Così pure dicasi circa il lavoro svolto dai direttori degli uffici e, negli uffici di gruppo A, B e C, dagli ufficiali delegati, i cui adempimenti inerenti alle funzioni non possono essere espletati entro il limite dell'orario d'obbligo, indipendentemente dalla presenza al completo o meno del restante personale.

L'Amministrazione delle poste, fino ad oggi, ha seguito un criterio altamente rigido nei confronti del sopraccitato personale, per quanto riguarda lo straordinario; criterio che provoca vivi, giustificati risentimenti, perché la deficienza numerica del personale si va giornalmente aggravando.

Il Ministero delle poste ha bandito vari concorsi, anche per mettere fine alle chiamate di personale provvisorio, assunto mediante raccomandazioni e segnalazioni, le quali hanno provocato inevitabili diatribe e reclami d'ogni genere da parte degli esclusi. Ma quanto tempo passerà prima che tali concorsi vengano espletati? Parecchi mesi e forse qualche anno, stante il gran numero di partecipanti.

Si dice che per il concorso a 251 posti per ufficiali postali vi siano giacenti più di 100 mila domande.

Quanto costeranno questi concorsi all'Amministrazione delle poste? E, giunti a questo punto, cosa si potrebbe fare? A mio modesto avviso, l'amministrazione, in possesso di dati esatti, dovrebbe corrispondere lo straordinario tenendo presente il superlavoro del personale quando si verificano le assenze nei vari uffici, senza pretendere l'assurda dimostrazione di continuare il lavoro dopo l'orario d'obbligo, in modo che non venga premiato soltanto l'impiegato fattosi indolente e, allo stesso tempo, furbo, al fine di ricevere il compenso desiderato.

È comunque necessario correre ai ripari, perché il problema appare più preoccupante se si pensa all'imminente stagione estiva, nel corso della quale bisogna potenziare gli uffici siti in zone turistiche, balneari e di cura.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

Si tratta sempre della stessa malattia, destinata ad acutizzarsi nei prossimi mesi.

Con l'entrata in vigore della ulteriore fase del conglobamento, che dal 1° marzo vede aumentare l'indennità di buonuscita del 100 per cento, i collocamenti a riposo su domanda saranno parecchi. Mi si risponderà che la legge del 14 dicembre 1965, n. 1376, prevede la possibilità di assumere personale straordinario che non potrà essere trattenuto in servizio per un periodo superiore a 90 giorni. Ma queste assunzioni provvisorie, se effettuate, non porteranno alcun beneficio, in quanto il servizio sarà svolto da personale impreparato ed impressionato, data la mole del lavoro, con nessun risultato positivo. Se poi si considera che la legge stessa non permette la riassunzione di detto personale, ne consegue che, allorché questi impiegati straordinari avranno imparato il servizio, dovranno essere sostituiti da altri estranei, egualmente inesperti. Non si comprende poi il perché si sia pensato alle esigenze degli uffici principali e di quelli dell'azienda telefonica di Stato, sia pure in modo molto discutibile, e non si sia provveduto anche alle esigenze degli uffici locali.

Ritengo, pertanto, urgente concedere le mansioni impiegate agli agenti degli uffici locali e delle agenzie delle poste e telegrafi, forniti di regolare titolo di studio, come l'amministrazione dispose nei riguardi degli agenti degli uffici principali. Sarà questa una immissione di personale che avrà modo di imparare il servizio in questi mesi, per essere mandato poi nei vari uffici, dove manca il personale necessario.

Signor ministro, è noto che nei giorni successivi ai festivi i nostri bravi e solerti portalettere debbono svolgere un lavoro assai superiore a quello normale, in conseguenza della sospensione festiva del servizio. Ai portalettere degli uffici principali viene corrisposto, per tale superlavoro, un compenso straordinario che varia da una a quattro ore.

Il ministro onorevole Carlo Russo - al quale va il nostro vivo ringraziamento per la sua fattiva e sostanziosa attività, culminata con l'approvazione della legge n. 307, che arrecò benefici economici e di carriera al personale periferico - nel 1964, a seguito di uno sciopero di tre giorni, accolse l'ormai anosa rivendicazione e diede disposizioni per stabilirne le modalità, in accordo con le organizzazioni sindacali, capeggiate dal S.I.L.U.L.A.P., che raccoglie la stragrande maggioranza del personale degli uffici locali e delle agenzie delle poste e telegrafi. Però.

fino ad oggi, niente è stato fatto, in quanto i servizi preposti hanno avanzato obiezioni, a mio giudizio non valide, più volte contestate e superate dai tempi. Ho l'impressione che l'Amministrazione delle poste intenda cavillare unicamente per eludere la giusta richiesta, insensibile alle attese dei portalettere, nonostante l'esplicita promessa del ministro Russo.

A proposito degli agenti degli uffici locali, signor ministro, mi consenta di protestare per l'annunciato licenziamento dei mille portalettere reggenti, predisposto a seguito dell'avvenuto espletamento di due concorsi riservati agli ex sostituti che avevano determinati requisiti di anzianità, in base a precise norme di legge. In talune province, soprattutto nel nord d'Italia, non esistevano candidati; e l'amministrazione si è trovata nella necessità di coprire i posti vacanti, assumendo agenti provvisori o reggenti che non avevano titolo per prendere parte ai concorsi. Ora ci troviamo con un certo numero di vincitori, i quali hanno pieno diritto di essere chiamati in servizio; e con altri che dovrebbero essere licenziati per lasciare il posto a detti vincitori. È questo un fatto grave, anche perché spesso si tratta di persone provenienti dal sud, che hanno accettato di assumere servizio con stipendi minimi e si troverebbero nella dura necessità di fare ritorno al loro paese, con tutte le conseguenze immaginabili.

Il ministro Carlo Russo, sempre sensibile ai problemi del personale degli uffici locali, sospese il licenziamento già predisposto, tranne alcuni casi per i quali il S.I.L.U.L.A.P. si sta attivamente interessando. Ritengo vi sia la possibilità di trattenere in servizio i portalettere reggenti, in quanto detta soluzione non determinerà alcun onere per l'amministrazione delle poste, tenuta ad istituire la scorta nella misura del 16 per cento.

Nel settore degli uffici locali l'assegnazione del personale per ogni singolo ufficio è determinata sulla base di tutte le operazioni compiute nel corso di un intero esercizio e valutate in minuti. La somma globale dei punti, o minuti, viene tradotta in ore di effettivo lavoro per determinare il numero delle unità da assegnare. Si tratta, quindi, di un sistema altamente produttivistico, che esclude l'ipotesi di personale eccedente rispetto alle effettive esigenze del servizio e garantisce l'amministrazione da qualsiasi spreco o favoritismo nella formazione degli assegni.

Questa materia è regolata dal modulo « UL. 1 » allegato al regolamento. Il regolamento avrebbe dovuto essere emanato entro

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

diciotto mesi dalla entrata in vigore della legge n. 307, mentre son passati tre anni. Chiedo, pertanto, l'autorevole interessamento del signor ministro, perché il periodo di attesa venga abbreviato e gli inconvenienti derivati dalla lunga carenza delle norme di attuazione della legge siano eliminati in breve tempo.

Un problema analogo a quello del modulo « UL. 1 » è la revisione del modulo « 44-B », che attiene alle prestazioni dei portalettere. Il lavoro di ogni agente è desunto dalla media giornaliera delle corrispondenze da recapitare, considerando il numero di chilometri di percorrenza; dal numero degli abitanti residenti nella zona; e da altri adempimenti assegnati ai portalettere. Anche tale modello « 44-B » deve essere riveduto e adattato ai tempi, in quanto è necessario tener conto del servizio espletato nell'ambito dell'ufficio per ordinare e predisporre la corrispondenza.

Onorevole sottosegretario, in questi ultimi mesi la commissione centrale degli uffici locali e delle agenzie delle poste e dei telegrafi — organo deliberante — ha ritenuto di espellere dall'amministrazione alcuni elementi incorsi in reati scoperti dopo vari anni di attività lavorativa degli stessi. Per alcuni reati di particolare gravità, il licenziamento dei responsabili si appalesa necessario ed indispensabile; ma per altri, di entità lievissima, tale drastico e grave provvedimento appare a volte iniquo, specie nei casi in cui il licenziamento viene adottato dopo che l'interessato ha prestato lodevole servizio per diversi anni ed è ormai alla soglia dell'inquadramento in ruolo.

Cito un caso verificatosi nella mia provincia, dove una portalettere reggente, vedova e con tre figli a carico, fra pochi giorni verrà a trovarsi senza alcun mezzo di sostentamento, perché sarà licenziata su conforme deliberazione dell'anzidetta commissione centrale. L'aspettativa dell'interessata, sostanzialmente legittima, è andata così improvvisamente delusa, e proprio quando stava per essere inquadrata in ruolo. La gravissima ed insanabile colpa di cui le si fa addebito è di aver partecipato oltre dieci anni fa, ed in compagnia di altri, al furto di due o tre ceste di pere, reato per il quale ha a suo tempo pagato il proprio debito alla società. Ottenuta la riabilitazione, nessun vantaggio ne ha tratto, in quanto, secondo l'interpretazione del predetto consesso, tale istituto ha soltanto un valore simbolico e morale; il che francamente, appare poco convincente.

Perciò faccio appello alla sensibilità dell'onorevole ministro, ma soprattutto alla sua

umanità, perché tali casi vengano vagliati alla luce dei fatti, considerando le tragiche conseguenze che la mancanza di lavoro provocherebbe per gli interessati. In questi anni si parla tanto di amore, di contatti umani, si parla tanto di riabilitare coloro che hanno mancato nei confronti della società; ma poi, in pratica, le cose vanno diversamente.

Non ho inteso parlare dei principali problemi di carattere generale, come la riforma del ministero, il riassetto delle carriere e degli stipendi, la revisione sulle competenze accessorie, per i quali sono stati elaborati appositi studi e sono in corso trattative sindacali che mi auguro giungano a sollecita definizione, nell'interesse del servizio, dell'utenza e del personale. Il mio intervento ha trattato, in sostanza e molto sinteticamente, di problemi la cui soluzione, in genere, non esige la emanazione di nuove norme, ma rientra nell'applicazione di quelle già in vigore. Su tali problemi ho voluto richiamare, come ho già detto l'attenzione del signor ministro, in quanto l'attuale situazione determina grave e giustificato malcontento della categoria, con conseguente agitazione, promossa da tempo dalle organizzazioni sindacali e sospesa in conseguenza della crisi governativa, ora felicemente superata.

Devo soggiungere che da parte dell'utenza occorre non soltanto comprensione per le difficoltà che incontra il nostro personale nell'espletamento dei propri compiti, ma anche una concreta e fattiva collaborazione.

Uno dei problemi oserei dire costanti che assillano i nostri servizi riguarda il recapito della corrispondenza, e da tempo l'amministrazione ha ripetutamente rivolto appelli ed inviti al pubblico per l'installazione in tutti gli edifici di apposite cassette per i singoli inquilini. Ebbene, se molti hanno accolto di buon grado il suggerimento, per tanti l'invito è rimasto inascoltato. Non sarebbe fuori luogo pretendere, con apposita disposizione, l'obbligo di tale installazione, che recherebbe incalcolabile beneficio alla speditezza del recapito. E questo uno dei tanti casi che, con un po' di buona volontà, potrebbero essere risolti, agevolando la sollecita soluzione di più gravi problemi.

Il signor ministro, che ha assunto l'onore e l'onere di dirigere un'amministrazione così importante e vitale, quale è quella delle poste, dei telegrafi e telefoni, legherà sicuramente il suo nome alla rapida e felice soluzione dei numerosi problemi riguardanti la benemerita categoria dei postelegrafonici: ed è con questa certezza che rinnovo a lui e ai suoi

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

collaboratori l'augurio fervido di ottimo e proficuo lavoro. (*Applausi al centro*).

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

CALABRÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, cercherò brevemente di fermare l'attenzione della Camera su un punto solo tra i tanti connessi con questo bilancio e precisamente quello dei servizi affidati all'ente R.A.I.-TV. Ogni anno, puntualmente, in questa sede, si ripetono le stesse cose; e il mio augurio è che questa volta, con la nomina ancora fresca di un nuovo ministro (al quale rivolgo anch'io l'augurio di pronta guarigione), questo problema possa essere veramente affrontato e risolto. Da anni in Parlamento si levano critiche continue verso la R.A.I.-TV. Si può dire che il 70 per cento delle interrogazioni ed interpellanze rivolte al ministro delle poste e telecomunicazioni e delle critiche avanzate in sede di bilancio riguarda l'operato di quell'ente; e si aggiungono poi le altre critiche fatte al di fuori della sede strettamente riservata al bilancio. Una considerazione a parte meritano le numerose proposte di legge di iniziativa di tutti (o quasi) i gruppi della Camera, intese a disciplinare in qualche modo il settore. Insomma, non si può certo dire che il problema non esista e che il Parlamento non l'abbia sottoposto all'attenzione del Governo. Da ogni settore di questa Camera (anche con una mia proposta di inchiesta parlamentare), da anni si chiede un nuovo assetto di questo ente.

Il Governo non è rimasto del tutto insensibile. Circa otto anni fa disse che il problema era allo studio. Evidentemente, è ancora allo studio!

Anche la Corte costituzionale, interpellata dai cittadini, si è pronunciata: ha giustificato il monopolio dell'ente, ma a condizione che esso svolga il servizio con obiettività e imparzialità. La sentenza n. 59 del 13 luglio 1960 di quell'organo costituzionale, nel riconoscere l'esistenza del problema, ha richiamato il legislatore ad adeguare, tuttavia, gli strumenti legislativi. « Incombe l'obbligo — precisa la sentenza — al legislatore di assicurare in condizioni di imparzialità e di obiettività la possibilità potenziale di godere del servizio », ecc.; e sollecita opportune norme, avvertendo l'esigenza di leggi destinate a disciplinare tali possibilità potenziali. Leggi che, naturalmente, non sono venute; e non certo per carenza di attenzione da parte del legislativo, perché tutti i gruppi politici

hanno presentato proposte al riguardo. Semmai, ci permettiamo di richiamare l'attenzione della Presidenza perché voglia far portare al più presto in discussione qualcuna di queste proposte. La Corte costituzionale parla invece addirittura di mancato accoglimento del suo incitamento da parte del potere legislativo. Alcune di quelle proposte, ricordo per inciso, recano la firma di ministri in carica: una proposta dell'onorevole Reale, quando ancora non era ministro; una proposta socialista che reca tra le altre le firme del capogruppo onorevole Mauro Ferri e dell'attuale ministro Corona; e così via.

Intanto questo problema, che da tempo ha appassionato e appassiona l'opinione pubblica, è ignorato dal Parlamento. Se ne parla ogni tanto, quando è in vista un terremoto nelle alte sfere della R.A.I.-TV., solo perché l'ente radiotelevisivo rappresenta una delle leve di comando più cospicue dei gruppi di potere. In quelle circostanze scoppiano « grane » fortissime, e tremende campagne di stampa vengono scatenate; però durano *l'espace d'un matin*: dopo una giornata o due, tutto si placa, tutto ritorna tranquillo, tutto è tacitato (forse con lo spreco di quei famosi milioni o centinaia di milioni denunciati anche dalla stampa a suo tempo, che servono per tacitare i giornalisti irrequieti allorché si affrontano questi problemi).

Pare che adesso sia in vista — e l'onorevole Mazza forse ce ne saprà dare conferma o meno — un piccolo terremoto in via del Babuino e in via Teulada.

MAZZA, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Non sono uno di quei volatili capaci di intuire i terremoti! (*Si ride*).

CALABRÒ. Sì, ma il settore fa capo a lei. In ogni modo, a lei, che certamente è un diligente lettore, non saranno sfuggite le notizie di stampa. Pare che le sistemazioni alla R.A.I.-TV. facessero parte degli accordi per la formazione del Governo. *L'Unità* ne ha addirittura precisato i termini, annunciando che il dimissionario vicepresidente socialista e il repubblicano rientreranno alla R.A.I.-TV. con determinati incarichi specifici. In proposito, magari con interpellanze, solleciteremo l'attenzione del Governo, al quale saremo grati se vorrà darci chiarimenti.

Questa lunga premessa ha lo scopo di lamentare il fatto che, non esistendo queste condizioni di imparzialità e di obiettività, siamo costretti a subire le cose più strane che saltano in testa ai dirigenti dell'ente radio-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

televisivo per distrarre l'attenzione dell'opinione pubblica italiana da determinati fatti interni. Per esempio: scoppia la crisi del centro-sinistra, e immediatamente alla R.A.I.-TV. scoppia la fame in India; e così tutto il popolo italiano, preoccupato per i piccoli indiani che muoiono, non si occupa più delle diatribe che avvengono nelle trattative per la formazione del nuovo Governo.

Anche questo fa parte di un comportamento non obiettivo. Non bisogna dimenticare che la televisione entra ormai in tutte le case italiane, come è confermato dai dati sugli abbonamenti. Fra il 1963 e il 1964 il gettito dei canoni ha raggiunto cifre iperboliche, passando da 21 a 22 miliardi di lire, mentre la pubblicità è passata da oltre 9 a oltre 10 miliardi. Sono cifre che fanno girare la testa!

Queste somme, però, vengono spese male, da un ente che ha l'obbligo della imparzialità in base ai dettami della Costituzione, richiamati anche dalla Corte costituzionale. Solo un comportamento di imparzialità può giustificare la sua posizione di monopolio. Ma la R.A.I.-TV. non tiene conto dei richiami della Corte costituzionale, né del modo con cui si deve amministrare il pubblico denaro: sperpera i miliardi stupidamente, deformando la verità e talvolta provocando anche smentite — come nel caso dell'India, da parte del capo di quel governo — e dimenticandosi invece degli « indiani » di casa nostra.

La R.A.I.-TV. sta costruendo in viale Mazzini un palazzo di vetro (e non si sa a che punto sia la costruzione). Ma, più che di palazzo di vetro, si dovrebbe parlare di un fortino, data la mentalità *sui generis* dei dirigenti dell'ente radiotelevisivo, che vengono scelti senza le formalità occorrenti all'atto dell'assunzione di qualsiasi impiegato e perfino di un usciere, soltanto perché appartengono a questo o a quel partito.

Questo è assurdo. La colpa viene data al potere legislativo, alla sua inerzia. Ma non è esatto: come ho detto, davanti alle Camere pendono apposite proposte di legge. È il Governo che non intende affrontare questo problema. Ecco perché noi siamo tornati a criticare questo costume più volte e ci ritorneremo ancora.

Adesso la parola d'ordine è di disgregare la cellula dell'ordinamento sociale italiano, la famiglia, alla quale perciò si dà addosso. Si fanno dei dibattiti, si esprimono con molta faciloneria giudizi sui codici, che sono leggi vigenti dello Stato. Naturalmente, la TV. in questo modo è riuscita a diventare sgradita ai

giovani, i quali preferiscono uscire di casa piuttosto che seguire l'abitudine patriarcale della famiglia italiana di trascorrere qualche ora la sera insieme. Ma non vorrei che la televisione avvelenasse i nostri bambini, i quali stanno piantati davanti al video e rischiano di diventare dei *robots*. Occorre perciò che la televisione trasmetta programmi che non intacchino la formazione delle coscienze giovanili.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Mi pare che ella si sia contraddetta. Ha detto che per fortuna i giovani e i ragazzi disertano la televisione; e poi ha invocato che siano salvate le coscienze dei nostri bambini.

CALABRÒ. Perché i bambini seguono la televisione troppo assiduamente.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Seguendo il suo ragionamento, quando i bambini diventeranno giovani disserteranno la televisione.

CALABRÒ. Speriamo che ciò succeda, perché la voce della televisione è persuasiva ed ossessionante, i presentatori sono tutti simpatici, le presentatrici altrettanto simpatiche e graziose. Tutto ciò induce gli italiani a pagare il canone di abbonamento più alto.

Nel nostro paese, che ha tante strane qualità, si risce a far pagare contemporaneamente la pubblicità per i prodotti sia alle ditte venditrici sia ai consumatori, attraverso l'abbonamento. In tutto il mondo, se si paga il canone di abbonamento, non vi è pubblicità; e se vi è pubblicità non si paga il canone. L'ente radiotelevisivo italiano è invece talmente furbo che riesce a far pagare la pubblicità alla ditta che vuol propagandare il prodotto, e al teleabbonato che poi lo deve consumare.

Se esaminiamo i proventi della pubblicità, senza spezzettarli (qualche volta bisognerebbe esaminare anche i bilanci delle ditte appaltatrici dei programmi pubblicitari), notiamo che la pubblicità radiofonica nel 1964 ha reso 10 miliardi e 191 milioni e quella televisiva 13 miliardi e 248 milioni, per un totale quindi di oltre 23 miliardi. A queste cifre vanno aggiunti i canoni di abbonamento pagati dagli utenti, i quali dal sorriso delle presentatrici televisive ricevono il monito o addirittura la minaccia di pagare l'abbonamento nel termine dovuto, altrimenti interverrà lo Stato coattivamente.

Di fronte a questo stato di cose, vorremmo veder chiaro nei bilanci della radiotelevisione

italiana, che superano gli 80 miliardi. Qualunque impresa privata, dopo aver propagandato ed offerto ai propri consumatori un prodotto scadente, l'indomani deve riguardare i propri bilanci. La R.A.I.-TV. invece ha la fortuna di non dovere affrontare problemi di questa natura, perché più scadenti sono i suoi programmi e più è tutelata dallo Stato. Il che rappresenta veramente un assurdo.

Bisogna poi dire che la R.A.I.-TV. spende per i programmi il 38 per cento delle sue entrate. Se si pensa che la B.B.C. in Inghilterra spende il 58 per cento delle sue entrate per la realizzazione dei programmi radiotelevisivi, si ha la sensazione netta che la R.A.I.-TV. cominci ad esagerare nell'impiegare i propri miliardi senza voler dare conto di come li spende.

Direi che anche il Governo esagera nel non rispondere a talune interpellanze da noi qui presentate, per esempio a seguito di un articolo apparso sul *Corriere della sera*, secondo cui per comprare il silenzio di alcuni giornalisti si spendevano centinaia di milioni. Tutto tace, perché ormai si ha l'abitudine di mettere a tacere, di non rispondere a determinate domande.

Ma non voglio tediare ulteriormente la Camera; anche perché da anni ormai si discute di queste cose. E allora, riprendendo il discorso, devo ribadire nella speranza che la Presidenza della Camera voglia quanto prima porre in discussione l'argomento e farlo dibattere apertamente, che vi è un invito della Corte costituzionale al Parlamento a predisporre le leggi opportune e ad assicurare l'imparzialità del servizio. Intanto sarebbe opportuno richiamare i dirigenti dell'ente a rendere maggior conto all'opinione pubblica, e al Parlamento che la rappresenta, di tutti i mutamenti che avvengono nel suo seno. Ci auguriamo comunque che, pur essendo la R.A.I.-TV. una specie di merce di baratto, non avvengano grossi cambiamenti soltanto al fine di sistemare ai posti-chiave determinati uomini del partito socialista, del partito repubblicano o di altro partito.

Sarebbe comunque utile una maggiore oculatezza nella spesa del denaro pubblico da parte di questo ente. Abbiamo appreso che chi riuscirà ad indovinare una parola di una canzone, parola cambiata ad arte nel corso della rubrica di attualità *Studio uno*, guadagnerà lauti premi in denaro o lussuose macchine. Come è possibile concepire premi di questa natura per *quiz* talmente superficiali? Se proprio volete buttare i miliardi dalla fi-

nestra, inventate almeno qualcosa di diverso e di più difficile! I nostri ragazzi, assistendo a questi spettacoli, cominciano a convincersi che in Italia basta ricordarsi la parola di una canzone per diventare ricchi. È lecito pensare questo? È lecito lo strascico di centinaia e centinaia di milioni — ed ella lo sa meglio di me, onorevole sottosegretario — legato all'industria della canzonetta? Forse quest'ultimo problema viene preso a cuor leggero; però bisogna considerare che ogni canzonetta trascina dietro di sé centinaia e centinaia di milioni. Quando poi la R.A.I.-TV. si mette in guerra con Bobby Solo, e minaccia di non effettuare la ripresa del *festival* di Sanremo se vi partecipa il citato cantante, fa veramente ridere. È concepibile che la R.A.I.-TV., che rappresenta lo Stato italiano, faccia guerra a Bobby Solo, e che alla fine si arrenda, per interessi denunciati apertamente dalla stampa, riammettendo il cantante?

Non parliamo poi dell'Africa che in questi giorni ci ha presentato la R.A.I.-TV., e dei falsi storici che tante volte ha permesso. Ma c'è di più: recentemente ha ottenuto un miliardo e 100 milioni per le trasmissioni dedicate all'estero; come se non bastassero 80 miliardi!

Vi sarebbe da dire ancora molto a questo proposito; ma mi limiterò a quanto già detto, dato che l'argomento è stato già tanto trattato, esprimendo la speranza che quanto prima queste critiche possano essere concretamente esaminate dal Parlamento.

Vorrei poi sollecitare il Governo a rivolgere la sua attenzione anche al problema del funzionamento dei servizi telefonici nel sud. È veramente enorme, pazzesco — ora che tutto è stato « irizzato » e statizzato — dover attendere tre, quattro e perfino cinque ore per riuscire ad ottenere una comunicazione telefonica urgentissima o urgente da Roma con la Sicilia o la Calabria, soprattutto quando si considera che sono stati aumentati i cavi e l'entità dei depositi cauzionali che si pagano all'atto dell'allacciamento. L'uso del telefono è ormai indispensabile e vorrei dire normale; e parlare con località dell'Italia del nord infatti è cosa facilissima, soprattutto con l'uso della teleselezione. Ma perché altrettanto non deve avvenire per il sud e le isole? Ecco perché, onorevole sottosegretario, vorrei pregare il Governo di porre allo studio questo problema.

Un altro interrogativo che mi si affaccia è il seguente: come si sa, esistono depositi telefonici, che tutti gli abbonati italiani versa-

no, e di cui recentemente anzi è stato sollecitato l'aumento. Tali depositi si giustificavano finché il servizio telefonico era in mano a società private; ma adesso che il servizio telefonico è passato allo Stato, è possibile ancora concepire detti depositi, che per giunta ammontano a miliardi e miliardi di lire? Infatti, per avere un'idea, basta moltiplicare l'entità del deposito cauzionale per il numero degli abbonati telefonici: la cifra raggiunge livelli astronomici. Qual è l'uso che viene fatto di questo denaro depositato? È un deposito infruttifero? Come e da chi viene gestito? Qualcosa al riguardo credo che ci si possa dire.

Un'ultima richiesta, onorevole sottosegretario: le raccomando di cercare di sveltire i servizi delle poste e telecomunicazioni italiane, che oggi sono veramente ridicoli. Ricordo a questo proposito che io una volta condussi la battaglia a favore dell'uso della penna « biro », che il ministro di allora osteggiava, perché desiderava che negli uffici si usasse la penna ad inchiostro. Alla fine la vinsi, perché il ministro si convinse. Ne ho intrapresa un'altra due anni or sono, ma sono stato più sfortunato: quella per evitare che per le ricevute dei tagli si debba continuare ad usare il vecchio sistema della colla, delle forbici, delle pinze, e per instaurare invece quello in uso presso le banche, dove la ricevuta è a ricalco. Si tratta di piccole cose, di piccoli problemi, che tuttavia fanno perdere la pazienza al cittadino, costretto a perdere ore ed ore ed a fare lunghe file. Se le banche accettano il sistema della ricevuta a ricalco, perché non debbono ammetterlo anche gli uffici postali? Sono piccoli problemi che mi permettono di raccomandare alla sua diligenza, onorevole sottosegretario.

Queste sono le nostre critiche. Nel farle cogliamo l'occasione per dichiarare la nostra insoddisfazione ed elevare la nostra protesta contro tutti i falsi e le parzialità della radiotelevisione, che non sono certamente graditi ad alcun italiano, ad alcun parlamentare di qualsiasi settore politico, e forse nemmeno dello stesso settore governativo. Ricordiamo infatti l'episodio del ministro Gonella, il quale, soltanto perché non gradito ai gerarchi della televisione, fu trattato malissimo alla televisione. Quindi nessuno si aspetti particolari riguardi da questi signori, che si sentono più potenti degli stessi ministri!

Chiedo addirittura — visto che la convenzione dura fino al 1972 e che vi sono motivi di inadempienza da parte della R.A.I.-TV. — che la convenzione stessa venga denunciata, troncando in anticipo questo rapporto.

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

BIGNARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, io dovrò pregiudizialmente fare — analogamente a quanto hanno fatto altri colleghi del mio gruppo e a quanto sin dall'anno scorso espresse in maniera più diffusa il collega onorevole Trombetta — precise riserve in ordine al nuovo sistema di discussione di bilanci, i cui inconvenienti mi sembrano tanto palesi, da non dovervi sopra insistere. Credo che l'intera materia dovrà essere opportunamente riesaminata, per arrivare ad un sistema di discussione più efficiente ed appropriato.

Tipico al riguardo è il caso in cui mi trovo. Io debbo parlare — e parlerò — su taluni problemi connessi con il bilancio delle poste e telecomunicazioni. Avrei per altro desiderato prendere la parola su un tema specifico in ordine al bilancio della pubblica istruzione, per riproporre un problema che è già stato oggetto di una mia interrogazione l'anno scorso. Il fatto che si sia convenuto che si può prendere la parola una sola volta sul complesso della discussione dei bilanci mi porta praticamente a dover tralasciare questo problema, sul quale pure contavo di intrattenermi. Ne farò tuttavia un brevissimo cenno, quasi una prefazione del tema sul quale più specificamente mi soffermerò; e sarò grato alla ben nota cortesia del sottosegretario Mazza se vorrà segnalare al ministro della pubblica istruzione questo problema sul quale spenderò soltanto pochi minuti.

Fin dall'anno scorso — dunque — presentai una interrogazione, chiedendo al ministro della pubblica istruzione se fosse d'accordo di anticipare al 12 giugno la chiusura di tutte le classi delle scuole elementari, considerando l'opportunità di non prolungare nel periodo estivo scrutini ed esami, con evidente incomodo e d'altro canto senza utilità pratica; e di unificare la data di chiusura delle scuole elementari e medie. Abbiamo infatti oggi questo assurdo: la scuola elementare chiude assai dopo la scuola media. Sul tema di questa mia interrogazione si è tenuta recentemente in Emilia una tavola rotonda, con la partecipazione di esponenti di tutti i partiti politici e di tutti i sindacati della scuola elementare, dall'estrema sinistra all'estrema destra; e, per la verità, tutti gli esponenti politici che hanno parlato in quel convegno hanno convenuto sull'opportunità di quanto avevo prospettato all'onorevole ministro della pubblica istruzione. Di talché il problema mi pare sarebbe maturo per arri-

vare alla conclusione, sulla quale pedagogisti ed uomini politici sembrano convenire: cioè alla riforma del calendario della scuola primaria.

Non elencherò tutti gli argomenti che a questo riguardo avrei voluto portare, e passo senz'altro al problema su cui è principalmente centrato il mio intervento. È lo stesso problema sul quale in sostanza si intratteneva il collega che mi ha preceduto: quello della radio-televisione italiana.

Dico subito che lo tratterò esclusivamente da un punto di vista politico, per la connessione che questo tema ha con il bilancio delle poste e telecomunicazioni in ordine alle responsabilità politiche di chi regge questo dicastero al quale compete un'alta sorveglianza sulla radio-televisione. Non seguirò, invece, l'egregio collega che mi ha preceduto in valutazioni di ordine artistico, che evidentemente sono estremamente opinabili. D'altro canto, per una discussione di quel tipo è forse sede più propria la terza pagina dei giornali o altre che non questa.

Tratterò, dunque, l'aspetto politico del problema. In ordine alla radio-televisione italiana ci troviamo di fronte ad uno stato di carenza obiettività e non di rado — anzi, direi, sempre più spesso — di vera e propria faziosità politica. Ritengo di esprimere anche a nome del gruppo liberale, al quale mi onoro di appartenere, questo giudizio per una situazione che è veramente preoccupante e non può non dare da pensare alla Camera.

È tanto vero che la preoccupa, che abbiamo addirittura assistito alla presentazione di proposte di legge intese a dare un nuovo ordinamento alla radio-televisione. Ho sott'occhio la proposta di legge presentata da un nutrito gruppo di deputati comunisti (proposta di legge che reca il numero 2128). Essa all'articolo 2 propone di garantire per la radio-televisione italiana, tra l'altro, la « piena libertà di espressione politica, culturale ed artistica, quale è garantita dalla Costituzione ». Francamente facile sarebbe per un liberale entrare in polemica su questa enunciazione di principi, quando si tenga presente il recente caso degli scrittori russi Siniavskij e Daniel, colpevoli, come è noto, proprio di quel reato di « libertà di espressione » che in questa proposta di legge viceversa viene considerato come una auspicabile finalità.

Ora, prescindendo dalla polemica su questo punto — che pure è una polemica fondamentale perché si tratta di dare a Cesare quel che è di Cesare — è chiaro che vi è un problema non solo di libertà di espressione, ma di

obiettività di informazione politica. Noi non possiamo dire — o almeno il giudizio di noi liberali è che non si possa dire — che la radio-televisione italiana sia a quel livello di obiettività di informazione politica che sarebbe auspicabile e giusto venisse offerto ai liberi cittadini di un grande paese.

Vorrei esaminare, a questo punto, quale sia la situazione giuridica attuale in cui opera la R.A.I.-TV., e vorrei proporre determinati rimedi: rimedi — dico subito — che sono diversi e contrapposti a quelli indicati nella proposta di legge comunista, che noi giudichiamo insufficiente per un verso, e non tale da poter raggiungere positivi obiettivi per l'altro.

La R.A.I.-TV. italiana ha attualmente la struttura di una società per azioni con personalità giuridica di diritto privato, concessionaria della gestione di un pubblico servizio. Con un decreto del 1927 venne assicurato l'ingresso di delegati del Governo negli organi direttivi dell'ente radiofonico di allora, mentre la partecipazione azionaria dello Stato ebbe inizio dal 1933 in seguito a un intervento finanziario dell'I.R.I., che assunse la maggioranza del pacchetto azionario. Per effetto di tale stato di cose il consiglio di amministrazione della R.A.I.-TV. è attualmente composto di 16 membri: 6 di nomina governativa e 10 di nomina assembleare.

È di tutta evidenza che questa differente origine è, in effetti, senza pratiche conseguenze, anzi, a dire il vero, la pratica conseguenza è una sola: che la democrazia cristiana, essendo stata ininterrottamente partito di governo da venti anni a questa parte, si è concretamente assicurato il monopolio della guida della radio-televisione italiana.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Fosse vero !

BIGNARDI. Non solo ciò è vero per quanto riguarda le alte cariche dirigenziali, ma anche per il personale subalterno, amministrativo e tecnico.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Neanche questo è vero.

BIGNARDI. Tale personale viene assunto con i più disparati criteri; e in pratica si ha il fiero sospetto che l'unico criterio valido sia quello della raccomandazione. Non esiste un regolamento, non esiste uno statuto che disciplini l'assunzione e la carriera di tale personale sulla base di obiettive e precise disposizioni.

È vero che nel contratto-tipo di lavoro si parla di assunzione per concorso; ma come in pratica si svolgono questi concorsi lo vediamo da un recente caso: l'assunzione di 26 nuovi funzionari, che ha scatenato scandalistiche reazioni da varie parti, probabilmente per il fatto (non vorrei che questa fosse una mia malignità) che non tutti gli aspiranti erano stati accontentati. La direzione della R.A.I.-TV. aveva, infatti, indetto un concorso, limitandone però la pubblicità (il che è veramente stupefacente, in uno Stato che dovrebbe essere uno Stato di diritto) a una serie di inviti, rivolti quasi esclusivamente a determinate persone e a determinati ambienti. Ciò mi porta a considerare quello che è uno degli aspetti più preoccupanti dell'attuale situazione nel nostro paese.

L'ottocento liberale si preoccupò di creare tutta una serie di garanzie contro le possibili usurpazioni e sopraffazioni da parte dello Stato, per garantire effettivamente la libertà dell'individuo. E noi non possiamo dire che questo complesso di garanzie, nell'ambito dello Stato di diritto ottocentesco, non abbia funzionato. Il fatto è che nel mondo moderno si è creato un para-Stato; si sono create tante altre funzioni nuove dello Stato, per le quali mancano queste garanzie di diritto. Ed è — a mio modo di vedere — veramente inconcepibile che l'assunzione di una guardia di finanza o di un usciere in un qualunque ufficio statale sia circondata da precise garanzie, da concorsi, ecc. e, viceversa, l'attribuzione della presidenza di un importante ente parastatale o della direzione, per esempio, della R.A.I.-TV. sia affidata ad un puro *libitum* politico, senza alcuna garanzia di competenza, di obiettività, senza alcuna di quelle garanzie che in uno Stato moderno dovrebbero essere fondamentali per assicurare la libertà vera, e non nominale, dei cittadini. Per tale stato di fatto, che possiamo lamentare per la R.A.I.-TV., ma potremmo lamentare per tanti altri casi che riguardano il para-Stato economico, previdenziale, assistenziale e via di questo passo, si verificano reali inconvenienti nel sistema della radio-televisione italiana; inconvenienti che elencherò brevemente.

La radio-televisione non è — come dovrebbe essere — radio-televisione di Stato: è radio-televisione di Governo, non al servizio dello Stato. Certo, sussistono difficoltà obiettive di una gestione radiotelevisiva con criteri di pubblico servizio; ma non possiamo non rilevare l'inadeguatezza e spesso la faziosità dei servizi di informazione, come non possiamo non lamentare che i bilanci non risultano sotto-

posti al controllo della Corte dei conti e del Parlamento.

Si potrà dire: ma a siffatti inconvenienti non potrebbe rimediare la Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni? Il sottoscritto fa parte, seppure da non molto tempo, della Commissione di vigilanza sulle radiodiffusioni; ma in realtà il controllo che quella Commissione può effettuare (quando lo può effettuare) è un controllo puramente *a posteriori*, oppure può esplicitarsi presentando al Governo determinate doglianze, che restano poi praticamente lettera morta.

Questo stato di fatto porta a gravi episodi di malcostume. Vorrei ricordarne uno. Nei giorni in cui discutevamo in Parlamento il disegno di legge per la statizzazione dell'energia elettrica vi fu nel paese, come i colleghi ricorderanno, un grande sciopero a carattere nazionale dei tipografi, che impedì per più giorni l'uscita dei giornali. La televisione fu in quei giorni praticamente l'unico canale di informazione pubblica. Ebbene, la televisione in quei giorni diffuse dichiarazioni di ministri, di sottosegretari, di parlamentari, tutti favorevoli al provvedimento di statizzazione dell'energia elettrica; e diffuse notiziari opportunamente congegnati e addomesticati per convincere i milioni di telespettatori italiani (che non potevano verificare le opposte opinioni sulla stampa che in quei giorni taceva) della utilità e della socialità del provvedimento di statizzazione. Ricordo che in quei giorni l'onorevole Malagodi chiese, per ristabilire l'equilibrio, di poter esporre alla televisione il suo punto di vista; gli venne offerto un minuto di tempo, e solo dopo una vivace protesta in sede parlamentare gli vennero concessi sette minuti!

Ma, d'altro canto, non è forse vero che la televisione italiana diventa perfino umoristica in certi casi? Noi abbiamo, per esempio (sarà un bene o sarà un male per quei popoli, non importa), un governo canadese che è retto dai liberali. La televisione pare che abbia una specie di repulsione per questo aggettivo « liberale »: quando deve nominare il *premier* canadese lo chiama col suo nome e cognome, senza aggiungere alcuna qualificazione politica. Così tutti gli italiani sanno che nel Canada c'è un governo presieduto dal signor X, ma di quale partito sia questo signor X ben pochi lo sanno. Quando si fanno previsioni sul risultato delle elezioni in Gran Bretagna (vedremo come andranno), i commentatori televisivi sono prontissimi a pronosticare insuccessi liberali; ma quando cade il centro-sinistra nel Belgio, e al centro-sinistra succede

una coalizione cattolico-liberale, pare che questa notizia non interessi la televisione italiana, anzi dia fastidio, sia una di quelle notizie che è bene lasciare da parte.

Questo sistema è un sistema di democrazia o è un sistema di regime?

E questi inconvenienti si ripetono; e si ripetono per una ragione precisa, che è quella che prima indicavo come inconveniente numero uno della nostra televisione: che la nostra televisione non è un pubblico servizio a disposizione dei cittadini italiani, ma è praticamente un servizio a disposizione del Governo; non è una televisione di Stato (come si dice), è la televisione del Governo.

La proposta di legge comunista, che prima ho ricordato, tenderebbe ad assicurare alla radio-televisione italiana la più ampia libertà di espressione artistica (ma le contraddizioni della politica comunista sono evidenti, ove si ponga mente — come prima ricordavo — al processo degli scrittori di Mosca), attraverso il passaggio della R.A.I.-TV. da persona giuridica di diritto privato ad ente di diritto pubblico e mediante il conferimento di particolari poteri a un « comitato di garanti », di nomina parlamentare, il cui mandato avrebbe durata quadriennale.

Ora, a mio modesto avviso, le garanzie che tale comitato potrebbe assicurare sono piuttosto scarse. Come si può pretendere che nove o dieci persone, supponiamo pure degnissime e culturalmente preparate (mi pare però di vederne già i nomi che vorrebbero i colleghi di estrema sinistra, accuratamente scelti tra i firmatari dei manifesti che periodicamente vengono esibiti al pubblico politico e non politico del nostro paese), distolte dalle loro abituali attività e messe al timone di un organismo complesso e difficile, si improvvisino programmatori ed esperti in questo delicatissimo settore?

