

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

L.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 DICEMBRE 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.	PAG.
Sull'ordine dei lavori:		
PRESIDENTE	499, 500	
GATTO	500	
BIMA	500	
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		
Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1955 agli impianti della ferrovia Garganica, in regime di concessione alla industria privata. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2559)	500	
PRESIDENTE	500, 501, 502, 503	
DE MEO, <i>Relatore</i>	500, 502, 503	
BIMA	501	
BOGONI	501	
TROISI	502	
JACOPONI	502	
DUCCI	502	
ZANIBELLI	502	
ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	503	
Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio finanziario 1956-57, della somma di lire 300.000.000 per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2550)	503	
Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2558)	504	
PRESIDENTE	504, 506, 510, 512, 513, 514, 516, 519	
GATTO, <i>Relatore</i>	504, 513, 514, 516	
		COLASANTO 506, 515
		TROISI 507, 513, 515
		BORSELLINO 508
		CAFIERO 508, 513, 514
		JACOPONI 508
		CERRETI 509
		DUCCI 509, 513
		BOIDI 509, 515
		PETRUCCI 510
		CASSIANI, <i>Ministro della marina mercantile</i> 510, 513, 514, 515, 519
		CONCAS 515, 516
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 519
		La seduta comincia alle 9,45.
		BIMA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(<i>È approvato</i>).
		Sull'ordine dei lavori.
		PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, desidero comunicare che per il disegno di legge: « Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio finanziario 1956-57, della somma di lire 300.000.000, per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce » (n. 2550) e per il disegno di legge: « Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio » (n. 2558), il parere della IV Commissione (Finanze e tesoro) non è stato dato nel termine stabilito dall'articolo 31 del Regolamento; anzi, quando già detto termine era trascorso, la sud-

detta Commissione Finanze e tesoro ha chiesto una proroga. È in nostra facoltà consentire o meno. Io ne informo questa Commissione perché mi conforti col proprio parere e mi suggerisca quello che dobbiamo fare. A mio giudizio, in virtù del citato articolo 31 del Regolamento possiamo benissimo procedere alla discussione dei due provvedimenti. Se siamo tutti d'accordo in tal senso, seguirò l'ordine del giorno così come è stato stabilito; se invece, per ipotesi, dovessimo ritenere conveniente accedere alla richiesta della Commissione Finanze e tesoro, e quindi rinviare l'esame dei due disegni di legge, sarebbe opportuno invertire l'ordine del giorno in modo da rendere possibile al Ministro della marina mercantile, qui presente, di tener fede a successivi improrogabili impegni di governo.

La prassi è nel senso che, quando la Commissione Finanze e tesoro chiede tempestivamente una proroga, questa venga concessa dalla Commissione competente. In questo caso, però, la richiesta è stata fatta fuori del termine prescritto, tanto è vero che avevo già posto all'ordine del giorno i due provvedimenti in questione.

GATTO. Quale relatore dei due suddetti provvedimenti, ritengo che, in linea di principio, è evidente che abbiamo il potere di discutere e quindi non vi è alcuna ragione di ordine strettamente regolamentare che possa impedirlo. Sotto l'aspetto pratico, invece, sarei dell'opinione di rinviare l'esame anche perché ad uno dei due provvedimenti mi propongo di presentare un emendamento che, se approvato, farebbe ritornare al Senato il disegno di legge: si darebbe così modo alla Commissione Finanze e tesoro di far conoscere il suo parere in proposito.

BIMA. Vorrei soltanto chiedere quale situazione si determinerebbe qualora approvassimo i due disegni di legge e in seguito arrivasse il parere contrario della Commissione Finanze e tesoro.

PRESIDENTE. Teniamo presente che tanto l'uno che l'altro disegno di legge sono già stati approvati dal Senato e crediamo che la Commissione Finanze e tesoro della Camera non potrà non uniformarsi al parere espresso dalla competente Commissione dell'altro ramo del Parlamento. In ogni modo sarei dell'opinione di iniziare la discussione, anche per l'osservazione fatta dal relatore che ha dichiarato di avere intenzione di proporre un emendamento sul quale potremo richiamare l'attenzione della IV Commissione (Finanze e tesoro) per avere un parere concreto.

Se non vi sono ulteriori osservazioni e la Commissione intende confortare la mia opinione in tal senso, può rimanere stabilito, per la seduta odierna, l'ordine del giorno come già precedentemente fissato.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1955 agli impianti della ferrovia Garganica, in regime di concessione all'industria privata. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2559).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1955 agli impianti della ferrovia garganica, in regime di concessione all'industria privata », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 novembre 1956.

Comunico che la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha espresso in merito, in data 18 dicembre 1956, parere favorevole.

Il relatore, onorevole De Meo, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

DE MEO, *Relatore*. Il disegno di legge sottoposto al nostro esame prevede lo stanziamento di 170 milioni di lire per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1955 agli impianti della ferrovia garganica. Io non posso, in questa sede, non elevare una protesta per il ritardo con cui il provvedimento è arrivato al nostro esame: sono quattordici mesi da quando si sono verificate le alluvioni e si tratta di una ferrovia che è l'unico mezzo di comunicazione in una zona così depressa come quella garganica.

Con questo ritardo non solo si è arrecato molto danno alle popolazioni interessate, ma non si è neppure provveduto con adeguati mezzi di emergenza, in quanto la stessa società concessionaria ha sostituito all'interrotto servizio ferroviario automezzi antiquati e insufficienti, suscitando le giustificate proteste dei cittadini.

Inoltre, mi corre l'obbligo di rivolgere al Ministero dei trasporti una vivissima raccomandazione. Si spendono 170 milioni di lire con criteri di pura e semplice applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410, ma non si risolve il problema della ferrovia garganica che, per la sua dislocazione e per il suo tracciato, è soggetta a continue frane e conse-

guenti interruzioni del servizio. Sarebbe più vantaggioso fare eseguire opportune rettifiche del tracciato allo scopo di evitare questi gravi inconvenienti.

Infatti la ferrovia Garganica è una delle più strane che esistano in Italia e nel mondo in quanto ha un capolinea e poi va a perdersi nella « foresta Umbra ». L'intenzione era di collegare San Severo con Vieste e poi girare per Manfredonia e ritornare a Foggia. La linea invece parte da San Severo (non dico in che modo parte e viaggia) e muore nella Garganica. È una ferrovia che, pur dovendo servire lo sviluppo dell'economia della zona e dare un mezzo di comunicazione ai paesi garganici, non tocca nessun paese o vi passa a 6, 10 chilometri di distanza. È vero che essa fu ideata col presupposto di permettere alle popolazioni di raggiungere il Tavoliere, ma è anche vero che il tracciato realizzato era la negazione di questo scopo.

Se, oggi, si deve procedere alla riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni, sarebbe necessario che il Ministero dei trasporti provvedesse ad opportune rettifiche del tracciato, non solo per evitare ulteriori danni a causa delle frane e delle alluvioni, ma anche per renderla più funzionale avvicinandola ai centri abitati.

Questa raccomandazione desidero che venga tenuta nella massima considerazione dall'onorevole rappresentante del Governo, perché in occasione di nuovi stanziamenti previsti dalla legge n. 1224 si venga incontro agli improrogabili bisogni delle popolazioni interessate, modificando opportunamente il tracciato della ferrovia garganica.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BIMA. L'onorevole relatore ha detto una cosa che merita di essere sottolineata: con i 170 milioni di lire non si risolve affatto il problema della ferrovia garganica. Ha anche accennato al tracciato irregolare ed alla esigenza di modificarlo. Io mi sono permesso di studiare un po' il problema e alla luce dei dati, che sono stati messi a mia disposizione dal Ministero dei trasporti, mi permetterò di completare quello che ha detto il relatore.

La ferrovia garganica è una delle più recenti perché è stata aperta all'esercizio nel 1931. La concessione è di 50 anni, quindi scade nel 1981. Ha una pendenza massima del trenta per mille, il che indica un tracciato molto irregolare, ed ha un armamento leggero. Per quanto riguarda il movimento, nel 1955 sono stati trasportati 369.000 viaggiatori: mentre il movimento passeggeri è piuttosto rilevante, quello delle merci è irrisorio per-

ché supera di poco le 5 mila tonnellate. Da ciò si deduce che è una linea adibita per lo più a servizio viaggiatori.

Il personale in servizio comprende 116 impiegati di ruolo e 46 avventizi e comporta una spesa di circa 126 milioni, cioè il 65 per cento delle spese totali di esercizio.

Intanto, si deve rilevare che la ferrovia garganica ha dei prodotti chilometrici fra i più bassi di tutte le linee in concessione: 859.640 lire. Il coefficiente di esercizio, cioè il rapporto di entrata e spesa è uno dei più bassi: 2,80, circa 3, cioè su ogni lira di entrata ce ne sono quasi tre di spesa. Infatti, dall'ultimo bilancio presentato si rileva che su poco più di 67 milioni di entrata ce ne sono spese 192. In conclusione, è una ferrovia molto passiva.

Esaminando la composizione dei viaggiatori per treno vediamo che ogni treno trasporta in media non più di 90 passeggeri, cioè un numero corrispondente alla capacità di due pullman.

Giunti a questo punto noi dovremmo esaminare il problema più a fondo, soprattutto considerando il funzionamento della ferrovia dal lato della sua economicità e nel nostro studio non dovremmo trascurare il quesito se non sia il caso di sopprimere questa ferrovia, adibita prevalentemente al traffico viaggiatori. In questo caso l'alluvione sarebbe un po' come la scopa di manzoniana memoria.

Da calcoli da me fatti, risulterebbe che, con la cifra che mettiamo a disposizione per riparare i danni arrecati dalle alluvioni, noi potremmo istituire — al posto della linea ferroviaria — circa sette coppie di corse di pullman giornalieri gratuite e capaci di assorbire tutto il traffico viaggiatori. A tutto ciò occorre aggiungere la considerazione che è stata fatta anche dallo stesso relatore: con i 170 milioni di lire, previsti dal disegno di legge, si provvederà soltanto alla riparazione dei danni ma non si risolverà minimamente il problema di rendere la linea ferroviaria economica e in grado di soddisfare i bisogni delle locali popolazioni.

BOGONI. Abbiamo sentito il collega Bima, parlare di scopa manzoniana. È vero che la ferrovia garganica ha un forte deficit, ma bisogna considerarla in funzione delle condizioni economiche della zona. L'onorevole De Meo ha messo in evidenza che essa termina nella *Foresta Umbra*, ma la colpa è di chi l'ha tracciata. Prima di parlare di soppressione, occorre tenere presente che la zona garganica è povera perché è stata trascurata e non ha adeguati mezzi di comunicazione; è

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

una zona che ha un'avvenire davanti a sé e dal lato turistico è molto interessante tanto che viene chiamata la « piccola Svizzera ». Se sopprimiamo quest'unica ferrovia noi togliamo ogni possibilità di sviluppo economico e turistico. Credo che se si procedesse a compilare una statistica si potrebbe constatare il notevole afflusso di viaggiatori soprattutto nel periodo estivo. Sono del parere che bisognerebbe ascoltare la raccomandazione fatta dall'onorevole relatore, alle cui conclusioni mi associo.