A me pare che altra dovrebbe essere la funzione dei garanti. Il concetto di un comitato di garanti, in sé, può essere accettato; ma alla sua nomina si dovrebbe procedere in modo diverso da quello indicato nella proposta di legge comunista. Un sistema elettorale di esclusiva origine parlamentare darebbe presumibilmente luogo a ibride alleanze, che potrebbero crearsi al fine della conquista dei seggi; l'elezione di questi « garanti » sarebbe necessariamente il frutto di complicate manovre di corridoio e il risultato potrebbe essere veramente scoraggiante.

Noi liberali proponiamo invece un'altra soluzione, che qui sinteticamente illustrerò.

non senza riconoscere che il problema di un nuovo regolamento della R.A.I.-TV. è indubbiamente di estrema complessità.

Vi è innanzitutto la questione di base della legittimità del monopolio statale. In proposito è a tutti nota la sentenza n. 59 emessa dalla Corte costituzionale il 13 luglio 1960. Tale sentenza, checché si sia voluto affermare da talune parti interessate, dà solo parzialmente ragione ai sostenitori della tesi del monopolio statale. In sostanza, la Corte costituzionale ha ritenuto che sussistano nel nostro paese motivi di ordine tecnico (connessi alla particolare struttura orografica del territorio nazionale) che rendono assai limitato il numero dei canali che si potrebbe far funzionare. Il problema, quindi, non potrebbe oggi porsi in termini di alternativa fra monopolio e libera concorrenza, bensì come di scelta tra monopolio e oligopolio. In sostanza pare che la Corte, di fronte all'alternativa fra un oligopolio televisivo privato e il monopolio statale, inclini per il momento, nell'attuale situazione delle tecniche televisive, per quest'ultima soluzione.

Certo — conclude la sentenza della Corte costituzionale — lo Stato monopolista di un servizio destinato alla diffusione del pensiero ha « l'obbligo di assicurare, in condizioni di imparzialità e di obiettività, la possibilità potenziale di goderne a chi sia interessato ad avvalersene per la diffusione del pensiero nei vari modi e stadi del suo manifestarsi ».

In conclusione: il monopolio statale sarebbe per ora uno stato di fatto piuttosto che uno stato di diritto, uno stato di fatto determinato da esigenze tecniche. Ma il monopolio statale — e questo è decisamente ribadito nel responso della Corte — dovrebbe poi dare garanzie più ampie ai fini di imparzialità e di obiettività; quelle garanzie più ampie che or ora richiama dalla testuale citazione della sentenza.

Noi liberali, in sostanza, ci inchiniamo a questo responso, anche se (ho sentito una parola malignamente mormorata: « usucapione ») non vorremmo che il riconoscimento di uno stato di fatto portasse all'usucapione di un diritto. Ci inchiniamo, comunque, al responso della Corte; ma non pensiamo che il discorso sulla radio-televisione italiana possa ritenersi chiuso con ciò.

Vi è il problema, che prima avevo richiamato in via di generale principio, delle garanzie che deve dare uno Stato che voglia chiamarsi Stato di diritto. È necessario che il monopolio statale, riconosciuto in via precaria o in via definitiva (in via precaria come pare accenni la sentenza della Corte costituzionale,

in via definitiva come sostengono altri), sia esercitato dando precise garanzie.

Al momento attuale, quindi, il problema è di far sì che tale monopolio si eserciti con la maggiore obiettività e rispettando quanto stabilisce la nostra Costituzione. Posto che il sistema monopolistico debba continuare, il primo problema che sorge è quello riguardante la figura giuridica dell'organismo che cura le trasmissioni. In proposito si potrebbe discutere se convenga conservare alla R.A.I.-TV. l'attuale fisionomia mista, che la rende espressione diretta dell'I.R.I., ma in realtà espressione del Governo; oppure trasformare l'organismo in un ente pubblico di Stato.

Noi liberali siamo dell'avviso che sia preferibile lasciare le cose come stanno, perché la dipendenza della R.A.I.-TV. da un organismo di carattere relativamente autonomo, e del quale comunque noi auspichiamo una maggiore autonomia per l'avvenire, qual è l'I.R.I., può fornire una certa garanzia, se non altro una certa garanzia amministrativa. Inoltre la fisionomia giuridica attuale dell'ente radiofonico non pregiudica, non toglie in alcun modo la possibilità di sottoporre la R.A.I.-TV. stessa e le sue attività agli stessi controlli cui potrebbe essere sottoposto un ente di Stato.

Premesso ciò, noi liberali riteniamo che, per sottrarre il più possibile la R.A.I.-TV. alle pressioni dei governi *pro tempore* e dei partiti al potere, e per assicurare il massimo possibile di autonomia e di obiettività, per farne insomma una radio-televisione di Stato e non una radio-televisione di governo, sia necessario introdurre alcune riforme sostanziali per quanto riguarda le nomine dei dirigenti responsabili e l'assunzione e la carriera del personale amministrativo, tecnico, artistico, culturale. E, questo, un aspetto di quanto noi liberali reclamiamo, in senso più ampio, come una riforma necessaria, fondamentale dello Stato moderno e della moderna democrazia: creare uno stato giuridico dei dipendenti del para-Stato accanto allo stato giuridico dei dipendenti statali. Nella fattispecie, occorre creare uno stato giuridico dei dipendenti della televisione italiana, settore fra i più delicati dello Stato e del para-Stato.

A questo riguardo noi liberali sottolineiamo che è necessario redigere quanto prima (e dovrebbe rientrare negli impegni di Governo) uno statuto e un regolamento organico del personale che garantiscano l'osservanza di norme precise per l'assunzione e per lo svolgimento delle carriere. Non è possibile perpetuare lo stato di fatto oggi corrente, per cui le

nomine in questo settore avvengono, per così dire, attraverso partite di caccia nel sottobosco governativo, con spartizione delle prede relative. Occorre innovare il meccanismo delle nomine dei componenti del consiglio di amministrazione e provvedere alla istituzione di uno specifico organo autonomo, incaricato dell'impostazione generale dei programmi e di ben determinati poteri di controllo. Un comitato di garanti, cioè: ripetiamo il nome anche se gli diamo una strutturazione, una composizione, una origine diverse dal comitato dei garanti che pure vogliono i colleghi del gruppo comunista.

Questo comitato di garanti dovrebbe, a nostro avviso, avere origine non soltanto parlamentare; alla sua composizione dovrebbero concorrere anche altri organi, da cui ci si possa attendere una certa formazione culturale, una certa indipendenza di giudizio, una certa obiettività di impostazione. Noi suggeriamo un comitato di garanti, che potrebbe sorgere per un terzo o per una metà da elezioni nella Camera e nel Senato, e per altri due terzi o per l'altra metà potrebbe constare di rappresentanti della magistratura designati dal Consiglio superiore della magistratura, di professori universitari designati dal Consiglio superiore della pubblica istruzione, di un sociologo di chiara fama cooptato dagli altri membri. La presidenza di questo comitato dovrebbe ruotare, di anno in anno, tra il gruppo dei rappresentanti eletti dalla Camera e il gruppo dei rappresentanti eletti dalla magistratura e dalle università italiane.

Accanto a questo comitato di garanti, particolare rilievo dovrà naturalmente avere la figura del direttore generale, cui compete la rappresentanza legale dell'ente e la direzione di tutti i relativi servizi. Il direttore generale dovrebbe essere nominato dal ministro che ha la vigilanza sull'ente. Al qual proposito forse una certa discussione dovrà farsi per stabilire se tale vigilanza debba continuare ad essere di competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni o debba passare al Ministero del turismo e dello spettacolo, o a quello dell'interno. Comunque, la nomina da parte del ministro competente (o che sarà designato come competente) dovrebbe avvenire su una lista di nomi presentata dal comitato dei garanti, i quali dovrebbero scegliere questi nomi fra gli alti funzionari dell'ente, di provata competenza e capacità.

Sarà poi necessario che la Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni sia dotata di mezzi opportuni per esercitare le sue funzioni e che siano ampliate le sue

possibilità di controllo oltre che meglio definiti i suoi compiti.

Terzo ed ultimo punto. Per quanto riguarda il controllo amministrativo si dovrebbe prevedere una dettagliata pubblicità dei bilanci e uno specifico controllo parlamentare su di essi.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi non riteniamo che quanto siamo andati sin qui esponendo e auspicando possa essere una cura taumaturgica per i mali che affliggono il nostro ente televisivo: non esiste una tale cura per mali che sono di costume, di sottogoverno, di mancanza di imparzialità, di carenza di spirito democratico. Il problema, più che di nuove leggi, è problema, ripeto, di costume, di senso di libertà e di democrazia. Per questo noi non riteniamo che il problema possa essere astrattamente risolto con una legge, fosse pure perfetta. Riteniamo invece che un problema di questa natura esiga che si incida nettamente nel costume per migliorarlo.

Nel 1972 scadrà la concessione del monopolio dei servizi radiotelevisivi dato dallo Stato italiano alla R.A.I.-TV. In attesa di questa data, ritengo necessario porre mente con zelo, con spirito di vera democrazia ai problemi attuali della radio-televisione. Non possiamo rimandare tutto ad una auspicata scadenza della concessione che si verificherà fra sei anni. Dobbiamo risolvere i problemi che si presentano oggi al fine di avere una radio-televisione veramente libera ed imparziale, un ente — mi sia consentito ripeterlo — di Stato e non di governo. Questo è un problema che interessa tutti, un problema essenziale per lo sviluppo di una moderna democrazia. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Sono così esauriti gli iscritti a parlare sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e passiamo al bilancio della marina mercantile.

È iscritta a parlare l'onorevole Margherita Bontade. Ne ha facoltà.

BONTADE MARGHERITA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione del bilancio ci offre oggi la possibilità di vagliare l'opera del Governo nel suo complesso e nei vari settori della pubblica amministrazione. In relazione alle spese generali, alcuni settori dovranno essere oggetto di un'adeguata programmazione mentre per altri, per i quali la programmazione è già in atto, si impone una intensificazione degli interventi.

Intendo intrattenermi sulla politica degli investimenti che riguardano lo sviluppo della

politica meridionalistica nel settore della marina mercantile e dei porti, per l'ammodernamento di essi e per l'esecuzione di opere portuali idonee a promuovere l'intensificarsi del traffico, degli scambi e l'ingresso di valuta pregiata. Tutte cose, queste, che fanno parte del programma di sviluppo economico del paese.

Mi sia consentito osservare come il piano di potenziamento programmato dei porti nazionali secondo il parere del C.N.E.L. preveda la concentrazione delle disponibilità per l'attrezzatura dei porti di maggiore interesse nazionale; e, a quanto pare, le direttrici governative sarebbero quelle di concentrare gli interventi sui grandi porti industriali e commerciali, che assorbono circa l'80 per cento del traffico commerciale italiano. Invero, con ciò si arriva in certo senso a favorire porti quasi saturi, per ricavarne una utilità che non è più proporzionata e proporzionale alle cifre spese, mentre le stesse cifre potrebbero far rinascere a nuova vita l'attività di porti importanti ma mai favoriti, che hanno anche essi un *Hinterland* immenso e che offrono nuove possibilità, con prospettive di vitalità per i porti medesimi e di vita oltre che per i lavoratori portuali anche per tutte le categorie interessate.

Altra direttrice sarebbe quella dello sfruttamento più razionale possibile delle attrezzature esistenti per l'aumento della produttività. L'intenzione è ottima, facilmente attuabile, e non comporta immobilizzo di capitali nei porti dove vi è tale attrezzatura e là dove è stato provveduto a mezzo degli organi imprenditoriali pubblici, da tempo esistenti, quali i consorzi e gli enti autonomi costituiti da anni e avvantaggiati, per consolidarsi, dell'aiuto dello Stato o di categorie interessate. Ma quando in un porto si deve cominciare dalla escavazione, essendo i fondali così bassi da non consentire l'entrata di grosse navi, siano esse passeggeri o mercantili, allora il problema deve essere affrontato e risolto interamente.

In altri termini, si potrebbe ancora dire che il potenziamento programmato dei porti nazionali non può fondarsi sulle risultanze statistiche attuali che favorirebbero grandi porti, come Genova, Napoli e Venezia, perché le esigenze immediate potrebbero anche non coincidere con gli sviluppi futuri.

Bisogna tener presente la rotta Gibilterra-Suez, divenuta l'asse principale dei traffici mondiali dopo la decadenza dovuta all'affermarsi della rotta atlantica; ed è per questo che i porti meridionali mediterranei debbono essere favoriti da un'azione da parte dello

Stato come è avvenuto per alcuni grandi porti che ho già citati, tenendo anche presente lo sviluppo sempre crescente dei paesi africani della zona costiera del Mediterraneo.

Il Mediterraneo è diventato mare intercontinentale su cui Stati Uniti e Unione Sovietica puntano oggi decisamente le carte migliori del loro avvenire economico. L'Africa è in particolare il grande immenso mercato che fa gola alle due grandi potenze, così come l'interesse dell'Europa è oggi proteso verso i paesi afro-asiatici compresi nel bacino del Mediterraneo.

Accanto ai porti, l'attività cantieristica ha pure la sua grande importanza e nelle spese previste debbono trovar posto finanziamenti adeguati per incrementarla, tanto più che i cantieri del meridione, specialmente quelli della Sicilia, sono preferiti dalle società petrolifere internazionali perché consentono di eseguire lavori di riparazione senza dirottare. Si corre oggi il pericolo di un aumento di disoccupazione di intere categorie di lavoratori del meridione proprio perché industrie concorrenti estere hanno già programmato la costruzione di grandi bacini, come quello di Biserta, per la trasformazione della base navale lasciata dai francesi.

I progetti esistono, ma non sono approvati né realizzati, perché non sono previsti i finanziamenti, i quali per altro porterebbero ad un miglioramento dell'economia meridionale, costituendo uno dei mezzi per attenuare il divario con il nord, meglio servito anche nei traffici marittimi.

Questa deve continuare ad essere la politica economica del Governo, anche, ripeto, nel settore dei porti meridionali e delle isole, specialmente la Sicilia, al centro del Mediterraneo, in quanto nei rapporti con i paesi africani si può inserire il processo di industrializzazione delle nostre zone che troverebbe in tal modo una specifica ragione d'essere nella richiesta di quei mercati.

Il bilancio della politica meridionalistica fa notare tuttora profondi squilibri; specie in Sicilia la disoccupazione è notevole e forse raggiunge la percentuale più alta d'Italia. Una delle cause è la mancata efficienza dei porti che se rammodernati potrebbero aumentare il volume del traffico; ciò vale in modo particolare per il porto di Palermo, per il quale preghiamo il ministro della marina mercantile di voler completare gli stanziamenti già accordati, con il reperimento degli altri occorrenti per i lavori previsti dal piano regolatore del porto approvato dal Ministero dei lavori pubblici nell'aprile 1964.

È del novembre scorso un polemico documento della camera di commercio di Palermo, con cui vengono rivendicati per il porto i finanziamenti statali. In proposito la giunta camerale, al di là del problema contingente, affronta una questione di fondo: la funzione straordinaria ed aggiuntiva degli interventi della Cassa per il mezzogiorno che per una pericolosa e purtroppo diffusa tendenza finiscono con il sostituire l'intervento straordinario dello Stato.

Il finanziamento dei porti è stato approvato recentemente con uno stanziamento complessivo di 75 miliardi, di cui 52 miliardi sono stati già destinati per i cosiddetti porti d'interesse nazionale, compreso, quale unico del Mezzogiorno, quello di Napoli, per 12 miliardi di lire. I restanti 23 miliardi sono stati destinati ai porti cosiddetti « di sviluppo » e a quelli industriali dell'intero territorio nazionale. Muovendo da questi dati la camera di commercio di Palermo formulava la previsione che le assegnazioni ai porti del meridione non avrebbero potuto raggiungere quel minimo del 40 per cento dello stanziamento complessivo, ormai riconosciuto al Mezzogiorno. Le somme disponibili, che sono pertanto inferiori alle previsioni iniziali, dovrebbero essere integrate dalla Cassa almeno secondo un indirizzo che è stato seguito anche nel passato in base alla funzione aggiuntiva e straordinaria propria della Cassa stessa.

La camera di commercio, temendo che si voglia riprendere la « vecchia strada » di una funzione sostitutiva della Cassa, ha chiesto che nella ripartizione degli stanziamenti a favore dei porti « siano tenute nel debito conto le esigenze pressanti dei porti del Mezzogiorno e quelle del tutto particolari del porto di Palermo ».

A breve distanza di tempo, però, i quotidiani palermitani del 28 dicembre 1965 pubblicavano la notizia che la Cassa per il mezzogiorno aveva destinato cinque miliardi ai porti di Palermo. Ma ciò non dovrà significare che i porti siciliani di maggiore traffico in campo nazionale, quale Augusta, e quelli di maggiore sviluppo potenziale nel settore industria e commercio del paese, come Palermo, saranno del tutto ignorati dopo le decisioni della Cassa; sorge infatti il dubbio che si voglia conferire ai finanziamenti della Cassa per il mezzogiorno la funzione « sostitutiva », come ho detto, in luogo di quella « aggiuntiva » che essa in realtà dovrebbe avere.

L'ordine del giorno della camera di commercio palermitana intendeva suonare vibrata

protesta nei confronti della commissione interministeriale che pare abbia escluso dal progetto di ripartizione dei fondi del piano cosiddetto « azzurro » il porto di Palermo, nonostante le sue gravi carenze tecniche e i suoi evidenti titoli di preferenza.

Non per fare della polemica, ma sappiamo che l'intero ammontare previsto nel piano di potenziamento dei porti nazionali nel decennio 1965-1974 era di 558 miliardi 300 milioni, più 135 miliardi distribuiti per ordinaria amministrazione a porti turistici e pescherecci, per opere di difesa da erosione dei centri abitati ed altre opere minori, mentre nel quinquennio 1965-1969 l'investimento previsto è di 260 miliardi 15 milioni per tutti i porti nazionali, di cui 47 miliardi 101 milioni per i porti siciliani. Nel primo anno del quinquennio è stato approvato lo stanziamento di 75 miliardi, dei quali alla Sicilia sono toccati: a Catania 1.500 milioni, a Porto Empedocle 2.540 milioni, a Mazara 400 milioni, a Giarre 600 milioni. I porti di Palermo e di Augusta sono rimasti esclusi.

Con questo mio intervento non ho voluto accennare ad un problema locale, in quanto sono convinta che il settore marinaro, di cui ho parlato, fa parte di tutta la politica economica meridionalistica. La preminenza del porto di Palermo dal punto di vista dell'interesse nazionale è stata ribadita del resto dal ministro Pieraccini in sede di presentazione del piano di programmazione economica.

Onorevoli colleghi, la discussione unica del bilancio, consentendo un solo intervento, mi costringe ad intervenire molto brevemente sulle due tabelle che riguardano l'Amministrazione dei lavori pubblici e quella della pubblica istruzione. Prego pertanto l'onorevole ministro Natali di volerne prendere nota per i suoi colleghi di Governo assenti in questo momento dall'aula.

Ho da osservare che l'articolo 139, terzo comma, del codice della strada dispone che una parte dei proventi contravvenzionali spettanti allo Stato, a norma del primo e del secondo comma dello stesso articolo, sia destinata ai fini indicati, fra i quali l'educazione stradale. Riporto qui letteralmente quanto si legge nella risposta data dal ministro onorevole Mancini alla mia interrogazione numero 12262: « Logicamente interpretando la legge » — ha detto il ministro — « risulta evidente che i fondi di cui all'articolo 139 devono essere impiegati per lo svolgimento di attività proprie del Ministero dei lavori pubblici e non pure di attività che rientrano nella esclusiva competenza di altre amministrazioni ».

Ma è proprio qui, onorevoli colleghi, che si riscontra una lacuna nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, in quanto nello esercizio passato ed in quello in corso solo un miliardo è stato assegnato per tali attività, integrato successivamente da 500 milioni, destinati per altro ai soli fini assistenziali della polizia stradale, di fronte a circa 8 miliardi di entrate nelle casse dello Stato nello esercizio 1964-65. Un miliardo non è sufficiente per svolgere tutta l'attività concernente il settore della circolazione e del traffico, ossia: studi, esperimenti per il miglioramento della segnaletica stradale, per la prevenzione degli incidenti, per la propaganda delle norme di comportamento, specialmente se si tiene conto che 400 milioni sono destinati all'assistenza di funzionari indicati all'articolo 137 del codice della strada.

Questo miliardo assegnato — ci si domanda — corrisponde al 50 per cento dei proventi contravvenzionali, così come era stato concordato tra il Ministero dei lavori pubblici e quello del tesoro durante la gestione del ministro Zaccagnini? Si pensi che nel 1965 l'effettivo incasso attraverso gli uffici del registro è stato di 11 miliardi. Un miliardo è quindi da ritenersi somma assolutamente inadeguata, anche tenuto presente che il numero dei veicoli a motore è in continuo aumento e che per gli incidenti e la mortalità la statistica è assai impressionante.

Ma l'educazione stradale non è solo opera di propaganda di mezzi di vigilanza e repressione. Lo ha affermato il ministro dei lavori pubblici onorevole Mancini sia in occasione della conferenza di Stresa nel settembre 1964, sia in occasione di risposte date ad interrogazioni di parlamentari, nel quadro delle attività da svolgere per la prevenzione degli incidenti stradali.

L'educazione impartita attraverso la scuola deve ritenersi uno dei mezzi più efficaci ed insostituibili per conseguire l'auspicato miglioramento della disciplina del traffico e quindi una maggiore sicurezza nella circolazione stradale; alla perfetta formazione, in tutti i cittadini, di una coscienza stradale, può e deve contribuire, anzitutto, la scuola di ogni ordine e grado.

L'eliminazione degli incidenti, se indubbiamente è legata, com'è stato scritto, a particolari condizioni oggettive, dipendenti dalle condizioni della strada e dei veicoli, è condizionata essenzialmente da motivi soggettivi e cioè dal senso di responsabilità morale dell'utente della strada: è l'uomo che bisogna educare. Compito arduo e complesso, se non

iniziato dalla fanciullezza, prima cioè che si sviluppino e si consolidino tendenze deteriori. L'ambiente naturale idoneo per eccellenza non può essere che la scuola, la vera palestra nella quale, appunto, si forgiavano il carattere e il temperamento, si disciplinano le intemperanze, si stabiliscono rapporti del viver civile, si sollecitano principi di solidarietà, si preparano gli uomini per la società di domani, in una parola si educa e si destano sentimenti di altruismo e di carità.

E non mi si risponda che la scuola italiana ha già provveduto includendo alcune nozioni di educazione stradale nel programma di educazione civica.

Nelle classi elementari i libri sussidiari del secondo ciclo, anche quando parlano di educazione civica e dei doveri del cittadino, non accennano nulla sulla educazione stradale. Qualche lettura verte sulla strada e sul modo come attraversarla. Delle esercitazioni sono state fatte, però non in tutte le scuole italiane e non inserite in programma.

Nella prima media l'insegnamento di alcune norme che regolano la circolazione stradale sono appena accennate nel programma di educazione civica, materia non a sé stante ma abbinata alla storia, per cui spesso viene trascurata. Vero è che il Ministero ha provveduto attraverso circolari a dare istruzioni ai provveditorati, ma non è valso a nulla perché pochi rispondono all'appello. L'insegnamento acquista serietà solo quando è reso obbligatorio e svolto in cicli adeguandolo agli studi e all'età dello scolaro.

Quello che finora è stato fatto nella scuola italiana si deve alla iniziativa di un ente privato, l'A.C.I., in collaborazione con il Ministero della pubblica istruzione. Infatti è lo A.C.I. ad avere un ufficio ispettorato scuole, mentre più naturale sarebbe che esistesse lo ispettorato educazione stradale presso il Ministero della pubblica istruzione.

Paesi a più alta densità motoristica hanno da tempo ricorso a questo sistema e l'educazione stradale è ormai assurda a materia di insegnamento negli ordinamenti scolastici di ogni ordine e grado, fino a livello universitario. Né penso che a questo insegnamento nella scuola italiana possano frapporsi grandi difficoltà: la copertura per l'onere della spesa può e deve essere assicurata con la destinazione di una parte dei proventi derivanti dalle contravvenzioni per le infrazioni alle norme del codice stradale e che il legislatore ha ben previsto, tra l'altro, nell'articolo 139, anche per tale finalità.

Come ho già detto, dei miliardi incamerati dallo Stato solo una minima parte è assegnata al Ministero dei lavori pubblici per l'adempimento dei compiti, piuttosto complessi e numerosi, ad esso attribuiti. Ebbene, perché parte di quelli che vengono incamerati dallo Stato non deve essere devoluta a copertura della spesa necessaria per l'istituzione nelle scuole pubbliche dell'insegnamento dell'educazione stradale? Non è forse attività questa che rientra nei doveri dello Stato? Non è forse interesse del paese avere cittadini responsabili, educati, disciplinati e coscienti in un settore che ogni giorno diviene di estrema importanza sotto tutti i molteplici e multiformi aspetti della vita di relazione?

Onorevoli colleghi, anche in quest'aula risuoni l'appello insistentemente lanciato attraverso le antenne radio: « Rispettare la vita », perché vadano d'accordo sulla strada il progresso e il rispetto della vita umana. La radio vaticana, in particolare, ha avuto parole severe, che a me piace testualmente ripetervi: « Esistono i suicidi e gli assassini della strada, difficili ad identificarsi perché non hanno né il volto né la psicologia del classico criminale ».

Negli incidenti stradali il principale imputato non è la strada, ma è l'uomo e la quasi totalità degli incidenti è dovuta al comportamento dell'uomo. Il dovere naturale di rispettare la sanità e l'integrità propria e del prossimo è una conoscenza profonda che l'uomo acquisisce attraverso un'opera di educazione e di formazione; la scuola è chiamata oggi ad assolvere anche a questo compito, se non vuole essere condannata domani.

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

MACCHIAVELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, la nuova procedura per la discussione del bilancio ne accelera indubbiamente l'iter, pur presentando un elemento negativo che tuttavia potrebbe essere, a mio parere, evitato. Non vi è dubbio infatti che sussistono interdipendenze fra alcuni ministeri per la soluzione di identici problemi.

Ora, è pur vero che la rappresentanza del Governo è impersonale, ma è altrettanto vero che allorché ad esempio si tratta di porti si vorrebbe la presenza, accanto al ministro della marina mercantile, — al quale ci è gradito in questo primo ufficiale incontro rinnovare le congratulazioni e gli auguri di un proficuo lavoro — di un rappresentante dei lavori pubblici; quando si tratta della flotta privata o di preminente interesse nazionale o

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

dei cantieri sarebbe opportuno dialogare anche con il ministro delle partecipazioni statali, così come, allorché si tratta dei problemi dei lavoratori e della necessità di una loro migliore qualificazione e dei pensionati del mare (problema questo, signor ministro, che segna una pagina oscura della nostra attività) interessante sarebbe anche una diretta assunzione di responsabilità da parte del ministro della pubblica istruzione e di quello del lavoro e della previdenza sociale.

Siamo comunque certi che la sensibilità del ministro ci tranquillizzerà al proposito e che alcune delle cose che in questa sede avrà la amabilità di ascoltare saranno rappresentate anche agli altri colleghi di Gabinetto direttamente interessati. Del cammino da percorrere nel settore della marina mercantile ve ne è ancora molto, anche se dobbiamo riconoscere che in questo ultimo periodo si sono compiuti notevoli passi avanti, sia dal punto di vista qualitativo sia dal punto di vista quantitativo. L'approfondita discussione avvenuta nell'ottobre scorso sul problema dei porti, sulle loro molteplici deficienze, sulla necessità di forti investimenti per risolvere uno degli elementi di base che condiziona tutto lo sviluppo del paese, ci consente oggi di affrontare particolarmente due temi: quello della nostra flotta, con particolare riferimento a quella di preminente interesse nazionale, e quella dei lavoratori del mare.

Ecco intanto un dato di grande importanza e di notevole gravità, intimamente e preliminarmente legato a questo tema, desunto dall'ultimo bollettino della *Liverpool underwriters association*. È un dato davvero impressionante: nel 1965 sono andate perdute nel mondo ben 154 navi mercantili, per complessive 691.718 tonnellate di stazza lorda. È la più grave perdita in tempo di pace subita dalla marina: un tonnellaggio superiore od eguale all'intera flotta di preminente interesse nazionale della Finmare. Da notare ancora che questi dati non fanno riferimento a pur tragici incidenti come quello della *Angelina Lauro*. Di fronte ad un dato così impressionante, quando sarà pronto l'onorevole rappresentante del Governo a discutere il nostro progetto di legge sul riordinamento del Registro navale italiano? È un problema scottante — lo sappiamo, onorevole ministro — che tocca interessi a tutti ben noti; ma è anche un problema che non può ulteriormente essere dilazionato e che deve ora essere affrontato e risolto. E da tenere ancora presente che, oltre alle 154 navi perdute, assommano ad alcune migliaia i morti sul mare.

Trattando il problema della flotta, dobbiamo necessariamente esaminare anche il settore della cantieristica. Certo, la situazione di questo settore non può renderci tranquilli. Contrariamente alle previsioni dei nostri tecnici degli «anni cinquanta», la produzione cantieristica mondiale è in continua, costante espansione. Stiamo infatti superando di oltre un milione di tonnellate gli indici raggiunti nel 1958, giudicati ottimali all'epoca della crisi di Suez, e ci stiamo rapidamente avvicinando agli 11 milioni di tonnellate stazza lorda di varato all'anno.

Tralasciamo il pur interessante esame se l'andamento così vivace della domanda abbia origine dal livello dei noli o dal volume dei traffici, comunque in costante lievitazione, o dallo stimolo al rinnovamento della flotta, considerati i prezzi di costo favorevoli e i miglioramenti tecnici che la cantieristica è oggi in grado di offrire: elementi questi per il nostro paese per altro di notevole rilievo, data la elevata età media della nostra flotta sia appartenente all'armamento libero sia alla Finmare.

Mi sia consentito piuttosto di portare a conoscenza dei colleghi — non dell'onorevole ministro, che certo queste cose le conosce — un dato impressionante. I cantieri giapponesi nel 1964 hanno da soli concorso al raggiungimento del 40 per cento dell'intero tonnellaggio varato nel mondo e del 50 per cento in relazione alle nuove ordinazioni. Di fronte a questa esplosione della produttività giapponese, dovuta certamente alla bassa retribuzione della mano d'opera ma anche ai massicci investimenti nel settore cantieristico che è oggi il più moderno e attrezzato del mondo dal punto di vista tecnico, come ha reagito la Comunità economica europea e quali provvedimenti ha preso il nostro paese? Ad eccezione della Germania, che nel 1964 è passata dall'8 per cento al 10,4 per cento del varato globale, il portafoglio ordini complessivo per gli altri paesi aderenti alla Comunità economica europea è sceso dall'11,8 per cento al 7,6 per cento del totale. L'Italia ha purtroppo seguito questa curva negativa e da 493 mila tonnellate è scesa a 368 mila tonnellate e gli ordini netti acquisiti sono diminuiti a 250 mila tonnellate. Conseguentemente il naviglio in costruzione o in portafoglio è sceso da 890 mila tonnellate a 722 mila tonnellate stazza lorda.

Nel 1965 si è dovuta registrare una situazione ancora peggiore. Mentre il varato nel mondo ha avuto un aumento globale del 7 per cento, il nostro paese ha subito una diminu-

zione di oltre il 4 per cento. È pur vero che tale situazione è in grande parte dovuta alla scadenza del regime di aiuti di cui alla legge n. 422 del 1954, nonché alle traversie della legge del giugno 1964, tuttora ferma alla Comunità europea a causa degli ostacoli frapposti specialmente dalla Germania e dall'Olanda. Ciò è di grave danno per il nostro paese, per cui, se un augurio mi è consentito esprimere, onorevole ministro, è che ella riesca a sanare questa situazione che noi non abbiamo mancato di denunciare anche in occasione della discussione sui provvedimenti fiscali e parziali a favore della cantieristica; il 7 luglio e il 1° ottobre dell'anno scorso, noi abbiamo previsto e denunciato questa situazione.

Dalla relazione programmatica del Ministero delle partecipazioni statali, consegnataci in questi giorni, abbiamo appreso della intenzione di giungere alla concentrazione e fusione di servizi essenziali: in particolare di quelli concernenti la progettazione e gli acquisti. Concordiamo pienamente: queste stesse cose abbiamo esposto al ministro Bo in occasione di un incontro per la « Cosider », che desta in noi viva preoccupazione.

A proposito di questa società, mi sia consentito aprire una parentesi. Come noto, la « Cosider » ha iniziato otto anni fa la sua attività con scopi di consulenza, progettazione e costruzione di impianti siderurgici e relativi servizi, con un organico di dipendenti attinto inizialmente da altre imprese del gruppo « Finsider » e che nel giro di pochi anni raggiunse le 1.200 unità.

Le iniziative più importanti a cui ha partecipato la « Cosider » riguardano il potenziamento degli impianti siderurgici di Bagnoli, Cornigliano, Piombino, Novi Ligure ed il complesso siderurgico di Taranto; ma la società ha anche partecipato ad altre iniziative esterne al gruppo, a Terni e a Pegli. Questa attività è stata dispiegata in massima parte fino all'estate scorsa, epoca in cui sono terminati i maggiori lavori, e la società ha cominciato ad adottare i primi provvedimenti di ridimensionamento degli organici fino al limite odierno di 960 dipendenti.

È produttivo depauperare una organizzazione di tecnici specializzati non solo nel settore prettamente siderurgico, ma anche in quello civile, meccanico ed elettrico, che ha dimostrato notevoli capacità e alla quale potrebbe essere affidata la realizzazione di altri impianti nei campi meccanico-navale e dell'energia elettrica, convenzionale o nucleare? Noi riteniamo di no: non si riescono però a

conoscere le intenzioni dell'I.R.I. proprio in un momento in cui si parla della necessità di costituire un solo nucleo di studio, di progettazione, di direzione dei lavori, senza perdersi nei classici mille rivoli dispersivi.

Ritornando al tema, non v'è dubbio che le industrie meno protette e meno progredite economicamente e tecnologicamente continuano a trovarsi in gravi difficoltà.

Concordiamo nella valutazione che ogni miglioramento di capacità competitiva tende oggi a risolversi in un aumento di capacità produttiva, che viene ulteriormente ad aggravare la situazione di certe industrie, per le caratteristiche della domanda, orientata sempre maggiormente verso naviglio di grande tonnellaggio, e per la compressione dei tempi di lavorazione permessa dai più moderni procedimenti costruttivi.

Sappiamo altresì che lo Stato si è assunto nel quadriennio 1961-64 un onere di circa 90 miliardi per contributi alle costruzioni navali e per sopperire alla perdita delle aziende Fincantieri.

Tuttavia, se vogliamo mettere su un piano competitivo e potenziare i nostri cantieri; se vogliamo difendere la occupazione operaia, risparmiando così interventi a favore della cassa di integrazione; se infine vogliamo salvare l'economia di molte nostre città che nella cantieristica hanno uno dei principali sostegni al loro sviluppo, la risposta è pur sempre una: investire in modo serio, massiccio, programmato ed articolato, le somme necessarie.

Naturalmente investire bene ed in modo compiuto, e non con interventi settoriali o caritativi che nulla risolvono. A nostro giudizio, ad esempio, i 31 miliardi stanziati per il prossimo quinquennio non sono sufficienti, date le profonde trasformazioni che si devono operare per rendere i cantieri competitivi e adatti a costruire navi aventi le caratteristiche richieste dalle nuove esigenze dell'armamento mondiale.

Abbiamo appreso proprio in questi giorni (e ce ne rallegriamo; se ne è rallegtrato prima di noi il collega onorevole Franco) che lo stabilimento di Monfalcone dei Cantieri riuniti dell'Adriatico è destinato a diventare, con l'attuazione del già avviato programma di ammodernamento, uno stabilimento tecnicamente allineato ai migliori esistenti in Europa e nel mondo. Esso potrà costruire navi di 200 mila tonnellate. Altrettanto bisognerà però fare anche per gli altri cantieri: compresi quelli Ansaldo di Sestri Ponente.

Sappiamo ciò che è stato già investito in questo grosso complesso, che è oggi il migliore e migliore d'Italia: sappiamo per altro che esso non può costruire navi superiori alle 100 mila tonnellate.

I suoi tre bacini possono contenere infatti solo navi rispettivamente, di 100 mila, 60 mila e 40 mila tonnellate di stazza lorda. Sappiamo però che il Giappone costruisce già navi da 250 mila tonnellate di stazza lorda: e non è soltanto un problema di bacini, ma pure di spazi, coperti e scoperti, in cui si devono avviare gli importanti lavori di prefabbricazione degli elementi navali. Spazi che all'Ansaldo risultano scarsi per le esigenze attuali, insufficienti per le esigenze future.

Tutto questo limita le prospettive delle commesse e i piani a lunga scadenza per la vita dell'azienda nel suo settore fra i più importanti: quello della mano d'opera.

Mentre nei cantieri giapponesi vi sono carichi di lavoro per otto o dieci anni, all'Ansaldo di Sestri si ha una cisterna da 74 mila tonnellate, due « miste » da 65 mila, una da 45 mila e le tre metaniere acquisite in questi giorni per un lavoro complessivo fino al 1968.

Le conseguenze sull'occupazione operaia si sono fatte sentire: siamo scesi in questi ultimi cinque anni da 4.332 operai a 2.783: e da 724 impiegati a 475. Altrettanto dicasi per La Spezia, dove il cantiere, sempre dell'Ansaldo, è sceso da 2.017 operai a 1.465 e da 358 impiegati a 256; e, quel che è peggio, non se ne conosce ancora la sorte definitiva, contraddittorie essendo le notizie riguardanti la sua sopravvivenza, che interessa l'economia dell'intera città ligure.

Ma non è tanto la pur dolorosa riduzione del personale che potrebbe essere imposta dall'introduzione di nuove tecniche a sollevare preoccupazioni sulla sorte economica del cantiere, quanto il fatto che l'età media delle maestranze si aggira sui 45 anni di età. Da qualche tempo infatti non si procede al cantiere Ansaldo a licenziamenti, ma non si assumono giovani leve.

Di questo passo, fra qualche anno non disporremo più di quelle maestranze non soltanto preparate tecnicamente ma esperte del lavoro, che ci erano invidiate da tutto il mondo e che oggi si stanno facendo onore nei cantieri tedeschi e nordici, non trovando impiego in Italia, e trovando invece in quei paesi, malgrado i disagi del clima e dell'ambiente, tranquillità di impiego e retribuzioni maggiori di quelle che percepirebbero in Italia. Infatti, giova ricordarlo ancora una volta a coloro che

ritengono eccessive le retribuzioni nel settore della produzione, che quelle nei cantieri sono fra le più basse e non raggiungono il 25 per cento del costo: il che è poca cosa, se si tiene conto della importanza che ha la mano d'opera nella costruzione delle navi: specie di quelle passeggeri e miste.

Considerando che nel complesso gli effettivi nei nostri cantieri sono scesi in questi ultimi cinque anni da 42 mila a sole 30 mila unità, si avrà un quadro veramente allarmante della situazione, alla quale bisogna assolutamente porre rimedio con molta attenzione, molto impegno, molta serietà se non vogliamo perdere una enorme ricchezza che abbiamo la fortuna ancora di possedere. Il problema lo poniamo nel quadro della programmazione, che ci imporrà le concentrazioni e le specializzazioni produttive attuali in atto, anche in questo settore.

Ricordiamoci che oggi l'unico paese che abbia accettato la sfida giapponese è la Svezia, che ha puntato sulla concentrazione, sulla prefabbricazione di grandi sezioni, sulla programmazione aziendale, su acquisti standardizzati di acciaio che consentono risparmi di 6-7 sterline a tonnellata. Da noi invece abbiamo il caso, per esempio, dell'Italsider, che a Genova lavora gomito a gomito con l'Ansaldo, al quale fa pagare l'acciaio praticamente come se fosse un cliente qualsiasi, fatturandoglielo con tasse, imposte, balzelli, ecc., pur appartenendo entrambi i complessi alla stessa famiglia: l'I.R.I.

E a tutti noto che i cantieri italiani hanno un'antica e prestigiosa specializzazione nella costruzione e nell'allestimento di transatlantici. Ma l'esperienza ci permette di affermare che ben raramente il mercato può pagare un prezzo economico per una nave transatlantica per passeggeri, un prezzo cioè che copra, oltre i costi effettivi, i rischi che il cantiere deve affrontare.

L'ultima relazione della Fincantieri, che certamente i colleghi conoscono, ci dice anche che una graduale specializzazione sta facendosi strada nel gruppo I.R.I. (Genova, La Spezia, Livorno, Castellammare di Stabia, Marghera, Monfalcone e Trieste), specificando che la costruzione dei transatlantici verrà concentrata in un solo cantiere; che all'Ansaldo di Genova e La Spezia verrà riservata la progettazione e la costruzione delle grandi « bulk-carriere » e delle navi speciali (frigorifere, « oil-carriere », ecc.); che a Castellammare verranno riservate le navi militari e ai cantieri dell'Adriatico (Trieste e Monfalcone) le grandi navi-cisterna.

Mi pare così ci si avvii sulla strada migliore. Ma vi sono alcuni gravi problemi ancora da risolvere, a monte della costruzione: l'alto costo dei materiali e delle parti speciali; la debole programmazione aziendale ed interaziendale. Per quest'ultima abbiamo ancora da dire che essa rappresenta oggi una delle chiavi di volta della riorganizzazione cantieristica.

Purtroppo, e lo dice la stessa Fincantieri, il gruppo I.R.I. è il solo al mondo a disporre di tre uffici progetti anziché di uno soltanto: mentre nel settore acquisti, che è di capitale importanza, non è stato ancora possibile pervenire ad un organico coordinamento, preludio ad una ovvia unificazione.

A conferma della decisiva importanza rivestita per i costi cantieristici dal settore acquisti, basterà ricordare che tutta la grande stampa specializzata (dal *Journal de la marine marchande* a *Fairplay*) caldeggia, come prima misura per fronteggiare la concorrenza giapponese e svedese, un *pool* dei cantieri europei per standardizzare le richieste di acciaio e di materiali in modo da ottenere prezzi più ridotti e lavorare a costi più bassi.

Purtroppo noi, questa standardizzazione, dobbiamo ancora raggiungerla a livello nazionale e di gruppo: e abbiamo le maggiori aziende che fanno parte dello stesso gruppo.

Razionalizzare il sistema produttivo ci porta immediatamente all'esame delle aziende collaterali, che vivono vicino ai cantieri, e per tutte porto qui l'esperienza di Genova, una volta chiamata la capitale dell'I.R.I. e oggi ridotta a posizioni subalterne, con gravi ripercussioni sulla occupazione operaia e sull'economia dell'intera città.

Senza parlare della crisi esistente nell'industria privata e del caso della Bruzzo, dei suoi mille e più licenziati e della sua area, oggi inutilizzata e che potrebbe contenere grossi insediamenti delle aziende pubbliche, mi tratterò brevemente sulla situazione delle principali aziende I.R.I. a Genova.

Ansaldo San Giorgio: un complesso che interessa circa 3.500 lavoratori e che ha suscitato grosse polemiche. Infatti la progettata fusione con la C.G.E. ha aperto problemi di notevole portata, relativi sia al nuovo assetto proprietario della costituenda società, con la conseguente grave limitazione del peso decisionale del potere pubblico, sia per il mantenimento dei livelli di occupazione, sia infine per il futuro assetto del settore della elettromeccanica pesante. L'azienda rifiuta commesse.

Ansaldo: nonostante dichiarazioni e smentite succedutesi in questo ultimo periodo, le

voci di un trasferimento dell'attività dei grandi motori Ansaldo addirittura fuori provincia si fa sempre più insistente.

A quanto parrebbe, il problema sarebbe « allo studio » presso gli organi centrali dell'I.R.I., e per essere più precisi della Fincantieri: ciò proprio mentre si pone, nel mondo, il problema delle « concentrazioni ».

Per quanto ha riferimento alla fonderia Ansaldo, la situazione si fa sempre più drammatica in relazione alle strutture produttive dello stabilimento, oramai decisamente arretrate. Tale stato di arretratezza si fa sentire sul piano dell'acquisizione di nuove commesse e rischia di proporre, a breve termine, non solo problemi di riduzione d'orario, ma addirittura di licenziamenti.

Se si tiene conto che fra un finanziamento e l'esecuzione delle opere relative, indispensabili, intercorrono tempi non brevi, si ravvisa quanto sia urgente l'esame delle proposte di finanziamento avanzate a suo tempo dalla direzione aziendale per un programma di rammodernamento tecnico ed organizzativo.

Da notare che il complesso Ansaldo, in questi ultimi cinque anni, ha visto già ridurre l'occupazione da 12.312 a 8.776 unità.

Società Morteo e Waive: il progettato trasferimento, in via di esecuzione, è stato giustificato dal prevalente bisogno di aree necessarie alla espansione dell'azienda.

Le proposte di uno studio delle aree esistenti nella provincia, adatte per la loro destinazione industriale, e di proprietà di finanziarie del gruppo I.R.I., non sono state nemmeno prese in considerazione. Il complesso ha subito in questi ultimi cinque anni una riduzione di personale di oltre il 30 per cento.

Delta-C.M.I.: la direzione dichiara di non poter garantire la occupazione nello stabilimento nuovo di Serravalle di un gruppo di 30 operai attualmente in forza allo stabilimento di Genova, malgrado le promesse, fatte all'epoca del trasferimento dell'azienda, circa il mantenimento di tutto il personale, benché in quello nuovo, che ha in forza 600 operai, dovrà occuparne quanto prima altri 400. Gli operai in questione sono tutti altamente qualificati e di lunga e provata fedeltà all'azienda.

In complesso, e considerato anche l'O.A. R.N., nel settore metalmeccanico, a Genova, in questi due ultimi anni, il numero dei lavoratori nelle aziende I.R.I. è diminuito di oltre 2 mila unità: e dal 1945 si è quasi ridotto alla metà, malgrado l'insediamento del grosso complesso siderurgico di Cornigliano.

Qual è la situazione della nostra marina mercantile (esclusa naturalmente quella appartenente ad armatori italiani, che tuttavia fanno navigare le loro navi sotto le bandiere di « comodo » panamensi, honduregne, libेरiane, ecc.) ?

Essa ha avuto, nel periodo 1964-65, una ulteriore battuta di arresto. Secondo i dati comunicati dal *Lloyd Register*, al 1° luglio 1965 il nostro tonneggio era di 5.701.342 tonnellate di stazza lorda, con una diminuzione di 6.500 tonnellate nei confronti del 1964. Se il tonneggio di questo ultimo anno è rimasto statico, il complesso della marina mondiale ha avuto un momento di intensa espansione nel commercio; raggiungendo un incremento globale del 12 per cento, che è il più alto tasso raggiunto nello scorso decennio: infatti abbiamo avuto circa 1.500 milioni di tonnellate in più. Sempre secondo i dati del *Lloyd Register*, la consistenza della flotta mondiale, al 1° luglio 1965, raggiungeva le 160.391.504 tonnellate di stazza lorda, con un incremento di circa il 4,8 per cento rispetto al 1° luglio 1964, e cioè di tonnellate di stazza lorda 7.698.792.

Rileveremo, a questo proposito, come nel decorso anno siano diminuiti i disarmi, sia in campo internazionale sia nazionale, e gli indici dei noli secchi abbiano registrato un deciso aumento.

Non così la situazione del complesso mondiale relativo al naviglio cisterniero, che pur ha visto la sua flotta in disarmo riprendere le vie del mare, senza per altro essere confortata da un corrispettivo aumento dei noli.

Il traffico marittimo è in continuo, costante aumento. Il movimento merci dei porti italiani ha superato i 160 milioni di tonnellate, con una variazione in più del 5 per cento, rispetto alle importazioni (totale 95.410 milioni di tonnellate); in più del 13,3 per cento rispetto alle esportazioni (totale 15.079 milioni di tonnellate); in più del 14,2 per cento rispetto al piccolo e grande cabotaggio (imbarco e sbarco, 50.212 milioni di tonnellate); elementi questi che danno una percentuale totale di aumento dell'8,5 per cento.

Tuttavia la partecipazione della nostra bandiera a tale movimento è stata statica, ossia eguale a quel 30,8 per cento registrato nel 1964. Noi non siamo, lo dobbiamo ripetere, contrari alle navi straniere nei nostri porti, specie se non sono quelle « ombra », che servono agli armatori italiani per non pagare tasse e retribuire male il personale: ma tale percentuale del 30,8 per cento è veramente impressionante per la sua modestia.

Esaminando il movimento dei passeggeri con l'estero, sempre in riferimento ai porti italiani, i dati riferentisi al 1964 ci danno 1.243.585 passeggeri trasportati: pressoché uguali a quelli trasportati nel 1965. La concorrenza estera si è fatta sentire in certa misura sulle rotte del Nord America, mentre per gli altri settori si sono registrati invece confortanti aumenti: Australia 9,7 per cento; Africa 1,4 per cento; Asia 7,1 per cento; Sud America 2,1 per cento: e ciò anche se il trasferimento di certe linee dai loro porti tradizionali ha fatto registrare una diminuzione anche del traffico passeggeri. La bandiera italiana ha acquisito comunque il 37 per cento del traffico portuale italiano a media e breve percorrenza, e il 71,4 per cento sulle rotte intercontinentali. Tuttavia il tasso di incremento del traffico passeggeri per i porti italiani, che nel 1962 era del 7 per cento, è sceso nel 1963 al 4 per cento, e nel 1964 al 3,4 per cento.

Di conseguenza la limitata espansione delle navi italiane nel movimento di altri paesi si è riflessa sulla bilancia dei trasporti con un modesto beneficio: un saldo passivo che passa da 61,2 milioni di dollari nel 1963, a 58,8 milioni di dollari nel 1964: beneficio che avrebbe potuto concretarsi in indici più consistenti se non si fosse verificato un peggioramento nel saldo passivo fra le spese delle navi italiane all'estero e quelle delle navi estere in Italia, passato da 42 a 50 milioni di dollari.

Sempre in campo valutario, l'apporto della nostra marina ha avuto un aumento di 29 milioni di dollari, passando dai 398 milioni del 1963 ai 427 milioni del 1964.

In questo quadro, come si colloca la flotta a preminente interesse nazionale? La flotta della Finmare è passata da tonnellate 649.999 del 1964 a tonnellate 698 mila nel 1965: e oggi le nostre navi sono 92.

Si sono registrate le vendite del *Saturnia* e del *Vulcania* della società Italia e del *Timavo* del Lloyd Triestino, e l'incremento della *Raffaello* e della *Michelangelo* dell'Italia, della motonave *Daunia* dell'Adriatica, e della motonave *Bonifacio* della Tirrenia. Non si comprendono ovviamente nella flotta sociale della Finmare le navi prese per noleggi continuativi, ma la cui proprietà rimane ad altri armatori.

L'attività svolta nel 1964 dalle navi del gruppo Finmare si può riassumere come segue: la flotta della società Italia (17 navi) ha effettuato 99 viaggi (per un totale di 1.397.866 miglia), trasportando 162.666 pas-

seggeri e 353.267 tonnellate di merci con un ricavo di 35.256 milioni. La flotta del Lloyd Triestino (26 navi) ha effettuato 115 viaggi, percorso 1.818.976 miglia, trasportando 83.120 passeggeri e 807.137 tonnellate di merci per un ricavo totale di 32.771 milioni. La flotta Adriatica (18 navi) ha effettuato 364 viaggi, percorrendo 978.929 miglia; ha trasportato 133.774 passeggeri e 341.805 tonnellate di merci con un ricavo di 9.914 milioni. La società Tirrenia (31 navi) ha effettuato 1.192 viaggi percorrendo 1.198.130 miglia, ha trasportato 1.351.600 passeggeri, 421.773 tonnellate di merci per un ricavo di 10.559 milioni.

In complesso, il gruppo Finmare (92 navi) ha dunque effettuato in totale 2.569 viaggi, percorrendo 5.393.901 miglia; ha trasportato 1.731.154 passeggeri, 1.923.982 tonnellate di merci ricavando in totale 88.497 milioni.

Circa la situazione della Finmare, il *deficit* delle quattro compagnie di preminente interesse nazionale: Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Tirrenia, ha raggiunto, nel 1964, circa 50 miliardi e si prevede un ulteriore aumento di tale disavanzo, per l'anno 1965, in seguito all'entrata in linea della *Michelangelo* e della *Raffaello*, aumento che si prevede nell'ordine di 8 miliardi; però bisogna considerare in primo luogo che nella misura notevole di questi disavanzi vanno compresi: 1) gli oneri per interessi passivi derivanti dalle scarse disponibilità finanziarie delle compagnie, in quanto i capitali azionari non sono stati adeguatamente aumentati, e della necessità, quindi, di contrarre debiti sia per la costruzione di nuove unità, sia per la normale gestione dell'esercizio; 2) i maggiori costi per la costruzione di nuove navi determinata dalla situazione cantieristica italiana.

Infatti i cantieri I.R.I. (l'80 per cento dei cantieri italiani) praticano condizioni diverse agli armatori privati, ai quali, quindi le navi vengono a costare meno. Per i privati, infatti, il contratto di costruzione viene fissato a prezzo chiuso, cioè il prezzo viene stabilito al momento della commissione e non subisce nel tempo alcuna variazione; mentre per le commissioni delle società di preminente interesse nazionale ciò non avviene, e nel periodo della costruzione tutte le variazioni del costo, materiale, mano d'opera e spese generali, vanno continuamente ad aumentare il prezzo preventivato.

Occorre cercare di ridurre i costi di gestione e occorre che per le nuove costruzioni i prezzi siano determinati tenendo conto del mercato internazionale.

Qual è comunque la situazione delle flotte di preminente interesse nazionale? Vorrei addentrarmi a questo proposito in un esame particolareggiato, prospettando anche le esigenze di nuove navi che dovranno trovare la loro realizzazione nel quadro generale del piano di sviluppo.

Società Italia. La linea del Nord America è servita dalla *Raffaello* e dalla *Michelangelo* da Genova; dalla *Leonardo da Vinci* da Napoli; dalla *Colombo* da Trieste.

La società Italia ha registrato su questa linea una diminuzione di circa 11 mila passeggeri. Speriamo che con l'eliminazione delle due vecchie motonavi *Saturnia* e *Vulcania*, e con la loro sostituzione con la *Raffaello* e la *Michelangelo* si riacquisti il terreno perduto: e ciò anche se le traversie subite da queste pur bellissime navi non hanno contribuito positivamente a conseguire tale obiettivo.

Teniamo poi conto della concorrenza israeliana e greca sulle normali linee del Nord America e quella di compagnie italiane della linea del Sud Atlantico.

La linea del Sud America invece va meglio perché servita dalla *Giulio Cesare* e dall'*Augustus*: si sono perduti 7 mila passeggeri, ma in gran parte per l'eliminazione di due viaggi della *Giulio Cesare*, ferma per riparazioni a Genova. Ed è utile qui ricordare la provvidenziale presenza dell'*Augustus* che, come tutti ricordano, è stata salvata dall'azione ferma e decisa del Parlamento e dei lavoratori del mare, senza la quale al suo posto, sulla stessa linea, vi sarebbero solo navi dell'armamento libero.

Per l'America centrale, con il *Rossini*, la *Verdi* e la *Donizetti*, le cose non vanno molto bene perché si tratta di navi non sufficientemente adatte, per il limitato tonnellaggio a disposizione delle merci, che si potrebbero invece trasportare data la notevole richiesta di mercato.

La linea commerciale per il Sud America si trova invece in disperate condizioni con le sue quattro navi *Liberty*: *Nereide*, *Vesuvio*, *Tritone* e *Stromboli*. Ormai, dopo averne tanto parlato, sarebbe giunto il momento di porre queste navi in onorato riposo e sostituirle con navi nuove, più capaci e veloci.

La linea commerciale per il centro-America è servita discretamente dalle quattro unità tipo *Savannah* (*Volta*, *Pacinotti* e *Galileo Ferraris*) e dalla motonave *Toscanelli*.

Quindi, concludendo per la società Italia, si dovrebbero costruire quattro navi da carico di 10 mila tonnellate con 18 miglia di velocità orarie per sostituire le quattro suddette *Li-*

berty; nonché si impone la costruzione di altre quattro navi da 12 mila tonnellate, pure della velocità di 18 miglia orarie, da immettere in una linea commerciale per il Nord America e Canada, con due partenze da Genova e due da Trieste. In totale perciò otto navi per complessive 88 mila tonnellate di stazza. In tal modo il rendiconto sarebbe notevole ed i costi di gestione notevolmente ridotti.

Lloyd Triestino. Sulle linee dell'Asia, Africa ed Australia, abbiamo in netta ripresa il Lloyd Triestino, favorito in ciò dall'essere considerato dai paesi serviti come linea tradizionale. Nel 1963 ha trasportato 41.061 passeggeri: è passato nel 1964 a 53.869, con un aumento in percentuale del 12,10. Le notizie che abbiamo per il 1965 sono ancora più favorevoli, toccando addirittura gli 80 mila passeggeri. Altrettanto si dica per le merci, e ciò nonostante le eccezionali instabilità politiche e le guerre che hanno influito sullo scacchiere asiatico, come il Vietnam, la guerra indo-pakistana, la rivolta dell'Indonesia, le crisi rhodesiana e del Congo e la instabilità dei diversi governi dell'Africa.

Un campanello d'allarme, però, dobbiamo anche qui far squillare. Non si possono effettuare esperimenti e trasferimenti ad altri porti capilinea come quelli attuati lo scorso anno, riguardanti la *Colombo* e la *Michelangelo* dell'Italia e l'*Victoria* del Lloyd Triestino. Le infrastrutture commerciali e di lavoro non si improvvisano, ma hanno bisogno di lunghi periodi di attenta e costosa preparazione. Il mancato collegamento, oggi, di Genova con l'estremo oriente di navi di preminente interesse nazionale, è stato un gravissimo errore anche sul piano economico per l'intero paese.

In tale previsione, l'armamento privato ha recentemente immesso sulle rotte per l'Australia due nuove navi, nella speranza che gli si lasci via libera: sperando di fare quello che la società Italia stava facendo per il Sud America, dove — e scusate se torno sull'argomento — malgrado le sue tradizioni voleva impiegare il solo *Giulio Cesare*: e se l'*Augustus* è rimasto, le ragioni sono altre, non esclusa la insurrezione dei sudamericani: mentre un armatore privato aumentava la sua presenza su quella rotta con due sue altre navi.

L'estremo oriente presenta un'area enorme non copribile, in modo serio, con un solo servizio commerciale. Infatti attualmente vi è una linea commerciale, Italia-India-estremo oriente, che è un servizio passeggeri e, quindi, di scarsa rilevanza dal punto di vista com-

merciale, e che non può servire grossi e popolosi paesi quali la Malesia, il Borneo, l'Indonesia, le Filippine, l'Indocina, Hong-Kong, il Giappone e la Cina, con la quale, recentemente, sono stati stipulati interessanti accordi commerciali.

I sottosettori di questa vastissima area sono fortemente differenziati dal punto di vista commerciale, andando da un paese superindustrializzato come il Giappone ad uno sottosviluppato come il Borneo, che può esportare soltanto tronchi. Bisognerebbe risolvere il problema suddividendo i diversi settori e servendoli con linee differenziate, con partenze le une dall'Adriatico e le altre dal Tirreno, che attualmente risulta scoperto con lo spostamento dell'*Asia* e del *Victoria* — come già detto — a Trieste, per motivi politici e non certo economici o commerciali.

Anche nel settore dell'estremo oriente bisognerebbe tenere in debito conto l'incidenza dei fattori politici, combinando i servizi delle due linee con le differenti influenze dei porti toccati. Sarebbe pertanto necessario affiancare alle quattro unità attualmente in servizio, altre quattro unità del medesimo tipo.

Occorrerebbe esaminare la possibilità di costruire due navi sulle 13 mila tonnellate di stazza lorda per il trasporto di carico e passeggeri e cioè miste, con partenza dal Tirreno. Sarebbe opportuno sdoppiare l'attuale linea commerciale con l'India, Italia-Pakistan-India-Bengala, servita dalle motonavi *Livenza*, *Cellina*, *Adige* ed *Isarco* e, possibilmente, con navi adeguate ai percorsi, e cioè aventi minor pescaggio e maggiore velocità, partendo: a) dal Tirreno, per opporsi efficientemente alla sempre maggiore invadenza della bandiera estera; b) dall'Adriatico, per competere con la fortissima concorrenza jugoslava, anche in relazione all'acquisizione del carico dell'*Hinterland* triestino.

Il *pool* australiano della lana ha assegnato al Lloyd Triestino il trasporto annuale di 125 mila balle di lana, che rappresentano oltre un quinto delle nostre importazioni; ma possedendo mezzi di trasporto più adeguati, si potrebbe ottenere agevolmente l'assegnazione di un quantitativo maggiore.

A tale proposito sarà forse opportuno spiegare come avviene il traffico della lana e il perché si rende necessario istituire una linea commerciale, attualmente inesistente, che talvolta è stata coperta con mezzi di fortuna, dirottando qualche nave, oppure ricorrendo al *self consignment*: il che, praticamente, significa la cessione del carico a navi con bandiera straniera.

Le balle di lana comperate all'asta dai nostri operatori commerciali vengono avviate nei porti vicini dove vengono immagazzinate, per conto dell'acquirente, con una certa franchigia sulla giacenza, trascorsa la quale comincia a decorrere il nolo per il magazzino. Tale merce, finché giacente, rappresenta una spesa e un capitale infruttifero; di qui l'interesse di avviarla, con il primo mezzo, a destinazione.

Tenuto conto che i porti australiani lavorano, in media, non più di cinque giorni alla settimana e che le nostre navi *Galileo* e *Marconi*, che sono navi passeggeri e come tali vincolate da orari precisi, non possono procrastinare la partenza in attesa delle merci, buona parte di tali 125 mila balle di lana viene trasportata nei nostri porti da navi straniere.

Pertanto è indispensabile l'istituzione di una linea commerciale con l'Australia, alla quale dovrebbero essere assegnate tre o quattro motonavi veloci: ciò consentirebbe al Lloyd non soltanto di assorbire il contingente assegnatogli dal *pool* della lana, ma lo metterebbe nelle condizioni di farselo aumentare, tenuto conto che il fabbisogno laniero nazionale si aggira sulle 500-600 mila balle annue.

Oggi invece il Lloyd Triestino deve ricorrere al noleggio di navi per poter sopperire ai bisogni dell'industria italiana nei diversi settori serviti, in particolare nel settore australiano, per la carenza di tonnellaggio disponibile, e ciò malgrado l'aumento della richiesta di trasporto di merce varia.

Per quanto concerne l'Africa, in questo importante continente le prospettive commerciali sono ottime e gli scambi, per noi italiani, danno adito alle migliori previsioni in quanto, grazie anche all'attività delle nostre missioni commerciali i nostri prodotti sono molto richiesti.

D'altra parte non c'è forse alcun paese che, come il nostro, possa essere così ben accetto dai paesi del terzo mondo. Non compromessa come le nazioni già colonialiste, non sospetta come lo sono gli Stati Uniti d'America l'Unione Sovietica e gli altri paesi comunisti, senza tradizioni razziste, l'Italia potrebbe essere la prima nel continente nero in tutti i campi: compreso quindi quello dei collegamenti marittimi.

In questo vasto settore, oltre la linea passeggeri espresso Italia-Sud-Africa, servita dalle motonavi *Africa* ed *Europa*, il Lloyd Triestino gestisce una linea commerciale Italia-Sud Africa, con cinque navi tipo navigatori: tale linea deve essere potenziata per dimi-

nuire e dare più respiro ai cicli e poter realizzare lo sdoppiamento del servizio in modo da effettuare partenze dall'Adriatico (via Suez-Sud Africa) e ritorno veloce (via Gibilterra-Genova-Adriatico): partenze dal Tirreno (via Gibilterra-Sud Africa) e ritorno (via Suez-Trieste-Tirreno).

A tale scopo occorrono altre tre navi del tipo navigatori di oltre 7 mila tonnellate di stazza lorda. L'utilità di tale servizio è lampante; basti pensare che così sarebbero evitati annualmente ben 14 peripli pendolari dell'Italia e si assicurerebbe una partenza mensile dal Tirreno ed una dall'Adriatico.

La linea commerciale Tirreno-Africa orientale è al momento servita da una nave noleggiata e dalla *Risano*, due navi lente e scompaginate; di conseguenza si rende necessario la costruzione di due navi veloci di circa 6-7 mila tonnellate di stazza lorda.

Questa prospettata riorganizzazione delle linee per l'est ed il Sud Africa potrà parare un danno che deriverebbe al Lloyd Triestino da una sempre più probabile azione di boicottaggio attuata dagli stati africani indipendenti e non ultimo l'Egitto, nei confronti del Sud Africa.

La linea Italia-Africa occidentale, attualmente servita da quattro motonavi (*Aquilina*, *Piave*, *Rosandra*, *Isonzo*), è per il momento discretamente sistemata e potrà essere ulteriormente servita con una sola toccata (temporaneamente preannunciata) delle navi di ritorno dal Sud Africa via Gibilterra.

Adriatica. Per quanto si riferisce all'Adriatica, le sue immediate necessità si possono indicare nel fabbisogno di costruzione di tre navi tipo *Stelvio*, miste, da 4.500 tonnellate di stazza lorda, al fine di evitare il periplo Adriatico-Tirreno sulla linea Tirreno - Alessandria - Beirut - Egitto - Libano - Siria - Cipro - Turchia - Grecia - Adriatico, nonché della sostituzione delle vecchie navi da carico *Loredana*, *Vicenza* e *Udine* con altre navi di modesto tonnellaggio (da 3 a 5 mila tonnellate di stazza lorda), sulla linea Tirreno-Istanbul. Inoltre sarebbe necessaria una nave da passeggeri e carico (mista), di circa 12 mila tonnellate di stazza lorda in sostituzione della vecchia *Esperia*, da affiancare all'*Ausonia* sulla linea espresso Italia-Egitto.

Concludendo: tre navi da 4.500 tonnellate, 3 navi da 3.500 tonnellate, una mista da 12 mila tonnellate, per un totale di sette navi per 35 mila tonnellate circa di stazza lorda.

Per la Tirrenia, poche parole, dato anche il settore di traffico ed i servizi che le sono

affidati. Mi limiterò a dire che essa segue una politica veramente strana, da qualcuno giustamente chiamata « controsenso », facendo praticamente soltanto da concorrenza alle ferrovie dello Stato.

Attentamente invece sarebbe da vedere la concorrenza dell'armamento privato, che trasporta, nei traffici con la Sardegna, oltre il 95 per cento delle merci, che invece la Tirrenia disdegna.

L'isola ha veramente bisogno di collegamenti rapidi e poco costosi con il continente: e la Tirrenia potrebbe e dovrebbe assolvere a questo compito, anche per aiutare l'economia sarda, che tanto ne ha bisogno.

Ma della Tirrenia parleremo in sede di discussione del bilancio dei trasporti, date le sue particolari caratteristiche.

Ci dobbiamo chiedere a questo punto: l'attuale struttura delle società armatrici pubbliche è tale da consentire che esse facciamo fronte agli impegni scritti? La legge per la formazione dei rapporti contrattuali e giuridici relativi all'esercizio di linee di preminente interesse nazionale è ormai entrata in vigore ed è operante. Le sovvenzioni sono state sottoscritte il 30 gennaio 1965 e approvate dalla Corte dei conti il 22 settembre 1965.

A nostro parere, per altro, la legge è troppo vincolante per le società di preminente interesse nazionale alle quali singolarmente sottrae quasi tutti i poteri decisionali, costituendo così una remora all'esercizio del delicato commercio marittimo. Le direzioni della società devono essere responsabilizzate e devono avere una certa autonomia per la migliore gestione dei servizi, per lo sfruttamento dei mercati, per l'esercizio nella morta stagione di crociera, così come stanno facendo le compagnie straniere comprese quelle americane (l'episodio della *Presidente Roosevelt* è di questi giorni) oltretutto l'armamento italiano cosiddetto libero. Ciò anche per combattere la grossa concorrenza del trasporto aereo. A questo riguardo mi permetto di fornire soltanto un dato. In questi ultimi tre anni siamo scesi per il trasporto marittimo di passeggeri, secondo le statistiche del *Lloyd Register*, dal 27 per cento al 13 per cento, mentre invece il trasporto aereo è salito da circa il 60 per cento a circa l'86 per cento.

La Finmare, l'I.R.I., i ministeri stanno invece burocratizzando — me lo consenta onorevole ministro — le nostre società, le quali non hanno così praticamente alcuna libertà decisionale. Né responsabilità dirette ha il suo dicastero. E venendo meno alla responsabi-

lizzazione si giunge al paradosso della responsabilità di nessuno.

Mi siano consentiti alcuni esempi. La responsabilità di avere voluto due supernavi, la *Michelangelo* e la *Raffaello*, costruite con criteri antieconomici, tuttora equipaggiate con le tre classi contro le due adottate dall'armamento mondiale, con un lusso sproporzionato anche alle stesse esigenze maggiori, a chi deve farsi risalire? Di chi la responsabilità per gli inconvenienti (e terrò da mano estremamente leggera) che entrambe hanno subito dimostrato? Crediamo proprio che l'allontanamento di alcuni dirigenti dell'Ansaldo fosse effettivamente dovuto alla costruzione della *Michelangelo*? Se sì, perché non lo si è detto? E se sì, sono state queste le sole responsabilità? Perché delle due unità non si riesce a conoscere ad un anno dall'entrata in servizio il vero, reale costo? Signor ministro, senza volerla offendere, io credo che nemmeno lei in questo momento sia ancora in condizioni di dirci quale è il costo effettivo di queste navi; eppure si era partiti con un preventivo di circa 30 miliardi ciascuna, e si è giunti — stando sempre ai « si dice » — ai 45-50 miliardi. Perché si è verificato tale enorme aumento? Più o meno giustificato?

Con tali imponenti somme quante navi avremmo potuto costruire efficienti, con i requisiti richiesti dal mercato, competitive anche dal punto di vista economico con la concorrenza straniera e l'armamento privato?

Signor ministro, in questo nostro primo incontro mi limito a porle degli interrogativi, senza chiederle di rispondermi oggi. Avremo modo di occuparcene in Commissione e in aula; sono interrogativi che però avevo il dovere di sottoporre alla sua attenzione, così come avevo fatto anche con il suo predecessore.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. La ringrazio, onorevole Macchiavelli.

MACCHIAVELLI. Non accennerò all'incidente occorso alla *Raffaello*, allo strano comportamento della società e specialmente della Finmare; ci riserviamo di esaminare il problema quando ella sarà pronto (e ci auguriamo che ciò avvenga al più presto) a rispondere alle numerose interpellanze e interrogazioni che al riguardo sono state presentate un po' da tutti i gruppi.

Non c'è proprio nulla da dire — ed è un altro interrogativo — sui notevoli ritardi nelle consegne, che ebbero una ripercussione negativa sulla società armatrice dal punto di vista del prestigio, essendo state ampiamente re-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

clamizzate, nonché per la perdita dei noli? Non c'è nulla da obiettare sul tipo di contratto e sulle sue clausole riguardanti la costruzione delle navi commesse dalle società di preminente interesse nazionale? (Su questo ritorneremo, in relazione ai contratti che le medesime società costruttrici stipulano con i privati).

Qualche cosa in quest'ultimo periodo si sta muovendo. Tuttavia crediamo proprio che un esercito — e per di più in continuo aumento — di direttori generali e centrali sia il toccasana? E con quali criteri vengono assunti tali alti dirigenti ai quali poi non si concede autonomia alcuna, ogni decisione dipendendo dal centro? Abbiamo riconosciuto che qualche cosa si fa; ma vorrei chiederle, signor ministro, come vorrei chiedere a me, a noi, se sia giusto che vi sia, ad esempio, in una grande società come l'Italia, un direttore centrale o un direttore generale per ogni nave che naviga e forse un direttore e mezzo.

Noi crediamo fermamente nella funzione delle società di preminente interesse nazionale e nelle loro tradizioni, ma riteniamo sia un errore mantenerne le attuali strutture. Non crede il Governo che sarebbe assai più conveniente dal punto di vista dell'efficienza, dei costi, della produttività, costituire una società per i collegamenti interni ed eventualmente con il nord-Europa, e un'altra per gli oceani Atlantico, Pacifico, Indiano? Tale concentrazione presuppone, ovviamente, mutate situazioni in rapporto a esigenze tecniche e amministrative; di conseguenza servizi unici per gli approvvigionamenti, per il settore tecnico, per le ricerche di mercato, per l'acquisizione della clientela nel campo del traffico merci e in quello passeggeri; e ancora uniche rappresentanze nelle *conferences*, un unico cervello per i *pools*.

Non apro qui una parentesi, ma certamente tutti i colleghi ricorderanno la strana situazione di qualche anno addietro, allorché le nostre società armatrici si comportavano in modo diverso nei confronti delle discussioni nelle *conferences* per l'aumento di determinate penalità in alcuni porti del nostro paese.

Il problema della fusione delle quattro società, comunque, a nostro parere, non dovrà essere una semplice operazione aritmetica, una sommatoria di strutture, ma dovrà dare vita a un nuovo organismo agile e unitario, tale da consentire una politica autonoma, produttiva, svincolata da ogni complesso di inferiorità e da una certa mentalità burocratica dovuta alla sudditanza che oggi le quattro società hanno nei confronti della finanziaria, la

quale deve tornare a svolgere la sua funzione di istituto, per altro importantissima, senza interferire, così come oggi avviene, anche nell'esercizio, nelle norme interne e nelle promozioni.

La Finmare quindi si occupi del settore finanziario; estenda eventualmente la sua azione verso la marina libera, assumendo compiti di grande istituto di credito navale, settore oggi eccessivamente polverizzato e quindi difficilmente coordinabile e poco efficiente.

Naturalmente il controllo dei ministeri deve sussistere ma come vero e proprio controllo e quindi più attraverso i collegi sindacali che non operando direttamente sulle amministrazioni, le quali debbono essere affidate a persone svincolate da ogni rapporto di diretta dipendenza ad interessi di altri organismi, ed inserendo in esse una congrua rappresentanza degli enti locali e del personale; comunque, ad uomini che credono nell'alta funzione che la flotta di preminente interesse nazionale deve assolvere nel complesso settore dei traffici marittimi. Quindi amministratori e dirigenti che non abbiano estrazione settoriale e che siano, sia pure a livello non burocratico, dei funzionari al servizio degli interessi generali dello Stato. E riteniamo che ve ne siano all'interno delle società.

Posto così il problema nei suoi termini crudamente essenziali, non mi sembra che ci si debba immiserire in un esame riguardante certe assunzioni, gli stipendi, le liquidazioni, le promozioni a volte compiacenti e così via. Anche se debbo ricordare, onorevole ministro (lei certamente conosce questi dati), che prima della guerra la Finmare controllava oltre il 40 per cento del tonnellaggio nazionale contro il 12 per cento circa di quello attuale mentre le sue strutture amministrative non sono diminuite anzi si sono forse ancora maggiormente dilatate.

Ognuno sa, onorevole ministro, se mi è consentito darle non un suggerimento, ma una semplice idea, che sarebbe opportuno prendere contatti non soltanto con i dirigenti, con gli amministratori ma anche con i rappresentanti e i funzionari che possono rivestire dei gradi più modesti ma che tuttavia hanno a cuore le sorti della loro società. Ognuno sa che si potrebbe fare di più e meglio. Ognuno si rammarica a tutti i livelli di non poter svolgere determinati servizi essenziali, di non poter difendere rotte conquistate con decenni di sacrifici da parte di oscuri funzionari ed impiegati, che oggi rischiano di essere abbandonate a favore dell'armamento privato; di non poter operare in modo da conqui-

stare nuovi mercati a portata di mano così come, ad esempio, verso il terzo mondo, pur sarebbe possibile.

La classe dirigente delle società di preminente interesse nazionale e della Finmare, fatte naturalmente le dovute non poche eccezioni, dà l'impressione qualche volta di adagiarsi sulla vecchia legge delle sovvenzioni statali, assumendo un atteggiamento statico senza tener conto dello spirito e della lettera della nuova legge sulle sovvenzioni che, pur criticata anche da noi, sotto vari punti di vista rappresenta un salto qualitativo.

Occorre quindi preparare nuovi quadri dirigenti che abbiano il senso del nostro tempo e delle esigenze che ad esso sono collegate, che sentano profondamente le dimensioni di un'economia sia pure mista ma dove lo Stato abbia le funzioni di guida e di verifica per uno sviluppo equilibrato del paese, che soprattutto credano nelle aziende di Stato, non concepibili come carrozzone od espediente ma come forza viva e determinante nella dinamica economica del paese. A nostro parere, e pur con i loro meriti, che non sottovalutiamo né intendiamo dimenticare, con i problemi insoluti, come la liquidazione dei crediti verso lo Stato che ammontano, se non vado errato, a 120 miliardi a tutt'oggi, né le quattro società di preminente interesse nazionale né la Finmare hanno finora assolto interamente il loro compito e non tanto per mancanza di mezzi quanto perché non hanno saputo diventare le protagoniste della politica marittima del Governo nel senso più corretto della parola. Senza voler offendere la sensibilità del ministro, mio concittadino, senatore Bo, preposto alle partecipazioni statali, credo che se il settore della Finmare potesse vivere a più stretto contatto con il Ministero della marina mercantile, a questo inconveniente si potrebbe meglio ovviare.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Queste sono le mezzadrie di cui ella ha parlato in Commissione.

MACCHIAVELLI. E lo stesso discorso ho ripetuto qui, spero senza offendere nessuno. Confidiamo ad ogni modo di poterle superare almeno in parte anche nel settore marittimo, dei porti, dell'istruzione, della previdenza, ecc.

È comprensibile, come abbiamo già detto, che l'armamento privato faccia prevalentemente i propri interessi, trascurando o non curandosi appieno del prestigio di bandiera. Ma l'armamento di Stato, per la sua attrezzatura

tecnica e organizzativa, per gli uomini che è in grado di esprimere, deve dare le maggiori garanzie non soltanto per il mantenimento, ma per il potenziamento delle linee di navigazione nazionali e internazionali. Operando in tal senso, non daremo motivo alla opposizione — qui rappresentata dal collega Goehring, al quale dovrò rivolgere qualche osservazione anche per il suo garbato intervento, sul quale non posso concordare — non daremo motivo a quella parte del capitalismo privato che concepisce l'intervento dello Stato soltanto per salvare società dissestate e boccheggianti, così come avvenne negli anni trenta, allorché si costituirono le aziende I.R.I., di effettuare una fin troppo facile critica qualunquistica.

E, a proposito di critiche da destra, concludiamo notando come sia veramente singolare la posizione polemica che le destre in genere e i liberali in specie continuano a tenere nei confronti delle aziende a partecipazione statale. Ci è capitato, ad esempio, di sentire l'onorevole Goehring, il quale, mentre si richiama, per dette aziende, a quello che il professor Petrilli ha chiamato il « parametro dell'efficienza imprenditoriale », successivamente invocava norme di gestione che, se davvero venissero applicate, costringerebbero le imprese ad una immobilizzazione che consentirebbe al capitale privato di poterle colpire una volta per tutte.

E quale diverso significato potrebbe avere la critica che i colleghi liberali muovono all'indebitamento progressivo con le banche? Se accettiamo — e non si vede come si possa non accettare — il primario ruolo anticongiunturale che le aziende a partecipazione statale hanno svolto nell'ultimo biennio, è evidente che — al di là delle primarie forme di finanziamento alle quali si avrà modo di accennare in seguito — il ruolo che il credito bancario era chiamato a svolgere non poteva risultare certo quantitativamente modesto. O forse il collega onorevole Goehring avrebbe preferito che, in un mercato dei capitali reso arido dalla speculazione ribassistica così ben sollecitata dal disfattismo — non suo, gliene devo dare atto, perché lo conosco anche fuori del Parlamento — certamente di marca liberale, le aziende I.R.I. avessero tentato delle fortunate uscite al solo scopo di ancor maggiormente deprimere quotazioni di borsa già abbastanza e qualche volta volutamente depresse? Faremmo certo torto alla vena polemica dei colleghi liberali se ci attendessimo da loro un giudizio di plauso su quelle aziende che, passate dalla gestione privata a quella pubblica, hanno dato ottimi

risultati pure essendosi accresciuti i loro compiti in attività che solo un'azienda pubblica sa gestire, come è stato per i gruppi telefonici e, per l'ultimo riferimento, i numerosi impianti da essi allacciati in zone in cui l'imprenditore privato non avrebbe certo rischiato di estendere la sua attività.

Ma se non possiamo chiedere ai colleghi liberali di parlare dei successi delle imprese pubbliche, noi, che non abbiamo avuto alcuna remora nell'affrontare la critica di quei settori in cui le imprese pubbliche incontrano difficoltà, dobbiamo riconoscere anche i loro meriti. E, circa la critica del collega liberale alle imprese di navigazione, domandiamo: è mai stato fatto un calcolo che, sia pure per ampia stima, sappia indicare l'afflusso di valuta estera pervenuta in Italia attraverso le imprese di navigazione I.R.I.? Credo che questo calcolo non sia stato fatto nemmeno dal Ministero della marina mercantile, e comunque pare che questi argomenti ai colleghi liberali non interessino, ma debbono interessare al Parlamento, almeno nella sua espressione di maggioranza.

E ancora: può valutarsi in termini monetari l'azione promozionale che i nostri transatlantici svolgono nei confronti del nostro turismo? Noi abbiamo enti che spendono miliardi per promuovere l'afflusso dei turisti in Italia: perché non riconoscere un alto valore anche sotto il profilo economico-turistico a questo tipo di propaganda affidata a volte anche a un modesto cameriere di bordo, ma tanto più efficace e reale?

Certo non altrettanto efficacemente si rappresentano nei porti stranieri quelle compagnie di navigazione private, le quali, avendo di mira il puro profitto, non si prefiggono altro scopo di quello.

Qui vorrei anticipare che presenteremo una proposta di legge, se il Governo non predisporrà prima un disegno di legge *ad hoc*, per eliminare la vergognosa prassi delle bandiere-ombra, sotto le quali degli imprenditori italiani nascondono, contrabbandano la loro attività e i loro interessi.

La nostra critica ad alcune imprese pubbliche quindi è diversa: riguarda gli uomini, la loro formazione e i sistemi di gestione, non certo la validità dell'istituto.

Potenziandolo, rendendolo un elemento di stimolo, di coordinamento, di equilibrio, di sviluppo della nostra economia, avremmo reso un servizio anche all'imprenditore privato: certamente al paese.

E, dato che alla marina mercantile sono interessati un po' tutti i settori I.R.I. (Fincan-

tieri, Finmare, Finmeccanica, Finsider), esaminerò brevemente la funzione svolta dalle partecipazioni statali nel delicato periodo della congiuntura sfavorevole dalla quale per fortuna stiamo uscendo, e della funzione che esse dovranno svolgere nella programmazione.

Sappiamo tutti quale oggi sia l'importanza delle comunicazioni di massa, alla cui efficienza è affidato il compito di mantenere informata la pubblica opinione sui fatti e i problemi prodotti da una società sempre più dinamica e complessa. L'importanza di dette comunicazioni è tale da poter causare o evitare storture di informazioni che poi hanno peso determinante negli atteggiamenti della pubblica opinione sui maggiori problemi dello Stato.