TROISI. Ho ascoltato con attenzione sia il relatore che il collega Bima e mi permetto di sottolineare i vari aspetti del problema, che non bisogna confondere, bensì considerarli distintamente. Noi oggi stiamo discutendo sul ripristino — purtroppo, con molto ritardo — della linea ferroviaria e in questa sede il Ministero ha ravvisato la necessità di eseguire alcune opere nuove di consolidamento. L'altro aspetto del problema — che rimane aperto — è quello dell'ammodernamento e del potenziamento. Debbo informare i colleghi che l'apposita commissione ministeriale aveva già iniziato l'esame di questa ferrovia in concessione, ma l'avvenuta interruzione nel tratto Cagnano-Peschici di ben 20 chilometri ha fatto sospendere le decisioni.

La garganica è nata in modo infelice: in un primo tempo si parlava della Circumgarganica, cioè dell'allacciamento di tutti i paesi e doveva servire al trasporto di masse e al trasporto dei prodotti locali, perché il Gargano è ricco di prodotti notevoli che non vengono valorizzati per mancanza di mezzi di comunicazione: agrumi, olio, carbone, legna, resina, sansa, ecc. Ma poi la ferrovia nacque con le caratteristiche di un organismo non vitale, perché al momento della realizzazione sopraggiunsero insuperabili esigenze di bilancio e fu necessario incidere sul progetto originario, non toccando centri importanti (Apricena, San Marco in Lamis, Vieste) e altri comuni ricchi di prodotti di prima necessità (Carpino, Ischitella e Peschici).

In seguito alle alluvioni, si è avuta l'interruzione del servizio e le popolazioni hanno sofferto per oltre un anno. Dobbiamo dare loro atto di una pazienza e di una sopportazione davvero rare, se si pensi alle scene disgustose che avvengono sia alla partenza che all'arrivo delle corriere, prese letteralmente d'assalto.

Sul problema di fondo, a cui ha accennato il collega Bima, desidero fare brevissime considerazioni. La regione garganica ha forti dislivelli e per conseguenza un servizio auto-

mobilitico sarebbe eccessivamente costoso, a causa del logorio cui verrebbero sottoposti gli automezzi; ma le stesse strade esistenti, presentano, in alcune tratte, un fondo in condizioni non stabili, perciò non darebbero la garanzia di poter usufruire del servizio in modo continuativo. Dovremmo prima fornire la zona di una efficiente rete stradale e poi parlare di servizi automobilistici. Nei periodi invernali, quando c'è la neve, non so come si potrebbero collegare i centri abitati con gli autoservizi: in questo caso solo la ferrovia può assicurare i collegamenti. Non sono contrario al servizio su strada, ma solo come integrazione e complemento di quello ferroviario, che è e rimane la spina dorsale.

La zona del Gargano, ancora sconosciuta, racchiude immense risorse turistiche, naturali e climatiche; chi ha avuto la ventura di andare in quei luoghi — affrontando i disagi delle comunicazioni — è rimasto stupito.

Pertanto mi associo alla proposta fatta dall'onorevole relatore di approvare il disegno di legge e presento un ordine del giorno che invita il Governo ad affrontare il problema dell'ammodernamento e del completamento della ferrovia del Gargano da Canelle (località deserta, sita tra il bosco ed il mare, allo sbocco di una vallata umida e fredda) a Vieste.

JACOPONI. Abbiamo ascoltato la relazione dell'onorevole De Meo e gli altri intervenuti. Siamo d'accordo con tutte le critiche che sono state fatte e sulla necessità di rimediare alle deficienze delle comunicazioni della zona del Gargano.

Per le ragioni sostenute sia dal relatore che dall'onorevole Troisi, noi voteremo a favore del disegno di legge.

DUCCI. Desidero sapere se la società esercente la linea automobilistica è la medesima che ha in concessione il tronco ferroviario.

DE MEO, *Relatore*. Sì.

ZANIBELLI. Da quanto è stato detto appare che: 1°) la ferrovia garganica si trova oggi in condizioni di poter servire i paesi che al momento della sua costruzione si prevedeva di allacciare col resto della regione; 2°) il suo capolinea si perde in una foresta.

Ho l'impressione che dopo avere deliberato la spesa di 170 milioni di lire per porre la ferrovia in grado di funzionare, nascerà urgente il problema dell'ammodernamento e riordinamento, per il quale non sappiamo come si pronuncerà l'apposita commissione di studio. È vero che la legge stabilisce la possibilità dell'intervento statale per le riparazioni, ma essa dà alla commissione ministe-

riale per l'ammodernamento la facoltà di giudicare se l'ammodernamento sia o non conveniente e quindi la sostituzione della ferrovia con altro servizio. Pertanto sarei dell'avviso di conoscere, prima di deliberare, quale è il parere della suddetta commissione sull'argomento.

PRESIDENTE. Sono pienamente d'accordo con i criteri che hanno ispirato l'intervento del nostro collega Bima ed egli sa bene quale è stato il mio atteggiamento nell'erogazione di fondi per aiutare in altra parte d'Italia una ferrovia locale. Però non dobbiamo confondere: altra cosa è esercire un servizio e altra cosa è l'erogare fondi per spese. Noi non dobbiamo perdere di vista il punto centrale della questione, la ferrovia garganica è rimasta inattiva fino ad oggi in seguito ad un'alluvione, che è un evento indipendente dalla volontà del concessionario. Nella legislazione relativa alle ferrovie concesse, eventi di questo genere possono essere superati con i mezzi messi a disposizione dallo Stato e abbiamo dei precedenti amministrativi che dimostrano come l'amministrazione delle ferrovie dello Stato in questi casi — proprio per il silenzio della legge — è intervenuta e ha dato sussidi. Vi prego di tenere conto di queste considerazioni nell'esprimere il vostro giudizio. Noi abbiamo approvato tempo fa un sussidio di due miliardi di lire per una ferrovia a scartamento ridotto in un'altra regione d'Italia — e forse occorrerà ancora un altro miliardo — pur sapendo che si è costruito un tracciato a valle, che rischia di essere distrutto dallo straripamento dei fiumi. Vogliamo oggi lesinare nella concessione di 170 milioni destinati ad una zona d'Italia fra le più depresse e priva di altri mezzi di comunicazione? Amerei che queste considerazioni venissero tenute presenti per una ragione di obiettività.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

DE MEO, Relatore. I 170 milioni sono indispensabili per poter rimettere in funzione la ferrovia. Però alla mia onestà di relatore non potevo non dire che questa ferrovia garganica si trova nelle attuali condizioni perché è nata da un errore tecnico. Ma partire dall'errore tecnico per decidere di sopprimere la ferrovia medesima, mi pare non logico anche perché, onorevole Bima, non si può ricorrere nella nostra zona alla sostituzione con i servizi automobilistici. Infatti le strade sono insufficienti e inadatte: in 150 chilometri, per esempio, ci sono 557 curve e dislivelli notevoli. A ciò si aggiunga che l'allu-

vione ha danneggiato pure la rete stradale ed oggi c'è un trasbordo che si fa a piedi da un pulman all'altro. Né io voglio augurare all'onorevole Bima di avere nel suo collegio quei pulman che fanno servizio nel Gargano. Sono in condizioni bestiali. Alcune delle considerazioni fatte dall'onorevole Bima potrebbero cadere senz'altro quando, con l'ammodernamento della ferrovia, si potrà studiare un tracciato più funzionale.

All'onorevole Bogoni — che ringrazio per il suo intervento favorevole — debbo dire che la ferrovia garganica interessa 200 mila abitanti e non soltanto nel periodo estivo. In quel bacino montano ci saranno notevoli investimenti di capitale ed è una zona appena all'inizio del suo sviluppo. noi dobbiamo agevolarlo e non bloccarlo.

ARIOSTO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Indubbiamente si tratta di un tronco ferroviario che pone dei problemi molto gravi ma di carattere generale. Faccio però presente all'onorevole Bima che, se anche noi ad un certo momento, seguendo le sue considerazioni o quelle del relatore o dell'onorevole Troisi, ci ponessimo sulla strada della soppressione o dell'ammodernamento, prima di avere una decisione per l'una o l'altra tesi passerebbero due o tre anni. Ed in quel frattempo che cosa facciamo? Lasciamo che i danni apportati dalle alluvioni si aggravino? Ed avete sentito in che condizioni vengono espletati i servizi automobilistici.

Mi associo, pertanto, alla prima parte delle considerazioni fatte dall'onorevole Troisi. Anch'io sono del parere che i problemi sono due. Il ripristino delle comunicazioni e, in un secondo tempo, lo studio dell'ammodernamento o soppressione. In altri termini, il problema dell'ammodernamento o soppressione esiste, però è molto urgente provvedere oggi alla riparazione dei danni.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1955 agli impianti della ferrovia Garganica (San Severo-Rodi-Peschici) in regime di concessione all'industria privata, può essere accordato un concorso dello Stato nei limiti e nelle forme stabilite dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa alla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

(È approvato).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

ART. 2.

Per la concessione del concorso previsto dall'articolo 1 è autorizzato lo stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1955-56 della somma di lire 170.000.000 da iscriversi su apposito capitolo del bilancio del predetto Ministero.

All'onere di cui sopra si farà fronte con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette recate dal provvedimento legislativo di variazione al bilancio per l'esercizio finanziario 1955-56 (1° provvedimento)

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Comunico che l'onorevole TROISI ha presentato un ordine del giorno del seguente tenore:

« La VIII Commissione legislativa della Camera nell'approvare il disegno di legge n. 2559 concernente « Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1955 agli impianti della ferrovia Garganica, in regime di concessione alla industria privata,

fa voti

che la predetta ferrovia, di vitale importanza per l'economia della zona da essa servita, sia al più presto ammodernata e completata fino a Vieste ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione dei disegni di legge: Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio 1956-57, della somma di lire 300.000.000, per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2550); Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2558).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio finanziario 1956-57, della somma di lire 300.000.000, per il completamento del pro-

gramma di potenziamento delle attività pescherecce », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta dell'8 novembre 1956, e: « Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 novembre 1956.

Il relatore, onorevole Gatto, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GATTO, *Relatore*. Riferirò sui due provvedimenti perché sono intimamente connessi fra di loro e perché la parte generale di discussione è comune.

Debbo subito dire che la Commissione Finanze e tesoro del Senato ha criticato — e della stessa opinione pare che sia anche la Commissione Finanze e tesoro della Camera — il fatto che i provvedimenti legislativi per la pesca arrivano uno distaccato dall'altro anziché in visione organica. L'appunto è esatto, però non se ne può fare colpa al Governo, il quale ha una visione assolutamente chiara dei bisogni delle attività pescherecce, sono le condizioni contingenti e la difficoltà di recuperare i fondi che hanno portato a presentare provvedimenti uno distaccato dall'altro senza poterli armonizzare in un quadro completo.