Sotto questo profilo non potremo certamente affermare che le industrie e le attività facenti capo alle partecipazioni statali, non ostante il lodevole impegno di qualche gruppo, possano contare su adeguati sostegni, perché è universalmente noto che il settore privato in genere, ma soprattutto taluni settori privati, trovano disponibile una quantità di strumenti di informazioni assai maggiore di quella sulla quale possono contare l'I.R.I. o l'E.N.I. o l'« Enel ». Si tratta di un problema che dovrà essere affrontato dalle partecipazioni statali, affinché la loro presenza tra la pubblica opinione corrisponda alle esigenze della verità dell'informazione e al peso che il settore possiede nell'ambito della vita economica e sociale del paese.

Tuttavia, pur essendo al momento carente tale tipo di informazione, non credo sia ignoto a nessuno quanto è accaduto tra il 1962 e il 1965 per il ruolo che le partecipazioni statali hanno svolto in uno dei periodi più difficili per l'economia del nostro paese: e ciò anche se i colleghi del gruppo liberale lo dimenticano. Il processo operativo attraverso il quale le partecipazioni statali si muovono, l'organizzazione dei gruppi e il loro coordinamento con l'azione dello Stato conservano tuttora zone d'ombra con preoccupanti pause o addirittura inspiegabili incongruenze; tuttavia negli ultimi tre anni esse hanno nel complesso posto in luce una così determinante potenzialità di apporti, nel momento in cui la struttura produttiva mostrava una diffusa debolezza, da chiudere, io mi auguro definitivamente, ogni residua polemica.

Dovrebbe in definitiva essersi determinato il convincimento dell'importanza di possedere uno strumento produttivo, che pur agendo autonomamente in seno al mercato, è tuttavia in grado di rispondere alle esigenze generali

del paese, al di fuori di criteri strettamente condizionati al livello del profitto e in rapporto alla congiuntura del momento, sulla base degli orientamenti scelti dal Governo.

Mi pare che non sia qui il caso di riepilogare cifre che gli onorevoli colleghi conoscono; per cui mi limiterò a sottolineare tre aspetti altamente positivi della politica delle partecipazioni statali durante gli ultimi tre anni.

1) Il continuo ed elevato accrescimento degli investimenti in contrapposto alla tendenza, purtroppo perdurante del settore privato, di rallentarli e in qualche caso di arrestarli.

2) Il sostanziale mantenimento dei livelli di occupazione, anche qui in contrasto alla tendenza corrente del settore privato di procedere a licenziamenti e sospensioni, di volta in volta giustificando la cosa con ragioni economiche e tecnologiche. Fa parte, del resto, della politica dei grandi gruppi privati il mantenimento, o la ricostituzione, di serbatoi di manodopera inutilizzata, la cui presenza tende ad abbassare la pressione salariale.

3) Il mantenimento sostanziale del livello produttivo globale e il suo incremento, nonostante difficoltà di mercato che gravavano sul settore a partecipazione statale non meno che su quello privato.

In tal modo, nel momento peggiore della crisi, e proprio quando su di essa agivano non involontarie componenti psicologiche negative, le partecipazioni statali hanno fatto da contrappeso, sobbarcandosi una funzione determinante nella politica anticongiunturale perseguita dal Governo. Del loro apporto si è giovata larga parte del settore privato e in particolare quella che, per dimensioni e origini, è fortunatamente fuori dal gioco politico portato avanti da taluni grandi gruppi. Oggi, dato il quadro istituzionale in cui la vita del paese si svolge, non appare possibile, e probabilmente non sarebbe neppure conveniente, contestare al libero imprenditoriano il mantenimento della sua iniziativa e la ricerca di una remunerazione, sia pure condizionata agli interessi generali del paese e alla salvaguardia rigorosa della libertà politica ed economica del cittadino; ritengo però che si debba, e fermamente, contestare e respingere la denigrazione troppo spesso svolta a danno delle partecipazioni statali. I fatti dimostrano e hanno dimostrato, proprio in questo periodo, la iniquità di certe accuse di parassitismo, leggermente o intenzionalmente mosse ad esse.

Allo stesso modo si deve respingere l'intento di assegnare alle partecipazioni statali una posizione subalterna al settore privato.

posizione mantenuta per la verità in passato durante molti anni. Credo non sia in questo momento fuori luogo ricordare il contributo che alla sopravvivenza e al rafforzamento delle partecipazioni statali venne dalle lotte delle classi popolari: lotte di cui la regione che mi onora del suo mandato fu tra le maggiori testimoni. Fu lotta sostenuta in uno dei periodi più difficili e oscuri della vita italiana, intorno al 1950, allorché parve che prevalesse il disegno di liquidare l'I.R.I. e con esso l'« Agip », embrione delle partecipazioni statali nel campo dell'energia.

E ora in forza di convincimenti non opinabili, è in virtù del fatto che alle partecipazioni statali noi assegnamo un ruolo primario, che ritengo preciso dovere il ricordare che tuttavia persistono all'interno del settore, e mi riferisco in modo particolare all'I.R.I., zone di ombra, incertezze, contraddizioni.

Innanzitutto l'I.R.I. non ha perduto del tutto, nella pratica e nella considerazione di taluno, la figura di pronto soccorso e di cronico insieme, che gli deriva delle sue lontane e discutibili origini. Sono state la concezione e la spinta democratica a trasformare l'I.R.I. da strumento di salvataggio al servizio di imprenditori strapptenti, in organismo assoggettato al pubblico interesse; ma ciò dimenticano quegli imprenditori che troppo comodamente pretendono di accollare alle partecipazioni statali aziende decadute o fatte deliberatamente decadere. Le partecipazioni statali debbono rispondere inflessibilmente « no » a simili tentativi ispirati ad una prepotente, e direi estremistica, considerazione dell'interesse privato a danno di quello pubblico.

Sappiamo bene come tali episodi si svolgano nel quadro dolente di pesanti ripercussioni sociali; ma noi dobbiamo rifiutare operazioni che speculano sulla condizione dei lavoratori: noi dobbiamo risolvere i problemi umani perché questo è preciso e non dilazionabile dovere di uno stato democratico e popolare, al di fuori dei compromessi perniciosi. Noi dobbiamo considerare che l'accollare alla collettività oneri sociali anche gravosi, in attesa di riammettere i lavoratori alla produzione, è assai più produttivo e opportuno che assumere in proprietà e gestione gli avanzi di aziende decadute e irrecuperabili. E ora che le partecipazioni statali, e in particolare il settore I.R.I., si liberi definitivamente delle sue sfumature assistenziali; ed è perciò che mi pare il caso di sollecitare l'aggiornamento di una indagine, obiettiva e realistica, che conduca il Ministero delle partecipazioni statali ad accertare quali siano tuttora le aziende non

valide, retaggio pesante di trascorsi salvataggi, in maniera che si possa fare un programma di definitivo risanamento. Le funzioni di guida e la condizione competitiva che noi assegnamo alle partecipazioni statali non permettono casi di inefficienza, che debbono essere risolti o con nuove iniziative, o con il potenziamento di altre, sane, esistenti.

Tutto ciò richiede un programma organico e chiaro. Così come un programma organico e chiaro si impone per quanto riguarda ristrutturazioni o concentrazioni, in corso o progettate. Sappiamo bene che la evoluzione tecnologica, la trasformazione dei mercati, la stessa evoluzione strutturale nascente dalla differenziazione di gruppo, apre problemi di concentrazione e di ristrutturazione. Sappiamo anche che, nella condizione attuale degli svolgimenti economici e industriali internazionali, se tali problemi non vengono sollecitamente affrontati, la conseguenza sarà il decadimento delle partecipazioni statali, il loro riconducimento a condizioni subalterne; ma riteniamo nello stesso tempo che tali questioni debbano rientrare in un quadro generale chiaramente elaborato e programmato. Occorre che si cancelli definitivamente l'impressione della casualità, o della sottomissione a ragioni di improvvisa forza maggiore, che talvolta certi provvedimenti sollevano, uscendo d'improvviso, e senza una adeguata preparazione e discussione, da parte degli organi di Governo e del Parlamento.

Ed occorre un'altra cosa. Occorre che concentrazioni o ristrutturazioni non solo mantengano, ma accrescano il livello globale degli investimenti, della produzione e della occupazione, avuto anche riguardo delle ripercussioni territoriali che ogni provvedimento può determinare, perché è nel carattere peculiare del settore delle partecipazioni statali quello di rifiutare le cattive abitudini dei privati, che decidono senza tenere conto delle conseguenze di ordine sociale che le loro scelte possono generare.

Il discorso vale per un altro aspetto della politica delle partecipazioni statali: quello delle compartecipazioni finanziarie con capitali terzi. La questione è complessa. Essa coinvolge considerazioni diverse a seconda si tratti di compartecipazioni con capitali italiani o esteri e investe i problemi del finanziamento delle partecipazioni statali, della povertà del mercato finanziario italiano, nonché della esigenza, qualche volta incombente, di aderire a compartecipazioni che condizionano l'utilizzo di ritrovati tecnici o di installazioni tec-

nologiche. Sarebbe veramente ridicolo, nel 1966, ricorrere ad argomenti di ispirazione nazionalistica nel discutere questi problemi; tuttavia mi pare non contestabile il presupposto secondo il quale la politica delle partecipazioni statali deve procedere secondo direttive convergenti con la politica estera dello Stato ed in maniera che, in ogni caso, la posizione di maggioranza sia rigorosamente mantenuta in tutte le aziende. Diversamente esse non potrebbero in futuro svolgere le funzioni che sono loro assegnate in relazione alla programmazione economica.

Non sarà sfuggito ad alcuno che se una funzione ed una legittimità si caratterizzano in modo decisivo per le partecipazioni statali, ciò si verifica proprio in relazione alla politica di piano. La collocazione incerta, comunque combattuta, delle partecipazioni statali, in un paese in cui si opera tuttora in condizioni di libero mercato, collocazione per altro giustificata da generiche ragioni di pubblico interesse, viene definitivamente precisata in relazione alla politica di piano.

È osservazione largamente condivisa che le difficoltà incontrate all'affermarsi delle politiche di piano sono particolarmente gravi laddove i fattori della produzione permangono in mano privata. Gli studiosi indicano tra i mezzi idonei a ridurre le difficoltà, tali cioè da indurre più facilmente i liberi imprenditori a comportarsi conformemente al piano, la sottomissione al controllo pubblico dei trasporti, degli investimenti e del credito, nonché l'ingresso di aziende pubbliche nel mercato. Or bene, sia pure in maniera incompleta, lo Stato italiano ha già a disposizione una serie di mezzi di intervento proprio di tale genere, e lo ha attraverso le partecipazioni statali.

Esse sono in primo luogo strumento fondamentale per la politica di riequilibrio rispetto alle zone depresse, politica che già si sta sviluppando e che nel triennio 1963-66 ha visto le partecipazioni statali impegnarsi per investimenti di oltre 700 miliardi nel meridione. In secondo luogo le partecipazioni statali possono offrire un contributo determinante per la manovra degli investimenti e del credito attraverso il sistema di banche da esse controllato; in terzo luogo possono offrire una fondamentale base per il controllo del sistema dei prezzi che resta il grande problema di fondo di una programmazione seria ed incisiva, tale cioè da non lasciarsi sfuggire i risultati attraverso la incapacità di contenere i fenomeni di reazione che indubbiamente, e direi naturalmente, emergeranno dal sistema economico nel suo complesso.

Il discorso potrebbe continuare ovviamente, ma già con questi accenni appare chiaro quale importanza le partecipazioni statali raggiungeranno in un sistema fondato sulla politica di piano e quale quindi debba essere l'impegno per condurre tutto il settore ad un alto grado di efficienza ottenendo da esso, a tutti i livelli, una intelligente attività a sostegno di tale politica.

Nessuno pensa di ridurre le partecipazioni statali ad organo burocratico dello Stato, poiché la conservazione della loro autonomia operativa appare necessaria nella presente realtà istituzionale ed economica anche a garantirne proprio la efficienza, ma il problema resta quello della formazione dei quadri a tutti i livelli, quadri ai quali si chiedono qualità complesse in una sintesi nuova che né la figura del funzionario statale, né quella del funzionario di impresa privata sono obiettivamente in grado di offrire.

Difficile parlare di marina mercantile e di flotte di preminente interesse nazionale ignorando il problema dei porti, cioè di quelle infrastrutture che condizionano lo sviluppo dei traffici. Ebbi già occasione di esprimere alla Camera, anche nell'autunno scorso, due concetti al riguardo: il primo relativo al senso di sollievo suggerito dal fatto che per la prima volta il Governo abbia finalmente preso in considerazione la necessità di pensare ai porti in termini organici. Il che è avvenuto prima con gli studi relativi al « piano azzurro » e poi ha trovato una prima attuazione con i finanziamenti riservati al settore portuale e previsti dalla politica della spesa scelta attraverso il progetto di programma. Era un riconoscimento doveroso che interpretava anche il sentimento di lavoratori ed operatori interessati al problema marittimo, per i quali il fatto che il centro-sinistra si fosse accorto che l'Italia è circondata dal mare, al contrario di tanti governi che non se ne erano accorti, era motivo di soddisfazione.

Il secondo concetto che io mi permisi di sottolineare riguardava la gestione degli investimenti, ossia la loro ripartizione territoriale. A questo riguardo i giudizi non possono essere altrettanto benevoli, anche se vi è il riconoscimento che qualcosa si è cominciato a fare. E il giudizio, quantomeno perplessa, non riguarda tanto l'ammontare degli stanziamenti, sul quale il discorso verrà ripreso al momento opportuno, quanto i concetti di ripartizione che si sono ancora una volta sottomessi a considerazioni di ordine particolaristico, senza discernimento alcuno tra porti ai quali il futuro più fortunato non potrà as-

senare che funzioni locali, e porti ai quali invece la collocazione geografica e la propensione dei traffici assegna funzioni a carattere internazionale essenziali per lo sviluppo del paese. Ripartizione, preciso, che è stata effettuata immobilizzando fondi ingenti senza considerare neppure se i porti ai quali essi erano destinati siano in condizione di spenderli.

Cosicché porti di sicuro avvenire, come quelli di Savona e di Genova, hanno ottenuto investimenti proporzionalmente assai inferiori ad altri che mai potranno avere una funzione internazionale e quindi una grande prospettiva di traffico.

È a questo punto che io debbo, e non per motivi di campanile ai quali mi oppongo in maniera decisa, richiamare il Governo ad una ben maggiore attenzione sui problemi marittimo-portuali della Liguria, che resta il grande centro di transiti internazionali tra il sud Europa, il centro Europa e il bacino del Mediterraneo, con l'annesso vicino oriente, cioè con un mondo al quale va ormai chiaramente l'attenzione per gli immancabili sviluppi dei suoi mercati.

Proprio recentemente grossi gruppi internazionali hanno costituito nuovi organismi che cureranno l'espansione nei paesi dell'Africa e del medio oriente e credo che siano pochi, e prevenuti, coloro i quali possono intravedere transiti portuali diversi, tra Europa e tali comprensori, che non sia il sistema portuale ligure. È quindi un doveroso richiamo che occorre rivolgere ad una più meditata ripartizione degli investimenti che, pur non trascurando gli sviluppi di certi porti legati alle zone depresse in via di industrializzazione, non trascuri, a vantaggio di sviluppi non prevedibili, le prospettive concrete e già *in fieri* dei porti tradizionali dell'Europa meridionale, oggi in crisi a seguito di un abbandono che dura da trent'anni.

Un dato particolarmente allarmante per quanto concerne il lavoro marittimo è quello che fa assommare nel 1965 a ben 380 mila i libretti di navigazione di prima e di seconda categoria, il che significa che per ogni posto di lavoro (calcolati in 60 mila circa nella migliore delle ipotesi) vi sono mediamente più di sei marittimi a disputarselo.

Naturalmente, per i posti di lavoro meno qualificati la media dei marittimi « disputanti » sale a cifre assai rilevanti: per fare il caso di un mozzo o di un piccolo di camera iscritto oggi ad un turno d'imbarco, è molto improbabile che questi, seguendo le norme sul collocamento marittimo, trovi imbarco prima che siano trascorsi vent'anni. Ciò comporta un

anormale e precario ricambio delle forze del lavoro marittimo poiché i casi non possono essere che due: o il giovane rinuncia definitivamente alla professione prescelta o non sarà mai in grado di completare il necessario apprendistato e quindi non avrà mai la qualificazione che è indispensabile, più ancora che negli altri settori, nella difficile impresa della navigazione.

A questo punto è necessario ricordare che i sindacati dei lavoratori, facendo riferimento all'articolo 119 del codice della navigazione, hanno più volte lamentato l'indiscriminata riapertura delle immatricolazioni fra la gente di mare che, disposta con il decreto ministeriale 11 agosto 1962, nel solo primo decennio di applicazione, ha portato a 150 mila nuove iscrizioni. Occorre prendere in proposito immediati ed oculati provvedimenti anche in considerazione del fatto che la situazione pletrica dei turni d'imbarco e la scarsa qualificazione del nuovo personale conduce a deroghe notevoli dai contratti nazionali di lavoro ed all'arruolamento di equipaggi che imbarcati « a compartecipazione » non solo non partecipano ad alcun utile, ma sono sottoposti a duri orari di servizio, a paghe definite « minimo garantito », insomma ad un trattamento da « ciurma ».

Ciò che sembra ancora più urgente è però la riforma del codice della navigazione anche per quanto concerne la qualificazione dei lavoratori del mare, unitamente alla riforma degli istituti preposti all'educazione marinara ormai assorbiti e superati dalla scuola dell'obbligo.

In merito non si può non rilevare che mentre per il codice i sottufficiali impiegati nell'esercizio della navigazione sono solamente 11 (articoli 321 e 434 del codice della navigazione), in realtà nelle qualifiche effettive sono dieci volte di più, tanto che per il calcolo delle competenze previdenziali se ne contano almeno 116.

Oggi, è noto, per ottenere l'iscrizione nelle matricole della gente di mare di prima e di seconda categoria basta sapere nuotare e vogare ed essere di sana costituzione fisica (articolo 238 del regolamento del codice della navigazione). Un giovane che ha tali requisiti, dopo due anni di navigazione, non importa come e quando abbia navigato, può ottenere l'iscrizione ai turni d'imbarco con la qualifica di marinaio. È evidente che quanto si richiede è troppo poco, specie se consideriamo che a un marinaio sono affidati incarichi, incombenze e responsabilità che in-

vestono addirittura la sicurezza della nave, delle persone e delle cose trasportate.

Per la qualificazione del personale qualcosa in senso moderno e in relazione al progresso tecnologico, finora è stato fatto soltanto dalle società del gruppo Finmare. In un decennio di attività in questo settore sono stati organizzati una ventina di corsi di meccanica navale ed una decina di corsi per la qualificazione di personale di coperta con la partecipazione di un migliaio di allievi. A questi si devono aggiungere altri 2.500 allievi che hanno seguito corsi di camera e famiglia.

È fin troppo palese che anche questa lodevole iniziativa (ed è sintomatico il fatto che è stata presa dalle società di preminente interesse nazionale) incide scarsamente nel problema della qualificazione e della riqualificazione professionale, tanto più se si tiene conto che al personale più qualificato sono offerte nel settore dell'industria a terra prospettive senza dubbio più vantaggiose e che pertanto sempre più acuta si fa la carenza della manodopera specializzata.

Già in altra occasione si è denunciata la propensione dei diplomati nautici ad avviarsi verso altre strade.

Altro fatto non incoraggiante per l'avvio alla professione marittima di giovani all'altezza degli speciali compiti di bordo è la carenza assistenziale e previdenziale, tanto più grave se si considerano gli impegni assunti e mai soddisfatti dallo Stato circa il principio di parità di trattamento con il personale marittimo delle flotte degli altri paesi della Comunità economica europea.

Durante la discussione dello stato di previsione della spesa della marina mercantile, abbiamo denunciato la situazione dei nostri marittimi: una legge oramai antiquata e superata dalle nuove costruzioni navali prevede dormitori per 16 persone, materassi e cuscini di crine vegetale o di zoesteria marina, mentre, contrattualmente, gli uni e gli altri dovrebbero essere di lana, di gommapiuma o di materiale similare. Si aggiunga ancora un fatto di estrema gravità e cioè che la cubatura, prevista in metri cubi 3,50 per persona, viene in effetti ricavata in altezza, per cui lo spazio tra una serie e l'altra di cuccette sovrapposte permette a malapena il passaggio di una sola persona. Ciò si verifica anche sulle più moderne navi dell'armamento privato.

Desidero ritornare ancora per un momento alla *Michelangelo* e alla *Raffaello*. Non so se ella, signor ministro, ha visitato queste navi. Nessuno dei colleghi della Commissione X le ha visitate per i motivi che ella e noi cono-

sciamo. Comunque, le posso assicurare che, a fronte di un enorme e smodato lusso, e non solo per la prima classe, vi sono dormitori per il personale che lasciano molto a desiderare. Vi è una doccia per ogni 16 persone di equipaggio. E dire che si tratta di gente che ha maggiore bisogno di fare il bagno, di pulirsi, di togliersi di dosso la polvere, e necessiterebbe quindi di bagni e servizi igienici più numerosi.

Desidero concludere questo intervento affrontando un altro problema che è davvero mortificante, quello dei pensionati del mare. Mi sia permesso di fare un richiamo alle numerose leggi che in questi ultimi anni sono state approvate per quasi tutte le categorie di pensionati: quelli degli enti locali, della previdenza sociale, i coltivatori diretti, gli artigiani, i parastatali; solo i pensionati del mare sono fermi al 1° gennaio 1958. Ci è stato assicurato che le cose sono a buon punto su questo terreno; ne prendiamo atto e ci auguriamo che si giunga a soluzione.

Le chiediamo inoltre, signor ministro, di volerci assicurare se quando il Governo provvederà: 1) all'aumento delle pensioni marinare dal 1° luglio 1962, analogamente a quanto è stato fatto per i pensionati della previdenza sociale, e conseguentemente alla liquidazione delle vecchie pensioni; 2) all'abolizione delle competenze non convenzionali e al conseguente collegamento del trattamento pensionistico alle retribuzioni effettive di bordo (è un vecchio problema che finalmente è stato affrontato da quando si è iniziato nel nostro paese un nuovo corso politico e da quando anche le organizzazioni sindacali hanno assunto in proposito un atteggiamento ispirato ad un maggiore senso di responsabilità rispetto a quanto non ne avessero, dobbiamo riconoscerlo onestamente, per il passato); 3) alla istituzione della scala mobile per le pensioni marinare, adeguandone l'automatica rivalutazione in relazione all'aumento del costo della vita.

In occasione delle prossime festività, onorevole ministro, le chiedo se non sia possibile corrispondere l'acconto di una mensilità ai pensionati del mare, i quali sono rimasti per la verità mortificati nel dicembre scorso per non aver visto mantenuto l'impegno assunto dal suo predecessore di corrispondere una mensilità di acconto. Non le chiedo una risposta impegnativa perché non vorrei che le capitasse ciò che è successo al senatore Spagnolli. So comunque che ella accetterà questa mia invocazione, questo mio suggerimento, questa mia richiesta,

con senso di responsabilità, e mi auguro che altrettanto facciano i suoi colleghi di Governo.

L'ultimo argomento è quello dell'assistenza malattia per i pensionati del mare. Il marittimo in navigazione gode di un determinato trattamento assistenziale, ma quando va in pensione ne ha uno inferiore. Noi sappiamo perfettamente che le persone anziane hanno maggiore necessità, maggiore bisogno di assistenza malattia di quanto non ne abbiano in servizio.

Onorevoli colleghi, non ho certo la pretesa di avere impostato ed affrontato tutti i complessi problemi della marina mercantile e delle partecipazioni statali. Comprendiamo e conosciamo le difficoltà di bilancio, comunque annunciamo il nostro voto favorevole, il quale, con gli auguri anche personali che abbiamo espresso a lei, onorevole ministro, ed al suo onorevole sottosegretario, così come fu per la legge-ponte riguardante i 75 miliardi per i porti, rappresenta anche una testimonianza delle enormi necessità che stanno di fronte a noi, spesso per la grave miopia di coloro che hanno avuto responsabilità nel passato.

Ricordiamo comunque tutti, noi per primi, che la contrazione o il mancato sviluppo dei nostri traffici marittimi si traduce in un impoverimento generale della nostra economia; ricordiamoci che potenziando i nostri porti, le loro infrastrutture, i nostri cantieri e la nostra flotta aiuteremo lo sviluppo del paese. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino alle 16.

(*La seduta, sospesa alle 12,45, è ripresa alle 16*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

ROMANATO ed altri: « Proroga degli incarichi di insegnamento » (3030);

DAGNINO ed altri: « Norme per le rivendite di stazione » (3031).

Saranno stampate e distribuite. La prima, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede; dell'ultima, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Comunico che il presidente della Corte dei conti ha presentato ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, numero 259, le determinazioni e le relative relazioni della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'Ente autonomo mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo, per gli esercizi 1963 e 1964, e sulla gestione finanziaria degli istituti fisioterapici ospitalieri, per gli esercizi 1963 e 1964. (Doc. XIII, n. 1). I documenti saranno stampati e distribuiti.

Annunzio di sentenze della Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il presidente della Corte costituzionale, con lettere in data 23 marzo 1966, ha trasmesso copia delle sentenze nn. 24, 25, 26 e 28 della Corte stessa, depositate in pari data in cancelleria, con le quali la Corte ha dichiarato:

l'illegittimità costituzionale del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1952, n. 4134, in riferimento all'articolo 4 della legge 21 ottobre 1950, n. 841, ed in relazione agli articoli 76 e 77, primo comma, della Costituzione, in quanto nel procedere alla determinazione della consistenza della proprietà terriera posseduta da Carlo De Pascalis vi ha incluso il fondo Prisenna, che aveva cessato di farne parte fin dal 1944 (Doc. XX, n. 6);

l'illegittimità costituzionale dell'articolo 5, commi primo e quinto, della legge 5 ottobre 1962, n. 1539, contenente « provvedimenti in favore dei mutilati e invalidi civili », nella parte in cui dispone che un medico nominato componente delle commissioni provinciali e della commissione centrale sia « della Libera associazione nazionale mutilati e invalidi civili o di altri enti o associazioni più rappresentativi » (Doc. XX, n. 7);

l'illegittimità costituzionale dell'articolo 11 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3267, recante « riordinamento e riforma della legislazione in materia di boschi e di terreni montani » (Doc. XX, n. 8);

l'illegittimità costituzionale dei decreti del Presidente della Repubblica 29 novembre 1952, n. 2774, e 3 ottobre 1952, n. 1756, in quanto per la formazione dei piani di espropriazione in danno, rispettivamente, degli eredi di Di Clemente Benedetto e Campani Laura, fu tenuto conto dei dati dei nuovi

catasti non ancora in vigore, nelle zone, alla data del 15 novembre 1949 (Doc. XX, n. 9).

I documenti saranno stampati e distribuiti.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo una inversione dell'ordine del giorno, nel senso di procedere subito alla votazione per l'elezione di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione per schede per la elezione di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per l'elezione di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza.

Estraggo a sorte i nomi dei componenti la Commissione di scrutinio.

(Segue il sorteggio).

Comunico che la Commissione di scrutinio risulta composta dai deputati: Avolio, Matarrese, Darida, Maulini, Biancani, Scotoni, Abenante, Curti Ivano, Alba, Bettiol, Minasi e Berlinguer Mario.

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

Le urne rimarranno aperte e si proseguirà nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Si riprende la discussione.

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

SANTAGATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, una discussione sui bilanci che sia inframmezzata da una votazione costituisce una nota diciamo « di movimento », perché rende l'aula meno paurosamente vuota di quanto non sia allorché si parla sui bilanci.

Si pensava, con la legge di riforma sui bilanci, che si potesse in certo qual modo rendere più utile e nello stesso tempo più istruttiva la discussione. L'esperienza di questi ultimi tempi pare dimostri il contrario, ché non solo non si sono ottenuti gli auspicati vantag-

gi, ma si sono mantenuti gli svantaggi ed altri se ne sono aggiunti: non ultimo quello di non poter dedicare a discussioni separate un valido intervento, in quanto manca il ministro responsabile del settore. Mi trovo per esempio in questa condizione: che, dovendo parlare, sia pure brevissimamente, dei trasporti, non vedo qui presente il ministro che possa poi darmi qualche risposta, mentre, parlando della marina mercantile, posso ringraziare fin d'ora il ministro Natali che — mi auguro — mi darà qualche chiarimento.

Perché la riforma Curti non ha sortito gli effetti sperati? Per molte ragioni: innanzitutto perché non si trattava soltanto di rendere globale o settoriale la discussione. Quindi non era soltanto un difetto quantitativo, bensì un difetto qualitativo. Bisogna cioè vedere che cosa si intenda fare nella discussione dei bilanci. Noi siamo arrivati ormai alle soglie del quarto mese dell'esercizio provvisorio e ancora discutiamo dei bilanci, mentre si auspicava, anzi addirittura si finiva col prevedere, con l'assicurare, che con la riforma della legge sui bilanci non si sarebbe mai ricorso all'esercizio provvisorio. Il che puntualmente è accaduto anche quest'anno, anzi con una proroga più abbondante, pur se connessa con eventi imprevisi per quanto riguarda il secondo esercizio provvisorio, mentre il primo avrebbe potuto essere evitato se vi fosse stata una maggiore diligenza e puntualità. Nulla infatti avrebbe impedito che al Senato si potesse concludere la discussione entro un termine ragionevole, tale da consentire anche alla Camera di completare la discussione entro dicembre. Ma è inutile recriminare e non resta che constatare che siamo a quattro mesi di distanza dalla discussione dei bilanci avvenuta al Senato e che stiamo conducendo frettolosamente e nel disinteresse pressoché generale questo dibattito, senza che all'esame del bilancio si presti la necessaria attenzione.

Ciò premesso, passo alla prima parte del mio intervento, nel corso della quale mi propongo di esaminare alcuni problemi che attengono al bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, e più precisamente quelli dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Dalle dichiarazioni rese al Senato dal ministro Jervolino abbiamo appreso dati per nulla rassicuranti circa la situazione di quest'azienda, in quanto è stato reso noto che il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per il 1966 presenta un disavanzo complessivo di 222 miliardi e 200 milioni da coprire con prestiti a lunga scadenza e da estinguere con annualità a carico dell'azienda.

Non è tanto la cifra, in se stessa cospicua, che suscita la nostra apprensione, quanto lo apprendere dalla viva voce del ministro che la differenza in più rispetto alle previsioni originarie relative al 1965 è di 131 miliardi e 300 milioni. In altre parole, nel breve volgere di un anno, abbiamo avuto uno scarto in peggio nella previsione di ben 131 miliardi e 300 milioni.

Il ministro Jervolino ha cercato di dissipare tali preoccupazioni rilevando che il disavanzo originariamente previsto per l'esercizio 1965 (90 miliardi e 900 milioni) era stato superato per circostanze via via manifestatesi, naturalmente in peggio, per cui il maggiore disavanzo dell'esercizio 1966 rispetto a quello effettivo del 1965 ammonterebbe a 46 miliardi e 300 milioni. Si tratta però di un ragionamento assai poco convincente: è come se un padre di famiglia, avendo previsto un debito originario di un milione per mantenere la propria famiglia e avendolo poi visto salire a due milioni, si consolasse osservando di essersi, alla fine dei conti, sbagliato soltanto di un milione. Sta di fatto che il suo debito sarebbe salito pur sempre da uno a due milioni. Nel caso delle ferrovie dello Stato, per uscire dalla metafora, dobbiamo appunto constatare che il disavanzo è fortemente aumentato e che ha raggiunto il preoccupante ammontare di oltre 222 miliardi.

Non appare facile uscire da questa pesante situazione deficitaria, malgrado i buoni propositi della Commissione presieduta dal vicepresidente del Consiglio Nenni, la quale sembra abbia già concluso i suoi lavori e riferito al Consiglio dei ministri, senza che però la montagna abbia finora partorito alcunché di concreto. Non è ancora stato presentato, infatti, alcun disegno di legge né sono stati adottati comunque provvedimenti atti a risolvere una situazione che, con un crescendo rossiniano, va sempre più aggravandosi. Se già nella sola previsione si riesce ad avere l'ingenuità di sbagliare di decine di miliardi, figuriamoci che cosa potrà succedere fra qualche anno, se nel frattempo non saranno stati adottati idonei provvedimenti.

Già l'anno scorso ebbi a fare delle doglianze, delle riserve ed anche delle sollecitazioni. Potrei dire, come fanno gli avvocati, che mi rifaccio alla comparsa conclusionale dell'anno scorso, ma so che purtroppo il Governo è rimasto sordo a questi problemi dell'anno scorso, per non dire dagli anni precedenti ad oggi, e temo che l'anno prossimo sarò forse costretto a ripetere le stesse cose. Per non tediare quindi coloro i quali hanno la bontà

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

di ascoltarmi, mi riporto a tutte quelle notazioni che allora ebbi a fare e mi limito a chiedere che questo problema della riforma della azienda delle ferrovie dello Stato venga risolto immediatamente e con tutti quegli accorgimenti che a suo tempo ebbi a suggerire e che penso non debbano essere trascurati.

Sempre nel settore delle ferrovie mi interessa particolarmente sottolineare un problema che riguarda la mia isola, la Sicilia. Ogni anno, al momento culminante della campagna agrumaria, si deve dolorosamente constatare che non vi è un numero sufficiente di vagoni per trasportare gli agrumi dalla Sicilia nel continente. Si formano così lunghissime code presso le varie stazioni di partenza (che sono tutte agrumicole, come Paternò che è fra le più importanti della mia provincia, come Catania o Palermo o altre città grandi o piccole dell'isola) e accade che si verifichi una serie di contrattempi che, a parte le conseguenze derivanti dalla deperibilità del prodotto (per cui in molti casi può accadere che gli agrumi arrivino a destinazione per nulla in buone condizioni), comportano anche notevolissimi danni agli esportatori, agli agrumicoltori, agli agricoltori, a tutte le categorie vaste e numerose interessate a questa attività agrumaria, danni che finiscono con l'incidere in maniera cospicua sugli interessi dell'economia siciliana.

Ogni anno ho presentato interrogazioni. Qualche volta il ministro ha risposto, qualche altra si è persino dimenticato di farlo. Ma la sostanza è che al momento cruciale, cioè nei mesi di dicembre, gennaio e febbraio, quando più urge che vi sia un numero sufficiente di carri merci per trasportare gli agrumi, accadono i soliti inconvenienti e il Governo, al solito, risponde picche alle sollecitazioni dei diversi parlamentari.

Altro problema connesso al precedente è quello dei carri-frigoriferi che sono insufficienti per questo tipo di merce ed anche per i primaticci ed altri prodotti, i quali in tanto possono essere esportati in quanto vengano inviati tempestivamente e in carri-frigoriferi, che impediscono il deperimento della merce.

Passando ad alcuni altri problemi particolari mi soffermo brevemente su quello concernente il disegno di legge n. 1685, più noto come « V provvedimento ». Quel provvedimento, per una certa alzata di ingegno dell'allora ministro Jervolino, non è diventato legge operante perché nella nostra Commissione, in sede legislativa, allorché chiedemmo di migliorare il testo governativo, lo stesso ministro ci pose un dilemma: o votare il

disegno di legge nel testo governativo senza cambiare neppure una virgola, oppure egli avrebbe richiesto la rimessione all'aula.

Questa pressione così iugulatrice da parte del ministro impedì che il disegno di legge venisse approvato. In fondo, quel provvedimento, con gli emendamenti proposti da deputati di diversi gruppi compreso quello della maggioranza (quindi non erano proposte di parte o che avessero soltanto il sapore di polemica nei confronti del Governo) avrebbe potuto risolvere molti problemi rimasti ancora sul tappeto. Era evidente il fatto che la rimessione all'aula del provvedimento avrebbe significato il suo rinvio alle calende greche, come in effetti è avvenuto, perché adesso si è perduto nelle secche dell'iter legislativo assembleare e non sappiamo quando e se arriverà mai in porto.

Quindi richiamo l'attenzione del Governo sull'urgenza di esaminare questo provvedimento, atteso con comprensibile ansietà da migliaia di dipendenti dell'amministrazione ferroviaria.

Per concludere questo mio intervento sul bilancio dei trasporti, vorrei fare alcune brevi notazioni in merito all'aviazione civile. Ho già ampiamente parlato sull'argomento negli scorsi anni, e non ritornerò su quanto ebbi già a dire, anche se debbo purtroppo constatare che la mia è rimasta una *vox clamantis in deserto*, pure se ormai a questo sono abituato. Parlo di deserto morale, dal momento che il Governo non è sensibile ad alcuna istanza obiettivamente valida della opposizione.

Il progresso dell'aviazione civile ha ormai assunto anche in Italia un ritmo travolgente, del resto al passo dei tempi. Ho già osservato come la nostra aviazione civile non possa più agire in condizioni anacronistiche; mi riferisco, ad esempio, a taluni aeroporti che non possono considerarsi agibili. Basterebbe il caso dell'aeroporto di Palermo, quello di Punta Raisi, a proposito del quale bisognerebbe aprire una inchiesta per stabilire quanti miliardi siano stati inconsiamente o dolosamente sperperati per farne un impianto che aveva la presunzione di essere classificato internazionale, mentre si tratta di un modesto aeroporto di provincia sul quale non possono atterrare neppure i jets di media lunghezza, per i pericoli che presenta e per il fatto che gli atterraggi sono disturbati dal vento. In effetti, fra tante aree che si potevano scegliere, se ne è scelta una situata a una quarantina di chilometri da Palermo, a ridosso di una collina, che impedisce l'esposizione ai

quattro venti. Ma lasciamo stare questi argomenti sui quali ci siamo intrattenuti altre volte.

Passiamo a un argomento di attualità che ha formato anche oggetto di una recente polemica: mi riferisco all'acquisto dei nuovi DC-9 da parte dell'Alitalia.

L'acquisto di quegli aerei a reazione avrebbe dovuto, nelle previsioni della compagnia di bandiera, incrementare la nostra flotta aerea; viceversa ha dato origine ad una inqualificabile polemica, in quanto si è finito con l'addebitare alla compagnia addirittura la colpa di aver stipulato contratti con società americane costruttrici di velivoli, anziché rivolgersi al mercato inglese. In altri termini, l'Inghilterra avrebbe avuto non sappiamo quali titoli particolari per essere preferita alle società americane, per acquistare un tipo di aereo, per giunta, non ancora sufficientemente sperimentato e che non avrebbe fornito tutte le garanzie di efficienza tecnica che offrono i noti DC-9 americani.

Quello che ha soprattutto sorpreso i benpensanti e coloro i quali si occupano della materia non è stato tanto il fatto che siano stati commissionati gli aerei a una società americana invece che ad una inglese o di una altra nazione, quanto il fatto che, per effetto di certe interferenze governative — e non soltanto governative, ma addirittura di ispirazione partitica — sembra che il governo inglese avesse avuto delle assicurazioni. A questo riguardo, un esponente qualificato del governo inglese ha dichiarato candidamente che l'Italia avrebbe assicurato che la nostra compagnia di bandiera avrebbe senz'altro ordinato gli aerei a una società inglese, perché ciò rientrava nello spirito di certi rapporti fra il governo laburista inglese e il governo italiano di centro-sinistra.

Cioè in sostanza non si discusse tanto sulla bontà e sulla qualità degli aerei, né sull'incolumità dei viaggiatori: ciò che contava di più era l'interesse di parte, a favore di una società anziché di un'altra, in vista dei cospicui affari che ne sarebbero conseguiti. Il che poi fa il paio con altre speculazioni in altri settori, come quella famosa dell'esportazione dello zucchero, ecc. Ma di esse non mi occuperò. Non per nulla oggi al commercio con l'estero è preposto un ministro socialista, il senatore Tolloy, che avrà modo così di esaminare meglio più da vicino questi problemi, che tanto sembrano interessare il suo partito.

Chiusi questi argomenti diciamo così singoli in ordine al bilancio dei trasporti e dell'aviazione civile, passo alla parte sostanziale

del mio intervento, che riguarda la marina mercantile.

Innanzitutto mi auguro che il nuovo ministro possa considerare i problemi connessi a questa materia con quell'impegno e quell'ampia visione che essi richiedono. Il Ministero della marina mercantile è un ministero che il precedente titolare, onorevole Spagnoli, ebbe a definire a mezzadria: a mezzadria con il Ministero della difesa, con il Ministero dei lavori pubblici, con il Ministero dell'industria e commercio e, potremmo aggiungere, con il Ministero della ricerca scientifica oltreché con il Ministero del turismo almeno sotto certi aspetti. Insomma, un'amministrazione mezzadrile. Ora, come è a tutti noto, la mezzadria non è più di moda, e nemmeno tanto gradita dai governi di centro-sinistra, per cui sarebbe auspicabile che almeno sotto questo profilo si cercasse di eliminare certe situazioni.

Ma, a prescindere da ciò, si presenta come assolutamente necessaria una più chiara delimitazione, una più netta configurazione delle attribuzioni del Ministero.

Noi non abbiamo ancora avuto modo di sentire in Commissione il nuovo ministro e quindi non sappiamo quali siano le sue idee in materia, ma penso che una certa continuità di linea politica vi debba essere nei governi e quindi in quello attuale rispetto a quelli che l'hanno preceduto. L'onorevole Spagnoli condensò a suo tempo in 14 punti (da non confondere con quelli di Wilson) le questioni più importanti. Ora la confusione con i 14 punti di Wilson è tanto più da evitare in quanto, come tutti sanno, essi fecero una brutta fine. (*Interruzione del Ministro Natali*). E anche perché, come mi suggerisce l'onorevole Grilli, hanno portato un po' di sfortuna allo stesso Wilson.

Ma veniamo al sodo: mai come in questa nostra allegra Repubblica vi è stata tanta discontinuità nell'azione dei ministri. Non riesco a capire perché non sia possibile tenere per un certo numero di anni (e spesso la cosa è materialmente possibile) la stessa persona alla guida di un ministero per consentire una certa continuità nell'impostazione delle direttive. L'onorevole Spagnoli ci si era messo con tanta passione, dando veramente prova di desiderare di restare al timone della marina mercantile, ma hanno preferito toglierlo dal timone della barca mercantile e metterlo invece al timbro postale. Infatti, per una ragione di dosaggio che sfugge alla normale comprensione della stragrande maggioranza dell'opinione pubblica, l'hanno spostato

to da un ministero al quale sembrava ormai essersi dedicato con molta passione ed efficacia ad un altro. Ad ogni modo ci auguriamo che il nuovo ministro metterà in questo ministero la medesima passione e che vi rimanga più a lungo del suo predecessore, per evitare che il giorno in cui egli avrà approfondito i problemi non venga trasferito ad un altro ministero.

Nei quattordici punti cui accennavo prima, egli condensava un po' quella che è l'essenza dei problemi del Ministero della marina mercantile. Cercherò di sintetizzare, perché molte cose le ho già dette e non è quindi il caso di ripeterle.

Al primo punto si parla dell'adeguamento quantitativo e qualitativo della flotta mercantile che nel prossimo quinquennio, secondo i postulati del famoso programma di sviluppo, dovrebbe realizzare un aumento netto di 2 milioni di tonnellate di stazza lorda. Previsione questa quanto mai euforica e superottimistica perché, tanto per cominciare, il piano quinquennale faceva delle previsioni di aumento anche per il trascorso 1965, che poi sono state spostate al nuovo anno. In effetti si trattava di previsioni per il 1965 e io non vedo come, con quello che è successo nello scorso anno, si sia potuto parlare di un incremento netto di 2 milioni di stazza lorda, quando siamo scesi di oltre il 18-20 per cento. Quindi, con questa proporzione, se le cose dovessero proseguire con questo ritmo, dovremmo arrivare alla cifra negativa: purtroppo meno due, non significa più due.

Ad ogni modo mi auguro che il nuovo ministro metterà tutte le sue energie al servizio di questo primo punto, perché si riesca veramente a potenziare il tonnellaggio della nostra marina mercantile, che si trova in condizioni di svantaggio rispetto a molte flotte estere non soltanto dal punto di vista quantitativo, ma anche da quello qualitativo.

La nostra flotta, infatti, è molto invecchiata; mancano quindi le nuove costruzioni in proporzione tale da consentire, una volta che ci sia una certa quantità di naviglio che vada in demolizione, di poterla rimpiazzare con un corrispondente quantitativo di naviglio nuovo. Ciò nonostante la legge che conferisce premi per le navi in demolizione; infatti lo scopo che la legge prevedeva di raggiungere non si è, allo stato attuale, gran che raggiunto.

Le condizioni necessarie per aumentare il tonnellaggio le prevedeva lo stesso ministro Spagnoli quando parlava di una sufficiente disponibilità di credito con termini di rim-

borso e costi adeguati al mercato internazionale, cosa che oggi come oggi è ancora difficile che accada nella nostra situazione nazionale. Costi di esercizio, tabelle del personale, retribuzioni, carichi sociali, carichi tributari dovrebbero essere adeguati alle condizioni in cui opera la concorrenza estera.

Questo lo sappiamo, ma noi ci troviamo in una posizione di assoluto svantaggio perché i nostri costi di esercizio (soprattutto per quanto attiene alle retribuzioni del personale) sono di gran lunga superiori a quelli delle marine straniere. Si tenga conto, ad esempio, della incidenza della manodopera sulle navi costruite dai giapponesi o dagli stessi svedesi; noi non siamo assolutamente in grado di reggere alla concorrenza di quei paesi. Occorre quindi trovare dei sistemi adatti, anche perché tutte le forme di finanziamento finora previste (eccetto l'ultima legge ponte che opererà fino al giugno di quest'anno) si sono esaurite.

Il secondo punto è quasi una conseguenza del primo, perché parla di competitività dell'industria cantieristica. Ora, è evidente che la competitività si può conseguire quando si riesce a praticare prezzi che siano in competizione con i prezzi delle marine straniere. Se questo non è possibile, la competitività va a farsi benedire. Quindi, è bene rimettere in vigore tutta una serie di congegni legislativi, che consentano alla nostra cantieristica di reggere alla concorrenza della più agguerrita produzione straniera.

Esaminare a fondo — ecco il terzo punto sottolineato dall'onorevole Spagnoli — l'ingente e crescente onere che la navigazione sovvenzionata impone al bilancio dello Stato e in definitiva sulla collettività: stiamo arrivando — diceva il ministro — ai 60 miliardi. Bisogna vedere se veramente non c'è qualche cosa da fare in questo settore per trovare la giusta corrispondenza tra i benefici di interesse generale e gli oneri pubblici. Anche questo è un problema da esaminare, onorevole ministro. È evidente che questi 60 miliardi pesano sulla collettività, ma è altrettanto vero che, senza questo sforzo, non si sa dove saremmo arrivati: indubbiamente su posizioni di maggiore svantaggio rispetto a quelle su cui ci troviamo. Quindi, non si tratta soltanto di esaminare perché quei 60 miliardi gravino sulla collettività, bensì di un problema più complesso: occorre vedere che cosa sia opportuno fare per la navigazione sovvenzionata. In altre parole, è possibile pensare ancora ad una navigazione che faccia a meno delle sovvenzioni dello Stato?

Siamo giunti a questa fase di autonomia? Io temo che ancora non ci siamo arrivati. Ecco perché non si tratta di esaminare il problema dei costi, bensì di vedere quali accorgimenti adottare, quali sforzi sostenere per poter reggere anche in questo campo alla concorrenza straniera.

Vi è poi il problema dell'adeguamento dei porti: strutture, attrezzature, collegamento ferroviario e stradale alle condizioni di competitività con i porti esteri. Qui casca l'asino. Infatti, come è possibile parlare di adeguamento dei porti quando, col famoso e tanto strombazzato « piano azzurro » — del quale non parlerò più, perché ne ho parlato già tanto che non vale più la pena di tornarvi sopra — siamo arrivati a realizzare il classico esempio della montagna che partorisce il topolino? Si era parlato in principio di 700-800 miliardi e siamo finiti con una legge stralcio di 75 miliardi. Somma che, come sempre avviene in Italia con questo tipo di leggi, è stata divisa in tante piccole fette, salvo che per quattro o cinque porti di preminente interesse nazionale, ai quali è andata una fetta piuttosto sostanziosa. Fui facile profeta quando criticai la legge che stanziava questi 75 miliardi; dissi che un governo serio non avrebbe dovuto formulare una legge in quel modo, senza stabilire una chiara forma di impiego della somma, perché altrimenti questa non sarebbe servita quasi a niente. Infatti quei 75 miliardi sono già finiti; comunque, li hanno già stanziati tutti: 12 miliardi a Venezia, 10 a Genova, altrettanti a qualche altro porto maggiore, ma il resto è stato diviso in tante piccole briciole.

Si osserva che questi 75 miliardi sarebbero un'anticipazione della somma prevista nel piano quinquennale. Questa somma, di 260 miliardi, si sarebbe così ridotta a 185. Però, il piano quinquennale è fermo e non possiamo prevedere se questi 185 miliardi, il giorno in cui potranno essere spesi, a causa del maggior costo dei lavori, che aumenterà in proporzione alla svalutazione della moneta, avranno ancora il valore di oggi o non già uno di molto inferiore. Comunque, è inutile che il ministro parli di adeguamento dei porti alle condizioni di competitività con i porti esteri quando, per raggiungere questo obiettivo, occorrerebbe una somma pari al triplo o al quadruplo di quella prevista dallo stesso piano quinquennale. A meno che non vogliamo scaglionare tutto nel tempo, nel qual caso il problema sarà risolto fra venti anni. Ma fra venti anni saranno tali e tanti gli altri problemi nel frattempo maturati, che

non potremo mai competere con i porti stranieri.

Queste cose le dice un ministro suo predecessore, con le tavole (non testamentarie, ma ministeriali) che ci ha lasciato. E mi auguro che ella vorrà tenerne conto.

Il quinto punto riguarda il riordinamento e il coordinamento dell'organizzazione portuale nelle sue componenti pubbliche e private, in modo da conseguire anche sotto questo aspetto competitività rispetto ai porti esteri. E siamo sempre alle solite: occorre il denaro per poter riorganizzare e coordinare i porti d'Italia. Quindi, vale quello che ho detto poc'anzi.

Il sesto punto riguarda l'utilizzazione produttiva dei nostri porti minori, eccezionalmente numerosi rispetto a quelli degli altri paesi della Comunità economica europea. Abbiamo in Italia 142 porti classificati, ed io ho già indicato i mezzi occorrenti soltanto per la loro sistemazione. Ma qui addirittura si parla di utilizzazione produttiva dei porti minori. Dove andremo a finire? Dovremmo provvedere a 200-300 porti e si dovrebbero, quindi, destinare enormi fette del bilancio per tale utilizzazione.

Ci fosse almeno una linea direttrice nella politica del Governo in questa materia! Il Governo dovrebbe, almeno per ora, risolvere solo i problemi dei grandi porti. Invece, esso dichiara di voler aiutare i grandi porti e contemporaneamente di non poter trascurare quelli minori. Ma vi è un criterio di scelta nel finanziamento di determinati porti? Si sceglieranno quelli turistici, per seguire una certa linea di politica governativa, oppure i porti che hanno un avvenire industriale, che dispongono del necessario *Hinterland* (come quello di Ancona) oppure si vogliono potenziare i porti naturali? Per esempio, il porto di Augusta, che una volta era adibito a rada per gli idrovolanti, è diventato uno dei più grandi porti naturali d'Italia, con un volume di traffico (in particolare idrocarburi) così rilevante da porlo al secondo posto, dopo Genova. E il Governo non ha speso neppure mezza lira! Il che significa che, in Italia affinché le cose vadano bene, occorre che il Governo non ci metta mai le mani.

Il settimo punto si riferisce all'adeguamento della legislazione relativa alle costruzioni navali, alla navigazione e ai porti in genere. Almeno questa istanza non è difficile da realizzare. Indubbiamente gran parte della nostra legislazione in materia è anacronistica. Devo ricordare che con un po' di buona volontà è stato varato il nuovo testo unico sulla pesca, di cui si sentiva la necessità.

Anche le leggi sulle capitanerie di porto ed altre particolari del settore risultano arretrate, risalendo a 90-100 anni fa. Penso che il Governo dovrebbe compilare un testo unico e sottoporlo all'approvazione del Parlamento. Per far ciò non è necessario disporre di quelle grandi possibilità economiche che spesso — bisogna riconoscerlo — mancano: ci vuole solo uno sforzo di buona volontà.

L'ottavo punto concerne lo sviluppo quantitativo e qualitativo della pesca oceanica. Anche questo è un grosso problema, che va affrontato con la dovuta attenzione. Come componente della commissione per i porti ho avuto occasione di visitare il porto di San Benedetto del Tronto, che l'onorevole Grilli conosce molto bene e che credo anche ella, onorevole ministro, conosca, perché si tratta di una zona vicina alla sua residenza. Ebbene, sono rimasto alquanto sorpreso nel constatare che cosa rappresenta San Benedetto del Tronto dal punto di vista della tradizione marinara, cioè della buona volontà, dello spirito di sacrificio delle sue genti, le quali di padre in figlio si trasmettono l'amore per il mare, quasi che si trattasse di un destino al quale non sia possibile sfuggire.

Ci è stato spiegato come è nata la tradizione della pesca oceanica a San Benedetto del Tronto, cioè dallo spirito di iniziativa dei pescatori della zona che nel passato, non trovando sufficientemente pescose le acque limitrofe, hanno audacemente superato le famose colonne d'Ercole verso l'ignoto. (*Interruzione del deputato Grilli*). Certo, bisognerebbe parlare anche delle rappresaglie iugoslave contro i nostri pescherecci nell'Adriatico, ma mi limito ad accennare all'origine della pesca oceanica delle genti marinare di San Benedetto del Tronto, le quali, malgrado lo spirito di iniziativa e i risultati raggiunti, non dispongono ancora dell'attrezzatura indispensabile al loro lavoro. Quel che si fa, avviene al livello artigianale: abbiamo visto le celle frigorifere per la conservazione del pesce e tutte le altre attrezzature, e francamente dobbiamo dire che non siamo in condizione di poter competere con le flotte pescherecce oceaniche di altri paesi.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Credo che ella sia a conoscenza degli stanziamenti fatti proprio per il rinnovo della flotta peschereccia di San Benedetto del Tronto. Tenga presente che si tratta di una zona che rientra nella competenza della Cassa per il mezzogiorno.

SANTAGATI. Lo so perfettamente, onorevole ministro.

GRILLI. Ci auguriamo che ella, onorevole Natali, faccia qualcosa di più.

SANTAGATI. Se ho accennato a questo caso particolare, l'ho fatto per sottolineare la necessità dello sviluppo quantitativo e qualitativo della pesca oceanica di cui si occupa il senatore Spagnoli e per sottolineare che se San Benedetto del Tronto, nonostante gli sforzi compiuti ed i contributi ricevuti, non è ancora in grado di competere con le altre flotte oceaniche, ancora più evidenti e gravi devono essere le deficienze delle flotte pescherecce delle altre zone d'Italia. Per questo, onorevole ministro, richiamo la sua cortese attenzione sul problema, che necessita di una soluzione radicale.

Il nono punto riguarda la ricerca scientifica. Qui rientriamo nelle famose « zone mezzadrili », tra Ministero della marina mercantile e Ministero per la ricerca scientifica. A questo proposito, il senatore Spagnoli ebbe ad affermare: « Qui non ripeto quello che ho detto prima circa la ricerca scientifica. Per altro è un discorso che non va fatto solo in ordine alla pesca, ma vale anche in ordine ai problemi dell'automazione, quindi della riduzione dei costi di gestione delle navi ». Si tratta perciò di un argomento quanto mai aperto, del quale si auspica un lieto epilogo.

Il decimo punto si riferisce alla revisione dei criteri di utilizzazione del demanio marittimo e al rinnovamento della relativa legislazione. In questo campo siamo molto arretrati.

L'undicesimo punto concerne la difesa del litorale e delle spiagge contro gli inquinamenti. È un problema gravissimo, la cui soluzione è indilazionabile. È inutile comunque illustrarlo ulteriormente, perché è di intuitiva accezione nella sua nuda enunciazione.

Il dodicesimo punto riguarda la disciplina dell'uso dei natanti da diporto, problema che, invece di essere considerato a se stante, poteva essere inquadrato in una « voce » generale. Si dovrebbe cercare di non scoraggiare gli appassionati di questo sport con una eccessiva pressione fiscale e soprattutto si dovrebbe tenere in considerazione una industria che in Italia ha una sua voce in capitolo e che andrebbe incoraggiata perché possa raggiungere livelli sempre più elevati.

Il tredicesimo punto concerne la preparazione e l'addestramento della gente di mare. Innanzitutto dobbiamo dire che in questo campo oggi molte delle future prospettive del-

la nazione sono compromesse. Infatti un popolo come quello italiano, che ha vaste tradizioni marinare, non dovrebbe trovare difficoltà per reperire le nuove leve; ma purtroppo non è così. Bisogna infatti riconoscere che la gente si allontana sempre più dal mare, si scoraggia. Questo perché non esiste un richiamo o qualcosa che infonda coraggio o susciti entusiasmo, in una parola qualcosa che possa far sì che la dedizione della gente al mare trovi il riconoscimento da parte della nazione tutta.

E vengo al *punctum dolens*, che non so se a caso o a ragion veduta il ministro Spagnolli poneva all'ultimo posto: la riforma del sistema previdenziale ed assistenziale dei marittimi, un problema sul quale un po' tutti ci siamo da anni intrattenuti sia in sede di Commissione sia in Assemblea.

Su questo punto, onorevole ministro, mi permetterò di dire qualcosa di più perché mi pare che esso meriti di essere valutato con la massima attenzione. Se ne renda benemerito proprio lei, onorevole ministro: sono sicuro che, se riuscirà a risolvere questo problema, darà alla sua opera di ministro prima ed alla azione politica poi un impulso rilevante. Ed in questo mi riferisco ad alcune dichiarazioni che ella ebbe a rendere all'atto del suo insediamento, con un messaggio indirizzato ai marittimi italiani nel quale riconobbe l'importanza della marina mercantile nell'economia della nazione e ringraziò quanti, sul mare, svolgono un duro e difficile lavoro; ed alla promessa, che in una successiva conversazione nella rubrica radiofonica *Giornale di bordo* ella fece, di sensibilizzare la opinione pubblica sulla ricchezza costituita dal mare, affermando che in Italia non esiste ancora una adeguata coscienza marinara. Alla luce di queste sue valide dichiarazioni, vorremmo sottoporle proprio il problema dei pensionati del mare, problema che è oggi quanto mai diventato anacronistico, da un lato, e tragico, dall'altro. Nonostante la proposta di legge presentata dal senatore Angelini il 25 luglio 1957 ed una dichiarazione resa dal senatore Spagnolli il 26 dicembre dell'anno scorso, i pensionati di mare ricevono ancora le pensioni del 1° gennaio 1958, mentre la Cassa di previdenza marinara registra un *deficit* di 22 miliardi.

È inutile che noi ricordiamo tutte le promesse che i precedenti ministri della marina mercantile, Jervolino, Macrelli, Dominedò, lo stesso senatore Spagnolli hanno fatto. Lasciamo stare il passato. Ella sembra animato da buona volontà. Le sue dichiarazioni ci

fanno sperare che ella riuscirà a spingere il Governo ad approvare provvidenze legislative che consentano di risolvere questo annoso problema.

La peculiarità è un'altra, ed ella lo sa. Purtroppo per 80 mila persone circa (65 mila sotto bandiera nazionale e 15 mila sotto bandiera di comodo) non ci si muove facilmente. In Italia se si agitano i sindacati non si resta insensibili; ma quando si tratta di 80 mila persone si può bene non darsene pensiero. Tra l'altro, a queste 80 mila persone non si consente nemmeno di volare quando si trovano in navigazione all'estero, a differenza di quello che avviene per i marittimi di altre nazioni. L'esiguità delle pensioni della marina mercantile è determinata dal fatto che le due guerre mondiali hanno inciso moltissimo sulla quantità delle pensioni di reversibilità, il che dimostra che l'alto sacrificio di vite umane reso dai marittimi italiani si sta traducendo in una insostenibile situazione per i sopravvissuti. Occorrerebbe pertanto studiare dei congegni che consentano per lo meno di sganciare le pensioni indirette da quelle dirette, perché il rapporto fra il marinaio che paga la quota per la pensione ed i pensionati è quasi di due ad uno, cioè per ogni due marinai che pagano la pensione vi è in media un pensionato. Ora, evidentemente, non possono due soli marinai con i loro contributi accumulare una riserva tale da consentire ad un pensionato di avere una adeguata pensione.

Un appello in questo senso fu lanciato da diversi esponenti marinari, riuniti in un comitato promotore del sindacato nazionale pensionati della previdenza marinara sin dal 15 maggio 1963. Rivolgendosi agli uomini di governo, ai parlamentari, ai politici e ai sindacalisti di tutti i partiti, essi così si esprimevano, alla vigilia dell'inizio di questa legislatura (ma ancora i problemi allora prospettati non sono stati affrontati e risolti in modo concreto): « Per risanare il bilancio della Cassa di previdenza marinara e rendere giustizia alla gente di mare, occorre prendere i seguenti provvedimenti: 1) concedere alla Cassa un ulteriore contributo straordinario, sulla base di una più aggiornata valutazione dell'onere dello Stato derivante dai periodi di servizio militare non coperti da contributi, e tenendo conto che sugli oneri della Cassa gravano anche le pensioni dei superstiti dei marittimi morti in guerra; 2) aumentare il contributo ordinario annuo da un miliardo 700 milioni » (si noti che nel bilancio del 1963 si aveva la stessa cifra del bilancio di

quest'anno) « a lire 2 miliardi 500 milioni. Tale aumento ci risulta sia stato recentemente proposto dai competenti ministeri al Ministero del tesoro » (ma non se ne è fatto niente); 3) estendere anche ai marittimi, come già proposto dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, le provvidenze attuate per gli altri lavoratori con le leggi 4 aprile 1952, n. 218, e 20 febbraio 1958, n. 55, versando alla Cassa un contributo annuo pari al 25 per cento dell'onere delle pensioni. Va notato che anche questa proposta » (ricordo che sono sempre parole del maggio 1963) « è stata recentemente fatta propria dai ministeri competenti e presentata al Ministero del tesoro; 4) abolire il sistema delle " competenze medie convenzionali ", modificando le basi di contribuzione ed il computo delle pensioni, in rapporto alle effettive retribuzioni di bordo; introdurre un criterio che consenta l'automatico adeguamento delle pensioni al costo della vita; 5) aumentare il contributo a carico dell'armatore per le navi di tonnellaggio superiore al medio ed in proporzione alla maggiore portata di esse; 6) applicare, se necessario, per fronteggiare gli oneri della Cassa, una lieve tassa sull'imbarco e sbarco delle merci e sui biglietti di viaggiatori, come già praticato in Francia; 7) eliminare le sperequazioni sulle pensioni, cioè, a parità di anni di servizio e grado o categoria, liquidare uguali pensioni; 8) aumentare le pensioni almeno agli otto decimi delle effettive retribuzioni di bordo » (ora sono sui cinque decimi e talvolta anche sui quattro decimi della retribuzione); « 9) in attesa dei provvedimenti di cui ai precedenti commi, concedere ai pensionati della previdenza marinara l'aumento del 30 per cento, come è stato già accordato ai pensionati dell'I.N.P.S. con decorrenza dal 1° luglio 1962 ».

Mi resta un ultimo argomento da trattare, quello dei problemi dei lavoratori del mare, dei lavoratori portuali; problemi che non voglio certo approfondire, perché già ho avuto occasione di parlarne in altri interventi sul bilancio, e durante la discussione di leggi particolari. Mi limiterò quindi a ricordare i punti fondamentali.

Piattaforma rivendicativa dei portuali e regolamentazione degli avventizi occasionali: mi sembra sia questo un problema di scottante attualità, di cui non può essere ulteriormente differita la presa in esame sotto la responsabile guida del Ministero della marina mercantile, sia pure di concerto con il Ministero del lavoro.

Chiusura della vertenza dei dipendenti delle aziende dei mezzi meccanici dei porti: è una vertenza questa, che si è trascinata, con grave nocimento per gli interessi generali dell'economia portuale italiana, e che, sempre di concerto con il Ministero del lavoro, merita da parte del Ministero della marina mercantile un attento e immediato esame.

Soluzione del problema insorto per il riscatto dei mezzi meccanici della compagnia portuale di Civitavecchia da parte del locale ente portuale: è un problema locale, che penso potrebbe subito essere risolto senza eccessive difficoltà.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Sono le richieste che recentemente la C.G.I.L. ha avanzato al Ministero della marina mercantile; perciò le conosco.

SANTAGATI. Queste sono richieste che noi avanziamo a nome della nostra organizzazione sindacale, la « Cisl ».

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Comunque le conosco, perché mi sono state recentemente presentate dalla C.G.I.L.

Per quel che riguarda l'azienda dei mezzi meccanici, a proposito di mezzadrie, la soluzione va presa d'intesa non con il Ministero del lavoro, ma con il Ministero del tesoro.

SANTAGATI. In questo caso il problema diventa ancora più difficile, perché il Tesoro non farà soltanto la parte della metà in questa materia.

Altri punti: soluzione dei problemi per gli ormeggiatori; regolamentazione dei casi speciali con l'intento di eliminare la prassi della concessione delle autonomie funzionali, ricercando invece le soluzioni più idonee che consentano di soddisfare le esigenze tecnico-produttive delle aziende industriali collegate ad impianti portuali specializzati, adeguando squadre, tipo di impiego e forme retributive dei portuali.

Come vede, onorevole ministro, noi non ci preoccupiamo della paternità delle richieste, ma della efficienza dei lavoratori del porto. Ho visto che tante volte, malgrado le nostre continue sollecitazioni perché venisse risolto questo annoso problema dei rapporti fra le autorità costituite e i lavoratori portuali, il ministro ha cercato, pure animato da tanta buona volontà, di mettersi da parte, anziché assidersi da arbitrio o addirittura da giudice, finendo con l'ignorare il problema, perché preso da preoccupazioni di vario genere. Noi, invece, non abbiamo di queste

preoccupazioni e vorremmo che anche ella, onorevole ministro, non si preoccupasse dell'etichetta sotto cui le richieste sono fatte, attento soltanto alla bontà intrinseca che vi è nelle proposte. Ella, onorevole ministro, ha detto che queste richieste le son venute dalla C.G.I.L. Le ripeto che esse le vengono dalla « Cisl ».

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Non intendevo affatto fare una discriminazione, ma soltanto dire che queste richieste sono già allo studio. Ho dato disposizioni perché esse vengano messe all'ordine del giorno della prossima riunione del comitato centrale per il lavoro portuale.

SANTAGATI. Grazie, questa risposta mi tranquillizza sulla procedura. Insisto però sulla sostanza. (*Interruzione del deputato Bonea*). Chiedo perciò, onorevole ministro, che ella operi conformemente alle richieste avanzate dalla nostra organizzazione sindacale e che, per il momento, consenta in sede di Commissione, oltre che in sede di replica in aula, la possibilità di un discorso comune e fruttuoso approfondendo questi problemi concreti della vita nazionale. (*Applausi a destra*).

Chiusura della votazione per schede.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione ed invito la Commissione di scrutinio a procedere, nell'apposita sala, allo spoglio delle schede.

Si riprende la discussione.

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

BONEA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le ripetizioni possono dar fastidio, ma sono utili; e dico questo nel senso che già l'anno scorso abbiamo sentito muovere critiche al metodo di discussione del bilancio, critiche che si vanno ripetendo e sono contenute perfino nella relazione che accompagna il disegno di legge, con una giustificazione: che ci troviamo in fase di rodaggio. Io non so che cosa si voglia rodare. Certo è che il metodo instaurato dalla riforma non soltanto non ha « vivacizzato » l'interesse dei colleghi, ma ha messo in imbarazzo anche coloro che intendono — e non so fino a quando intenderanno — ottemperare al dovere, come deputati, di discutere il bilancio dello Stato.

A me è stato detto infatti dal mio gruppo di parlare il giorno 24 marzo e di dover parlare 20 minuti, come stabilito da un accordo dei capigruppo. Io parlerò anche meno di 20 minuti; ma è necessario si sappia che non si può stabilire un metodo di discussione con una programmazione che non viene condivisa neanche da coloro che sono programmati. Per non andare fuori tema dovrò trovare delle giustificazioni, onorevole ministro, per stabilire una relazione tra marina mercantile e quello che doveva essere il mio intervento. (*Si ride*).

Ci è capitato di sentire un collega che calorosamente faceva pressione perché fosse discussa e votata una determinata legge per una particolare categoria. Si accorse poi che non erano gli invalidi civili, ma gli invalidi di guerra coloro di cui si stava parlando; e si scusò perché — disse — pensava che gli invalidi, civili o di guerra, meritassero tutti la stessa considerazione. Io parlerò poco della marina mercantile, per sottolineare invece l'urgenza di dar vita ad un'attività di coordinamento tra il Ministero della marina mercantile e gli altri ministeri « a mezzadria » con esso (come è stato detto dal collega Santagati) e, soprattutto, di coordinamento degli interventi dello Stato in tutta la nazione, e in particolare in quella zona che è di competenza della Cassa per il mezzogiorno.

Nella relazione si legge che il naviglio dev'essere uno degli elementi di particolare interesse ed attenzione per il Ministero. Voglio aggiungere che il naviglio è di proprietà privata e di proprietà statale, e quando entriamo nei « distinguo » ci accorgiamo che, mentre il naviglio privato copre determinate rotte e svolge determinati servizi di linea con un margine sufficiente di profitto, il naviglio dello Stato crea invece preoccupanti vuoti nella bilancia e nell'economia dello Stato. Questi vuoti sono ulteriormente incrementati da una politica di impostazione di costruzioni navali che ha suscitato non poche riserve.

Sono lieto che il ministro della marina mercantile sia mutato, non per esprimere un giudizio di antipatia, che non esiste, nei confronti del precedente ministro e sottolineare una nota di simpatia per l'attuale (anche se quest'ultima corrisponde a verità), ma perché ricordo un vecchio proverbio secondo il quale (*absit iniuria verbis*) una scopa nuova può essere utile per ripulire meglio la casa...

Nel caso in questione, mi auguro che il nuovo ministro voglia dare finalmente risposta a una serie di interrogazioni da me

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

presentate a proposito delle navi *Raffaello* e *Michelangelo*, in relazione ad una campagna di stampa che mise in luce gravi deficienze nei preventivi e nei programmi e soprattutto la mancata corrispondenza fra preventivi e consuntivi. Una parte della stampa mosse specifiche accuse, citando nomi, dati, numeri che corrispondevano a preventivi male impostati e a consuntivi assai superiori: un'altra parte della stampa, la maggior parte, insorse contro tali critiche per un patriottismo di bandiera, in questo caso fuor di luogo, perché non si tratta di « offendere il prestigio dell'Italia sul mare », bensì di tutelare le finanze dello Stato, il danaro di tutti i cittadini.

Alcune di queste mie interrogazioni erano del tutto innocenti, come ad esempio quella che chiedeva perché la statua della *Pietà* di Michelangelo fosse stata riportata in Italia con la *Cristoforo Colombo* e non con il transatlantico che reca il nome del grande scultore, come era stato stabilito.

Alle interrogazioni ingenua è stata data risposta: si è invece seguita la via del silenzio quando ho chiesto quali fossero i costi preventivati per la *Michelangelo* e la *Raffaello*; se vi fossero stati rilievi da parte delle commissioni tecniche incaricate di esaminare i requisiti meccanici e strutturali dei supertransatlantici al momento delle prime prove; quali fossero i conti preventivi di gestione delle due unità e se rispondesse a verità che per equilibrare il costo di esercizio sarebbe necessaria una presenza di passeggeri corrispondente al 114 per cento dei posti disponibili; se esistesse un programma di impostazione e se si fosse fatta da parte degli organi responsabili una valutazione delle esigenze delle linee per il Nord America, esigenze che avrebbero potuto essere soddisfatte con la costruzione di una sola delle due turbonavi; quanto infine fossero costate realmente.

Di fronte a questi interrogativi, i ministri della marina mercantile e delle partecipazioni statali hanno taciuto e tacciono, pur essendo loro dovere illuminare il Parlamento e la pubblica opinione. Essi hanno il dovere di mettere in chiaro quale sia la situazione della Fincantieri e della Finmare.

Giorni or sono il ministro Bo, parlando sul bilancio del suo dicastero, esponeva una serie di cifre per dire quali dovrebbero essere o quali saranno (egli diceva « saranno ») gli investimenti delle partecipazioni statali nel prossimo quinquennio. Parlava di 270-280 miliardi di lire. Mi pare però — e non è stato

smentito — che le partecipazioni statali non avrebbero corrisposto alla Finmare 120 miliardi. Credo sia buona norma, prima di impostare programmi che dovrebbero essere, secondo noi, fonte di nuovi debiti (secondo il ministro fonte di nuovi introiti, specialmente per la costruzione di una nuova rete di distribuzione all'estero), quella di estinguere i debiti interni. È necessario però verificare se i debiti che la Finmare oggi denuncia e i crediti che vanta non siano anche conseguenza delle incapacità degli amministratori.

Quando si parla quindi di naviglio che deve essere all'altezza delle aspettative e che soprattutto deve corrispondere sempre più a quello che ci viene (si parla di 400 miliardi di lire all'anno) dall'attività marinara, dobbiamo chiederci quale sarà la sorte dei cantieri. Sostenere che questi si trovano in una situazione imbarazzante è dir poco; affermare che la situazione è tragica è forse dipingerla con fosche tinte; ma in realtà noi sappiamo che la metà delle costruzioni navali nel mondo viene soltanto dai cantieri giapponesi, mentre in Italia si affaccia all'orizzonte la preoccupazione di dover chiudere alcuni cantieri (si è parlato infatti della chiusura dei Cantieri riuniti dell'Adriatico).

A questo punto, subentra un altro elemento di valutazione, che non si inserisce nelle considerazioni di carattere finanziario prima prospettate. Si tratta infatti di salvare il lavoro degli operai. Se da una parte però si acquieta la preoccupazione dei lavoratori e delle loro famiglie col dare commesse ai cantieri, dall'altra si crea un danno persistente per le finanze dello Stato.

Penso perciò che il ministro della marina mercantile debba porsi questo problema e debba cercare di risolverlo, insieme con il suo collega delle partecipazioni statali, affinché non si moltiplichino le piaghe che stanno consumando il corpo dell'economia italiana. Dovrà inoltre mettersi d'accordo con il ministro dei lavori pubblici per quanto concerne i porti. Queste sovrastrutture, nella situazione odierna, non possono essere meglio attrezzate con uno stanziamento straordinario di soli 75 miliardi; non lo possono, non soltanto per le falle e le deficienze che presentano, ma anche per mettersi alla pari delle nuove esigenze che la marineria mondiale sta prospettando.

È ciò che vale non soltanto per i grandi porti, ma anche per i medi ed i piccoli porti turistici. San Benedetto del Tronto, per esempio, che è stato così pittorescamente descritto dal collega Santagati, non credo possa essere

così come è attualmente, un porto sufficiente a ricevere le nuove navi da pesca oceanica; è indubbio quindi che bisogna adeguarlo alle nuove esigenze; e la stessa cosa può dirsi per i piccoli porti turistici del nord e del sud.

Se questo avviene per il più importante porto peschereccio d'Italia, cosa dovrà essere per i porti mercantili, per i porti passeggeri, per i porti che dovranno ricevere, ad un certo momento, le petroliere che si stanno impostando in Giappone, che stazzano fino a 300 mila tonnellate? Una di queste petroliere è stata impostata nello scorso mese di gennaio e sarà pronta a novembre. Una petroliera di 300 mila tonnellate ha bisogno di fondali molto profondi, e non credo che lungo le coste mediterranee vi siano scali atti a riceverla.

È certo dunque che il lavoro che il nuovo ministro della marina mercantile dovrà affrontare sarà un lavoro improbo; innanzi tutto perché dovrebbe fare il viso delle armi ai suoi colleghi ministri dei lavori pubblici, della difesa, del tesoro, delle finanze, delle partecipazioni statali, del turismo. Del resto fare il ministro, specialmente quello della marina mercantile, non significa soltanto avere gli onori che conseguono alla carica, ma addossarsi tutti gli oneri che la carica comporta. E devo aggiungere, onorevole Natali, che se ella ha avuto la sodisazione di essere nominato ministro, non è stato fortunato nella destinazione, perché se vorrà adempiere fino in fondo i suoi compiti, che sono numerosissimi, non avrà più problemi di « linea ».

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. La prospettiva è affascinante!

BONEA. A meno che non segua la strada di chi l'ha preceduto. Evidentemente il mio non è un apprezzamento sul piano umano e personale, ma finora i ministri della marina mercantile si sono limitati a prospettare i problemi. Sono due anni e mezzo che siedo in questa Camera, ho fatto parte della Commissione X, e devo dire di aver sentito sempre impostare i problemi, ma non li ho mai visti risolvere. I vari ministri hanno parlato di: « piano azzurro » per i porti, di piano per i cantieri, di piano per le ferrovie e di tante altre cose che interessano quella Commissione; ma non sono andati al di là delle parole.

Vorrei aggiungere, onorevole Natali (lo faccio con particolare interesse, anche perché ella è meridionale), che bisognerà cercare di coordinare gli interventi della Cassa per il mezzogiorno anche con quelli del Ministero della marina mercantile. Le spiego subito il perché.

Dal 1961 la C.E.E. ha impostato lo studio di un piano di sviluppo dell'Italia meridionale e ne ha affidato il progetto alla « Italconsult ». Questa, a sua volta, lo ha realizzato, organizzandolo sul triangolo industriale Brindisi-Bari-Taranto; ma in un secondo momento, per evitare che il procedere per aree molto vaste, e non per assi che poggiassero su poli, pregiudicasse ogni concreto programma, ha modificato il progetto, sia nella estensione territoriale che nell'indirizzo di sviluppo, limitandolo all'asse Bari-Taranto. Questa modificazione, ha provocato risentite reazioni, ha suscitato polemiche e prodotto ordini del giorno a valanghe; anche lei, signor ministro, come deputato dell'Abruzzo, sarà a conoscenza che tutte le amministrazioni comunali, provinciali, tutte le associazioni (anche quella cosiddetta dei « meridionalisti di Bari », vero collega Cassandro?), hanno protestato vivacemente per la riduzione dei programmi nel progetto della « Italconsult ».

Ebbene, voglio prospettare a lei, ministro della marina mercantile, in vista di un intervento di coordinamento che non potrà trascurare nei contatti con altri ministeri e soprattutto con la Cassa per il mezzogiorno, il mio giudizio: il problema della riduzione del triangolo ad asse, non è preoccupante. Anzi, potrebbe essere foriero di più positivi risultati quando si porrà mente che la valle del Basento, con i nuovi ritrovamenti metaniferi annunciati dal ministro delle partecipazioni statali, si colloca proprio al centro di una dorsale, di un nuovo asse che va da Brindisi, attraverso Matera e Potenza, fino a Napoli. Questo intersecarsi di due assi di sviluppo investe tutto il Mezzogiorno continentale, ma ha una caratteristica: le quattro città che costituiscono i poli di questi due assi di sviluppo, Bari, Napoli, Taranto e Brindisi, sono città che hanno porti che devono attrezzarsi bene, non soltanto per far fronte alla nuova realtà meridionale, ma in rapporto anche alla offerta che il Mezzogiorno dovrà fare ai popoli di nuovo sviluppo, e soprattutto in relazione all'urto che immancabilmente sarà prodotto in futuro nell'equilibrio del mercato mondiale dai paesi dell'est e tra essi dal Giappone.

Il Giappone forse sposterà in futuro i suoi traffici verso il Mediterraneo, verso l'Oceano Atlantico, con una flotta di considerevoli dimensioni, e soprattutto con gigantesche petroliere che daranno a tutta l'economia del Mediterraneo le fonti di energia necessarie per poter far fronte a tutti gli ulteriori sviluppi, in aggiunta alle offerte dei paesi africani.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

I porti di Bari, Taranto, Napoli e Brindisi — lo dico, onorevole ministro, non con la presunzione di dire cose nuove, ma con la persuasione che esse siano vere — possono soddisfare compiti determinati dalle necessità interne e di inserimento dell'economia meridionale, e quindi dell'economia nazionale, in un mondo che si va maturando e il suo contributo di ministro potrà in questo essere decisivo. (*Applausi*).

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

SERVADEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sul bilancio di previsione 1966 del Ministero della marina mercantile si pone obiettivi limitati, anche se estremamente seri. Nel settore della pesca, esso intende mettere in rilievo le condizioni drammatiche nelle quali si dibattono i pescatori, i « caratisti », gli armatori, per la notevole estensione del territorio nazionale non ammesso ai benefici della legge 29 luglio 1957, n. 634 (Cassa per il mezzogiorno), oggi rifinanziata e divenuta legge n. 717 del 26 giugno 1965. Sono diverse decine di migliaia di onesti lavoratori ancora attaccati alle loro coste e al loro mare, che è il Tirreno a nord di Anzio e l'Adriatico a nord di San Benedetto del Tronto. Il loro numero attualmente è imprecisato; le depresse condizioni di vita operano selezioni e assottigliamenti severi, indubbiamente più gravi di quelli operati nel settore agricolo. Unico argine resta la loro tradizione marinara, la consegna di continuare il rischioso e necessario lavoro dei padri, la convinzione di essere una forza ancora utile all'economia nazionale. Ma è un argine che scricchiola, che diventa sempre meno resistente rispetto alle giovani generazioni, il cui collocamento in altri settori produttivi è pur sempre una perdita netta per l'economia nazionale.

Occorre in questa sede, di fronte a tale fenomeno e allo sforzo di riqualificazione che bisogna fare nel settore della pesca per meglio sopperire alle esigenze nazionali, chiederci se i marittimi in generale e i pescatori in particolare sono lavoratori la cui formazione professionale, psicologica, ambientale possa ottenersi nelle stesse condizioni che per altri lavoratori.

Certo, la pesca di oggi non è più quella di ieri. La tecnica ha trasferito nel settore i suoi ultimi ritrovati. La scuola e l'istruzione professionale reclamano una presenza, ancora insufficiente. E tuttavia lo scenario naturale, spesso terribilmente primitivo, nel quale il pescatore dispiega la sua azione professionale,

è tale da richiedere doti naturali, rispetto alle quali la normale tecnica, preminente per gli altri lavoratori, è un aspetto aggiuntivo e non primario.

È dunque lecito, da un punto di vista umano, sociale, economico, lasciare che questo enorme patrimonio di esperienze, di lavoro, di tradizioni, che affonda le radici nella storia della nostra civiltà (la civiltà di un paese che si affaccia al mare per quasi 8 mila chilometri di coste) venga disperso?

O non è dovere primario della classe dirigente politica, che oggi inizia giustamente a parlare al paese ed al mondo di programmazione, di razionalizzazione, di eliminazione di squilibri tra zone e settori, di messa a profitto di vocazioni produttive ovunque si esprimano, conservare ed esaltare ciò che l'ambiente ci offre e che non potremmo in ogni caso riprodurre domani dal nulla con gli stessi risultati?

Ho letto attentamente il capitoletto: « I problemi del settore pesca », inserito nel progetto di programma di sviluppo economico quinquennale approvato dal Consiglio dei ministri in data 25 gennaio 1965. Senza anticipare discussioni o considerazioni che si avranno quando tale tema, da qui a poco, dovrà assumere dignità di orientamento espresso per legge, dico subito che ne condivido i concetti base.