Il primo, che autorizza la spesa di 300 milioni di lire per l'esercizio finanziario 1956-57, allo scopo di completare il programma di potenziamento delle attività pescherecce, non è altro che un ulteriore finanziamento dopo quelli del 1952, con cui furono stanziati 150 milioni di lire, e del 1954, con cui fu autorizzata la spesa straordinaria di 200 milioni di lire.

L'articolo 1 del disegno di legge prevede il contributo di 150 milioni di lire per spese occorrenti per la costruzione in cantieri nazionali di navi da pesca destinate alla sostituzione di quelle esistenti di scarso rendimento per vetustà o per altre cause; all'impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce, di magazzini per la conservazione e distribuzione del pescato, alla costruzione e sistemazione di peschiere, all'acquisto e rinnovazione di reti, ecc.

Faccio notare che la nostra politica non è quella di aumentare quantitativamente la flotta peschereccia quanto di migliorarla qualitativamente e il Ministero della marina mercantile ritiene che il problema della pesca non sia esclusivamente una questione di naviglio, ma soprattutto di impianti, attrezzature, di lavorazione e conservazione del pescato. Inoltre, si tende ad attivare sempre più

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

la pesca oceanica perché è proprio in questo settore che i tecnici ritengono di potere ottenere uno sviluppo redditizio ed economico; infatti i nostri mari interni hanno una pescosità relativa e noi siamo tributari all'estero di una notevole somma per pesce importato. A questo scopo è allo studio, presso il Ministero, un progetto diretto a potenziare il settore oceanico.

Da tutto ciò che abbiamo detto si può rilevare che l'atteggiamento del Ministero nel settore della pesca risponde alla necessità del paese e ad una esatta visione dell'insieme dei problemi. Naturalmente, i 150 milioni destinati agli scopi previsti nella prima parte dell'articolo 1, non sono ritenuti sufficienti, però il Ministero fa sforzi continui per migliorare i contributi e bisogna dargli atto di quanto ha fatto invitandolo a continuare fino a che la nostra attività peschereccia — che dà lavoro ad una massa notevole di maestranze — trovi una sistemazione definitiva.

Accanto al contributo di 150 milioni di lire per le costruzioni e per il complesso delle iniziative elencate nella prima parte dell'articolo 1, nella seconda parte dello stesso articolo è previsto un sussidio di altri 150 milioni alle industrie italiane della pesca esercitata con equipaggi e navi nazionali, di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate e che operino in mari lontani dagli stretti, le cui campagne di pesca abbiano una durata minima di sei mesi all'anno, con una percorrenza minima di 30.000 miglia ogni anno per ciascuna nave impiegata.

Alla formulazione della seconda parte dell'articolo 1 sono nettamente contrario, perché è troppo evidente che si tratta di provvidenze dirette ad una situazione di ordine particolare, anche se rispettabile e comprensibile.

In parole chiare, l'industria italiana che si trova in tali condizioni è la Genepesca. Quindi si tratta di una singola azienda. Nessun dubbio che la Genepesca non abbia esaurito la sua funzione economica utile al paese e debba essere sostenuta; né la mia presa di posizione è diretta contro questa azienda. La Genepesca è stata la prima ad esercitare la pesca oceanica e riconosciamo pure che è un'industria italiana che fino ad oggi non ha avuto contributi da parte dello Stato. Però, un articolo così congegnato non mi pare che sia accettabile e proporrei di modificare il secondo punto dell'articolo 1 nel senso di concedere i sussidi alle industrie della pesca esercitata con equipaggi e con navi nazionali di stazza lorda non inferiore alle 150 tonnellate, anziché

1.000; che venga soppresso il periodo della durata minima delle campagne di pesca; che venga stabilita una percorrenza di miglia 15.000 anziché di 30.000.

Mi pare che una formulazione di carattere generale possa essere accettata; nello stesso tempo nulla impedisce di riconoscere la utilità che una determinata azienda svolge nel campo dell'economia nazionale.

Circa il termine di 90 giorni dall'entrata in vigore della legge per l'ammissione ai benefici, mi è stato fatto presente un argomento che mi ha convinto, cioè che in base alle precedenti leggi del 1952 e del 1954 sono rimaste inevase oltre tremila domande di modo che la preoccupazione che le nuove disposizioni non arrivassero in tempo a conoscenza degli interessati è superata dal fatto che alle capitanerie di porto saranno date istruzioni per invitare gli interessati a rinnovare la domanda già presentata e così il provvedimento potrà esplicare la sua efficacia in breve volgere di tempo.

Accanto all'autorizzazione alla spesa di 300 milioni nei modi che abbiamo visto, il provvedimento n. 2558 realizza una vecchia aspirazione, vorrei dire anche una delle maggiori aspirazioni del mondo della pesca, il quale, più che contributi, chiede crediti. E questo provvedimento tende a creare un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio, per quel complesso di scopi indicati dall'articolo 1 del disegno di legge, ma che sostanzialmente sono gli stessi di cui al provvedimento precedente. Per la costituzione del fondo è autorizzata per ciascuno degli esercizi finanziari 1956-57, 1957-58 e 1958-59 una anticipazione di 400 milioni, cioè un miliardo e duecento milioni nel complesso. A questa cifra, per una felice iniziativa del ministro Cassiani, vanno aggiunte le somme non utilizzate ed i rientri provenienti dai mutui di cui alla legge 6 agosto 1954, n. 857, somme che si calcolano nella cifra presumibile di 800 milioni, per cui il provvedimento in realtà prevede la costituzione di un fondo di rotazione di due miliardi.

Il Senato della Repubblica, nell'approvare il disegno di legge, ha votato un ordine del giorno in cui sostanzialmente si dice che il provvedimento è inadeguato. Siamo tutti d'accordo; però, è altrettanto vero che è la prima volta che un provvedimento di credito peschereccio viene portato all'esame del Parlamento. Si tratta dell'apertura di una porta che può consentirci ulteriori passi nel futuro. Io penso, comunque, che siccome in effetti il fondo messo a disposizione è soddisfacente,

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

non sarà male appoggiare la buona fatica ulteriore del Ministro attraverso l'approvazione di un ordine del giorno simile a quello del Senato.

Questi quattrocento milioni annui permettono anticipazioni, su concessioni di mutui, fino all'80 per cento della spesa prevista per gli scopi — come ho già detto — elencati nell'articolo 1 e dimostrano la esatta impostazione — secondo il parere del relatore — della politica peschereccia da parte del Ministero. I mutui non potranno essere di importo superiore ai 10 milioni di lire. L'articolo 6 fissa in cinque anni il termine massimo per il rimborso di mutui il cui ammontare non sia superiore alle 500 mila lire, in sette anni il termine per il rimborso di mutui fino ad un milione e in 10 anni quello per il rimborso dei mutui dell'importo di oltre un milione. Il tasso d'interesse fissato nel 3 per cento è effettivamente basso, il che dimostra che c'è stata una notevole opera di persuasione da parte del Ministro, in quanto quel 3 per cento è comprensivo della quota spettante all'Istituto a copertura delle proprie spese di amministrazione, per imposte e gravami di ogni altro genere. I mutui concessi vengono garantiti con ipoteca sui natanti e privilegio sui macchinari ed attrezzature destinate ai natanti stessi. Per queste operazioni non viene destinato un unico istituto di credito; anzi, gli istituti designati formano un complesso piuttosto notevole ed all'assegnazione provvederà un comitato la cui costituzione è prevista dall'articolo 10 del disegno di legge in esame. Il fatto che gli istituti autorizzati siano numerosi evita che si possa costituire una specie di monopolio ed offre la possibilità anche a modesti operatori economici di ottenere il credito.

Il meccanismo dell'operazione è il seguente: gli istituti autorizzati ad anticipare queste somme, allo scadere del decennio devono anticipare allo Stato il rimborso di tutte le somme ottenute, a meno che non diano la prova di aver esperito la procedura esecutiva senza che essa abbia portato ad alcun risultato pratico.

Le spese per tasse ipotecarie e i diritti notarili relativi a queste operazioni sono ridotti per legge ad una metà. Prevedo che qualcuno degli onorevoli colleghi farà delle osservazioni su questo meccanismo e dirà che esso in altri casi ha dato risultati relativi. Mi rendo perfettamente conto di questa osservazione, però ritengo che allo stato attuale della nostra legislazione sia assai difficile poter congegnare una qualche struttura diversa per

questo genere di crediti. In fondo è denaro pubblico quello che viene dato ed anche il denaro pubblico va tutelato; quindi è evidente che se non venisse adottata da parte degli istituti, ai quali è affidato l'esercizio di questo genere di credito, una certa oculatezza nell'erogazione dei crediti, ed anche una certa severità nel recupero dei crediti stessi, molto probabilmente il pubblico denaro subirebbe un continuo salasso andando in parte disperso. Quindi, pur prevedendo questa osservazione da parte degli onorevoli colleghi, ritengo che sul meccanismo della legge non vi sia molto da fare.

Qualche perplessità da parte mia esiste sul fatto che il termine di cinque anni viene fissato per i mutui più piccoli. Ora è vero che i mutui di minor entità dovrebbero essere pagati prima, però è altrettanto vero che chi ricorre al piccolo credito si trova in condizioni economiche piuttosto disagiate, e quindi proprio ai beneficiari del piccolo credito non tornerebbe sgradito un allungamento del periodo di ammortamento. Ritengo, però, che questa variazione possa attuarsi se mai successivamente e che per risparmiare tempo l'approvazione di questa legge debba avvenire senza che vengano apportate delle modifiche al fine di ottenere al più presto i benefici effetti che il provvedimento stesso si propone. Mi viene detto che attualmente il settore della pesca si trova in una situazione critica e che se non viene approvato questo provvedimento non vi sono fondi a disposizione della pesca. Perciò vi proporrei, onorevoli colleghi — teneudomi naturalmente a vostra disposizione per tutti gli altri chiarimenti che riteneste necessari — di approvare possibilmente senza modifiche il disegno di legge n. 2558 concernente l'istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio, tenendo però presente la necessità di far nostro l'ordine del giorno del Senato affinché ogni sforzo venga fatto per aumentare lo stanziamento dei due miliardi di cui il disegno di legge in esame è l'espressione. Per quanto riguarda il disegno di legge n. 2550 concernente l'autorizzazione alla spesa di 300 milioni, ne propongo l'approvazione con la modifica da me suggerita al punto 2°) dell'articolo 1 che dovrebbe essere così redatto:

« 2°) di sussidi alle industrie italiane della pesca esercitate con equipaggi nazionali e con navi nazionali di stazza lorda non inferiore alle 150 tonnellate e che operino in mari lontani con una percorrenza minima di 15 mila miglia ogni anno e per ciascuna nave impiegata ».

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale sui due provvedimenti.

COLASANTO. Rilevo che il disegno di legge n. 2550 stanziava 300 milioni per contributi del 50 per cento, il che significa che la spesa complessiva possibile sarà di poco superiore ai 600 milioni. Per contro l'articolo 1 del disegno di legge elenca una gamma vastissima di provvedimenti che assorbirebbero ben altra cifra, per cui ci troviamo di fronte a questa situazione: la legge, data l'esiguità della somma stanziata, dovrebbe essere limitata alla piccolissima pesca costiera anziché estendere le sue provvidenze alla pesca in mari lontani. Non adottando questo criterio, la legge sarà inoperante per i piccoli pescatori i quali, privi come sono di aderenze, soccomberebbero nella lotta per l'accaparramento dei fondi, di fronte ai più grossi, organizzati industrialmente.

Il relatore, onorevole Gatto, ha impostato il problema dell'alimentazione, il problema della pesca in altura, della pesca oceanica, dei magazzini di conservazione, della propaganda, trasporti, ecc.; ma a mio avviso questi problemi debbono essere affrontati diversamente. Noi qui dobbiamo preoccuparci invece dei piccoli pescatori, del problema della pesca costiera che si effettua ancora con barche a remi o dotate di motori di potenza minima. A questa gente noi possiamo arrecare qualche aiuto con 300 milioni; non alla pesca industrialmente organizzata che assorbirebbe tutta la cifra per un solo nominativo, lasciando gli altri a bocca asciutta.

Vorrei cogliere l'occasione per sottoporre alla Commissione un grave problema che interessa particolarmente alcune zone del Golfo di Napoli: il problema della pesca di frodo che impoverisce la zona dove si svolge e danneggia i pescatori onesti. Ora, la sorveglianza della pesca di frodo viene effettuata dagli organi della provincia e non sarebbe male che si inserisse in questa legge un articolo che consentisse lo stanziamento di un contributo a favore delle provincie per l'attrezzatura di natanti addetti alla repressione della pesca di frodo. La prova più lampante di questa necessità si è avuta a Napoli, quando il preside della provincia, per fronteggiare una certa situazione nell'Isola di Ischia, ha distolto dall'usuale servizio il natante che effettuava il controllo delle zone di pesca nel Golfo: si è avuta addirittura una manifestazione di pescatori a Napoli, specialmente quelli di Torre del Greco e Pozzuoli, reclamanti la presenza del natante per la delimitazione delle zone destinate ai vari tipi di pesca.

Con una norma del genere e con la cancellazione dall'articolo 1 di tutti gli scopi che esulano dal potenziamento della piccola pesca costiera, la legge potrebbe realmente consentire di realizzare qualche cosa di concreto a favore di un determinato settore dell'attività peschereccia.

TROISI. I due provvedimenti, sottoposti all'esame della nostra Commissione, costituiscono veramente un tutto organico che rappresenta una tappa notevole della nostra politica peschereccia.

In merito al disegno di legge n. 2550, riconosco che, ad una prima lettura, sorge un indubbio contrasto fra le molteplici finalità del provvedimento di legge e la insufficienza dello stanziamento messo a disposizione. Tuttavia il provvedimento è da considerarsi come primo atto di un programma di valorizzazione e potenziamento dell'attività peschereccia. Non solo, ma esso risponde al principio informatore di dare un aiuto al riarmamento del naviglio da pesca, in base al quale anche il problema della pesca costiera, sollevato dal collega onorevole Colasanto, può essere affrontato con la necessaria gradualità.

Con il sistema dei contributi e sussidi si mira, in sostanza, a dare un aiuto notevole al problema di fondo della riduzione dei costi nell'esercizio della pesca. Attualmente in questo campo ci troviamo di fronte ad una posizione di inferiorità rispetto ad altri Paesi che adottano sistemi più progrediti, e ciò non può essere eliminato se non inducendo gli operatori — specialmente i piccoli — a trasformare, con l'aiuto dello Stato, il loro sistema, in modo da rendere più economica, con la riduzione dei costi di esercizio, la gestione delle loro aziende. Noi siamo inondati attualmente di prodotti ittici provenienti dall'estero: cosa inaudita per un Paese che è bagnato dal mare per una grandissima parte dei suoi confini; il che dimostra che la nostra industria peschereccia si deve trasformare, se vuole sopravvivere.

Il collega relatore ha richiamato la nostra attenzione su un altro problema: il Mediterraneo è povero di pesce. Si sono condotti, in proposito, notevoli studi che hanno documentato la carenza, nel nostro mare, di alimento fondamentale per il pesce (il così detto *plancton*). Sulla pescosità influiscono molti altri fattori, come le correnti, il calore, ecc. In compenso della scarsità, il Mediterraneo ha una maggiore varietà di pesci; mentre per esempio il Mare del Nord è più ricco, ma la pesca è più uniforme. Di qui la necessità di dare anche informazioni tecniche agli opera-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

tori della pesca — anche ai più modesti — e favorire le campagne esplorative che consentano di individuare i banchi più pescosi, mentre la zona immediatamente costiera viene impoverita soprattutto per l'inquinamento del mare, la pesca di frodo, ecc.

In sostanza, manifesto il mio parere favorevole per i due provvedimenti, che costituiscono una tappa della politica di potenziamento dell'attività peschereccia. Nello stesso tempo presento un ordine del giorno per sostenere che lo stanziamento venga almeno raddoppiato. Solo in tal modo si potranno consentire al Governo maggiori possibilità per il raggiungimento dei molteplici obiettivi, che sono fondamentali per il potenziamento della pesca, ai fini dell'approvvigionamento alimentare del Paese ed ai fini sociali della tutela di coloro che dalla pesca traggono i mezzi di sostentamento.

BORSELLINO. Per parte mia quando si tratta di migliorare le condizioni di vita dei lavoratori della pesca, migliorandone le attrezzature, non posso non essere d'accordo. Però, come altri colleghi — e su questo il mio accordo è anche più completo — penso che lo stanziamento sia insufficiente, in rapporto all'enorme numero delle persone addette alla pesca, per raggiungere il lodevole scopo di migliorarne le condizioni che il provvedimento si prefigge. Lungo le coste — specialmente siciliane e calabresi — d'Italia, vivono migliaia e migliaia di pescatori che usano ancora i mezzi dei loro avi, le paranze, mentre il progresso e la concorrenza sempre crescente richiedono da parte loro l'adozione dei mezzi che il progresso meccanico ha posto a disposizione di questa industria affinché sia possibile renderla economicamente conveniente. Vi sono gruppi famigliari che usano le loro modeste risorse per armare un peschereccio e vi riescono con grandi fatiche, stenti e privazioni. Noi dobbiamo cercare di premiare questa attività, aiutare questi lavoratori dando loro i crediti necessari al più basso costo possibile per motorizzare il loro mezzo, per perfezionare le attrezzature. Non dobbiamo cercare di risolvere i problemi della pesca attraverso le sovvenzioni ai grossi armatori, ma attraverso l'aiuto fattivo a questi artigiani della pesca e penso che questo denaro speso su gran parte delle nostre coste a favore dei centomila pescatori porterebbe un contributo effettivo al benessere economico e sociale di queste popolazioni. Penso che un ordine del giorno in questo senso potrebbe essere formulato di comune accordo.

CAFIERO. Sono del parere di approvare rapidamente, nel testo integrale, i due disegni di legge, data l'urgenza di venire incontro ad una parte delle esigenze della pesca. Ho sentito parlare di migliaia di domande che giacciono presso il Ministero della marina mercantile: necessariamente giacciono perché non ci sono fondi. Vorrei esprimere un pensiero e un voto: il problema della pesca, sia nella sua forma, diciamo così, artigianale e sia nella sua forma di industria, dovrebbe essere affrontato *in toto* dal Parlamento. Noi stiamo avendo uno stallo di provvedimenti che non riescono a risolvere il problema fondamentale che è quello dell'ammmodernamento. Ieri sera, per esempio, in sede di Commissione parlamentare per i nuovi provvedimenti per il Mezzogiorno, è stato discusso l'argomento della pesca — ed era presente anche il nostro Presidente — e credo che qualche cosa di concreto si sia fatto in quanto è stato deciso che le cooperative e i consorzi di pesca potranno avere dalla Cassa per il Mezzogiorno un contributo a fondo perduto che arriva fino al 40 per cento delle spese necessarie per le imbarcazioni, spese che sono forti dato che — come sapete — i prezzi delle costruzioni navali, sia grosse che piccole, sono più che raddoppiati nei cantieri. Ottimo provvedimento, che però non dovrà rimanere isolato. In questo senso mi permetterò di presentare un ordine del giorno.

JACOPONI. Sembrerebbe che approvando il disegno di legge n. 2550 si disponga l'erogazione di somme a determinate industrie private, in modo particolare alla Genepesca.

Noi dobbiamo definire salutare il disegno di legge perché non si può ammettere che l'Italia debba rimanere — così come è accaduto per la questione delle baleniere — assente dall'attività nei mari del nord. Anche se andiamo a pescare nei mari del nord, noi restiamo in condizioni di difficoltà perché ci manca la mano d'opera specializzata, a differenza della industria francese che invece si serve della mano d'opera brettone. Noi duriamo fatica nel campo della concorrenza, appunto perché non siamo ancora riusciti a specializzare una mano d'opera che sia capace di rendere meno costosa la pesca nei mari del nord e la lavorazione del pesce salato. Infatti, quest'ultimo costa più del pesce fresco perché incidono fortemente i costi della lavorazione e della conservazione. Tuttavia sul mercato si trova più a buon mercato il pesce salato che quello fresco.

La Genepesca, azienda industriale a ciclo integrale, riesce a portare in patria solo il

10, 15 per cento del fabbisogno nazionale, mentre il rimanente viene importato dalla Francia, dall'Inghilterra, dalla Spagna, dal Portogallo e senza alcuna spesa perché non esiste protezione doganale: l'Italia, invece, se volesse esportare tale prodotto troverebbe un dazio che arriva fino al 50 per cento del valore.

Approvando il disegno di legge noi proviamo ad aiutare un settore importante dell'economia nazionale. Però, sono d'accordo con quanto è stato dichiarato dal relatore, onorevole Gatto, di apportare alcuni emendamenti per renderlo più duttile.

GERRETI. Sono anch'io favorevole all'approvazione del disegno di legge. Se una critica è da sollevarsi, riguarda la esiguità dello stanziamento con cui certo non si può affrontare un problema così imponente. È evidente che il voto di vedere aumentate le possibilità finanziarie non può non essere nel pensiero di tutti noi. Vorrei però fare osservare all'onorevole Ministro che le leggi precedenti consentivano una certa salvaguardia per determinate categorie, le più bisognose, che come tutti sappiamo sono organizzate in cooperative di pescatori. Nella formulazione delle leggi precedenti c'era la indicazione precisa che fra gli esperti nominati dal Ministro per la formazione del Comitato tecnico, che corrisponderà i contributi, erano compresi i rappresentanti delle cooperative. Io non presenterò un emendamento per non ritardare la entrata in vigore del disegno di legge, ma mi limiterò a presentare un ordine del giorno pregando il Ministro di tenere conto della esigenza di includere nel Comitato tecnico anche i rappresentanti delle cooperative.