Un solo interrogativo pongo, sul problema della riduzione del numero dei pescatori. A mio modo di vedere vi è un problema di riqualificazione dell'attività dei pescatori in relazione ad una riqualificazione generale della pesca. Con cognizione di causa rilevo infatti che già oggi esistono unità pescherecce che non riescono a trovare personale. La flotta atlantica ed oceanica va creata e rafforzata, essendo essa la chiave di volta del nostro affrancamento economico nel settore, evitando tuttavia ciò che è accaduto anche di recente, che costose imbarcazioni nate con un forte contributo dello Stato vadano ad operare per conto di altre nazioni, le quali magari esportano il pesce in Italia.

La pesca mediterranea e quella costiera, tuttavia, non vanno abbandonate ma anche esse potenziate.

Sono affermazioni importanti, le quali pongono due problemi: disponibilità di uomini, disponibilità di mezzi.

Dato che faccio riferimento al Tirreno e al medio e alto Adriatico, posso aggiungere un terzo problema: le nuove flottiglie devono avere sede anche in tali località, che, se hanno lo svantaggio di essere più distanti dai luoghi di pesca, hanno tuttavia il vantaggio di essere

più vicine ai grandi mercati di consumo e quindi di vendita.

In ogni caso — pesca costiera o di altura, pesca mediterranea od oceanica — il problema rimane quello di continuare a disporre del materiale umano, che attualmente, nelle zone che interessano, sta scemando ed invecchiando.

L'Italia, con 8 mila chilometri di costa, con la tradizione marinara di cui dispone, continua ad importare annualmente circa 60 miliardi di prodotti ittici, pur consumando mediamente meno di 8 chilogrammi di pesce *pro capite*, che è una delle punte più basse dei paesi europei, anche non bagnati dal mare.

Il divario tra ricavi armatoriali e prezzi di vendita al consumatore è enorme e supera quello degli stessi prodotti agricoli, che è tutto dire.

Mentre in Norvegia, Svezia, Germania, Francia ed altre nazioni la pesca è concentrata in pochissimi porti, da noi siamo ad una frammentazione paurosa: 71 mercati all'ingrosso di produzione, 133 centri di raccolta. Mancano i meccanismi di integrazione dei prezzi, mancano depositi di refrigerazione capaci di conservare eccedenze di pescato, che in genere si traducono in ulteriore ribasso di prezzo. Pochissime sono le grandi città italiane dotate di attrezzati mercati ittici. Mancano carri frigoriferi per il trasporto a notevole distanza, esistono difficoltà per la vendita di pesce surgelato, gravano sul pesce in genere imposte di consumo anche elevate; unico fra i paesi della Comunità economica europea, l'Italia applica allo sbarco diritti amministrativi sul pescato, come si trattasse di prodotti di importazione.

In altro campo esiste una permanente inadempienza del Tesoro in ordine alla liquidazione di danni bellici agli scafi e agli impianti, che risalgono ad oltre 20 anni fa.

Nel settore del lavoro, i pescatori non fruiscono di un salario fisso, anche modesto, comunque sicuro. Non hanno orari fissi come gli altri lavoratori, non godono di tredicesima, di ferie, eccetera. Nei periodi nei quali non è possibile andare in mare, non fruiscono della Cassa integrazione salari; quando si ammalano o sono infortunati, percepiscono — almeno quelli della mia provincia — una indennità di 325 lire giornaliere. I familiari non hanno diritto all'assistenza ospedaliera. Non godono di benefici particolari per l'assegnazione di alloggi popolari. Gli assegni familiari per la piccola pesca sono notevolmente inferiori a quelli dell'industria e della stessa pesca a carattere industriale. Quando vanno in pen-

sione, giungono al massimo a 20 mila lire mensili.

Il disavanzo 1964 delle casse marittime di Genova, Napoli e Trieste è stato di complessive lire 540.409.812 contro un ammontare di contributi versati di lire 759.775.849. L'esistenza delle tre casse autonome è difficilmente comprensibile, essendo fonte di maggiori costi dei servizi, di disparità nel trattamento assistenziale, di disparità nelle convenzioni con gli stessi medici, di confusione di competenze. In tema di unificazione del sistema previdenziale e assistenziale italiano, esiste questo primo modestissimo problema di unificazione, che raccomando di affrontare, unitamente all'approvazione della proposta di legge socialista n. 541 dell'8 ottobre 1963, che postula l'intervento statale per sanare il disavanzo ormai cronico, come accade per altre categorie di assistiti assai meno bisognosi. Con un miliardo all'anno si riuscirebbe ad operare tale copertura e ad assicurare il ricovero ospedaliero gratuito per i familiari dei pescatori.

Per le pensioni marinare il discorso è lungo e angoscioso. Ho già detto la cifra massima alla quale giungono i pescatori. Gli indici sono ancora quelli del 1° gennaio 1958: vale a dire si tratta dell'unica categoria rimasta ferma ad otto anni fa, che subisce in effetti una diminuzione del salario reale del 35 per cento, a seguito dell'aumentato costo della vita. Siamo a un disavanzo di gestione di circa 25 miliardi che, per di più, è gravato da interessi a favore delle gestioni I.N.P.S. attive, che anticipano alla Cassa marinara il liquido per continuare ad effettuare i pagamenti. Le cause di questa situazione, che è nata 10 anni fa, sono molteplici e non voglio far perdere altro tempo nell'esaminarle, in aggiunta al tempo perduto dalle varie commissioni che da tre anni si sono susseguite per porvi rimedio. Vi sono però alcuni punti base da chiarire. L'autonomia della gestione speciale non può e non deve continuare ad invocarsi soltanto per i marittimi. Il Tesoro, giustamente, ha integrato i fondi per le pensioni agli artigiani, coltivatori diretti, mezzadri, commercianti, dipendenti enti locali, sanitari, ufficiali giudiziari e persino giornalisti. Perché non farlo per i marittimi, per i pescatori, che in pace e in guerra, sul piano del rischio, del disagio, della stessa rappresentanza nazionale sono impegnati quanto e più degli altri? Vi sono inoltre debiti, non soltanto morali, assunti dalla marina militare per i periodi di servizio bellico, che vano pagati senza ulteriori attese.

Il discorso sulla crisi strutturale del settore della pesca e in generale del settore della ma-

rina mercantile potrebbe continuare, abbracciando ogni sua componente. Ritengo di avere detto l'essenziale, ponendo le premesse per ciò che dirò di seguito. Non posso però fare a meno di rilevare come anche in questo campo l'eredità lasciata alla maggioranza e al Governo di centro-sinistra sia una eredità paurosa, tanto più che non possiamo invocare il beneficio dell'inventario e non possiamo dimenticare di essere usciti da un indubbio periodo di espansione economica e dei redditi, che però non ha toccato i miei compagni ed amici pescatori romagnoli, fermi alle loro 325 lire giornaliere per il periodo di malattia e di infortunio, ed al resto che ho già ricordato.

Non è un alibi che la mia parte cerca, ma una puntualizzazione di responsabilità, fatta la quale occorre guardare al futuro lontano ed immediato con grande fervore di rinnovamento.

Ma veniamo al punto centrale di questo mio intervento. Il settore pesca in Italia, l'abbiamo visto, è da decenni in crisi. Una crisi con punte di minore o maggiore intensità in relazione anche alla capacità dei pescatori di associarsi in cooperative per meglio difendersi e per sopperire a servizi sociali non forniti dalla collettività. Una crisi dovuta alle varie zone nelle quali l'attività si esprime: e qui nessuno contesta che il meridione e le isole avevano bisogno di misure *ad hoc*, di carattere generale e particolare. Abbiamo quindi votato, come gruppo socialista, la legge istitutiva e di rinnovo della Cassa per il mezzogiorno con la consapevolezza di una dovuta solidarietà a quei nostri concittadini e fratelli per decenni condannati dall'Italia « bene » al ruolo di colonia o quasi. Con la consapevolezza — ancora — della cordata alla quale siamo tutti avvinti, e che fa del problema del Mezzogiorno e delle zone depresse un problema riguardante, in tutte le sue componenti, l'intero paese.

Abbiamo ritenuto pertanto giusto che l'articolo 5 della legge 29 luglio 1957, n. 634, fornisse un concretissimo aiuto ai pescatori meridionali, attraverso contributi fino al 40 per cento della spesa per la provvista ed il miglioramento di scafi, per la conservazione e la lavorazione dei prodotti della pesca, per le attrezzature, ecc. Tutto questo, lo ripeto, non per reminiscenze letterarie verghiane, ma per la consapevolezza che anche il settore pesca dovesse e debba essere una componente della rinascita del Mezzogiorno.

Sappiamo che, in sette anni, circa 10 mila richieste di contributo di pescatori, armatori, caratisti, ecc., per un ammontare complessivo di 18 miliardi di lire, corrispondenti a una

spesa effettiva di 50, sono state accolte; e ne siamo lieti, anche perché indubbiamente senza questo sforzo i pescatori meridionali sarebbero ancora al livello descrittoci da Visconti nel film *La terra trema*, e perché la bilancia commerciale italiana registrerebbe disavanzi assai superiori ai pur rispettabili 60 miliardi annui attuali.

Siamo anche lieti dei tre miliardi e mezzo spesi in aggiunta dalla Cassa per la costruzione di 2.747 nuove unità pescherecce, dell'oltre mezzo miliardo per l'installazione di 454 impianti frigoriferi di bordo, dei 286 milioni per l'acquisto di 143 mezzi di trasporto refrigeranti, dei 102 milioni per l'esecuzione di 20 impianti a mare, dei 215 per 33 impianti a terra, ecc.

E tuttavia a questo punto ci siamo accorti che, mentre le marinerie meridionali progredivano, quelle centrali e settentrionali continuavano a regredire, fino a divenire più depresse delle prime. La cartina di tornasole è semplice: siamo giunti al punto che pescatori della mia Romagna, per continuare ad essere tali e per stare al passo col progresso tecnico e produttivo, prendono la residenza in zone sottoposte alla competenza della Cassa per il mezzogiorno, iscrivono le loro imbarcazioni in quei registri navali, chiedono e ottengono, a cento chilometri di distanza, ciò che non avrebbero ottenuto a casa loro. Dopo il domicilio fiscale, dopo quello elettorale, nasce così l'istituto del domicilio marinaro e peschereccio, per ristabilire un equilibrio che si è alterato.

E a questo punto che il mio gruppo, a conoscenza anche di disponibilità non utilizzate nel settore per cifre sensibili (circa cinque miliardi), ha presentato in data 21 ottobre 1964 la proposta di legge n. 1762 (Macchiavelli ed altri), richiedente l'estensione dei benefici dell'articolo 5 della legge 29 luglio 1957, n. 634, ai pescatori dell'alto Tirreno, allargandola in Commissione, per effetto di un mio emendamento, al medio e alto Adriatico. Una misura riequilibratrice, intesa a riprendere il cammino nord-sud su di un giusto piano di parità, verso l'esaltante meta di elevare il tono della nostra attività peschereccia a quello dei paesi più progrediti, per dare autonomia valutaria all'Italia in un settore in cui può e deve ottenerla.

Ma è a questo punto che si determinano situazioni difficilmente comprensibili. Il ministro della marina mercantile dell'epoca, senatore Spagnoli, verbalmente e per lettera si dichiara ripetutamente d'accordo per l'estensione dei richiesti benefici. È un riconoscimento valido che si affianca alla nostra impo-

stazione, venendo dal Ministero che ha per competenza l'efficienza e lo sviluppo del settore.

Il ministro della Cassa per il mezzogiorno è tuttavia contrario ad una estensione *sic et simpliciter* degli effetti della Cassa, forse preoccupato dei precedenti che attraverso estensioni potrebbero crearsi anche per altri settori. Tuttavia il ministro in questione aveva una strada piana e coerente per giungere allo stesso risultato: includere la pesca per il restante litorale italiano fra gli « interventi straordinari a favore dei territori depressi dell'Italia settentrionale e centrale » proposti al Consiglio dei ministri in data 13 aprile 1965 con uno schema di disegno di legge ora all'esame del Senato.

Le risparmio, onorevole ministro Natali, la lettura della lunga teoria di interrogazioni e di lettere da me rivolte ai ministri Spagnoli e Pastore. Le dirò soltanto che, in data 15 febbraio 1966 (una data abbastanza vicina) il suo predecessore, rispondendo alla mia interrogazione n. 14703, ha espressamente e ufficialmente concordato con le mie considerazioni, dichiarandosi nuovamente d'accordo sulla proposta di legge socialista n. 1762 del 21 ottobre 1964 per rendere validi i benefici della Cassa per il mezzogiorno per i pescatori di tutte le coste italiane. In data 1° febbraio 1966, invece, il ministro Pastore, in risposta ad una mia lettera, ha riconfermato di essere contrario ad estensioni territoriali della Cassa, ritenendo invece che il problema vada autonomamente impostato e risolto dal dicastero della marina mercantile.

Onorevole ministro, se questa è la strada, questo è il compito che il mio gruppo affida al suo impegno di governante e, se me lo permette, di governante seriamente impegnato, anche sul piano umano, alla soluzione dei problemi più gravi che affliggono questa nostra società e certe categorie particolarmente meritevoli e disagiate. I pescatori ed i marittimi purtroppo sono, fra queste, su posizioni di avanguardia. I problemi previdenziali ed assistenziali li ho enunciati: assieme a questi, pregiudiziali addirittura per la continuazione della loro attività, sono i problemi dell'aiuto pubblico al rinnovo ed all'ammodernamento delle attrezzature, nella forma prevista appunto dalla legge della Cassa per il mezzogiorno.

In questi lunghi anni di polemiche, nessuno, signor ministro, ha avuto il cattivo gusto di ricordarmi la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, concernente l'« istituzione di un fondo per l'esercizio del credito peschereccio ».

come un provvedimento in qualche modo surrogatorio. In effetti non lo è. Le scarse disponibilità, le lentezze burocratiche, la pur giusta richiesta di assicurare lo scafo che però porta al 7 per cento il tasso di interesse, il tetto di 10 milioni per operazione, eccetera, sono tutti elementi midonei a ridare il necessario slancio alla attività in questione. Nessuno ancora ha avuto il cattivo gusto di ricordare la legge 21 luglio 1959, n. 590, che stanziava mezzo miliardo solo per l'esercizio 1959-60 per la marineria dell'Adriatico a nord di Cesenatico, per il rinnovo degli scafi e delle attrezzature a titolo di riparazione per le difficoltà avute negli anni precedenti per la pesca verso la costa jugoslava. A proposito di tale goccia in un vasto mare di bisogni sorge un solo interrogativo: perché a nord e non anche a sud di Cesenatico? Nella sostanza, gli scafi che operano nella mia provincia, da Cesenatico a Bellaria, a Rimini, a Riccione, a Cattolica, che in dieci anni si sono ridotti da un migliaio a 515, hanno in media trent'anni di vita e vanno in mare spinti soprattutto dal coraggio e dall'indomita volontà dei loro equipaggi.

Il coraggio però dura da troppo tempo, ed è ingeneroso continuare a far conto sullo stesso, quando il potere pubblico non si impegna, come deve e può, in ossequio anche a superiori interessi nazionali.

Ho voluto fare un sommario esame della situazione peschereccia di Cesenatico, zona di forte ed indomita tradizione marinara. Il suo porto fu disegnato da Leonardo. In esso trovò asilo e si imbarcò nel 1849 Garibaldi, fuggito da Roma con Anita morente, su un bragozzo di pescatori locali. Dal 1960 al 1965 i motopescherecci sono scesi da 36 a 25, il tonnello di stazza lorda da 795 a 574, la potenza apparato motori da 3.152 a 2.245 cavalli, i pescatori imbarcati da 250 a 180, con un sensibile invecchiamento. Il discorso vale per Cattolica, altro glorioso centro marinaro romagnolo, per Cervia, per Porto Corsini, per Porto Garibaldi, per il Veneto, per la Venezia Giulia, per la Toscana, per la Liguria. Esso ci dice che bisogna giungere alla soluzione indicata con estrema urgenza. Il pesce azzurro pescato con quei poveri natanti, le cui possibilità di spingersi al largo sono limitate, viene poi pagato a 20-25 lire al chilo e rivenduto dai commercianti al consumo anche sul posto a 250-300 lire. Siamo giunti, come si vede, ad ogni limite umano di sopportabilità.

Il Tirreno, il medio ed alto Adriatico — da qualche parte si dice — sono zone eminentemente turistiche. È vero, come turistiche sono

o devono diventare tante località sottoposte alla competenza della Cassa per il mezzogiorno.

Ma questo discorso, che cosa dimostra? Che pesca e turismo sono inconciliabili? È vero esattamente il contrario. La provincia di Forlì è la più balneare e turistica d'Italia: da sola dà il 12 per cento dell'introito di valute estere. Il solo comune di Rimini ha più postiletto dell'intera Jugoslavia, che pure sta muovendosi da anni per aiutare e migliorare il settore. Con sicura coscienza posso dire che tre importanti componenti del turismo romagnolo sono: la conduzione familiare delle aziende, la disponibilità nell'entroterra di una agricoltura ricca particolarmente di verdure e frutta, la disponibilità di un mare nel quale pesca una flottiglia locale che verso sera rovescia sul mercato iltico e sulle banchine del porto, sotto gli occhi festosi di centinaia di persone, pesce fresco e guizzante, quello che i turisti « pensano » di ritrovarsi a tavola la sera stessa o l'indomani. Sono tre elementi questi che tengono i nostri prezzi assai bassi e competitivi. E la pesca, nelle zone turistiche, una componente economico-folcloristico-ambientale di grande importanza, la cui scomparsa non può non incidere in maniera anche determinante nella stessa attività turistica.

Semmai il problema da porre è un altro: come può, se non per una vocazione che chiamerei francescana, un pescatore continuare a restare tale col trattamento economico-previdenziale che tutti sanno, in zone a vasto sviluppo turistico nel quale il benessere è in costante aumento?

Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ringrazio per l'attenzione e chiedo scusa per il tempo impiegato in questa maratona fra i vari bilanci. Sono lieto ed onorato di avere illustrato a nome del gruppo del partito socialista italiano l'ansia dei braccianti del mare, la loro mortificazione di essere stati per tanto tempo dimenticati, la loro speranza di potere avere al più presto — come altri — scafi più moderni e potenti, e con essi le insegne della marineria delle loro località e della nazione, in mari più lontani per conciliare con più fortuna il loro ardimento con i bisogni dei figlioli, con le dimostrate esigenze economiche della collettività italiana.

Signor ministro, quest'ansia costituisce per il partito socialista italiano un preciso impegno. Per la fiducia che esprimiamo nel Governo di centro-sinistra, per la considerazione e la stima che abbiamo di lei, ne siamo certi, l'impegno non è e non sarà soltanto nostro. (*Applausi a sinistra*).

Risultato della votazione per schede.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione per l'elezione di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza per l'anno 1966:

Presenti e votanti 347

Hanno ottenuto voti i deputati:

Castellucci 196, Scricciolo 184, Raffaelli 128.

Schede bianche 17 — Schede nulle 1 — Voti dispersi 5.

Proclamo eletti i deputati Castellucci, Scricciolo e Raffaelli.

Hanno preso parte alla votazione:

Abate	Belotti
Abbruzzese	Bemporad
Abelli	Bensi
Alatri	Beragnoli
Albertini	Berloffa
Alboni	Bernardi
Alessandrini	Bernetic Maria
Alessi Catalano Maria	Berretta
Alicata	Bertinelli
Alini	Biaggi Nullo
Amadei Giuseppe	Biagini
Amadeo	Biagioni
Amasio	Biancani
Amatucci	Bianchi Fortunato
Amendola Pietro	Bianchi Gerardo
Amodio	Biasutti
Andreotti	Bigi
Angelini	Bignardi
Angelino	Bisantis
Antonini	Bo
Antoniozzi	Boldrini
Ariosto	Bologna
Armaroli	Bonea
Armato	Bontade Margherita
Azzaro	Borghi
Badaloni Maria	Borra
Baldi	Borsari
Baldini	Bosisio
Ballardini	Bottari
Barba	Brandi
Barbaccia	Brodolini
Barca	Bronzuto
Bardini	Buffone
Baroni	Buttè
Bartole	Buzzi
Bassi	Caiati
Bastianelli	Caiazza
Battistella	Calasso
Beccastrini	Calvaresi
Belci	Calvetti

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

Calvi	Di Vittorio Berti Bal-	Leone Raffaele	Pella
Cannizzo	dina	Levi Arian Giorgina	Pellegrino
Cappugi	Donát-Cattin	Lezzi	Pennacchini
Caprara	D'Onofrio	Lizzero	Pertini
Capua	Dossetti	Longo	Pezzino
Carcatera	Elkan	Longoni	Piccinelli
Cariglia	Fada	Loperfido	Piccoli
Carocci	Failla	Lucchesi	Pieraccini
Cassandro	Fasoli	Lupis	Pierangeli
Cassiani	Ferraris	Lusóli	Pietrobono
Castelli	Ferri Giancarlo	Luzzatto	Pigni
Castellucci	Ferri Mauro	Macaluso	Pintus
Cavallaro Francesco	Fibbi Giulietta	Macchiavelli	Pirastu
Cavallaro Nicola	Fiumanò	Magno	Pitzalis
Ceccherini	Folchi	Malfatti Francesco	Poerio
Ceruti Carlo	Forlani	Marchiani	Prearo
Cetrullo	Fracassi	Mariani	Preti
Cinciari Rodano	Franceschini	Marras	Principe
Maria Lisa	Franco Raffaele	Martini Maria Eletta	Pucci Ernesto
Coccia	Franzo	Maschiella	Quaranta
Cocco Maria	Galli	Matarrese	Quintieri
Codignola	Gambelli Fenili	Mattarelli	Radi
Colasanto	Gasco	Matteotti	Raffaelli
Colombo Vittorino	Gelmini	Maulini	Raia
Corghi	Gerbino	Mazza	Rampa
Corona Achille	Gessi Nives	Mazzoni	Re Giuseppina
Cortese	Ghio	Melloni	Riccio
Cossiga	Giachini	Mengozzi	Rinaldi
Crocco	Giglia	Messinetti	Ripamonti
Curti Aurelio	Gioia	Mezza Maria Vittoria	Romano
Dagnino	Giolitti	Miceli	Romita
D'Alessio	Giomo	Monasterio	Rossi Paolo Mario
D'Amato	Giorgi	Mosca	Rossinovich
D'Arezzo	Goehring	Mussa Ivaldi Vercelli	Rubeo
De Capua	Gombi	Nannini	Russo Vincenzo
Degan	Gorreri	Nannuzzi	Russo Vincenzo
Degli Esposti	Graziosi	Napoli	Mario
Del Castillo	Greppi	Napolitano Francesco	Salvi
Delfino	Grezzi	Napolitano Luigi	Sammartino
Della Briotta	Grilli	Natali	Sandri
Dell'Andro	Guadalupi	Natoli	Sangalli
Delle Fave	Guerrini Rodolfo	Natta	Sanna
De Lorenzo	Guidi	Negrari	Santagati
De Maria	Gullotti	Nicolazzi	Santi
De Marzi	Illuminati	Nicoletto	Savio Emanuela
De Meo	Ingrao	Nucci	Savoldi
De Mita	Iozzelli	Ognibene	Scaglia
De Pascális	Isgrò	Olmini	Scarlato
De Pasquale	Jacometti	Origlia	Scelba
De Ponti	La Bella	Orlandi	Scionti
De Zan	Làconi	Pagliarani	Scotoni
Diaz Laura	Lajólo	Pala	Scricciolo
Di Benedetto	La Malfa	Palazzeschi	Sedati
Dietl	Landi	Palleschi	Seroni
Di Giannantonio	La Penna	Paolicchi	Servadei
Di Leo	Lenoci	Passoni	Simonacci
Di Mauro Ado Guido	Lenti	Patrini	Sinesio
D'Ippolito	Leonardi	Pedini	Soliano

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

Spádola	Tremelloni
Spagnoli	Trentin
Spallone	Urso
Speciale	Venturoli
Stella	Verga
Sullo	Veronesi
Tagliaferri	Vespignani
Tambroni	Vetrone
Tanassi	Vicentini
Tántalo	Villa
Tedeschi	Villani
Tempia Valenta	Vincelli
Tenaglia	Viviani Luciana
Terranova Corrado	Zaccagnini
Terranova Raffaele	Zagari
Tesauro	Zanibelli
Titomanlio Vittoria	Zanti Tondi Carmen
Todros	Zincone
Tognoni	Zugno
Tozzi Condivi	

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Alba	Guariento
Bima	Guerrieri
Dosi	Merenda
Fanales	Storchi
Gennai Tonietti Erisia	Truzzi
Gitti	Viale

(Concesso nella seduta odierna):

Foderaro	Sabatini
Marzotto	

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ri-tengo che le seguenti proposte di legge pos-sano essere deferite alla VII Commissione (Difesa), in sede legislativa, con il parere della V Commissione:

PACCIARDI: « Estensione dell'assegno straor-dinario previsto dalla legge 21 febbraio 1963, n. 358, ai decorati di medaglia d'oro al valore alla memoria » (2133);

SILVESTRI e REGGIANI: « Assegno straordi-nario alle vedove ed ai figli maggiorenni ina-bili al lavoro dei decorati di medaglia d'oro al valore militare alla memoria » (2691);

GUERRIERI: « Rivalutazione degli assegni e delle pensioni annessi alle ricompense al va-lor militare » (2961).

Se non vi sono obiezioni, rimane così sta-bilito.

(Così rimane stabilito).

La seguente proposta di legge è deferita alla XIV Commissione (Sanità), in sede refe-rente, con il parere della II Commissione:

BERRETTA e GHIO: « Passaggio dei veteri-nari interini a veterinari effettivi » (3005).

La I Commissione (Affari costituzionali) ha deliberato di chiedere che la seguente pro-posta di legge, già ad essa assegnata in sede referente, le sia deferita in sede legislativa:

MARTUSCELLI: « Modificazioni alle norme sull'ordinamento dell'Avvocatura dello Sta-to » (2722).

Se non vi sono obiezioni, rimane così sta-bilito.

(Così rimane stabilito).

La IV Commissione (Finanze e tesoro) ha deliberato di chiedere che le seguenti propo-ste di legge, già ad essa assegnate in sede refe-rente, le siano deferite in sede legislativa:

BUZZI: « Autorizzazione a vendere, a trat-tativa privata, in favore della chiesa parro-chiale di San Uldarico in Parma, una por-zione di metri quadrati 670 del compendio patrimoniale disponibile dello Stato sito in Parma, piazzale Santa Flora (area di rispet-to del chiostro San Uldarico) » (1617);

DOSI: « Modificazioni all'articolo 35 del testo unico delle leggi sulle casse di rispar-mio e sui monti di credito su pegno di prima categoria, approvato con regio decreto 25 aprile 1929, n. 967 » (2931).

Se non vi sono obiezioni, rimane così sta-bilito.

(Così rimane stabilito).

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. La VII Commissione (Di-fesa) nella riunione di stamane in sede legi-slativa ha approvato i seguenti provvedi-menti:

Senatore **ROSATI:** « Modifica alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e del-l'aeronautica » (*Approvata dalla IV Commis-sione del Senato*) (2513), con modificazioni;

« Istituzione della medaglia al merito aeronautico e soppressione della medaglia commemorativa di imprese aeronautiche » (*Approvato dalla IV Commissione del Senato*) (2655), con modificazioni;

Senatore **MORANDI:** « Facoltà di adempiere volontariamente agli obblighi di leva al com-

pimento del 18° anno di età » (*Approvata dalla IV Commissione del Senato*) (2705);

Senatori BERNARDINETTI ed altri: « Estensione dell'assegno straordinario di cui all'articolo 1 della legge 21 febbraio 1963, n. 358, ai congiunti dei decorati di medaglia d'oro al valor militare alla memoria » (*Approvata dalla IV Commissione del Senato*) (2791).

Si riprende la discussione.

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

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

BEMPORAD. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, in relazione al breve tempo disponibile e per l'economia dei nostri lavori, mi soffermerò su due temi soltanto: la pesca e i provvedimenti per impedire l'inquinamento delle acque marine, derivante dallo scarico in mare dalle navi di nafta, oli minerali e acque di zavorra oleose.

I problemi della pesca sono stati oggetto di ampio dibattito in Commissione e in quest'aula e ho ascoltato con vivo interesse il bel-l'intervento del collega Servidei; al riguardo sono stati presentati ordini del giorno come quelli degli onorevoli Macchiavelli e Amodio ai quali esprimo il mio consenso; a questi problemi è dedicata anche una parte cospicua della accurata e appassionata relazione dell'onorevole Sinesio.

Si tratta di una attività che ha notevole importanza nell'economia del nostro paese, sia per il numero dei lavoratori che occupa, sia per il contributo che essa dà all'alimentazione dei cittadini, sia per i riflessi che esercita sulla bilancia dei pagamenti.

È stato più volte ripetuto che noi importiamo pesce dall'estero, e prevalentemente dal Giappone, per circa 60 miliardi, senza neanche adottare quei provvedimenti doganali a tutela della produzione nazionale che sarebbero leciti e possibili. Modesto, scarso o del tutto insufficiente il guadagno dei pescatori; altissimi e spesso proibitivi i prezzi al consumo, mentre la distribuzione rivela, anche in questo campo, carenze gravissime a solo vantaggio di intermediari senza scrupoli, che hanno via libera per grosse speculazioni.

Dai prestiti a tasso ridotto e dai contributi per il rinnovo e l'ammodernamento del naviglio peschereccio, sia per la pesca nei mari interni che in Atlantico, all'adeguamento dei porti allo sviluppo della flotta, tenuto

conto che spesso i natanti da diporto — essi pure in aumento con vantaggio del turismo — tendono a sfrattare i pescherecci dai loro approdi tradizionali; alla attrezzatura dei mercati per la conservazione e il rapido smistamento del pescato, con una moderna catena del freddo che eviti il deperimento e il deprezzamento di ciò che è stato il frutto di un duro lavoro, si tratta di svolgere una organica e rapida politica di investimenti produttivi a tutela dei pescatori e dei consumatori, con sicuro vantaggio per l'economia del paese.

Risultati di apprezzabile importanza si sono ottenuti nell'incremento della flotta per la pesca oceanica, ma occorre accelerare i tempi se non ci si vuol trovare in condizioni di inferiorità rispetto ad altri paesi quando si assegneranno zone di competenza anche in Atlantico.

Richiamo però soprattutto l'attenzione dell'onorevole ministro e del Governo sulle condizioni di grande difficoltà nelle quali svolgono il loro duro e rischioso lavoro i pescatori dei mari interni. A moltissimi non sono ancora stati liquidati i danni di guerra, il fondo di rotazione per prestiti a condizioni di particolare favore è esaurito, esiste una inammissibile discriminazione di trattamento tra i pescatori dell'Italia meridionale, nell'interesse dei quali sono stati opportunamente adottati i noti provvedimenti di legge, e i pescatori dell'Italia settentrionale, che sono esclusi da ogni provvidenza. Quest'ultima distinzione non ha alcun fondamento in diverse condizioni economiche e sociali.

Non si tratta, in ipotesi, di agricoltori, alcuni dei quali coltivino terre ubertose e pianeggianti, mentre altri si affaticano su un suolo arido e scosceso. Lo stesso è il mare per i pescatori del nord e del sud, identici la fatica e il rischio, non dissimile la necessità di essere aiutati a rinnovare il vecchio naviglio, ad acquistare moderne attrezzature tanto per tutelare la vita dei lavoratori quanto per aumentare la produzione.

Rivolgo una viva istanza al Governo e alla Presidenza della Camera perché la proposta di legge Macchiavelli n. 1762 del 21 ottobre 1964, firmata anche da chi vi parla, che prevede l'estensione ai pescatori dell'Italia settentrionale delle facilitazioni che oggi sono praticate a favore di quelli dell'Italia meridionale venga sollecitamente approvata, ponendo fine ad una palese ingiustizia.

La nuova legge sulla pesca del 14 luglio 1965, n. 963, attende il suo regolamento entro sei mesi dalla pubblicazione. Se le mie infor-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

mazioni sono esatte, l'apposita commissione ha terminato i lavori. Prego l'onorevole ministro di accelerare al massimo l'emanazione del regolamento in modo che la legge che aggrava vecchissime norme divenga operante al più presto.

La nuova legge commina tra l'altro sanzioni più gravi, anche penali, per coloro che violano le norme di legge e di regolamento, sanzioni giustificate dalla necessità di salvaguardare il patrimonio ittico dei nostri mari, certo non abbondante, e di delimitare razionalmente le zone e i metodi dei vari tipi di pesca.

Fra i tanti argomenti che avranno formato oggetto di norme regolamentari, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sul vecchio criterio di stabilire le zone di pesca in base alla distanza dalla costa in misura identica per tutto il territorio nazionale. È fin troppo evidente che i fondali sono diversissimi per profondità e per altre caratteristiche nelle varie parti d'Italia, e applicare le stesse norme, ad esempio, per la pesca a strascico al largo delle coste liguri e toscane è un assurdo. Eppure oggi questo accade e si teme che la situazione non muti. Un fondale di 90 metri si trova a 500 metri di distanza dal monte di Portofino e a 10 chilometri al largo di Viareggio. Ad un fondale determinato si trova un certo tipo di fauna, ma a seconda della zona questo fondale può essere dentro o fuori dei limiti di distanza consentiti dalla legge.

Ampliando il discorso, è necessario che la regolamentazione della pesca abbandoni l'empirismo e l'approssimazione, tenga conto di aggiornati studi marini e ittiologici; pertanto raccomandando di coordinare e incrementare, dotandola dei mezzi necessari, la ricerca scientifica, che, anche in questo campo, ha importanti riflessi economici e sociali.

Nel quadro dei gravi e non risolti problemi della previdenza e assistenza ai marittimi, i pescatori si trovano in una situazione di particolare disagio.

Colgo l'occasione per sollecitare l'adeguamento delle pensioni marinare ferme al 1958, eliminando una insopportabile sperequazione dei marittimi rispetto ad altre categorie di lavoratori assistiti dalle casse speciali che fanno capo all'I.N.P.S. Si liquidi almeno, qualche anticipazione sui futuri miglioramenti, una mensilità in occasione della prossima Pasqua e si risolva anche con l'intervento dello Stato una situazione mortificante e intollerabile; mortificante per i vecchi lavoratori del mare

e tale da scoraggiare le nuove leve dei giovani che occorrono sempre più specializzati e numerosi per lo sviluppo della nostra marineria. Si tenga conto, in particolare, che sia i lavoratori sia i piccoli armatori (i cosiddetti padroni) dei pescherecci non sono assolutamente in grado di sostenere maggiori oneri contributivi e si esaminino altre vie per assicurare una migliore assistenza sanitaria e pensionistica ai pescatori. Si tratta nella maggior parte dei casi — e sono questi i casi sui quali richiamo l'attenzione del Governo — di una attività di tipo artigianale, spesso familiare, che vive con modestissimi guadagni ottenuti a prezzo di duri sacrifici, anche perché, come ho già detto, il prodotto del lavoro non è sufficientemente tutelato dalle norme vigenti.

Passo a trattare un argomento vecchio e noto, ma sul quale non ci si è intrattenuti molto in questo dibattito e per la cui soluzione ho l'impressione che si sia fatto poco o nulla, ammettendo colpevoli tolleranze, anche per mancanza di mezzi, e una certa fatalistica rassegnazione. Si tratta dell'inquinamento delle acque marine, cui ho accennato anche nella relazione che ho avuto occasione di fare sul bilancio del Ministero della sanità di quest'anno e che, per quanto riguarda la competenza del Ministero della marina mercantile, limiterò al danno provocato dallo scarico in mare di nafta e di acque luride di zavorra.

Il 24 maggio 1964 la nostra ambasciata a Londra ha depositato presso il segretariato dell'I.M.C.O. lo strumento di ratifica della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque di mare da idrocarburi, firmata a Londra il 12 maggio 1954 e approvata e resa esecutiva in Italia con la legge 23 febbraio 1961, n. 238. La convenzione per l'Italia è entrata in vigore a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, tre mesi dopo l'avvenuto deposito dell'atto di accettazione. L'articolo 8 della convenzione prescrive che entro tre anni dalla data di entrata in vigore della convenzione ogni paese contraente è tenuto a costruire, nei porti considerati principali, impianti capaci di raccogliere i residui di idrocarburi e le miscele oleose delle navi non cisterna.

Mi risulta che è stata costituita una commissione interministeriale per lo studio dell'inquinamento delle acque marittime, che comprende rappresentanti dei ministeri della marina, dell'interno, dei lavori pubblici, delle partecipazioni statali, del turismo, della sanità, delle finanze e del tesoro. Tale com-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

missione si è suddivisa in sei sottocommissioni. Di queste, una studia l'installazione di attrezzature nei porti per ricevere i residui oleosi; la seconda, l'installazione di separatori a bordo delle navi; la terza, l'inquinamento della flora e della fauna marine; la quarta, le disposizioni di natura amministrativa e fiscale per facilitare lo sbarco di oli già usati; la quinta, la difesa delle acque rivierasche; la sesta, l'azione di *promotion* ai fini di evitare l'inquinamento marittimo.

Visto che sono accorsi dieci anni per ratificare la convenzione di Londra del 1954, non vorrei che occorressero altre due legislature per terminare gli studi affrontati dalla commissione interministeriale articolata nelle sei predette sottocommissioni.

La situazione delle nostre spiagge, specialmente per un larghissimo raggio intorno ai porti, è diventata insostenibile. Senza contare le conseguenze biologiche e igieniche sulla fauna marina e sull'uomo, esse pure gravissime, molte nostre spiagge, e tra le più famose, sono diventate impraticabili per i bagnanti. È inutile spendere parole per dimostrare quale enorme danno un simile stato di cose rechi al turismo, che occupa il posto fondamentale che tutti sanno nella nostra economia. Le norme vigenti sono assolutamente inadeguate, le sanzioni per chi le trasgredisce irrisorie, i mezzi di cui dispongono le capitanerie di porto per la sorveglianza assolutamente insufficienti, quando non inesistenti. Tra l'altro, gli impianti portuali che dovrebbero essere costruiti per il lavaggio delle navi presentano anche una certa convenienza per il recupero degli oli minerali; ma se anche così non fosse, è urgente che l'Italia protegga dall'inquinamento le proprie acque costiere, per le ragioni igieniche e turistiche esposte, e con la massima rapidità, come hanno già fatto altri paesi. Il problema non è di quelli che possono essere accantonati senza incorrere in gravissimi danni.

Occorre anche ricordare che il 13 aprile 1962, ossia due anni prima che l'Italia ratificasse la convenzione del 1954, l'Organizzazione intergovernativa consultiva marittima si è riunita e ha ulteriormente aggiornato e perfezionato la convenzione del 1954. Bisogna quindi predisporre rapidamente gli strumenti di ratifica anche di questi aggiornamenti.

Sarò grato all'onorevole ministro della marina mercantile se vorrà fornire qualche assicurazione in proposito, certo che egli e il Governo, che è interessato alla questione con

molti dicasteri, attribuiscono anche a questo problema l'importanza che merita.

Sarebbe molto importante impartire le disposizioni più urgenti prima dell'inizio della prossima stagione balneare e dare subito l'avvio nei porti ai lavori per la costruzione degli impianti necessari. (*Applausi a sinistra*).

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

FRANCO RAFFAELE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, questo mio intervento riguarderà i problemi della cantieristica navale, di un settore cioè la cui situazione si va sempre più aggravando. La minaccia della chiusura incombe infatti sui cantieri di Trieste, di La Spezia e di Livorno, la cui capacità produttiva corrisponde a circa un terzo del totale del nostro paese.

La questione è stata ampiamente dibattuta in quest'aula e fuori di qui e va affrontata nell'interesse di tutta la nostra economia.

Da parte governativa si è sostenuto in passato che la causa della riduzione della produttività dei nostri cantieri era la mancanza di ordinazioni. Oggi possiamo però constatare la validità della tesi che anche negli anni scorsi noi sostenevamo, e cioè che si trattava di una crisi non di commesse ma di struttura, non essendo più i nostri cantieri all'altezza dei compiti a causa della mancanza di adeguati interventi per il loro ammodernamento. Ormai da tutte le parti si riconosce che quella della nostra industria cantieristica è appunto una crisi di struttura.

Le commesse assegnate all'industria cantieristica hanno raggiunto nel mondo oltre gli 11 milioni di tonnellate, superando così anche le più ottimistiche prospettive. Le ordinazioni assegnate al nostro paese continuano invece ad essere assai esigue. Si pensi che siamo discesi al dodicesimo posto della graduatoria mondiale e che nei nostri cantieri si costruisce appena il due o il tre per cento di questi 11 milioni di tonnellate di naviglio.

Negli ultimi cinque anni, nel periodo compreso fra il 1° gennaio 1960 e il 1° gennaio 1965, sono state costruite appena 520 mila tonnellate di nuovo naviglio mercantile (il dato si riferisce alle unità stazzanti oltre cento tonnellate). La nostra flotta ha registrato un tasso annuo di incremento del due per cento circa, mentre nello stesso periodo la flotta mondiale ha avuto un incremento complessivo del 4 per cento annuo. Il quadro è ancor più preoccupante se si fa riferimento alla flotta degli armatori privati, per la quale nello stesso pe-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

riodo si è registrato un tasso di incremento annuo di appena l'uno per cento.

Se dal piano quantitativo si passa poi a quello qualitativo, si constata che la nostra flotta presenta indici di invecchiamento assai elevati. Il 42 per cento delle nostre navi è in mare da oltre 15 anni, mentre in Norvegia soltanto l'11 per cento della flotta supera i 15 anni, in Germania il 13, in Francia il 19, in Inghilterra il 25 per cento.

La nostra è una flotta vecchia, formata in gran parte da unità antiche che hanno assoluto bisogno di essere rinnovate ed ammodernate. La nostra marina mercantile manca inoltre di navi metaniere e di navi traghetto sufficienti ad assicurare buoni collegamenti con la Sardegna e con la Sicilia, fatto sul quale abbiamo ripetutamente e criticamente attirato in quest'aula l'attenzione del Governo.

Sono state mosse critiche anche da parte di altri colleghi sulla consistenza del naviglio per la pesca oceanica. Si è affermato infatti che si spendono 70 miliardi all'anno per comprare pesce all'estero, mentre noi non abbiamo navi sufficienti per quel tipo di pesca e si vogliono chiudere i cantieri. Vi è pure scarsità di navi per il trasporto di frutta, il trasporto di cemento, di navi refrigerate e di quelle « autostivanti », cioè con la stiva ad imbuto dove la merce va a posto da sé.

Tutto questo perché manca un piano organico di ricostruzione della nostra flotta marinara. Noi abbiamo più volte proposto di discutere un simile piano, ma non siamo riusciti a smuovere il problema dalle secche in cui si trova. Nelle previsioni vi è soltanto la costruzione di navi per sole 300 mila tonnellate.

Secondo dichiarazioni dello stesso ministro Spagnoli si trasporta da e per l'Italia 140 milioni di tonnellate di merci, le quali, a séguito di un previsto aumento delle esportazioni e delle importazioni del 10,3 per cento, passeranno a 200 milioni, secondo quanto è detto nel piano quinquennale. Allo stato attuale, di questi 140 milioni di tonnellate, con navi italiane ne trasportiamo soltanto il 32 per cento; se, come previsto, si passerà ai 200 milioni di tonnellate, fra cinque anni soltanto il 20 per cento di queste merci saranno trasportate dalla flotta del nostro paese.

Per quanto riguarda la bilancia dei pagamenti siamo arrivati ad un passivo di 160 miliardi di lire di debiti in valuta pregiata, cifra che, andando di questo passo, aumenterà notevolmente. Si pensi che la metà delle entrate dovute al turismo vengono assorbite per pa-

gare gli armatori stranieri che trasportano le nostre merci sulle loro navi. Dobbiamo chiudere i cantieri e mandare ad emigrare all'estero i nostri lavoratori i quali poi invieranno quella valuta pregiata che dovrà servire al pagamento del trasporto delle merci effettuato da armatori stranieri!

A questo punto non si può non rilevare la contraddizione di questo Governo, il quale, mentre aumenta il fabbisogno di navi, vuole ridurre di 300 mila tonnellate la capacità produttiva dei nostri cantieri. Se si chiuderanno i cantieri di La Spezia, di Trieste e di Livorno, ci troveremo di fronte a questo dilemma: o far trasportare le nostre merci da navi straniere, oppure comprare delle navi all'estero. Non esiste altra via se è vero quanto è stato scritto e cioè che tra cinque anni lo scambio di merci da e per l'Italia passerà a 200 milioni di tonnellate.

È giustificata quindi la lotta dei lavoratori, dei tecnici dei nostri cantieri, non soltanto di quelli di Trieste, di La Spezia, di Livorno, ma anche di tutti gli altri, perché in pochi anni siamo passati ad una riduzione del 25 per cento delle maestranze cantieristiche. Giustamente vediamo come le popolazioni si battono insieme con le forze economiche di quelle città, perché sanno che questa non è soltanto una lotta per salvare l'economia locale, ma per far cambiare la politica economica del Governo, nel senso di dare al nostro paese una politica marinara che ci consenta di avere una marina specializzata e all'altezza dei compiti.

Eppure abbiamo maestranze altamente specializzate, altamente produttive, che — come ricordava poco fa il collega Macchiavelli — ci sono invidiate da altre nazioni europee. Siamo costretti a vedere questi bravi tecnici, questi bravi lavoratori, andare a lavorare all'estero, ad emigrare in Svezia, in Olanda, in Germania. Non ci si venga più a dire che i nostri lavoratori non sono competitivi: il fatto è che mancano le attrezzature, o che quelle esistenti vanno ammodernate. E non si dica più, come purtroppo tenta ancora di accreditare la direzione della Fincantieri, che i nostri cantieri non sono competitivi perché le paghe dei lavoratori sono troppo alte. Noi possiamo sfidare chiunque a provare questo assurdo, perché i nostri lavoratori rendono alla pari o di più di tutti i lavoratori europei, mentre percepiscono paghe inferiori del 25 o del 30 per cento rispetto a quelle in vigore in altri paesi.

Noi comunisti abbiamo presentato un piano di costruzioni navali in grado di far fronte alle esigenze del paese. In relazione al previ-

sto aumento annuo del 10 per cento dell'intercambio, noi proponiamo un aumento del 10 per cento del nostro tonnello, cioè un aumento pari a 500 mila tonnellate l'anno. Se aggiungiamo poi un ulteriore aumento del 5 per cento, pari a 250 mila tonnellate, per il ringiovanimento della flotta, arriviamo a una media di 750 mila tonnellate l'anno, il che consentirebbe una piena capacità lavorativa di tutti i nostri cantieri, con evidente beneficio per la bilancia dei pagamenti.

Bisogna aprire una nuova prospettiva alla cantieristica italiana, mettendola in grado di competere con quella di altri paesi.

A denti stretti si dice che i nostri cantieri sono in crisi perché non sono competitivi rispetto ad altri che hanno attrezzature migliori. Si ritiene forse che chiudendo alcuni cantieri, cioè riducendo la capacità produttiva di 300 mila tonnellate, gli altri (che assommerebbero a una capacità produttiva pari a 400-500 mila tonnellate) diventerebbero automaticamente produttivi? Certamente no. Bisogna procedere agli ammodernamenti chiesti da più parti e da vario tempo.

Questa è l'unica via da seguire. Le cifre parlano chiaro: mentre noi, rispetto al passato, per l'ammodernamento dei cantieri spendiamo il 7-8 per cento in meno, la Germania per questa stessa voce spende il 14 per cento in più, l'Olanda e la Svezia l'8 per cento in più.

Oltre tutto, nel passato abbiamo speso male i nostri soldi. Prendiamo l'esempio di Genova, dove è stato costruito un bacino nato vecchio, in quanto può ospitare navi fino a 100 mila tonnellate di stazza. Oggi il collega Bonea ha detto che il Giappone costruisce navi fino a 300 mila tonnellate, prospettando le conseguenze che un fatto del genere potrà avere per i nostri cantieri. L'osservazione è giusta, ma aggiungo che bisogna essere accorti prima di spendere miliardi in certe opere di ammodernamento, per evitare che siano spesi male. È in corso di costruzione a Monfalcone un bacino che sarà in grado di accogliere navi fino a 200 mila tonnellate, ma prima che la costruzione sia ultimata passeranno alcuni anni, cosicché anche questo bacino forse nascerà vecchio. Bisogna lavorare con maggiore vigilanza e in prospettiva.

Circa l'acquisto delle materie prime, sono pienamente d'accordo con l'onorevole Macchiavelli quando afferma la necessità di raggiungere intese con l'Italsider. Per costruire navi a prezzi di mercato occorre che le materie ferrose, le lamiere e tutto il resto siano pagati a prezzi di mercato correggendo certe

situazioni che hanno del paradossale: la Fiat ottiene la riduzione del 40 per cento per la fornitura del lamierino dall'Italsider per la costruzione delle automobili e i cantieri navali no. Questa è un'autentica vergogna che si aggiunge a quella degli appalti concessi in aperta violazione di legge, al solo scopo forse di fare arricchire certe persone. Anzi, se mi consente, onorevole ministro, le consegnerò a questo proposito un « libro bianco », dopo quello presentato al ministro che lo ha preceduto. È assolutamente necessario che ella intervenga contro l'attuale politica degli appalti, e anche con urgenza, per stroncare questa vergognosa anomalia di dare in appalto lavori tradizionalmente fatti in proprio, mentre poi gli stessi lavori vengono spesso rifatti dagli stessi operai dei cantieri navali. Questo si verifica a Trieste, a Genova, a Monfalcone ed altrove.

I lavoratori hanno denunciato queste cose, ma tutto è rimasto come prima. Come è possibile assistere con indifferenza a queste storture quando noi abbiamo la fortuna di avere i lavoratori più altamente e tecnicamente preparati? Tutte queste cose noi le andiamo ripetendo da anni: le abbiamo dette al Governo, le abbiamo denunciate in Parlamento, sono state dibattute in numerosi convegni a tutti i livelli, con la partecipazione, oltreché nostra, dei democratici cristiani, dei socialisti, negli enti locali, nei sindacati del settore cantieristico. Ricordo tra tutti il convegno tenutosi a La Spezia e quello tenutosi a Trieste nel dicembre del 1964. Giorni fa, l'onorevole Bologna, democratico cristiano, ha parlato in difesa dei cantieri San Marco di Trieste ricordando i grandi scioperi unitari in difesa dell'attività cantieristica. Attorno ai problemi che travagliano il cantiere navale di Trieste, vero polmone dell'economia triestina, si sono raccolte ben 70 mila firme contro la sua chiusura, consegnate poi al Presidente della Camera e al Presidente del Senato. Sono stati presentati ordini del giorno, decine e decine di petizioni da ogni parte d'Italia dove esistono cantieri navali.

Per tutti questi motivi, onorevole ministro, dobbiamo ripetere con forza quello che abbiamo sempre sostenuto: dobbiamo dire di no alla chiusura dei cantieri di Trieste, di Livorno e di La Spezia; dobbiamo dire di sì ad un piano di costruzioni per migliorare la nostra flotta mercantile.

Noi dobbiamo costruire ancora navi, ed abbiamo cantieri per farlo. Basti pensare che il cantiere di Trieste, ad esempio, costruisce navi per le flotte di tutto il mondo da ben

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

108 anni ed oggi i suoi tecnici, i suoi operai, quando vengono a varare una nave hanno le lagrime agli occhi perché non sanno se su quello stesso scalo si costruiranno ancora altre navi. Occorre sventare una volta per sempre questa minaccia di chiusura.

Si diceva che si sarebbe dovuta dare conferma entro il dicembre scorso agli organi del mercato comune europeo circa la chiusura dei nostri cantieri e la riduzione della nostra capacità produttiva. Questa decisione è stata rinviata in seguito alla costituzione della nota commissione Caron, presieduta appunto dal sottosegretario Caron, della quale fanno parte funzionari dei ministeri della marina mercantile, delle partecipazioni statali ed altri ancora.

Noi ci auguriamo che questa commissione finisca al più presto i suoi lavori e chiedo allo stesso tempo, anche a nome dei colleghi del gruppo comunista, all'onorevole ministro di voler portare le conclusioni della commissione al Parlamento prima di dare una risposta alla Comunità economica europea sulla nostra situazione cantieristica. È il Parlamento che deve decidere se potenziare i nostri cantieri così come è stato più volte richiesto, come risulta anche dalla richiesta appunto fatta dalle 70 mila firme depositate con una petizione presso il Presidente della nostra Camera.

Onorevole ministro, come già segnalato in questa sede, occorre pensare che l'età media degli operai e dei tecnici dei nostri cantieri navali si aggira sui 50 anni. Se non si provvede subito a sanare questa situazione non occorrerà più discutere sulla necessità o meno di chiudere i cantieri.

BONEA. Si chiudono da soli.

FRANCO RAFFAELE. Esatto. Bisogna invece considerare che abbiamo un considerevole potenziale di gioventù nelle zone cantieristiche di Genova, Trieste, Monfalcone, ecc.; che abbiamo le scuole dell'I.R.I.; tutta una tradizione che non può essere distrutta. Gli operai ed i tecnici cantieristici fanno studiare i propri figli specializzandoli in questa materia nella speranza di assicurare loro un posto nei cantieri.

Abbiamo tecnici preparati, giovani operai qualificati che sono costretti ad emigrare e a dare il proprio contributo ad altri paesi. Ciò è accaduto anche nel Friuli-Venezia Giulia (non si era verificato mai per il passato); sono partiti tecnici specializzati e operai altamente qualificati per l'Australia o per la

Svezia e non hanno fatto più ritorno. I nostri tecnici vanno scomparendo perché le giovani leve rifiutano di andare a lavorare nei cantieri italiani, consci come sono della precarietà della loro situazione senza prospettive, senza sicurezza.

Purtroppo, questa è la situazione. Noi rinnoviamo l'invito perché la Fincantieri, l'I.R.I. e anche i cantieri privati decidano di assumere annualmente una cospicua percentuale di giovani apprendisti. Da 10 anni queste assunzioni non avvengono più, gli ultimi che sono stati assunti da apprendisti oggi sono diventati padri di famiglia. Quindi, è necessario provvedere in tempo per dare una continuità ai nostri cantieri, per salvare questo settore così importante della economia del nostro paese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la nuova procedura di discussione del bilancio vuole che il ministro risponda semplicemente e brevemente alle osservazioni svolte nel corso del dibattito ed esponga il punto di vista del Governo sugli ordini del giorno. Tuttavia in occasione del primo contatto con il Parlamento nella veste di ministro della marina mercantile, mi sia consentito di svolgere qualche osservazione di carattere generale.

Innanzitutto, intendo rivolgere un saluto riconoscente ed affettuoso al mio predecessore, senatore Spagnolli, cui va anche il ricordo più vivo e grato del mondo del mare per tutto quanto egli ha fatto durante il periodo in cui ha diretto il Ministero della marina mercantile. Ringrazio anche l'onorevole Sinesio per la sua brillante relazione e i colleghi che sono intervenuti nel dibattito con tanta competenza e passione. Mi scuso con essi se non potrò rispondere esaurientemente ai quesiti che mi sono stati proposti. Alcuni riguardano interrogazioni e desidero assicurare che, per quanto riguarda la competenza del mio Ministero, risponderò subito. Dicevo che non posso rispondere esaurientemente a tutti i quesiti che mi sono stati proposti, ma assicuro che terrò in particolare conto tutti gli elementi che sono emersi dalla discussione parlamentare — in Commissione e in aula — sul bilancio del Ministero; e che, sui problemi che sono stati sollevati e in genere su tutti quelli che riguar-

dano la vita del mare, io auspico che possa, nel corso della mia attività, concretarsi un'opera feconda di collaborazione con quegli onorevoli colleghi che questi problemi particolarmente seguono.

Il Ministero della marina mercantile è nato nel 1946; sono, dunque, vent'anni. Da allora e di anno in anno gli interessi connessi con la marina mercantile sono accresciuti per numero e per importanza. L'incremento dei traffici internazionali e quello delle relazioni fra i popoli hanno posto in primo piano un settore, quale quello dei trasporti per mare, che interessa il 90 per cento delle nostre importazioni e il 50 per cento delle nostre esportazioni. I problemi marittimi si sono rivelati una componente essenziale dei più generali problemi dello sviluppo economico e sociale del paese. Porti, navi, cantieri, imprenditori e lavoratori divengono in questo senso elementi determinanti della politica economica del nostro paese. Ad essi è legato l'approvvigionamento delle materie prime; da essi dipendono l'acquisto e la conservazione delle condizioni di competitività della nostra economia. Troppo spesso, onorevoli colleghi, quando si parla dei problemi del mare non si riesce a respingere la tentazione di una facile retorica e si finisce col perdere di vista il mondo del mare, nella sua concreta e talvolta non lieta realtà. Tutti vogliamo che si affermi e si consolidi la convinzione della crescente importanza dei problemi del mare in un paese come il nostro.

Questo è quello che i miei predecessori, e da ultimo il senatore Spagnoli, hanno sempre voluto sottolineare, parlando a voi della necessità che si radichi e si diffonda una coscienza marinara. Coscienza marinara significa consapevolezza dell'importanza che ha il mare ai fini del progresso economico e sociale del nostro paese; significa operare con tutte le energie disponibili per una migliore utilizzazione delle risorse del mare e delle ricchezze che il mare può dare; significa stimolare le iniziative intese a conoscere e a far conoscere nei loro termini reali e in tutte le loro implicazioni e connessioni i problemi del mare. Sorprende che, in un paese tutto proteso sul mare e con nobilissime tradizioni marinare, i problemi dei nostri porti, delle nostre spiagge, della nostra flotta, dei nostri pescatori, dei tecnici e dei lavoratori siano sovente meno noti, meno sentiti e meno dibattuti di quanto non siano molti altri problemi certamente meno importanti, meno gravi e anche meno interessanti per la generalità degli italiani.

Occorre reagire contro queste tendenze e contro questi atteggiamenti, ma soprattutto occorre fare in modo che gli italiani acquistino consapevolezza di tutto quello che si potrebbe fare per migliorare l'assetto delle nostre strutture marinare e del bene che la collettività ritrarrebbe, in termini di ricchezza, di progresso, di sicurezza, da un'azione avveduta di potenziamento e di coordinamento. Per fare acquisire questa consapevolezza occorre una opera paziente e tenace; di educazione e di istruzione anzitutto. È necessario fare in modo che i giovani non solo non abbandonino le professioni marinare, ma comprendano e sentano che la vita del mare e per il mare non presenta prospettive sfavorevoli. Tutti debbono sapere che lo sviluppo economico del paese, il ritmo della industrializzazione e la stessa localizzazione degli stabilimenti sono in stretto collegamento con le strutture portuali e con l'efficienza di una rete di trasporti che in sempre più larga misura si svolge per mare. Tutti debbono sapere che l'enorme incremento dei consumi energetici e l'impiego sempre più massiccio dei prodotti petroliferi, di cui non solo l'Italia, ma anche tutta l'Europa, è fortemente tributaria verso l'estero, imprimono impulsi così intensi ai trasporti per mare da imporre riforme strutturali di fondo all'assetto dell'ordinamento portuale e delle opere portuali.

Credo sia indispensabile, onorevoli colleghi, richiamare la vostra attenzione sulla struttura, tuttora inadeguata, del Ministero della marina mercantile. Seguire il processo di sviluppo dell'industria del mare, favorirlo, incrementarlo, non è consentito se non ad una amministrazione moderna, agile e bene articolata. Solo la preventiva soluzione dei problemi di struttura e di competenza del Ministero consentirà di affrontare sempre più funzionalmente i problemi di fondo: dal naviglio ai porti, dai cantieri al demanio, dalla pesca al personale marittimo.

Da qualche parte si è lamentato (l'ultimo è stato l'onorevole Raffaele Franco) che lo sviluppo quantitativo della flotta abbia negli ultimi anni lasciato a desiderare. In proposito debbo ricordare e precisare che negli ultimi dieci anni lo svecchiamento della nostra flotta mercantile ha segnato un progresso veramente sensibile. Basti pensare che sul totale del tonnellaggio siamo passati da una percentuale del 26 a una del 51 per cento di navi fino a 10 anni di età e che al contrario le unità di oltre 25 anni sono passate dal 28 al 10 per cento.

È vero che i traffici si sono sviluppati in proporzione geometrica mentre il naviglio nazionale è aumentato in proporzione aritmetica. Ma va messo in rilievo che nel 1965 si è avuto anche un notevole incremento quantitativo nello di oltre 200 mila tonnellate di stazza lorda rispetto al 1964. Questo è l'inizio di una nuova fase nella quale dovrà essere perseguito, adesso che il processo di ringiovanimento della flotta è in parte concluso, l'aumento della sua consistenza, per poter far fronte alle esigenze dei traffici e all'equilibrio della bilancia dei noli, il cui saldo passivo si protrae ormai da sei anni e grava sulla bilancia valutaria del nostro paese per 40 miliardi di lire l'anno.

L'aumento della consistenza dovrà essere strettamente collegato alla specializzazione delle nuove costruzioni. Il grande problema di oggi è, d'altra parte, quello della disponibilità a condizioni economiche di fonti di energia e di materie prime, il che significa, in termini di costruzioni navali, la disponibilità di grosse cisterne, di portarinfuse e di metaniere. È di pochi giorni addietro la commessa delle prime metaniere ai cantieri Ansaldo per il trasporto di gas naturali allo stato liquido dall'Africa del nord. È superfluo sottolineare l'importanza di queste commesse, sia per la novità del tipo di nave, sia per l'utilità di iniziare esperienze in un settore cantieristico destinato, in una prospettiva non lontana, a grande sviluppo.

Sono state illustrate le difficoltà che l'attività armatoriale incontra a causa del crescente squilibrio fra i costi di produzione e i ricavi, squilibrio che ha impedito o limitato i nuovi investimenti. Riconosco che le recenti note difficoltà congiunturali hanno inciso in modo sensibile su un'industria, quale quella armatoriale, che per sua natura opera sul mercato internazionale, aperto all'intervento degli operatori pubblici e privati di qualsiasi paese, mercato nel quale il livello dei noli e quindi dei ricavi aziendali è determinato dalla libera concorrenza.

Per promuovere un miglioramento dell'attuale stato di cose è all'esame del Ministero la revisione della vigente legge sul credito navale in modo da favorire un più largo accesso delle imprese armatoriali a detto credito, mentre, d'altra parte, occorre facilitare l'afflusso e l'investimento di capitali anche esteri nelle imprese nazionali. A tal fine sono state proposte le opportune modifiche agli articoli 143 e 144 del codice di navigazione. Altri incentivi sono costituiti dal previsto rinnovo della

legge che prevede contributi per lo svecchiamento della flotta.

Quanto alle esigenze dei nostri cantieri, debbo rilevare che la razionalizzazione è necessità obiettiva di qualunque industria che aspiri ad essere competitiva. In tema di ristrutturazione, la commissione interministeriale presieduta dal sottosegretario per il bilancio non ha ancora concluso i propri lavori, ma ha compiuto un'ampia indagine che consentirà di adottare le misure necessarie per assicurare alla nostra industria, nel quadro degli impegni internazionali, un più alto grado di efficienza e di produttività.

Al riguardo desidero dire chiaramente che siamo pronti a razionalizzare, a riorganizzare e a ristrutturare i nostri cantieri anche per metterli in grado di accettare commesse per la costruzione di navi di grandissimo tonnellaggio. Siamo coscienti e consapevoli degli obblighi assunti con il trattato di Roma, ma dichiaro che questo non può e non deve significare rinuncia a svolgere una efficace politica cantieristica nell'interesse generale del paese. Questo interesse postula non già la riduzione, bensì lo sviluppo della marina commerciale. Le nostre impostazioni a favore dell'industria cantieristica sono state sostanzialmente accolte dalla Commissione della C.E.E., con una soluzione transitoria, in attesa della nuova legge che dovrà avere effetto dal 1° gennaio 1967.

L'onorevole Bologna in sede di discussione generale, l'onorevole Macchiavelli stamattina e l'onorevole Raffaele Franco stasera hanno dedicato gran parte dei loro interventi al problema cantieristico, del che desidero ringraziarli particolarmente. La loro diagnosi sui mali della cantieristica italiana e comunitaria è per gran parte esatta; osserverò solo all'onorevole Bologna che il trattato di Roma prevede misure speciali per la Germania soltanto in materia di trasporti, e non anche di costruzione di mezzi di trasporto.

L'onorevole Bologna ha illustrato ampiamente poi la situazione di Trieste. I problemi di questa città e quelli specifici del porto e dei cantieri sono e saranno seguiti dal mio Ministero con ogni possibile cura. Io stesso mi recherò nei prossimi giorni a Trieste, prima delle visite che effettuerò a tutti i porti e a tutti i cantieri italiani, per acquisire direttamente ulteriori elementi per la più approfondita conoscenza di questi problemi. Una cosa però desidero fin d'ora dire ed è che nulla autorizza ad affermare che sia stata decisa la chiusura del cantiere San Marco.

FRANCO RAFFAELE. Ella può assicurarci che prima di inoltrare la risposta alla C.E.E. se ne discuterà in Parlamento?

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Come ella vede, sto parlando con estrema chiarezza, e con estrema chiarezza le dico che esiste una distinzione di competenze tra legislativo ed esecutivo, distinzione alla quale intendo mantenermi fedele. È evidente che su questo piano l'esecutivo sa quello che pensa il legislativo: seguirà una certa impostazione e risponderà al legislativo degli atti che andrà a compiere.

L'onorevole Macchiavelli ed altri colleghi, come gli onorevoli Bonea e Santagati, lamentando lo spezzettamento delle competenze e delle responsabilità, hanno auspicato l'esigenza di una maggiore presenza del Ministero della marina mercantile nella politica cantieristica e dei trasporti marittimi.

Cosa dire in proposito, se non che il ministro della marina mercantile, che ringrazia tutti i colleghi che hanno formulato nel corso di questa discussione auguri di buon lavoro, dichiara loro di essere perfettamente d'accordo in questo auspicio?

Il sistema portuale italiano attraversa un periodo di crisi a causa delle deficienze di struttura, della inadeguata organizzazione dei servizi, dell'insufficiente manutenzione e dell'antiquata legislazione.

BARCA. Non dimentichi che tra le cause della crisi dei porti vi è la politica seguita finora nei riguardi dei porti.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. La sua è una affermazione che deve essere dimostrata. Anche le mie possono essere affermazioni che non dimostro; ma se ella aveva l'intenzione di dimostrare quanto dice, avrebbe potuto farlo prendendo la parola nel corso del dibattito.

La necessità di radicali riforme è stata affermata dal documento programmatico nell'interesse dell'economia generale del paese. Ciò vuol dire che il problema portuale deve essere affrontato sotto l'aspetto delle esigenze di sviluppo della ricettività e della competitività, avendo ben presente che i porti sono la via di accesso obbligata di una grande ed unica area economica, quale quella europea.

Così la libertà di transito, l'abbattimento delle barriere doganali e lo sviluppo dei trasporti interni hanno accentuato la tradizionale concorrenza tra i porti del mare del Nord e quelli mediterranei. Ed è imminente il pericolo che porti ben organizzati come Rot-

terdam, Anversa, Amburgo possano acquisire una mole sempre più notevole di traffici da e per l'Italia, ove i nostri porti non siano posti in grado di competere con essi per struttura e per organizzazione.

I 260 miliardi previsti dal programma economico quinquennale, se non hanno rappresentato una piena risposta a tutte le esigenze, consentiranno in ogni caso di risolvere i problemi più gravi ed urgenti.

All'onorevole Bonea dirò che la mia assicurazione dell'interesse sul problema che da meridionale egli ha sollevato non è evidentemente espressione puramente formale.

Il primo stralcio di 75 miliardi, recentemente assegnato, ha consentito di disporre i primi e più urgenti interventi nei porti di maggior traffico e nei porti in via di sviluppo. Questo non significa evidentemente che sono state dimenticate le esigenze di potenziamento di altri scali; significa solo che tali esigenze saranno soddisfatte con i successivi stanziamenti, nei quali saranno tenute particolarmente presenti le esigenze della pesca e del turismo nautico.

Altro problema che interessa direttamente sia i porti, sia le acque marine in genere — problema sollevato questa sera dall'onorevole Bemporad — è quello della prevenzione dell'inquinamento, divenuta oggi di primaria importanza e di cui si è parlato anche in questa sede. Il problema è sentito dall'amministrazione marittima e norme sempre più rigorose dovranno essere adottate, sulla base di convenzioni internazionali e dei risultati degli studi condotti in sede nazionale.

Quanto alle linee sovvenzionate, dobbiamo attenerci alle formulazioni del piano di sviluppo economico, il quale prevede che sia assicurata la massima attività all'intervento finanziario dello Stato. Indubbiamente vi è una serie di problemi di riorganizzazione e di ristrutturazione connessi all'efficienza ed alla funzionalità dei servizi, scaturenti dalla evoluzione economica e sociale, legati ai nuovi orientamenti dei traffici, problemi che non sono ignorati e presuppongono un approfondito discorso che svilupperemo in questo prosieguo di tempo.

Va tenuto presente, poi, che nei trasporti dei passeggeri in viaggi intercontinentali le navi subiscono la crescente concorrenza dei traffici aerei. Sarebbero quindi scarsamente produttivi ulteriori massicci investimenti in questo settore. Le crociere turistiche, specialmente nel Mediterraneo, raggiungono, invece, punte di affluenza e di gradimento in passato mai ottenute.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

Ne consegue che va esaminata con molta attenzione la possibilità di potenziare la flotta di navi traghetto e passeggeri di medio e piccolo tonnellaggio, anche allo scopo di consentire al nostro armamento di riconquistare la sua tradizionale preminenza nel Mediterraneo.

I problemi della pesca meritano una considerazione particolare, perché si tratta di un settore nel quale i promettenti fermenti di sviluppo devono essere incoraggiati ancor più che in altri campi. Ed io ringrazio gli onorevoli Servadei e Bemporad che di essi si sono occupati nella odierna discussione.

Il passivo della bilancia ittica del nostro paese, come è stato ricordato, è superiore a quello della bilancia dei noli e tocca ormai i 60 miliardi all'anno. Ciò avviene mentre il consumo di pesce *pro capite*, pur essendo in espansione, è ancor ben lontano da quello di altri paesi sviluppati: 8 chilogrammi contro 15 circa negli altri paesi del M.E.C. La produttività della pesca italiana, legata fino a pochi anni or sono ad una gestione artigianale e familiare (salvo il solitario esempio della Genepesca) è stata in passato molto scarsa e l'attuale fase di passaggio a forme di organizzazione industriale non ha potuto dare ancora tutti i suoi risultati. Siamo tuttora agli ultimi posti della classifica mondiale come produzione (250 mila tonnellate su 51 milioni 600 mila, secondo i dati della F.A.O.), anche se la cifra degli addetti alla pesca risulta essere molto superiore a quella di tanti altri paesi.

Miglioramenti notevoli sono stati operati negli ultimi anni con la forte riduzione del naviglio remo-velico, con la motorizzazione dei natanti e con la creazione di una flotta da pesca oceanica, ma molto resta da fare perché la piccola pesca perda definitivamente il carattere di attività sussidiaria per lenire la sottooccupazione, perché la pesca oceanica acquisisca quel contenuto scientifico che ha preso altri popoli, perché i prodotti ittici vengano avviati nelle forme più rispondenti ai mercati di consumo.

L'intervento dello Stato è essenziale a questi fini e giustamente il documento programmatico prevede una spesa pubblica di 50 miliardi nel quinquennio.

Il problema non si esaurisce però alle navi e alle dotazioni di bordo: occorrono anche attrezzature a terra, porti pescherecci e magazzini frigoriferi, mercati ittici adeguati e, più in generale, un'efficiente catena del freddo per l'inoltro del pesce dalla produzione al consumo (ho apprezzato molto quel « pensa-

no » dell'onorevole Servadei). Occorrono attrezzature e stazioni di ricerca (quelle che esistono in Italia fanno capo ad altra amministrazione). Occorrono — ed in altri paesi vi si è provveduto — facoltà universitarie in materia di pesca.

Prosegue intanto l'incremento della flotta da pesca oceanica, che si avvia a toccare il centinaio di unità, quasi tutte di moderna concezione e di nuova costruzione.

In questo contesto di iniziative si è inserito il recente luttuoso episodio del naufragio in Atlantico del motopeschereccio *Pinguino*. Come è noto, nel sinistro sono periti tredici marittimi ma sono state recuperate solo tre salme. Dopo aver inviato sul posto un funzionario del mio Ministero, ho preso i contatti del caso con la marina militare per l'invio di mezzi e personale idonei, sia per l'accertamento delle cause del naufragio, sia per il recupero delle altre salme. Desidero in questa occasione rinnovare alle famiglie degli scomparsi il cordoglio del Governo ed il memore commosso saluto della marineria tutta.

Tornando al problema generale, ricorderò che l'assegnazione dei fondi previsti dal programma quinquennale consentirà di ampliare la consistenza del fondo di rotazione, che si è già rivelato in passato come una delle più utili forme di intervento in questo settore, e di promuovere una sempre più efficiente ricerca scientifica.

Il Ministero della marina mercantile ha stabilito, intanto, contatti con il Consiglio nazionale delle ricerche, il quale ha assegnato somme che hanno consentito l'inizio di studi ed esperienze. Sono stati presi anche contatti con le autorità iugoslave, per condurre in comune una campagna sperimentale di pesca in Adriatico, mentre è sempre più avvertita la necessità di uno stanziamento per la costruzione di una nave-ricerca per la pesca, sulla scorta di quanto hanno fatto paesi più progrediti di noi in questo settore.

Desidero altresì assicurare gli onorevoli Servadei e Bemporad che l'atteggiamento del Ministero della marina mercantile sull'iniziativa legislativa di cui hanno fatto cenno non è cambiato: speriamo che si possa tradurre in concreta realtà.

SERVADEI. Bisogna arrivare in porto.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Come sapete, onorevoli colleghi, la nostra industria della pesca avverte sempre di più la concorrenza giapponese, resa possibile dai bassi costi della produzione ittica di quel paese. Il Consiglio della Comunità economica

europea, con decisione del 4 aprile 1962, ha riconosciuto la possibilità che gli Stati membri stabiliscano dei prezzi minimi per il pescato importato, in modo da porre un limite alla concorrenza di altri paesi, anche se appartenenti alla Comunità: la Francia ha già adottato misure in questo senso.

Il problema è allo studio del mio Ministero al fine di evitare che il prodotto pescato dai giapponesi possa essere importato in Italia, anche tramite altri paesi europei, a condizioni tali da turbare gravemente l'assetto del mercato e le possibilità concorrenziali delle nostre imprese.

Ho tralasciato finora, onorevoli colleghi, di parlare dei problemi del lavoro, ma non perché non li consideri di fondamentale importanza, e perché non siano presenti alla mia attenzione. Circa il problema più scottante, quello delle pensioni della gente di mare, desidero assicurare che esso è ben presente alla mia mente ed al mio cuore. Per quel che riguarda il mio dicastero, sarà intensificato ogni sforzo per la soluzione del problema stesso.

Vi è poi una serie di problemi posti dalle organizzazioni sindacali e riguardanti il settore del lavoro, problemi che ho disposto vengano inseriti alla prossima riunione del comitato centrale del lavoro portuale, che avrà luogo nella prima quindicina del mese di aprile.

Quello che vogliamo mettere in atto come linea politica è una valorizzazione, una elevazione del lavoro, che miri a richiamare al mare le nuove leve di lavoro che tendono ad abbandonarlo. Accanto ai problemi della previdenza marinara si pongono, quindi, quelli della qualificazione e dell'addestramento, di una efficace sicurezza della vita umana e della prevenzione contro gli infortuni a bordo e nei porti, e questi aspetti costituiscono uno dei capitoli essenziali della coscienza marinara che preconizziamo.

La politica della marina mercantile, quale ho cercato di delineare, mi ha portato a rilevare l'esigenza di una programmazione organica e globale dello sviluppo economico e la necessità di mettervi mano con la massima celerità. Non si tratta — si badi — di esigenze e di necessità che il mondo politico ha passivamente recepito dagli studiosi di economia; si tratta di esigenze e di necessità con cui ogni ministro deve quotidianamente misurarsi, se non vuole correre il rischio di fare una politica per settori, di risolvere un problema lasciandone insoluti molti altri, di non vedere il groviglio delle interdipendenze che

legano, per esempio, la politica della marina mercantile e quella dei trasporti globalmente concepita o a quella per la piena occupazione, per la maggiore efficienza dell'apparato industriale, per un fisiologico equilibrio della bilancia dei pagamenti. La programmazione dello sviluppo diventa così un metodo di lavoro, oltre che una razionale scelta di politica economica, che aiuta l'uomo di governo nella sistematica ricerca e nell'attuazione doverosa del bene comune, così spesso oscurato e quasi nascosto dal pullulare scomposto dei settorialismi e dei particolarismi.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, la logica dello sviluppo economico ha dimostrato e dimostra che le attività marittime e portuali rappresentano un punto di riferimento fondamentale per la valutazione dell'efficienza del sistema produttivo del nostro paese. Tutti siamo convinti che occorre fare molto e occorre fare presto, stimolando l'intervento pubblico e l'iniziativa privata, compiendo sforzi di organizzazione e di coordinamento e ricorrendo, ove occorra, allo strumento legislativo.

Formulo pertanto l'auspicio che intorno ai problemi della marina mercantile e nel proposito di affrontarli con decisione e fermezza il Governo possa contare sul generale consenso del Parlamento e della nazione intera. (*Applausi al centro e a sinistra — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Richiesta di parere del C.N.E.L.

PRESIDENTE. Informo che la XII Commissione (Industria), prendendo in esame, in sede referente, le proposte di legge Bologna ed altri: « Disciplina giuridica delle piccole industrie » (355) e Anderlini e De Mita: « Definizione giuridica dell'industria minore » (1904), ha deliberato, ad unanimità, nella seduta del 18 marzo 1966, di domandare che la Camera chieda al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro di esprimere parere in merito alle questioni relative alla possibilità, all'opportunità, ai criteri ed ai parametri di una definizione o di una disciplina dell'« industria minore ».

Tale parere dovrebbe pervenire non oltre due mesi dalla data della richiesta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

Ordine del giorno delle sedute di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di venerdì 25 marzo 1966, alle 9,30:

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 (*Approvato dal Senato*) (2811);

— *Relatori:* De Pascalis e Fabbri Francesco;

Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 1965 (2902);

— *Relatore:* Isgrò.

2. — *Seguito della discussione delle mozioni Micheli (50), Cruciani (51), Ingrao (52), Anderlini (57), e di una interpellanza e di una interrogazione, sulla situazione economica umbra.*

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Norme sui licenziamenti individuali (2452);

e delle proposte di legge:

SULOTTO ed altri: Regolamentazione del licenziamento (302);

SPAGNOLI ed altri: Modifica dell'articolo 2120 del Codice civile (1855);

— *Relatori:* Fortuna e Russo Spena, *per la maggioranza;* Cacciatore, *di minoranza.*

4. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

FODERARO ed altri: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772);

BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840);

— *Relatori:* Cavallaro Francesco, Sammartino.

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Ordinamento delle professioni di avvocato e di procuratore (707);

— *Relatore:* Fortuna.

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

NATOLI ed altri: Disciplina dell'attività urbanistica (296);

GUARRA ed altri: Nuovo ordinamento dell'attività urbanistica (1665);

— *Relatore:* Degan.

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

CRUCIANI ed altri: Concessione della pensione ai combattenti che abbiano raggiunto il sessantesimo anno di età (*Urgenza*) (28);

VILLA ed altri: Concessione agli ex combattenti che abbiano maturato il sessantesimo anno di età di una pensione per la vecchiaia (*Urgenza*) (47);

DURAND DE LA PENNE ed altri: Assegno annuale agli ex combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (161);

LENOCI e BORSARI: Concessione di una pensione agli ex combattenti che abbiano maturato il sessantesimo anno di età (*Urgenza*) (226);

LUPIS ed altri: Concessione della pensione ai combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (360);

BERLINGUER MARIO ed altri: Concessione di una pensione agli ex combattenti ed ai loro superstiti (*Urgenza*) (370);

COVELLI: Concessione di una pensione vitalizia agli ex combattenti (*Urgenza*) (588);

BOLDRINI ed altri: Concessione di pensione in favore degli ex combattenti (*Urgenza*) (717);

— *Relatore:* Zugno.

8. — *Discussione delle proposte di legge:*

LEONE RAFFAELE ed altri: Concessione di assegno vitalizio ai mutilati e invalidi civili (*Urgenza*) (157);

MICHELINI ed altri: Concessione di un assegno ai mutilati ed invalidi civili (*Urgenza*) (927);

SCARPA ed altri: Provvedimenti a favore dei mutilati e invalidi civili (*Urgenza*) (989);

SORGI ed altri: Provvedimenti per l'assistenza sanitaria agli invalidi civili (*Urgenza*) (1144);

FINOCCHIARO: Disciplina delle forme di assistenza e norme per la concessione di assegno vitalizio ai mutilati e agli invalidi civili (1265);

CRUCIANI ed altri: Assistenza sanitaria agli invalidi civili (1592);

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

DE LORENZO ed altri: Norme per l'erogazione dell'assistenza sanitaria e di recupero ai mutilati ed invalidi civili (1706);

PUCCI EMILIO ed altri: Concessione di un assegno mensile e dell'assistenza sanitaria, farmaceutica ospedaliera e protesica gratuita ai cittadini italiani ultrasessantacinquenni e ai cittadini inabili a proficuo lavoro (1738);

— *Relatori*: Dal Canton Maria Pia e Sorgi.

9. — *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*: Di Primio, *per la maggioranza*; Almirante, Accreman, Luzzatto, *di minoranza*.

10. — *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*.

La seduta termina alle 19,20.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

**INTERROGAZIONI
E INTERPELLANZE ANNUNZIATE**

Interrogazioni a risposta scritta.

DE LORENZO FERRUCCIO, PIERANGELI e CASSANDRO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se risponda a verità la notizia divulgata dalla stampa quotidiana circa il possibile invio, concordato fra i Ministri della difesa, dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, di medici militari negli ambulatori degli enti mutualistici durante lo sciopero in corso attuato dai medici operanti nell'ambito della mutualità, e di conoscere anche i motivi che indurrebbero il Governo ad adottare siffatto provvedimento.

Si tratta di una misura particolarmente grave, sia perché le disposizioni impartite dal Comitato F.N.OO.MM.-Sindacati sono state studiate opportunamente al fine di evitare che venisse meno l'assistenza medica per le cure e per i casi di urgenza, sia perché tale atteggiamento costituisce aperta minaccia alla libertà sindacale, garantita dalla Costituzione e dal nostro costume politico.

Pertanto, per conoscere se non si ritiene opportuno revocare con urgenza la suddetta disposizione, qualora la notizia della sua adozione risponda a realtà, e fornire, nel contempo, anche garanzie sul rispetto della libertà sindacale della classe medica, la cui azione è esclusivamente intesa ad assicurare un effettivo miglioramento dell'assistenza. (15662)

DE LORENZO FERRUCCIO, PIERANGELI e CASSANDRO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a conoscenza che alcune sedi provinciali dell'I.N.A.M., fin dal primo giorno dello sciopero indetto dai medici mutualisti (generici e specialisti ambulatoriali), hanno inviato a tutti tali sanitari comunicazione che, col passaggio all'assistenza indiretta, l'istituto provvederà a rimborsare ai mutuatati l'onorario corrisposto ai medici, previa esibizione delle quietanze dagli stessi rilasciate ed a trattenere dalle spettanze di questi la differenza fra l'onorario percepito dagli assicurati I.N.A.M. e la tariffa attualmente corrisposta dall'istituto per le prestazioni medico-generiche.

Nella stessa comunicazione viene precisato che gli assicurati possono esercitare il diritto di revoca, con decorrenza immediata, in deroga alle norme vigenti e viene minacciata la rescissione *ad nutum* del rapporto con gli specialisti convenzionati esterni.

Per sapere dal Ministro se, di fronte a questo atto di sopraffazione, del tutto ingiustificato a causa dell'attuale carenza di obblighi contrattuali, dipendente dal fatto che la convenzione F.N.OO.MM. — Enti mutualistici risulta scaduta fin dal 30 giugno 1965 e non ancora rinnovata, e di fronte, ancora, alla manifesta intimidazione tentata nei confronti dei medici con la facoltà concessa agli assistiti di esercitare, con decorrenza immediata, il diritto di revoca, non intenda intervenire autorevolmente presso il citato istituto, a garanzia del diritto di sciopero della categoria ed anche ad evitare un ulteriore inasprimento dell'agitazione ed il ricorso alla magistratura che i medici sarebbero costretti ad attuare, qualora l'I.N.A.M. desse effetto alla preannunciata indebita trattenuta sugli averi dei sanitari mutualisti. (15663)

TRIPODI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se non intenda sollecitare con la urgenza che il caso richiede la dipendente divisione generale dell'amministrazione civile affinché sia emesso il decreto di autorizzazione a integrare il disavanzo dell'esercizio 1965 del comune di Tropea (Catanzaro) con un mutuo di lire 113 milioni e 423 mila, ai sensi della legge 3 febbraio 1963, n. 56, e giusta approvazione della giunta provinciale amministrativa di Catanzaro nella seduta del 28 luglio 1965. (15664)

TRIPODI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se non intenda sollecitare i competenti uffici perché sia emesso al più presto il decreto con il quale il proprio dicastero assume impegno di corrispondere direttamente alla Cassa depositi e prestiti per conto del comune di Tropea (Catanzaro) lire 2.905.596 annue sulla quota di compartecipazione alla I.G.E. a copertura dell'annualità del mutuo stesso. La pratica già maturata in ogni suo elemento autorizza l'immediatezza del decreto suddetto, avendo il ministero dell'interno fin dal 23 novembre 1963 autorizzato quel comune a contrarre un mutuo per disavanzo di bilancio di lire 110 milioni; avendo successivamente la Cassa depositi e prestiti concesso il detto mutuo; avendo la Giunta provinciale amministrativa di Catanzaro approvato la delibera consiliare disponente l'impegno della quota di compartecipazione sulla I.G.E. per l'importo suddetto. (15665)

LUCCHESI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere come si sia potuto verificare che il comitato esecu-

tivo dell'I.N.P.S. abbia potuto respingere il ricorso contro la negata pensione di invalidità al signor Tullio Nizzi di Livorno, proprio nel giorno in cui lo stesso è deceduto a causa della medesima malattia in base alla quale aveva avanzata la domanda di pensione. (15666)

DURAND DE LA PENNE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quando sarà dato corso all'appalto dei lavori per eliminare le pericolose strettoie di Bavaggi-Parella-Scaletta e Casa Bertolini nel territorio del comune di San Colombano Certenoli, in modo da rendere agevole e definitivamente transitabile la strada statale 225 nel tratto da Chiavari fino a Cicagna.

Nel far presente che l'eliminazione di dette strettoie corrisponde alla viva aspirazione della popolazione locale, l'interrogante fa presente che i relativi lavori contribuiranno a snellire il traffico in continuo aumento ed a diminuire, sicuramente, il numero degli incidenti stradali frequenti nella zona. (15667)

TOZZI CONDIVI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e delle finanze.* — Per conoscere se risponda a verità quanto pubblicato sul settimanale *Solidarismo* n. 5 del 20 marzo 1966, seconda pagina — in merito alla distilleria Orbat ed al capitano di finanza Corbaro, e cioè che:

il processo contro questi sarebbe ingiustificatamente ritardato nel mentre prudenzialmente è stato sospeso dal servizio;

tale ritardo potrebbe portare a fare trascorrere quel lasso di tempo necessario affinché si prescrivano le forti penalità — oltre 10 miliardi — accertate dal capitano Corbaro nei confronti della distilleria Orbat;

in pendenza di tale procedura, nel mentre contro il capitano Corbaro verbalizzante sono stati presi i richiamati provvedimenti di sospensione, nei confronti dei titolari della distilleria si sarebbero disposte alte benemerenze.

Tali notizie diffuse dalla stampa non possono certamente rafforzare la fiducia dei cittadini nei confronti dello Stato democratico fino a tanto non siano nettamente smentite. (15668)

TOZZI CONDIVI. — *Ai Ministri del turismo e spettacolo e dell'interno.* — Al fine di conoscere se rispondano a verità le notizie di stampa secondo le quali la Compagnia

stabile del teatro di Genova — finanziata dallo Stato e dal comune, dai danari cioè dei contribuenti — avrebbe messo in scena e rappresentato una produzione teatrale (*Emmeti* di Squarzina) che per la volgare oscenità e per il vilipendio della religione ha determinato alla prima rappresentazione l'intervento del Procuratore della Repubblica di Genova — a seguito delle vibrante proteste di molti spettatori — il quale ha imposto il taglio di varie scene ed ha denunciato all'autorità giudiziaria autore ed attori per molteplici reati.

L'interrogante chiede in particolare di conoscere se sia vero che detta rappresentazione sia stata, in sede ministeriale, autorizzata anche alla visione dei minori degli anni 18 e, in caso affermativo, se il Ministro del turismo e dello spettacolo non ritenga di disporre la revoca di tale autorizzazione, quanto meno di invitare la competente commissione al riesame della produzione. (15669)

PUCCI EMILIO. — *Al Ministro della difesa.* — Allo scopo di conoscere quali mezzi idonei intenda predisporre per salvaguardare l'incolumità dei paracadutisti che eseguono lanci in prossimità del mare, di laghi e di corsi d'acqua.

In particolare per sapere se non ritenga necessario apprestare un efficiente servizio composto da imbarcazioni ed elicotteri appositamente attrezzati per un rapido salvataggio delle persone cadute accidentalmente in acqua.

Un servizio siffatto determinerebbe una maggiore tranquillità non solo nei militari ma anche e soprattutto nelle madri e nei congiunti degli stessi che vivono in un comprensibile e continuo stato di apprensione a causa di tale carenza organizzativa. (15670)

CRUCIANI. — *Ai Ministri dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quale fondamento hanno le notizie date dalla Presidenza della società « Terni » secondo le quali verrebbe realizzata dal gruppo I.R.I. la costruzione a Terni di elicotteri per uso civile.

L'opinione pubblica alla quale da anni vengono evidenziate prospettive, mai realizzate, ma strumentalizzate a fine di propaganda di partito è ansiosa di conoscere se è stato realmente:

- a) approntato uno studio serio;
- b) verificato il possibile mercato;
- c) predisposto il necessario finanziamento. (15671)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

CRUGIANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi che ostano alla realizzazione del raccordo Cittaducale-Terminillo. (15672)

BIAGGI FRANCAANTONIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non intenda porre riparo al grave stato di disagio in cui versa il personale della carriera esecutiva degli Uffici provinciali del lavoro che, a seguito dei provvedimenti di legge per la istituzione del ruolo di collocatori, si sono trovati, senza loro colpa, in posizione di svantaggio agli effetti della carriera, rispetto a personale che, da incaricato temporaneo, è passato in ruoli che permettono una più ampia possibilità di carriera di quanto sia riservata al personale della carriera esecutiva.

Tale grave inconveniente lede principi di equità e giustizia verso personale che da oltre venti anni presta servizio e per dieci non ha potuto fruire di avanzamento per indisponibilità di posti.

Al contrario, nella carriera aperta con l'istituzione del ruolo di collocatori, i posti disponibili vengono assegnati anche a personale con minimi di anzianità.

Chiede l'interrogante se indipendentemente dalla riforma burocratica prevista, sia possibile, data la omogeneità dei compiti affidati a entrambi i ruoli, di provvedere alla fusione dei due ruoli stessi, ponendo così riparo a una palese ingiustizia verso personale benemerito dell'amministrazione.

(15673)

BIAGGI FRANCAANTONIO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere quale è la reale situazione debitoria dell'Ente provinciale turismo di Mantova e quali siano i mezzi che lo stesso ha a disposizione per liquidare le numerose pendenze con i fornitori che da tempo attendono di essere pagati.

Chiede inoltre di sapere di quanto il consuntivo delle opere eseguite per la nuova sede dell'E.P.T. di Mantova abbia superato il preventivo e se esiste presso il bilancio del ministero adeguata copertura per l'eventuale eccedenza della spesa. (15674)

CASSANDRO E BIGNARDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se, nelle more dell'approvazione della proposta di legge sulla immissione in ruolo dei maestri dichiarati idonei nel precedente con-

corso, non ritenga, così come la legge prescrive debba farsi ogni due anni, bandire un nuovo concorso magistrale. (15675)

MAZZONI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali sono le ragioni dell'inspiegabile ritardo del giudizio per il riconoscimento del diritto a pensione del geometra Rodolfo Tombesi di Massa — ex impiegato al genio civile di Massa — e come pensa di sollecitare la definitiva decisione. (15676)

PUCCI EMILIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere — premesso che l'interrogante ha già chiesto al Ministro del lavoro e della previdenza sociale le « operazioni finanziarie condotte in un settore estraneo al programma fissato nell'atto costitutivo », perché in presenza dell'attuale gravissima crisi edilizia, mentre un apposito decreto-legge è stato formulato per alleviare la crisi stessa, si sia adottata la decisione di immobilizzare capitali così ingenti senza prendere in considerazione il fatto che migliaia di cittadini italiani hanno urgente necessità di una casa, che migliaia di operai del settore edile e dei settori affini sono disoccupati e che la distrazione di tali fondi non fa che aggravare la crisi già in atto.

L'interrogante fa presente che l'investimento di 60 miliardi in titoli obbligazionari dell'I.M.I. non fa che confermare l'inettitudine della GES.CA.L. ad assolvere i suoi compiti e pertanto rappresenta un atto profondamente antisociale nei riguardi del popolo italiano. (15677)

CALASSO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non crede di dovere intervenire per assicurare che la sede di Lecce dell'I.N.P.S. evada nei tempi e nei modi prescritti le domande di pensione e delle altre prestazioni previdenziali. Accade sovente difatti che pratiche riguardanti ogni settore delle prestazioni, giacciono per mesi e per anni senza esito alcuno, anche se rinnovate e nonostante numerosi solleciti. Finanche agli interventi di parlamentari, da parte di detti uffici, spesso si risponde in modo vago e generico e ad ogni modo senza l'atteso risultato. *

Valga per tanti altri il caso della lavoratrice Ingrosso Vita Donata, nata il 22 agosto 1911 e residente a Lizzanello e per le cui domande di pensione d'invalidità del 30 ottobre 1963 e 27 novembre 1965, a tutt'oggi, non è stata ancora disposta la visita medica.

(15678)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

PUCCI EMILIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se, nel quadro della riforma del sistema pensionistico italiano, non ritengano necessario apportare una modifica sostanziale ai criteri attualmente seguiti nella disciplina del trattamento di quiescenza ai dipendenti degli enti pubblici.

L'interrogante rileva che le Casse di previdenza di questi enti godono notoriamente di una florida situazione finanziaria e non esiste quindi alcuna valida ragione per lesinare sui trattamenti pensionistici.

Dal momento che la maggior parte degli enti pubblici ha un solido bilancio in attivo, quale altra destinazione deve essere data a questo attivo se non quella di procurare una tranquilla e serena esistenza ai dipendenti collocati a riposo?

L'interrogante fa osservare pertanto che gli organi direttivi delle suddette Casse, piuttosto che impiegare il denaro dei contribuenti in investimenti talvolta improduttivi o scarsamente remunerativi, potrebbero facilmente deliberare di devolvere gli attivi in favore dei dipendenti collocati a riposo, maggiorando le pensioni da questi percepite. Ciò risponderebbe anche ad un criterio legislativo di indubbia equità, che dovrebbe essere globalmente applicato a tutto il sistema pensionistico italiano, poiché è giusto che chi ha speso gran parte della sua vita nel lavoro possa fruire negli ultimi anni della sua esistenza, quando non ha più le possibilità e i mezzi di godere altre entrate all'infuori della pensione, di uno emolumento maggiore di quello percepito durante il servizio effettivo.

L'interrogante rileva infine che la legislazione in vigore non permette certamente una pronta liquidazione delle pensioni dovute, poiché generalmente trascorrono dai tre ai dieci mesi prima che la corresponsione delle somme accreditate diventi esecutiva.

L'interrogante fa presente che occorrerebbe che i conteggi relativi alla parte contributiva avessero inizio prima del collocamento a riposo degli interessati. (15679)

MINASI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenesse strano o quanto meno non convincente la sostanza del decreto n. 197 emesso dal predetto Ministro in applicazione dell'articolo 20 della legge 28 luglio 1961, n. 331, con il quale si bandiva il concorso a 960 cattedre in seno delle scuole secondarie di avviamento profes-

sionale per gli insegnanti non di ruolo dichiarati stabili;

ritenuto che già 3 mesi prima, lo stesso Ministro con suo provvedimento del 24 aprile 1963 aveva già, trasformando radicalmente la istruzione secondaria di primo grado, soppresso la scuola di avviamento professionale, e istituito la nuova scuola media, per conoscere se non ritiene arbitrario ed illogico il sistema del punteggio previsto dalla tabella allegata al decreto applicativo;

difatti quella tabella attribuisce all'insegnante che prestò servizio per 25 anni nelle scuole medie un punteggio uguale all'insegnante che prestò servizio per dieci anni nelle scuole di avviamento professionale, senza tener conto che le cattedre nominalmente vengono assegnate alla scuola di avviamento professionale, ma in effetti vengono assegnate, dato che la scuola di avviamento professionale è stata soppressa, alla scuola media;

per conoscere se non ritiene di considerare il destino degli insegnanti non di ruolo e dichiarati stabili che saranno destinati a perdere il lavoro, pertanto se non ritiene di recuperare altre cattedre da aggiungere alle 980 onde esaurire la graduatoria dei 1.342 concorrenti. (15680)

ABBRUZZESE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere come intenda intervenire per ottenere il riassorbimento in servizio da parte dell'« Eternit » Bagnoli (Napoli) di 70 lavoratori sospesi, con giustificazioni in netto contrasto con la reale situazione produttiva della fabbrica, che proprio in questo periodo aumenta gradualmente la produzione, da poter assumere anche personale nuovo. (15681)

GIORGI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se risponde a verità che il consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma dei monopoli di Stato abbia alienato a trattativa privata il patrimonio immobiliare sito in L'Aquila tra le vie 24 maggio e Gabriele D'Annunzio.

In caso affermativo chiede di precisare gli estremi dell'atto intercorso tra le parti. (15682)

FRANZO, PREARO, BORRA, BIANCHI FORTUNATO E STELLA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se, a conoscenza dell'agitazione sindacale tra i dipendenti dell'A.C.I., non ritenga utile, urgente ed opportuno, onde norma-

lizzare la situazione, convocare le parti, allo scopo di promuovere una amichevole composizione della controversia. (15683)

FRANZO, STELLA, PREARO, BORRA E BIANCHI FORTUNATO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza dell'agitazione sindacale dei dipendenti dell'A.C.I., dovuta prevalentemente al fatto che la richiesta di approvazione del regolamento organico — che interessa quasi la totalità dei dipendenti — non sia stato tutt'ora approvato;

2) i motivi che ritardano l'approvazione del regolamento stesso. (15684)

BUFFONE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se — tenuto conto: 1) che prima della riforma fiscale Vanoni era consentito, da disposizioni ministeriali — a titolo di spese di produzione — una riduzione di imponibile, ai fini dell'imposta sul reddito, nella misura dal 40 al 60 per cento (a seconda della prevalenza dei proventi professionali su quelli mutualistici); 2) che i proventi dei medici generici convenzionali con le mutue possono essere accertati al 100 per cento; 3) che in sede di convenzione, i compensi dei medici stessi, che operano nel campo della medicina sociale, subiscono una notevole riduzione in confronto alle tariffe nazionali stabilite per la libera professione — non ritenga debbasi istituire una nuova categoria di tassazione (che potrebbe essere denominata *C1-bis*) con una nuova aliquota, che tenga conto della speciale configurazione dei proventi dei medici convenzionati. (15685)

BUFFONE. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

1) se ai donatori di sangue abituali viene elargito alcun compenso;

2) come avviene la ripartizione, tra i vari ospedali, del sangue periodicamente donato, gratuitamente, da molti cittadini e dai militari;

3) se il costo del sangue utilizzato per gli ammalati poveri, ricoverati presso gli Ospedali riuniti di Roma, viene addebitato o meno, unitamente alla retta di degenza, ai comuni di appartenenza degli ammalati stessi;

4) le ragioni per cui, presso l'emoteca del Policlinico Umberto I di Roma, agli interessati, che ne facciano richiesta, non viene rilasciata regolare ricevuta della spesa sostenuta per acquisto di sangue.

Infine l'interrogante chiede di sapere se non sia il caso disporre periodici controlli presso le varie emoteche, onde evitare inammissibili speculazioni. (15686)

BUFFONE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ravvisa l'opportunità di disporre perché la strada provinciale Mormanno-Scalea (Cosenza) passi all'amministrazione statale.

La strada stessa ha assoluta necessità di una radicale sistemazione. (15687)

BUFFONE. — *Ai Ministri del tesoro, dell'agricoltura e foreste e dell'industria e commercio.* — Per sapere se è stata presa in esame la deliberazione n. 76, approvata dalla Camera di commercio, industria e agricoltura di Cosenza, nella seduta del 14 febbraio 1966, con la quale si fanno voti perché le eccezionali avversità atmosferiche abbattutesi nei giorni 21, 22 e 23 settembre 1965 e 12 e 13 gennaio 1966, nel territorio della provincia di Cosenza (Corigliano, Rossano, Roggiano Gravina, San Marco Argentano e Spezzano Albanese) vengano riconosciute « pubblica calamità », ai sensi della legge 13 febbraio 1962, n. 50, e della legge 15 maggio 1954, n. 234. (15688)

GIORGI E PEZZINO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere:

1) se è informato che l'Ambasciata canadese l'8 novembre 1965 in risposta alla richiesta di emigrare in Canada per motivi di lavoro, avanzata dall'operaio Romano Di Bernardino di Francesco da Castelvecchio Subequo (L'Aquila) così si esprime:

« In riferimento al suo proposito di emigrare in Canada, ci rincresce doverle comunicare che, dall'esame del suo caso, ella risulta non possedere i requisiti previsti dai vigenti regolamenti canadesi per la sua ammissione al nostro paese. La sua pratica è stata quindi definitivamente chiusa. Pertanto, ella non dovrà più presentarsi presso i nostri uffici il giorno 24 novembre, in quanto tale appuntamento è stato annullato.

Le rendiamo inoltre noto che i nomi di tutti coloro ai quali è stato rifiutato il permesso di ingresso in Canada sono registrati nei nostri schedari. Tale informazione le viene trasmessa per evitarle seri inconvenienti e la possibilità di essere espulso dal Canada nel caso ella decidesse di dare seguito al suo desiderio di entrare nel nostro paese »;

2) poiché i documenti in possesso dell'interessato (certificato generale del casellario giudiziario del tribunale di Sulmona, certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco, licenza di caccia) non sono considerati dall'Ambasciata canadese sufficienti a qualificare la condotta del lavoratore, da chi tale Ambasciata abbia ricevuto le informazioni in base alle quali è giunta a respingere e schedare il lavoratore come un volgare delinquente;

3) come pensa di intervenire il Ministro interrogato per garantire l'ingresso in Canada al Di Bernardino e per impedire che analoghi incresciosi fatti abbiano a ripetersi. (15689)

FODERARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per evitare che venga alienata a privati la biblioteca, ricca di 8 mila volumi (dei quali circa 7 mila dedicati alla « questione meridionale », ospitata nella villetta « Il Cipresseto » di Reggio Calabria, di proprietà dell'Associazione nazionale per gli interessi del Mezzogiorno d'Italia.

L'interrogante si permette far presente come sia quanto mai opportuno che venga conservato ai calabresi e agli italiani tutti un patrimonio inestimabile di cultura, frutto del lavoro, dell'impegno, di lotte di molte generazioni. (15690)

FODERARO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare di concerto per concretamente affrontare e risolvere il grave problema dell'edilizia scolastica in Calabria, dove — in moltissimi centri — sono ancor oggi adibiti ad aule scolastiche degli autentici tuguri, privi anche dei servizi igienici, veramente proibitivi alla salute degli scolari. (15691)

FODERARO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se non ritenga opportuno sollecitare gli organi della Cassa per il mezzogiorno per il finanziamento dell'impianto di elettrificazione rurale delle contrade « Sant'Onofrio », « Petrone », « Valle Vigna », « Li Cacci » e « Vernicchio » del comune di San Marco Argentano (Cosenza), il cui progetto è stato da tempo approntato, e la cui mancata realizzazione verrebbe a frustrare lo sviluppo della agricoltura di una vasta zona la cui economia è essenzialmente agricola. (15692)

FRANCHI, TURCHI E ABELLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quale sia il suo avviso in ordine alla opportunità della rivalutazione dell'indennità di pilotaggio al livello dell'indennità di aeronavigazione e ciò, oltre che per obiettive valutazioni che hanno il loro fondamento nell'uguale rischio e nella medesima usura fisica, perché dalla costituzione dell'Aeronautica fino al 1953 l'indennità mensile di volo è stata sempre uguale per tutti. (15693)

BONEA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se non ritenga opportuno, in attesa della concessione del secondo aumento del 30 per cento ai pensionati degli Enti locali, già concesso ai pensionati statali, disporre l'acceleramento del lavoro di riliquidazione delle pensioni attualmente in corso, in base alla legge 26 luglio 1965, n. 965, considerato che l'operazione riguarda 140.000 pensionati circa, molti dei quali in tardissima età, in attesa da anni, e molti dal 1958, di tali miglioramenti.

A distanza di 7-8 mesi dall'emanazione della legge su citata, ben poche pensioni risultano riliquidate, ed inoltre risulta che la Direzione generale degli Istituti di previdenza sia più propensa a dare la precedenza alla riliquidazione delle nuove pensioni (circa diecimila all'anno) sulle vecchie: al riguardo si osserva che ai nuovi pensionati viene concesso subito l'acconto in misura dei quattro quinti della pensione, calcolata, però sugli stipendi aggiornati, mentre i vecchi pensionati hanno la pensione liquidata, allo stato, sulla retribuzione pensionabile al 1° gennaio 1958. (15694)

PELLICANI. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e delle partecipazioni statali.* — Per sapere se, a loro avviso, sia legittima la pretesa della S.I.P. ad addossare ai comuni le spese occorrenti per la acquisizione e la manutenzione dei locali da destinarsi alla installazione delle apparecchiature per il servizio telefonico.

In caso contrario quali misure saranno adottate per reintegrare i comuni degli oneri ingiustamente sopportati e per rivedere le convenzioni d'esercizio comprendenti l'illegittima clausola. (15695)

SANTAGATI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare di-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

nanzi alla viva agitazione determinatasi tra il personale ferroviario delle gestioni merci di Napoli per effetto dell'improvvisa decisione, non concordata precedentemente con le organizzazioni sindacali, di trasferire all'Istituto nazionale trasporti il servizio merci a collettame fino ad ora affidato al personale dell'Azienda ferrovie dello Stato.

In vista della possibilità che il suddetto passaggio di servizi all'I.N.T. provochi a Napoli una ulteriore eccedenza di personale, con la probabilità che si debba procedere al trasferimento in altri compartimenti del personale esuberante, l'interrogante chiede altresì di conoscere quali siano in proposito gli intendimenti dell'Azienda ferroviaria e quali,

nel caso, i provvedimenti previsti a tutela del personale interessato.

L'interrogante chiede anche di conoscere se siano attendibili le voci secondo le quali la biglietteria, i bagagli, il riordino, l'ufficio informazioni e altri servizi di Napoli centrale verrebbero successivamente ceduti a privati, avvertendo che un tal fatto, provocando nel personale inevitabili danni, sarebbe causa dell'inasprirsi dell'attuale agitazione.

Ed infine, se sia opportuno che provvedimenti di tal genere, destinati a sconvolgere la struttura interna dell'Azienda ferrovie dello Stato, vengano adottati prima che sia definita la riforma dell'Azienda medesima.

(15696)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere il giudizio del Governo sull'iniziativa dei carabinieri di Enna i quali hanno denunciato trenta medici mutualistici di quella provincia per avere partecipato allo sciopero nazionale della categoria e se non ritiene che tale iniziativa inquadrandosi contro i diritti costituzionali attualmente in corso nel paese non richieda urgenti e specifiche assunzioni di responsabilità da parte del Governo.

(3641) « GRIMALDI, SPECIALE, PELLEGRINO, DE PASQUALE, DI BENEDETTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per sapere:

1) se siano a conoscenza della decisione assunta recentemente dalla direzione della Marchino-Fiat di Sant'Arcangelo di Romagna, di passare sotto Cassa integrazione 41 dipendenti, preannunciandone il successivo licenziamento;

2) i motivi per i quali detta decisione è stata presa;

3) i provvedimenti che si intendano prendere al fine di far tornare la direzione sulle sue decisioni e comunque impedire i licenziamenti.

« L'interrogante fa presente l'urgenza di intervenire, atteso il grave stato di malcontento e di agitazione delle maestranze e di tutta la popolazione che nei preannunciati licenziamenti, che getterebbero sul lastrico 41 famiglie di lavoratori, vedono compromessa notevolmente la già grave situazione economica del comune.

(3642) « PAGLIARANI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere quali provvedimenti si intendano adottare in ordine all'anormale situazione determinatasi all'istituto tecnico « G. Marconi » di Bologna, tra il preside e la redazione del giornalino studentesco di istituto *Lo spillo*.

« Il preside professor Vincenzo Alaimo, esasperando una insistente e petulante opera di interferenza sulle attività parascolastiche degli studenti, intervenne nel mese di dicembre 1965 per imporre un divieto alla pubblicazione sul n. 2-3 del giornalino *Lo spillo* di quattro articoli, che trattavano argomenti non di suo gradimento. Successivamente, dispose il sequestro del giornalino studentesco, che era stato stampato lasciando in bianco gli spazi ricoperti dagli articoli censurati dal pre-

side; in seguito, questo preside si è rifiutato di consegnare ai proprietari le copie illegittimamente sequestrate, procedendo a misure punitive e di intimidazione nei confronti degli studenti che chiedevano il rispetto dei loro diritti e della loro dignità di giovani studiosi e di cittadini.

« Con un provvedimento sulla cui efficacia pedagogica e sulla cui correttezza verso le stesse superiori autorità scolastiche chiediamo l'opinione del Ministro, questo preside ha ritenuto di dover rendere pubblico su di un quotidiano cittadino, in data 23 marzo 1965 un esposto da lui inviato appena due giorni prima al signor provveditore agli studi di Bologna; esposto passato alla stampa ancor prima che, verosimilmente, fosse giunto sul tavolo dell'autorità scolastica interessata, al chiaro scopo di dare un risalto del tutto personalistico all'incresciosa vicenda. Nel merito di questo suo esposto, il preside Alaimo trova la maniera di affermare che il sequestro del giornalino fu motivato anche dalla avvenuta pubblicazione di alcuni versi di Dante, Shakespeare e Prevert sulla libertà; versi dei quali, evidentemente, questo preside non aveva colto il valore alla prima lettura fattane, poiché su di essi egli non aveva trovato nulla a che ridire allorché aveva disposto la censura dei quattro articoli su *Lo spillo*.

« In ordine a questi fatti, gli interroganti chiedono di sapere in particolare se il Ministro non ritenga suo dovere di intervenire al fine che:

1) venga garantita la libera organizzazione parascolastica degli studenti e la loro partecipazione alla redazione del giornalino interno *Lo spillo*, presso l'istituto tecnico « G. Marconi » di Bologna;

2) sia resa possibile la ripresa della pubblicazione del giornalino d'istituto;

3) le copie sequestrate del n. 2-3 de *Lo spillo* siano restituite ai legittimi proprietari, che sono gli studenti;

4) sia accertato se corrisponda, come non pare, alle delicate esigenze di educatore e preside l'operato di questo professor Alaimo, il quale ritiene lecito rendere pubblica su di un quotidiano la sua versione di parte sui rapporti con la redazione studentesca del giornalino di istituto e di esaltare al riguardo le sue retrive concezioni censorie sulla stampa scolastica.

(3643) « FERRI GIANCARLO, VENTUROLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere cosa intenda fare in merito al-

l'acquisto, da parte della R.A.I.-TV., di alcuni quantitativi di vitamina C per gli aiuti all'India e pagati lire 8.000 al chilogrammo (come annunciato ai radiospettatori italiani dallo stesso presidente Quaroni), dal momento che la vitamina C risulta trovarsi al mercato corrente al prezzo di lire 3.000 al chilogrammo (se in polvere) o lire 4.000 (se in compresse) e dal momento che la R.A.I.-TV., per il fatto di avere acquistato forti quantitativi e pagato per contanti, poteva fruire di forti sconti anche sui prezzi suddetti.

(3644)

« MALFATTI FRANCESCO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per conoscere — premesso che il commissario delle ferrovie Calabro-Lucane ha adottato il provvedimento di soppressione della linea ferroviaria Atena-Marsiconuovo con provvedimento unilaterale offensivo per le autorità locali, i comuni interessati ed il consiglio provinciale di Potenza anche perché non preannunciato a tempo debito nemmeno alle popolazioni interessate; che la soppressione del tronco ferroviario sopraddetto aggrava la situazione economica della provincia di Potenza già carente di mezzi di comunicazione, ed elimina ogni collegamento tra i nuclei rurali (circa 3.000 cittadini) ed i comuni di Brienza e Marsiconuovo, in quanto non esiste rete stradale idonea per i pullmans che dovrebbero sostituire la funzione del tronco soppresso — se ben valutando la ferma opposizione al provvedimento espressa dalle popolazioni interessate, i rilievi fatti e le richieste avanzate dai consigli comunali e dal consiglio provinciale di Potenza, non ritenga intervenire con urgenza perché venga revocato il provvedimento di soppressione della linea ferroviaria Atena Lucana-Marsiconuovo attuato il 21 marzo 1966.

(3645)

« CATALDO ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri del lavoro e previdenza sociale, del tesoro, dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali, per chiedere se non ritengano necessario e urgente definire la posizione dei ministeri stessi in relazione alla vertenza delle aziende del gruppo Dell'Acqua minacciate di liquidazione. Ciò in relazione alle proposte in corso di discussione nel Parlamento per la soluzione del problema del settore tessile e alla riorganizzazione delle partecipazioni statali nel settore, nonché in

relazione alla proposta di costituzione di un ente tessile.

« Tale richiesta è avvalorata dai seguenti motivi:

1) il protrarsi da oltre un anno della vertenza, nonostante la tenace lotta delle maestranze e della popolazione dei centri interessati e delle molteplici iniziative prese in campo parlamentare;

2) i gravissimi sacrifici sostenuti dai lavoratori che hanno potuto contare soltanto sul trattamento economico erogato dalla Cassa integrazione, trattamento peraltro prossimo a scadere;

3) la decisione presa dai liquidatori del gruppo — accantonata per il momento per pochi giorni — di procedere al licenziamento di tutte le maestranze e di troncane definitivamente l'attività produttiva di aziende ritenute dagli esperti pienamente funzionali e che rappresentano una irrinunciabile fonte economica per le plaghe interessate;

4) la illusorietà di soluzioni fondate sulla ricerca di gruppi o imprenditori privati disposti a sostituirsi agli attuali proprietari per l'assoluta mancanza di garanzie da questi offerte allo Stato e agli stessi lavoratori, circa la reale volontà di utilizzare i fondi pubblici per adeguati sviluppi produttivi e per la salvaguardia dei livelli di occupazione.

« Gli interpellanti ritengono che per i motivi su accennati i ministeri abbiano a provvedere nella direzione indicata sin dall'inizio della vertenza dai sindacati dei lavoratori e dagli stessi interpellanti. Tali soluzioni si riassumono:

a) in un intervento diretto e immediato delle partecipazioni statali al fine di garantire, attraverso la gestione pubblica, la ripresa e la continuità produttiva delle aziende suddette, nonché nella costituzione di un ente tessile che coordini e attui un piano di sviluppo di tutto il settore tessile;

b) nel garantire il posto di lavoro e i diritti salariali e normativi a tutti i dipendenti.

« Gli interpellanti chiedono, infine, di esaminare la possibilità di convocare con urgenza una riunione a livello ministeriale con la partecipazione delle parti (padronale e sindacale dei lavoratori), dei sindaci delle località e parlamentari delle zone interessate, al fine di prendere in esame le proposte avanzate o altre che i ministeri interpellati intendano porre.

(746)

« RE GIUSEPPINA, SACCHI, ROSSINOVICH, LAJOLO, OLMINI, ALBONI, LEONARDI, MELLONI ».

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale, in merito ai problemi aperti dalla grave agitazione dei medici mutualistici iniziata con uno sciopero di quattro giorni e suscettibile di drammatici sviluppi futuri.

« Gli interpellanti ritengono che tale agitazione sia il logico sviluppo e la espressione concreta della crisi del sistema mutuo-assistenziale e dell'organizzazione sanitaria del paese nel suo complesso.

« Gli interpellanti ritengono che, per affrontare e risolvere la vertenza in atto e preparare il terreno alla graduale riforma sanitaria, sia necessario tener presente le seguenti esigenze:

1) passaggio di tutta l'assistenza sanitaria (mutualistica, ospedaliera, ecc.) sotto il controllo del ministero della sanità affinché si possano affrontare con una visione unitaria i complessi ed intricati problemi esplosi nel corso degli ultimi mesi;

2) inizio immediato di trattative con tutti i sindacati medici — abolendo le assurde discriminazioni del passato — trattative che devono tener conto da un lato, delle annose richieste dei medici, che non sono solo di natura economica, ma anche di carattere normativo, dall'altro dell'esigenza di un miglioramento dell'assistenza a tutti i livelli.

« Per raggiungere tali obiettivi è necessario aumentare il decentramento e la democrazia del servizio mutualistico con i sottoelencati accorgimenti:

a) la costituzione di commissioni ai vari livelli dei servizi mutualistici formate da rappresentanze dei medici, dei lavoratori ed enti per il controllo di tutta la materia;

b) il diritto di tutti i lavoratori all'assistenza specialistica domiciliare e l'adeguamento del servizio specialistico ambulatoriale;

c) la determinazione dei criteri di scelta del medico e della modalità di pagamento a seconda delle concrete esigenze locali dei lavoratori e dei medici.

« Gli interpellanti chiedono pertanto ai Ministri se non ritengano che la trattativa si appalesi urgente in quanto gli elementi più reazionari, all'interno dei gruppi dirigenti delle organizzazioni sanitarie, spingono verso una strumentalizzazione del legittimo malcontento dei medici ai fini di una lotta ad oltranza contro le urgenti riforme sanitarie e non giudichino che gravi danni verrebbero arrecati ai lavoratori assistiti se passasse la

parola d'ordine degli oltranzisti sul passaggio all'indiretta per un prolungato periodo di tempo.

(747) « DI MAURO ADO GUIDO, SCARPA, MESINETTI, ALBONI, BALCONI MARCELLA, BIAGINI, ABBRUZZESE, MONASTERIO, PASQUALICCHIO, ZANTI TONTI CARMEN PAOLA, MORELLI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se gli sia noto:

a) che il 10 marzo sono stati arrestati a Milano sei giovani (quasi tutti minorenni) e due tipografi, rei di diffusione di manifestini antimilitaristi, certamente discutibili nel loro contesto ed altrettanto certamente leciti in base al principio costituzionale della libertà di espressione e di stampa; e che la magistratura ha applicato nei loro confronti i propri poteri discrezionali con una evidente rigidità non dando per vari giorni alcuna possibilità agli imputati di conferire con la famiglia e con la difesa, e trattando in arresto gli imputati, in attesa di giudizio per direttissima della Corte d'Assise;

b) che, sempre a Milano, sono stati denunciati per diffusione di pubblicazioni oscene, oltreché per diffusione di stampa non autorizzata, il noto critico professor Daniele Mattalia, preside del liceo statale Parini, tre studenti e un tipografo, per avere consentito o promosso una civilissima inchiesta fra i giovani sulla condizione della donna in Italia, mediante un giornalino d'istituto denominato *La Zanzara*; e che la magistratura non soltanto li ha deferiti a giudizio, ma ha applicato nei confronti dei giovanissimi studenti la cosiddetta « ispezione personale », con l'impiego in loro presenza di espressioni e giudizi che sarebbero riusciti lesivi della loro personalità;

c) che, da qualche tempo a questa parte, la magistratura commina pene detentive a giovani i quali, fedeli all'alto principio morale del " non uccidere ", affermano di essere disposti ad assolvere i loro doveri verso la patria in forme diverse dall'« imparare ad uccidere », in cui si sostanzia spesso la tradizionale educazione militare.

« In presenza di questa serie di episodi, che conturba profondamente l'opinione pubblica, l'interpellante chiede anzitutto se il Ministro abbia proceduto ad approfonditi accertamenti in merito alla corretta applicazione della legge da parte dei magistrati anche nelle procedure, e se — qualora siano state

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 MARZO 1966

accertate inadempienze — egli abbia promosso o intenda promuovere quei procedimenti di disciplina che gli competono; ed, in secondo luogo, se — di fronte alla crescente insoddisfazione dell'opinione democratica nei confronti di disposizioni legislative e di procedure che appaiono in aperto contrasto con lo spirito e la lettera della Costituzione repubblicana — intenda procedere con urgenza ad una revisione di tutte le norme penali che configurano reati, come quelli di vilipendio, di diffusione di stampa non autorizzata, di incitazione alla diserzione, quando esse mettano praticamente nel nulla i principi fondamentali della libertà di opinione, di stampa, di propaganda che stanno a fondamento della Costituzione, e che dovrebbero trovare non l'ostilità, ma il presidio della magistratura.

(748)

« CODIGNOLA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle partecipazioni statali, per richiamare il suo intervento urgente data la situazione della società per azioni di Salsomaggiore (Parma) della E.A.G.A.T., la quale, dopo aver arbitrariamente sciolto il consiglio di amministrazione, ha nominato come amministratore il dottor De Gioio, con la pretesa di sistemare rapidamente la situazione delle terme, situazione che invece va aggravandosi ogni giorno a spese del personale dell'azienda, del corpo sanitario dei medici termali, degli alberghieri, dell'intera economia salsoese e impedisce la ripresa e lo sviluppo della più importante stazione termale d'Europa.

« Gli interpellanti intendono sapere dal ministro:

1) se non ritiene necessario intervenire per il ripristino del consiglio di amministrazione come da legge istitutiva della E.A.G.A.T., premessa per ridare fiducia e serenità alla cittadina termale;

2) se non ritiene dannoso per la vita economica di Salso, centrata sulle terme, procrastinare se non negare sistematicamente ogni aiuto concreto per la ripresa operativa e funzionale di questa azienda in ogni suo settore;

3) se non ritiene di intervenire per ristabilire i normali rapporti fra il corpo sanitario dei dottori termali e la direzione;

4) se non ritiene opportuno intervenire per far riassumere i 120 lavoratori stagionali addetti ai "servizi cure" non riassunti per riduzione di personale nonostante l'aumento dei curandi;

5) se non intende chiarire il problema riguardante la costruzione del nuovo stabilimento termale sia nella scelta dell'area ove dovrebbe sorgere e sia in ordine al finanziamento;

6) se non intende bloccare i prezzi delle cure, come già avvenne nelle locali terme di Tabiano dopo che gli albergatori ne denunciarono la grave situazione venutasi a creare in seguito alla richiesta di aumento da parte dell'amministratore unico.

(749) « GORRERI, OGNIBENE, GELMINI, BORSARI, LUSOLI, ZANTI TONDI CARMEN PAOLA, BIGI, TAGLIAFERRI, PAGLIARANI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali, per conoscere quali sollecite misure d'intervento si intendono attuare in relazione alla annosa vertenza delle aziende del gruppo cotonificio fratelli Dell'Acqua (Legnano-Abbiategrosso-Turate e Cocquio) alle cui maestranze si prospetta in questi giorni il totale loro licenziamento.

« Tenuto conto:

dei gravissimi sacrifici finora sostenuti dai lavoratori dipendenti, per i quali fra l'altro sta per cessare anche il pur esiguo trattamento economico erogato dalla Cassa integrazione guadagni;

che la liquidazione di tali aziende, per altro dotate di attrezzature tecniche efficienti e funzionali e di maestranze qualificate, significherebbe un duro colpo per l'economia dei comuni interessati;

che la ricerca di nuovi gruppi imprenditoriali privati, in sostituzione degli attuali, disposti ad assumere le gestioni delle aziende si è rilevata illusoria e vana;

gli interpellanti, sulla base anche di quanto più volte prospettato dai sindaci delle zone interessate, dai sindacati e dai parlamentari milanesi, mentre ribadiscono l'esigenza di un intervento diretto delle partecipazioni statali per la gestione pubblica di tali aziende nel quadro del piano di sviluppo del settore tessile nazionale, chiedono di conoscere a tale proposito la posizione del Governo e nel contempo quali altri eventuali provvedimenti si intendono proporre e realizzare per garantire i livelli di occupazione e le retribuzioni dei lavoratori interessati.

(750)

« ALINI, PIGNI ».