DUCCI. Le osservazioni che sono state fatte dai colleghi hanno tutte un fondamento. Ma il problema centrale riguarda la assoluta insufficienza di mezzi finanziari che vengono offerti. Come giustamente ha fatto rilevare l'onorevole Cafiero, il problema sostanziale della pesca non potrà essere affrontato finché mancano i mezzi adeguati per una larga impostazione. Ricordo che fino a pochi anni fa avevamo un'importazione dall'estero di pesce congelato, salato, affumicato, che superava i 21 miliardi di lire all'anno. Non so oggi a quanto si sia giunti. Da ciò si potrebbe arguire che l'Italia è senza mare, mentre ha uno sviluppo costiero di 8 mila chilometri.

Se davvero si vuole risolvere il problema integralmente, ulteriori somme dovranno essere stanziare: noi oggi chiediamo che il fondo sia portato almeno a 600 milioni.

Vi è poi l'altra osservazione fatta dall'onorevole relatore sul secondo punto dell'arti-

colo 1: non si può negare che questo disegno di legge sia stato fatto *ad personam*. La Genepesca è una industria degna della maggiore considerazione in quanto gli stabilimenti che possiede a Livorno potrebbero stare a paragone dei maggiori centri pescherecci di Europa, ma si deve tenere presente anche che vi potrebbero essere anche altre iniziative basate non soltanto sulla buona volontà ma sulla esistenza di capitali e sulla capacità di sfruttare i nostri mari. Mi sembra che sarebbe giusto allargare l'ambito generale della legge senza porre la condizione precisa delle 30.000 miglia percorse. Ciò non danneggerebbe la Genepesca mentre potrebbe includere nei sussidi altre imprese meritevoli di aiuto.

Bisogna convincersi che i mari che bagnano le nostre coste — e in linea generale il Mediterraneo — sono scarsi di platee pescherecce. Siamo quasi oppressi dalla fatalità perché proprio quelle coste dove si hanno platee pescherecce sfruttabili appartengono a mari territoriali di altre nazioni. Se vi volgete a sinistra incappate nella Jugoslavia; se vi volgete dall'altra parte, andate a finire in Corsica; se andate verso sud vi trovate sulle coste della Tunisia dove vi sono dei diritti beicali. L'unico posto è presso le coste del Marocco. In realtà ci troviamo in una difficile situazione: il *Mare Nostrum* è scarso di pesce ed è poco nostro. In questa situazione gli aiuti del Governo debbono tendere soprattutto ad ammodernare l'industria; giustamente ha detto l'onorevole Cerreti che occorre in special modo aiutare e ammodernare le cooperative di produzione. Infatti oggi succede che è il pescatore che si trova in condizione di estrema miseria, mentre colui che fa la compra-vendita del pesce guadagna moltissimo. Ciò non accadrebbe se le cooperative avessero i mezzi per conservare il pescato.

In Francia, il pescatore vende direttamente nei mercati delle grandi città, senza passare attraverso la rete degli intermediari, i quali riescono a portare al consumo al prezzo di 800-900 lire il prodotto da loro pagato 200 lire il chilo. Questa pleora di parassiti deve essere eliminata con una più efficace e severa sorveglianza, se si vuole aiutare il pescatore che ormai è accertato essere la categoria più povera: in tutte le regioni d'Italia, a Napoli, in Liguria, a Chioggia, tutti i pescatori si trovano nelle stesse gravi condizioni di miseria.

Pertanto mi dichiaro favorevole all'approvazione di un ordine del giorno che raccomandi di allargare i benefici previsti dal disegno di legge e di raddoppiare lo stanziamento.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

BOIDI. Il mio, più che un'intervento, sarà una dichiarazione di voto. E debbo fare un solo rilievo, per quanto riguarda il disegno di legge n. 2550, rilievo che si riferisce al n. 2° dell'articolo 1 dove viene stabilito che il sussidio è dato a ditte italiane esercenti la pesca con equipaggi e navi nazionali di stazza non inferiore a 1000 tonnellate. L'onorevole Ducci ha detto che questa è una disposizione *ad societatem*. È vero e qui possiamo dire che si vuol favorire la pesca nei Mari del Nord. Ora è risaputo da tutti che la pesca nei Mari del Nord può essere esercitata soltanto con navi di tale stazza, e quindi il chiedere — come vorrebbe l'emendamento del relatore — che i sussidi vengano estesi all'industria italiana della pesca esercitata con equipaggi nazionali e navi nazionali di stazza lorda non inferiore alle 150 tonnellate non raggiunge certo lo scopo che si propone la legge di favorire la pesca nei Mari del Nord.

Ora, ricollegandomi a quanto detto dall'onorevole Jacoponi, vorrei far presente che, indipendentemente dalla società o ente che la gestirà (si parla di darla in gestione alla « Garibaldi ») mi pare che sia nostro dovere favorire questa Genepesca, industria che fa onore all'Italia e dà tanto lavoro alle maestranze italiane, sia in mare che a terra.

Quindi io sono dell'avviso che il disegno di legge debba essere approvato così come è stato presentato e l'emendamento del nostro relatore debba essere respinto.

PETRUCCI. Il problema è molto interessante specialmente perché vi sono due tesi contrapposte. Faccio presente innanzitutto che sono dell'idea che bisogna venire incontro ai piccoli pescatori. È vero che ci sono delle industrie che portano la bandiera italiana nei Mari del Nord e sarò felicissimo quando si farà tutto il necessario per venire incontro alle loro esigenze perché l'Italia progredisca in tutti i campi. Però, prima di ogni altro sono d'avviso che occorra tener conto dei piccoli pescatori e del loro diritto alla vita che deve aver la precedenza su tutto perché essi muoiono letteralmente di fame. Bisognerebbe che tutti gli onorevoli colleghi avessero udito le parole pronunciate al convegno di Palermo dai rappresentanti dei pescatori per farsi una idea esatta della situazione di questi lavoratori. Ecco perché pur tenendo conto dell'esigenza fondamentale di venire incontro alla grande pesca anche nei Mari del Nord, non posso non considerare la necessità di dare la precedenza alla piccola pesca. Perciò, presenterò un ordine del giorno nel quale si raccomanda al Ministro di dare la preferenza alle

domande relative a natanti di tonnellaggio inferiore.

Però, questo problema non deve secondo me procrastinare l'approvazione del disegno di legge; perciò prego gli onorevoli colleghi di approvare il provvedimento così com'è, secondo il disegno di legge governativo già approvato dal Senato, pur insistendo presso il Ministro affinché il Consiglio dei Ministri voglia affrontare il problema di questi pescatori che sono veramente i lavoratori fedelissimi del mare, in quanto più degli altri rischiano la vita nel loro quotidiano lavoro.

Al problema della piccola pesca è connesso strettamente quello della repressione della pesca di frodo che distrugge il pesce di piccole dimensioni. In certe zone, onorevoli colleghi, non esiste più pesce perché è stato distrutto con le bombe e le Capitanerie di porto non hanno mezzi sufficienti per intervenire e la Finanza ha ben altri compiti da svolgere coi suoi mezzi limitati. Quindi, si risolva una buona volta questo problema fondamentale per l'economia del Paese dando i mezzi necessari agli organi preposti alla sorveglianza. Facciamo in modo che ci sia pesce sufficiente per le necessità dell'alimentazione del popolo italiano, dando lavoro e giusto guadagno ai pescatori delle nostre coste. E se non sono favorevole alla eccessiva liberalizzazione, è appunto perché essa provocando l'afflusso di grandi quantitativi di pesce dall'estero costringe i nostri pescatori — come è accaduto in Sicilia — a gettare a mare il frutto delle loro fatiche, rimasto invenduto.

Quindi prego il Ministro di rendersi benemerito anche in questo campo — come è già avvenuto in altri settori — con la definitiva risoluzione dei problemi della pesca.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Tralasciando di parlare sul provvedimento n. 2550 che ricalca vecchi provvedimenti per disporre stanziamenti nuovi che sono stati resi possibili, vorrei anzitutto soffermarmi sul provvedimento n. 2558 relativo al fondo di rotazione che costituisce il caso nuovo, se non fosse altro per l'affermazione di un nuovo principio, quello del fondo di rotazione. Il fondo è costituito per dare anticipazioni all'esercizio del credito peschereccio, con preferenza per coloro che esercitano la pesca costiera, gli artigiani della pesca. Questo almeno è il pensiero di chi la legge ha redatto.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

Ora, non c'è dubbio che i mezzi siano inadeguati. Chi però ha vissuto, come me, tutto il travaglio di questa legge non può non essere soddisfatto, perché solo chi ne ha percorso il faticoso iter può misurare tutti i passi notevoli che essa rappresenta. Per esempio, non è di scarsa importanza che si sia arrivati con 1200 milioni di lire alla vigilia della discussione al Senato e che questi 1200 milioni siano stati portati a duemila attraverso il meccanismo al quale ha accennato l'onorevole relatore e che ha costituito una maniera onde aumentare il fondo di rotazione. Comunque per questo provvedimento non mi pare siano state fatte delle osservazioni sostanziali, ad eccezione di quella — della quale mi rendo conto — per i limiti di finanziamento.

Per quanto riguarda il disegno di legge n. 2550 l'onorevole relatore ha fatto un'osservazione della quale mi rendo perfettamente conto, perché vi sono problemi di forma e di sostanza insieme. Debbo dire che, innegabilmente, a chi non sa come stanno realmente le cose, a chi non conosce con precisione l'atto di nascita di quel « numero due » dell'articolo 1, l'osservazione fatta dal relatore appare fondatissima. Tengo però — come ho già fatto al Senato — a chiarire alla Camera gli estremi di questo « atto di nascita » del punto sopracitato.

E cioè questo disegno di legge è una piccola cosa: è la continuazione della legge del 1952 che autorizzava la spesa di 150 milioni di lire, e della legge del 1954 che autorizzava un ulteriore finanziamento.

In una prima stesura — desidero rilevare — dell'attuale disegno di legge, si ripeté la vecchia cifra di 150 milioni. In quel momento insorgeva la situazione — pressoché drammatica — della Genepesca cioè di una particolare branca alla quale è legato tutto un settore dell'economia nazionale — come ha giustamente rilevato l'onorevole Jacoponi sull'affermazione del quale non ha messo dubbi il relatore.

Perché identificare la Genepesca con un intero settore dell'economia nazionale? Perché la Genepesca è l'unica società italiana che esercita questa attività, l'unica società che dopo la guerra ha riportato la nostra bandiera nell'Atlantico, ha ricostruito parte della flotta senza avere ottenuto alcuna sovvenzione da parte dello Stato. E questa società è venuta più tardi a trovarsi in condizioni di estrema difficoltà — quasi che difficoltà nuove dovessero aggiungersi alle vecchie — in seguito ai provvedimenti di liberalizzazione, dopo i

quali il dazio sul baccalà è stato dapprima diminuito e poi abolito. È stata la constatazione dei risultati di questi provvedimenti che ha portato il Ministero del tesoro ad elevare a 300 milioni di lire la cifra originariamente stabilita in 150 milioni.

E a questo punto sarà necessario, così come ho fatto una brevissima storia dell'atto di nascita, fare anche la storia del come si sono svolte le cose al Senato, e non certo per influenzare i colleghi, ma a titolo di chiarimento. Non è senza motivo che il Senato ha approvato il testo del disegno di legge. Infatti il problema così come è stato posto oggi dal nostro relatore, onorevole Gatto, è stato posto al Senato dal relatore senatore Tartufoli, pressoché negli stessi termini. Si è detto — come mi pare abbia ripetuto qui l'onorevole Boidi — che questo provvedimento riguarda le navi attrezzate per la pesca in mari lontani (non quella nel mare subito fuori degli Stretti), quelle per la pesca oceanica che raggiungono spesso i banchi di Terranova, alle porte dell'America. E le navi in condizioni di fare questi *raids* sono soltanto quelle della Genepesca. E dirò di più: è stata ad un certo momento affacciata durante la discussione al Senato dal relatore senatore Tartufoli una proposta simile a quella dell'onorevole Gatto e si è opposto con argomentazioni ritenute valide il senatore Porcellini dell'estrema sinistra, che sosteneva non si potessero prendere in considerazione le domande relative a navi che al suddetto compito non fossero specificatamente chiamate.

Si è preoccupata, la Commissione del Senato, dello stesso problema del quale si è preoccupata, e larghissimamente, questa Commissione. Io ho comunicato al Senato — così come faccio con maggior consapevolezza oggi alla Camera — che un provvedimento a tale fine è allo studio espressamente per la pesca atlantica, e più particolarmente per favorire la trasformazione in pesca atlantica della pesca in Adriatico; e questo dico per rispondere alle preoccupazioni espresse dall'onorevole Ducci. Questo è un problema di fondo e non soltanto per motivi contingenti, ma anche per il depauperamento uttico delle platee di pesca nel Mediterraneo.

Alle osservazioni fatte dinanzi alla Commissione del Senato si aggiungono ora quelle fatte da questa Commissione circa l'urgenza di rimediare in qualche modo alla situazione allarmante dei pescatori. Non ho difficoltà a dichiarare che, allo stato attuale delle cose, non c'è una sola lira per venire incontro alle esigenze dei pescatori e qualora questo provve-

dimento dovesse tornare indietro al Senato verrebbe a crearsi una situazione veramente penosa per la mancanza di mezzi, anche esigui. Per cui — se gli onorevoli colleghi permettono — vorrei consigliare di esprimere le loro preoccupazioni in ordini del giorno, tanto più che — come ho detto — un provvedimento è allo studio, evitando di modificare il disegno di legge originale.

L'onorevole Colasanto ha proposto una riduzione delle voci dell'elenco dei casi in cui il Governo può intervenire attraverso questo disegno di legge, qualora esso venga approvato. Debbo rilevare — ed è questo uno dei motivi per i quali ho volutamente sminuito la sua importanza — che il disegno di legge ricalca esattamente il vecchio provvedimento apportando già qualche riduzione all'elenco originale. Io avevo proposto al Senato di ridurlo ulteriormente, ma qualcuno degli onorevoli colleghi ha fatto presente che anche se la cosa teoricamente poteva presentare dei vantaggi essa avrebbe potuto presentare anche l'inconveniente di porre gli organi esecutivi nell'impossibilità di agire tempestivamente di fronte a qualche caso di particolare urgenza, non elencato nel provvedimento.

E credo di poter calmare le preoccupazioni dell'onorevole Colasanto anche per quanto riguarda la possibilità che le sovvenzioni possano favorire un solo o pochi grossi imprenditori. Nell'applicazione del precedente disegno di legge, mentre il contributo dello Stato — può raggiungere — come è noto — il 50 per cento della spesa, i contributi effettivi non hanno mai superato il 20-25 per cento appunto per poter sminuizzare quanto più è possibile il finanziamento e ripartirlo fra il maggior numero possibile di richiedenti. Per quanto riguarda, infine, i mezzi da dare alle Capitanerie di porto per la repressione della pesca di frodo, faccio presente che il problema interessa il Ministero del tesoro presso il quale sto facendo i passi necessari.

Vi è ancora un'osservazione degli onorevoli Cerretti e Colasanto sui rappresentanti delle categorie. Davanti alla Commissione del Senato si è discussa questa questione e si è convenuto sulla estrema difficoltà che avrebbe rappresentato la molteplicità delle cooperative. Si è prevista invece la formula, che mi pare tranquillizzante, di un rappresentante delle categorie dei lavoratori e di uno delle cooperative, formula che evita le difficoltà e risponde alle esigenze del caso.

GATTO, *Relatore*. Sono perfettamente d'accordo con tutti i colleghi che hanno lamentato la deficienza di fondi. In definitiva,

gli ordini del giorno che sono stati presentati — ad uno dei quali ho apposto anche la mia firma — altro non chiedono che ulteriori adeguati stanziamenti e rappresentano altrettanti argomenti validi per il Ministro, il quale è convinto quanto noi della necessità di superare la situazione. D'altra parte, ho già dichiarato che dal complesso delle voci contenute nella prima parte dell'articolo 1 si poteva rilevare che nel Ministero vi è una visione esatta di tutto il problema della pesca.

L'onorevole Colasanto ha osservato che le voci sono troppe mentre il danaro è insufficiente. Come ha detto il Ministro, questo disegno di legge altro non è se non il seguito di precedenti provvedimenti.

Per quanto riguarda la Genepesca, insisto nel mio emendamento: se il provvedimento è diretto a potenziare la pesca del merluzzo sui banchi di Terranova, bisogna che ci siano dati tutti gli elementi per decidere come potenziare la Genepesca, perché allora ci troveremo di fronte ad un determinato problema e probabilmente occorreranno più di 150 milioni previsti; se invece si vuole andare incontro alla Genepesca per una certa particolare situazione di *deficit*, evidentemente il problema cambia aspetto.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Trovo giustissime le osservazioni fatte dai colleghi del Senato prima e della Camera poi. non è opportuno continuare con provvedimenti frastagliati, ma questa volta c'era l'urgenza di affermare un principio nuovo per quanto riguarda il fondo di rotazione. Dichiaro inoltre che i provvedimenti hanno avuto il consenso delle organizzazioni interessate, ed una prova è data dal fatto che tutta la stampa del settore ha detto il suo entusiasmo per i due disegni di legge perché ne ha derivato lo sforzo che fa il Ministero della marina mercantile per andare incontro alle esigenze della pesca.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2550.

ART. 1

È autorizzata a carico del bilancio del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario 1956-57, la spesa straordinaria di lire 300.000.000, per provvedere alla concessione:

1°) di contributi nelle spese occorrenti per

a) la costruzione in cantieri nazionali di nuove navi per la pesca, destinate alla sostituzione di navi esistenti di scarso rendi-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

mento per vetustà o per altre cause, che dovranno essere demolite, e per il trasporto del pescato, purché di stazza lorda inferiore a 10 tonnellate e con apparato motore di potenza inferiore a 45 HP, la costruzione di galleggianti per gli usi della pesca;

b) il miglioramento e le riparazioni delle navi e dei galleggianti per la pesca o per il trasporto del pescato;

c) l'impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti della pesca;

d) l'impianto di stabilimenti per la fabbricazione di reti e di altri attrezzi da pesca;

e) l'impianto di magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento delle barche da pesca; di officine per la riparazione dei mezzi e degli attrezzi da pesca; di manufatti di uso collettivo per i pescatori,

f) la costruzione e sistemazione di peschiere e di altri manufatti per l'allevamento del pesce e di altri animali acquatici;

g) l'acquisto e rinnovazione di reti, lampade con relativi impianti di alimentazione e ricarica di accumulatori elettrici, funi, cavi, filati, tele ed altre materie ed attrezzature da pesca;

h) gli impianti a bordo ed a terra di frigoriferi per la conservazione del pescato e gli impianti a terra per la produzione del ghiaccio;

i) gli impianti di carattere artigianale per la salagione del pesce;

l) la provvista e l'impianto a bordo di apparecchi radiofonici ricetrasmittenti, ultrasuoni (ecometri) ed ogni altro impianto ed apparecchio che il progresso tecnico appresta al fine di ridurre od eliminare il logorio o la perdita degli attrezzi da pesca, di incrementare la produzione ittica e di tutelare la sicurezza della vita umana in mare;

m) l'istituzione ed il funzionamento di orfanotrofi per figli di pescatori, di case di riposo per pescatori inabili ed altri istituti di assistenza morale e materiale per i pescatori;

n) le campagne esplorative per la ricerca di nuovi campi di pesca;

o) ogni mezzo di propaganda del consumo dei prodotti della pesca;

p) ogni altra attività ed iniziativa intesa ai fini di cui alle precedenti lettere.

2°) Di sussidi alle industrie italiane della pesca esercitate con equipaggi e con navi nazionali, di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate e che operino in mari lontani dagli stretti, le cui campagne di pesca abbiano una

durata minima di sei mesi all'anno, con una percorrenza minima di 30.000 miglia ogni anno per ciascuna nave impiegata.

Lo pongo in votazione fino al punto 2°) escluso.

È approvato).

L'onorevole Gatto, come già detto, ha presentato un emendamento sostitutivo dell'intero n. 2°) con il seguente.

« 2°) Di sussidi alle industrie italiane della pesca esercitata con equipaggi nazionali e con navi nazionali di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate e che operino in mari lontani dagli stretti, con una percorrenza minima di 15.000 miglia ogni anno per ciascuna nave impiegata ».

CAFIERO. Possiamo affidarci alla discrezionalità del Ministro nella ripartizione dei 300 milioni stanziati. La Genepesca potrà avere 50 o 60 milioni o di più, dopo che si saranno soddisfatti con una certa precedenza i piccoli pescatori. Con questa raccomandazione — di cui il Ministro vorrà prendere atto — potremmo approvare il secondo punto dell'articolo 1 nel testo del disegno di legge.

TROISI. Dopo le dichiarazioni del Ministro, anch'io sono dell'avviso di evitare ulteriori ritardi e pregherei il relatore di trasformare il suo emendamento in un ordine del giorno.

DUCCI. Sono dell'opinione del relatore. Non mi convincono le ragioni esposte dall'onorevole Boidi: quando il legislatore detta le norme, esse debbono essere della massima chiarezza. Qui si doveva dire apertamente: « alla Genepesca è concesso, ecc. ecc. » e non avremmo sollevato eccezione alcuna. Però, se insistiamo, riconosco che allungheremo l'iter della legge e quindi danneggeremo i pescatori.

PRESIDENTE. Dopo quanto ha comunicato il Ministro, che si dichiara disposto a presentare un nuovo disegno di legge per accogliere il contenuto dell'emendamento, possiamo approvare un ordine del giorno impegnativo in tal senso.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. L'impegno però riguarda anche il Ministero del tesoro. E pertanto non posso vincolare il collega del Tesoro, assente da questa discussione.

GATTO, *Relatore*. L'osservazione del Ministro è molto chiara e convincente: perché possa impegnarsi occorre anche l'adesione del Tesoro. Si può formulare un ordine del giorno che impegni il Ministro della marina mer-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

cantile, nei limiti della sua competenza, per la presentazione di un ulteriore disegno di legge che consideri le esigenze di altre eventuali aziende pescherecce interessate nella pesca oceanica.

Per quanto riguarda il secondo punto dell'articolo 1, il ragionamento è questo: poniamo il caso che il Ministro, invece di dare 150 milioni alla Genepesca ne dia 80 o quello che crederà. Il rimanente della somma, a mio avviso, dovrebbe andare ad aumentare il fondo di cui al punto 1° dello stesso articolo.

CAFIERO. Potrebbe darsi che non fosse necessario dare alla Genepesca tutta la somma. Si potrebbero attribuire alla società 100 milioni di lire dando gli altri 50 ai piccoli pescatori. Questo potrebbe essere un temperamento.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Il pensiero dell'onorevole Cafiero è stato espresso in precedenza anche dall'onorevole Gatto, relatore. Osservo che non è stabilita la cifra di 150 milioni ma è detto « fino ad un limite massimo di 150 milioni » il che significa che la cifra dei sussidi può essere inferiore. Mi pare che quello che propone l'onorevole Cafiero e che ha proposto il relatore sia nel meccanismo della legge: si tratta di richiamare l'attenzione degli organismi di governo su qualche cosa che è già nel meccanismo della legge.

CAFIERO. Prendo atto del chiarimento del rappresentante del Governo, secondo il quale i sussidi non possono superare il limite massimo di 150 milioni.

PRESIDENTE. Le condizioni per avere il sussidio sono specificate nel n. 2 dell'articolo 1. Ma quando si trattasse di più domande da parte di cooperative o di aziende come si comporterebbe il Ministero?

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Se il Presidente me lo consente, faccio osservare che l'articolo 2 della legge riguarda e il n. 1 e il n. 2 della legge, quindi la fissazione del limite dei 150 milioni non è fatta dal n. 2 dell'articolo 1 — nel qual caso la cifra sarebbe insuperabile — ma dall'articolo 2 che riguarda i due punti dell'articolo 1, evitando così gli ostacoli tecnici.

PRESIDENTE. Mi pare che in seguito a questi chiarimenti anche il relatore possa ritenersi soddisfatto e ritirare il suo emendamento.

GATTO, *Relatore*. Mi dichiaro soddisfatto e ritiro l'emendamento. Pregherei l'onorevole Ministro di presentare nei limiti della sua competenza delle proposte per il tonnello minore addetto alla pesca atlantica.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Posso impegnarmi a delle proposte nei limiti delle mie competenze ma non a presentare un disegno di legge che rientra nella competenza del Governo. Mi impegno, insomma, ad affrontare il problema.

PRESIDENTE. Essendo stato ritirato l'emendamento del relatore, possiamo passare all'approvazione del punto 2° dell'articolo 1. Ne do di nuovo lettura:

« 2°) Di sussidi alle industrie italiane della pesca esercitate con equipaggi e con navi nazionali, di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate e che operino in mari lontani dagli stretti, le cui campagne di pesca abbiano una durata minima di sei mesi all'anno, con una percorrenza minima di 30.000 miglia ogni anno per ciascuna nave impiegata ».

Nessun altro chiedendo di parlare e non essendovi altri emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo successivamente in votazione i rimanenti articoli:

ART. 2.

L'ammontare del contributo non potrà superare il limite massimo del 50 per cento della spesa.

L'ammontare complessivo dei sussidi non potrà superare il limite massimo di lire 150 milioni.

(È approvato).

ART. 3.

La corresponsione dei contributi e dei sussidi è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile, sentito un Comitato tecnico composto dal Sottosegretario di Stato della marina mercantile, che lo presiede, dal Direttore generale della pesca e del demanio marittimo e da cinque esperti nominati dal Ministro della marina mercantile.

Esercita le funzioni di segretario del comitato un funzionario amministrativo di grado non inferiore al nono.

(È approvato).

ART. 4.

Per l'ammissione ai benefici della presente legge gli interessati dovranno presentare domanda entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge.

(È approvato).

ART. 5

All'onere di milioni 300 derivante dalla presente legge si provvederà a carico del fondo iscritto al capitolo n. 495 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1956-57.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni in bilancio.

(È approvato).

Riapro ora la discussione sul disegno di legge n. 2558, che è già stata in buona parte svolta unitamente al disegno di legge n. 2550, soltanto per quei chiarimenti che gli onorevoli colleghi riterranno opportuno richiedere al Governo.

BOIDI. Il provvedimento di legge in esame non potrà — a mio modesto avviso — risolvere in maniera definitiva il problema che è di ordine diverso se è vero che il Mediterraneo è povero di fauna ittica e in particolare il mare lungo le coste italiane è sensibilmente spopolato. Penso che andando di questo passo la pesca costiera non darà più frutti apprezzabili, ed allora il Governo dovrebbe pensare fin d'ora a convogliare la piccola pesca, riunita in cooperative di produzione, verso i grandi mari, verso l'Atlantico o verso le zone più pescose dello stesso Mediterraneo.

Anche in un convegno, al quale ha partecipato domenica scorsa lo stesso Ministro Cassiani, si è levata la voce di un tecnico il quale ha appunto ribadito questo concetto della povertà dei nostri mari e della necessità per i nostri pescatori di andare alla ricerca di zone più redditizie, perché la pesca costiera fra non molto dovrà essere abbandonata alla pesca sportiva. Quindi, la migliore maniera per aiutare i piccoli pescatori è quella di favorire la costituzione di cooperative di produzione, dotate di navi adeguate per la pesca di altura e la pesca atlantica, in modo da rendere possibile uno stabile miglioramento delle condizioni di vita di questi modesti lavoratori.

Ciò nonostante, io dichiaro di approvare il disegno di legge in esame.

TROISI. Il tempo non consente di approfondire la discussione su questo provvedimento di eccezionale importanza economica e sociale per tutto un settore della produzione italiana.

Mi limito a fare una raccomandazione e cioè che la procedura per la concessione dei mutui sia snellita al massimo, dato che si tratterà di somme piuttosto modeste per le

quali si prevede un numero rilevante di domande.

Inoltre, occorrerebbe approfondire anche la questione del rischio. L'attuale disegno di legge è modellato sull'analogo provvedimento del 1952 per il fondo di rotazione nell'agricoltura; però, qui siamo in un settore produttivo nel quale il rischio è molto più accentuato e non può non ripercuotersi sulle garanzie.

E dopo queste raccomandazioni, manifesto la mia piena approvazione al provvedimento in esame.

COLASANTO. Anzitutto, rilevo anch'io la insufficienza dello stanziamento previsto e prego il Ministro di fare il possibile affinché esso sia in seguito aumentato.

Vorrei fare inoltre alcune osservazioni. Anzitutto, all'articolo 3 dove si parla degli Istituti di credito non risulta chiaramente se in essi sono comprese le Fondazioni di assistenza e vorrei qualche assicurazione. Non faccio proposte, perché sono del parere di mandare avanti il più sollecitamente possibile il provvedimento, però al secondo comma, dove dice: «...stipuleranno con gli istituti di credito...» avrei voluto proporre un emendamento che dicesse: «...istituti di credito peschereccio limitatamente a quelli interessanti la piccola pesca...». In questo senso mi riservo di preparare un ordine del giorno che impegni il Ministro a seguire questo concetto.

Inoltre all'articolo 6 si dice che questi mutui saranno gravati di un tasso d'interesse del 3 per cento. Ora l'articolo 11 parlando dei mutui concessi in base alla legge 6 agosto 1954, n. 857 dice che il loro tasso d'interesse è ridotto dal 4,50 al 4 per cento. Praticamente avremo così dei mutui concessi al 3 per cento ed altri al 4 per cento.

CASSIANI, Ministro della marina mercantile. Il tasso d'interesse del mutuo praticamente è del 3 per cento anche in questo caso, perché nel 4 per cento è compresa l'assicurazione. Il calcolo è già stato fatto e si è constatato che l'interesse è identico.

COLASANTO. Prendo atto del chiarimento, ringraziando il rappresentante del Governo. E vorrei anche l'assicurazione che ai piccoli pescatori riuniti in cooperativa — e che praticamente diventano lavoratori della pesca — sia garantita l'osservanza del contratto di lavoro. C'è una norma, già emanata dalla presidenza del Consiglio all'epoca del governo Scelba, in cui tutte le concessioni di licenze sono subordinate all'osservanza dei contratti di lavoro. Non c'è nulla di male che si ribadisca questa norma.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

CONCAS. Vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sull'articolo 10 il quale fa riferimento, per la concessione del mutuo, al comitato previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, all'uopo integrato con due membri effettivi... ecc. Tutto ciò significa che sarà così difficile ottenere quei mutui che ad un certo momento questa legge diverrà inoperante. Il comitato poteva avere la sua importanza per la legge del 1944 che prevede finanziamenti, mentre a parer mio, il provvedimento attuale, che tratta di mutui, dovrebbe fruire di un procedimento più snello. Quindi chiedo che per il provvedimento in esame la forma burocratica venga alleggerita per quanto possibile.

Vorrei anche che il Ministro prendesse impegno affinché, nel caso di modifica delle condizioni contrattuali inerenti la concessione dei prestiti, non intervenga mai la legge 4 febbraio 1956, n. 54, contenente norme integrative riguardanti la gestione dei finanziamenti statali e che prevede all'articolo 4 che le deliberazioni relative alle modifiche delle condizioni contrattuali riguardanti finanziamenti a carico dello Stato, sono soggette all'approvazione del Ministero del tesoro, il che significa l'intervento di un'altra lunga trafila burocratica che ridurrebbe i vantaggi dell'operazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, do la parola al Ministro per fornire chiarimenti agli intervenuti.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Risponderò in blocco agli onorevoli intervenuti, assicurando che si farà il possibile per sveltire al massimo la procedura per la concessione dei mutui. Accetto anche la raccomandazione che, ove sia dimostrato che le esigenze della pesca atlantica lo consentano, non si arrivi al limite massimo del contributo di 150 milioni a favore delle industrie che operano nei mari lontani, per venire meglio incontro ai piccoli operatori della pesca.

GATTO, *Relatore*. Non ho nulla da aggiungere e mi richiamo alle risposte e chiarimenti dati in occasione della discussione del precedente disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, che, se non vi sono emendamenti od osservazioni, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

È istituito presso il Ministero della marina mercantile un fondo di rotazione per anticipazioni ad Istituti per l'esercizio del credito peschereccio a favore di esercenti l'industria

della pesca, singoli od associati, con preferenza per quelli esercitanti la pesca costiera, nonché a favore di industrie intese al potenziamento delle attività pescherecce.

Il credito può essere ammesso per i seguenti fini:

a) costruzione in cantieri nazionali di natanti per la pesca o per il trasporto del pescato, destinati alla sostituzione di unità già esistenti di scarso rendimento per vetustà o per altre cause, che dovranno essere demolite;

b) impianto a bordo di frigoriferi, apparecchi radiotelefonici ricetrasmittenti, ultrasuoni (ecometri) od ogni altro impianto od apparecchio che il progresso tecnico appresta al fine di ridurre od eliminare il logorio o la perdita degli attrezzi da pesca, di incrementare la produzione ittica riducendo i costi di esercizio e di tutelare la sicurezza della vita umana in mare;

c) installazione di motori su barche removeliche destinate alla pesca al fine di aumentarne l'efficienza ed il rendimento, sostituzione di motori su altri natanti da pesca;

d) acquisto o rinnovazione di reti, lampade con relativi impianti di alimentazione e ricarica di accumulatori, funi, cavi, filati ed altre materie ed attrezzature da pesca;

e) impianto, ampliamento, ammodernamento dei servizi e delle attrezzature di peschiere, valli, stagni ed altri bacini di pesca esistenti in acque demaniali marittime;

f) costruzione, ammodernamento e miglioramento di impianti a terra per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento dei natanti da pesca; impianti e manufatti collettivi per usi di pesca;

g) miglioramento e riparazioni di natanti per la pesca e per il trasporto del pescato;

h) acquisto di mezzi di trasporto del pescato;

i) attuazione di iniziative intese comunque al potenziamento delle attività pescherecce.

(È approvato).

ART. 2

A favore del fondo di rotazione di cui al precedente articolo è autorizzata, per ciascuno degli esercizi finanziari 1956-57, 1957-58 e 1958-59, l'annua anticipazione di 400 milioni, da inscrivere in un unico capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Al fondo predetto saranno altresì destinate tutte le somme non utilizzate e i rientri pro-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

venienti dai mutui di cui alla legge 6 agosto 1954, n. 857.

Il fondo di rotazione è incrementato fino al 30 giugno 1970 dalle quote di ammortamento per capitale e per interesse, corrisposte dai mutuatari, nonché dalle somme derivanti da recuperi od estinzioni anticipate, dedotta la percentuale a compenso del servizio degli Istituti di credito.

(È approvato).

ART. 3

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto col Ministro del tesoro, saranno stabilite entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, le quote del fondo da concedere in anticipazione ai singoli istituti di credito per l'esercizio finanziario 1956-57.

Per gli anni successivi la ripartizione avrà sempre luogo entro il 31 maggio precedente l'esercizio finanziario.

La concessione e l'utilizzazione delle anticipazioni saranno regolate da apposite convenzioni che il Ministro della marina mercantile ed il Ministro del tesoro stipuleranno con gli Istituti di credito. Le convenzioni sono soggette alle imposte fisse di registro.

(È approvato).

ART. 4.

Tutte le somme che afflurranno al fondo di rotazione saranno destinate alla concessione di ulteriori anticipazioni per i mutui di cui all'articolo uno e saranno ripartite fra gli Istituti di credito con le stesse modalità previste dal precedente articolo.

(È approvato).

ART. 5.

Le anticipazioni dovranno essere impiegate dagli Istituti fino al 30 giugno 1970 esclusivamente per la concessione di mutui fino all'80 per cento della spesa necessaria per i previsti scopi. Detti mutui non potranno essere d'importo superiore ai 10 milioni di lire.

(È approvato).

ART. 6.

L'ammortamento delle operazioni di credito sarà compiuto:

1) entro il termine massimo di cinque anni per i mutui di ammontare non superiore a lire 500.000;

2) entro il termine massimo di sette anni per i mutui di ammontare non superiore a lire 1.000.000;

3) entro il termine massimo di dieci anni per i mutui di ammontare superiore a lire un milione.

I mutui saranno gravati di un tasso d'interesse del 3 per cento comprensivo della quota spettante agli Istituti a copertura delle proprie spese di amministrazione, delle spese per imposte e di ogni altro onere, nella misura che sarà stabilita dalle apposite convenzioni di cui all'articolo 3.

Le eventuali perdite derivanti dai mutui saranno poste a carico del fondo

(È approvato).

ART. 7.

Le quote di ammortamento e gli interessi saranno versati dagli Istituti al fondo di rotazione, previa detrazione della percentuale ad essi spettante in base alle convenzioni, a rimborso delle anticipazioni e ad incremento del fondo fino al 30 giugno 1970. Da tale data i rimborsi predetti saranno versati al Ministero del tesoro su apposito capitolo del bilancio di entrata. Gli Istituti effettueranno i versamenti alla data stabilita dalla convenzione anche se non avessero ricevuto dai mutuatari, in tutto o in parte, le corrispondenti rate di ammortamento, salvo conguaglio ad accertamento definitivo delle eventuali perdite a seguito dell'infruttuosa esecuzione sui beni concessi in garanzia ai sensi del successivo articolo 9.

Oltre al pagamento delle quote di ammortamento e degli interessi, gli Istituti non potranno far gravare altri oneri a qualsiasi titolo sui mutuatari.

Gli Istituti per il recupero dei crediti relativi ai finanziamenti possono valersi della procedura speciale di cui all'articolo 9, secondo comma, del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367.

(È approvato).

ART. 8.

Le opere e gli acquisti finanziati con i mutui di cui alla presente legge non potranno fruire di alcun contributo, sussidio o concorso dello Stato.

(È approvato).

ART. 9.

Il credito derivante dai finanziamenti di cui alla presente legge è garantito da ipoteca sui natanti e da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati ai natanti stessi ovvero quando si tratti di finanziamenti destinati agli scopi di cui alle lettere e), f) ed h), del pre-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

cedente articolo 1) da ipoteca e privilegio sugli immobili, macchinari, impianti a terra ed automezzi.

I beni dati in garanzia dovranno essere assicurati contro i rischi della perdita totale o parziale.

(È approvato).

ART. 10.

I mutui previsti dalla presente legge sono deliberati dal Comitato previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, il quale sarà all'uopo integrato con due membri effettivi della Direzione generale della pesca e del demanio marittimo del Ministero della marina mercantile.

(È approvato).

ART. 11.

Il tasso d'interesse, di cui all'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 857, è ridotto dal 4,50 per cento al 4 per cento annuo.

Ai mutui concessi ai sensi della stessa legge n. 857 del 1954, si estendono le disposizioni di cui agli ultimi commi degli articoli 6 e 7 della presente legge.

In applicazione delle norme del presente articolo saranno modificate le convenzioni stipulate ai sensi dell'articolo 2 della legge 6 agosto 1954, n. 857.

(È approvato).

ART. 12

L'anticipazione di 400 milioni, prevista per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1956-1957 al 1958-59 sarà versata in annualità anticipate su un conto infruttifero intestato al fondo presso la Tesoreria centrale dello Stato.

Nello stesso conto sarà tenuta ogni disponibilità liquida del fondo e in esso saranno versati i rimborsi previsti dall'articolo 2 della presente legge.

(È approvato).

ART. 13.

Gli atti e i contratti relativi alle operazioni di credito di cui all'articolo 1 sono esenti da imposte di bollo, fatta eccezione per le cambiali ed altri effetti di commercio.

Detti atti, ove siano soggetti, scontano le imposte fisse di registro e ipotecarie con riduzione alla metà dei diritti previsti dalle tariffe notarili.

(È approvato).

ART. 14.

All'onere di milioni 400 derivante dalla presente legge per l'esercizio finanziario 1956-1957, si provvederà a carico del fondo iscritto al capitolo n. 742 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio

(È approvato).

Comunico che l'onorevole Cafiero ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione legislativa
fa voti

che il Governo riunisca e armonizzi in unico disegno di legge tutte le disposizioni dirette a favorire l'esercizio della pesca ».

Gli onorevoli Colasanto, Menotti e Zambelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione nell'approvare i disegni di legge nn. 2550 e 2558 impegna il Governo a subordinare la concessione dei contributi e di prestiti all'obbligo, da parte dei beneficiari, di osservare i contratti nazionali di lavoro ».

L'onorevole Cerreti ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione dei trasporti invita il Ministro a provvedere, nella nomina degli esperti previsti all'articolo 3 del disegno di legge n. 2550, a sceglierne due di comune accordo con le cooperative pescherecce rappresentate dalle due organizzazioni nazionali della cooperazione riconosciute per legge ».

Vi è poi un ordine del giorno dell'onorevole Colasanto così formulato:

« La VIII Commissione nell'approvare il disegno di legge n. 2558,

impegna il Governo

a dare precedenza alla piccola pesca costiera nella concessione dei mutui previsti dalla legge ».

L'onorevole Petrucci, a sua volta, ha presentato il seguente ordine del giorno

« La VIII Commissione della Camera, nell'approvare i disegni di legge nn. 2550 e 2558,

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1956

raccomanda al Ministro che la preferenza nell'accoglimento delle domande sia data a quelle concernenti tonneggaggio inferiore ».

Gli onorevoli Troisi, Borsellino, Colasanto, Petrucci, Sensi, Spadola, e Gatto hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione legislativa nell'approvare il disegno di legge n. 2550 rileva l'importanza delle varie finalità da conseguire e specialmente l'ammodernamento del naviglio da pesca, indispensabile per una riduzione dei costi di esercizio;

riconosce la necessità di disporre più adeguati mezzi finanziari,

fa voti al Governo

di elevare lo stanziamento ad almeno 600 milioni di lire, anche allo scopo di aiutare la pesca costiera, dato il rilevante numero dei piccoli pescatori che intendono migliorare le loro attrezzature ».

Gli onorevoli Ducci, Concas e Bogoni hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione della Camera
fa voti

perché al fine di iniziare in modo urgente, la soluzione dell'annoso e gravissimo problema della pesca, il Governo ponga a disposizione i fondi necessari, e raddoppi almeno pertanto gli stanziamenti disposti ai due provvedimenti di legge n. 2550 e n. 2558 ».

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Dichiaro di accogliere tutti gli ordini del giorno suddetti a titolo di raccomandazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione gli ordini del giorno di cui ho dato dianzi lettura.

(Sono approvati).

I disegni di legge saranno subito votati a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

«Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1955 agli impianti della ferrovia Garganica,

in regime di concessione alla industria privata » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2559):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli	36
Voti contrari	1

(*La Commissione approva*).

« Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio finanziario 1956-57, della somma di lire 300.000.000 per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2550):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli	37
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

« Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2558):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli	37
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Bensi, Bima, Bogoni, Boidi, Borsellino, Cacciatore, Cafiero, Calandrone Pacifico, Cappugi, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, De Meo, Ducci, Farinet, Ferrario Celestino, Fiorentino, Gatto, Gorreri, Jacoponi, Jannelli, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Mancini, Menotti, Moscatelli, Petrucci, Reali, Roasio, Rubeo, Sala, Sensi, Spadola, Troisi, Zanibelli.

La seduta termina alle 12,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO