

DCLI.

SEDUTA DI VENERDÌ 18 OTTOBRE 1957

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI**

INDI

DEI VICEPRESIDENTI **RAPELLI E TARGETTI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	36781	Proposte di legge (<i>Approvazione in Commissione</i>)	36821
Disegni di legge:		Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	36821	PRESIDENTE	36782
(<i>Presentazione</i>)	36845	FERRI	36782
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	36821	CASSIANI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	36782, 36783
Disegni di legge (<i>Discussione</i>):		DE LAURO MATERA ANNA	36783
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2693)	36783	Interrogazioni (<i>Annunzio</i>)	36853
PRESIDENTE	36783	Provvedimenti concernenti amministrazioni locali (<i>Annunzio</i>)	36781
COLITTO	36783		
DUCCI	36788		
TROIISI	36796		
JACOPONI	36802		
BOIDI	36811		
BREGANZE	36814		
CACCURI	36816		
DURAND DE LA PENNE	36817		
CERVONE	36819		
CAFIERO	36821		
MANIERA	36826		
COLASANTO	36832		
NICOSIA	36839		
POLANO	36843		
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2999)	36845		
PRESIDENTE	36845		
COLITTO	36845		
NICOSIA	36849		

La seduta comincia alle 10.

CAROLEO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri. (*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Cavalli, Di Bernardo e Taviani. (*I congedi sono concessi*).

Annunzio di provvedimenti concernenti amministrazioni locali.

PRESIDENTE. Informo che il ministro dell'interno, in adempimento di quanto prescritto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica — emanati nel terzo trimestre del 1957 — relativi allo scioglimento dei consigli comunali di Bari, Petilia Policastro (Catanzaro) e Giffone Valle Piana (Salerno), e, in conformità al disposto dell'ultimo comma dell'articolo 149 dello stesso testo unico, gli estremi del decreto del Presidente della Repubblica relativo alla rimozione dalla carica del sindaco di Pegognaga (Mantova).

Lo stesso ministro ha inoltre comunicato, ai sensi dell'articolo 103 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2839, gli estremi del decreto prefettizio concernente la proroga della gestione straordinaria del consiglio comunale di Cittanova (Reggio Calabria).

Questi documenti sono depositati in segreteria, a disposizione degli onorevoli deputati.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due proposte di legge. La prima è quella di iniziativa dei deputati Lizzadri e Ferri:

«Provvedimenti a favore dei pubblici dipendenti di ruolo danneggiati dalla legge 29 maggio 1939, n. 782» (2955).

FERRI. Chiedo di svolgerla io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRI. La proposta di legge si propone di riparare ad una ingiustizia che ancora persiste in danno di una determinata categoria di personale dipendente dallo Stato, in relazione ai famosi provvedimenti di cui alla legge 29 maggio 1939, n. 782, che il regime fascista adottò per concedere particolari facilitazioni di carriera al personale dello Stato in possesso della qualifica di squadrista.

Si tratta della categoria, ormai ben nota, dei cosiddetti «trentanovisti», intorno alla quale si è già abbondantemente legiferato. Infatti, con legge 5 giugno 1951, n. 376, vennero adottate disposizioni per far sì che il personale non di ruolo in servizio da data anteriore al 23 marzo 1939 potesse ottenere la collocazione nei ruoli speciali transitori, oppure, in base al titolo di studio posseduto, nei gradi iniziali dei corrispondenti ruoli organici dell'amministrazione, ponendo così questo personale nella condizione di godere le stesse facilitazioni che erano state date agli squadristi.

Tuttavia, dopo l'approvazione della legge 29 maggio 1939, n. 782, venne adottato un altro provvedimento con legge 12 febbraio 1942, n. 196, con il quale si stabilivano particolari vantaggi in favore del personale di ruolo avente qualifica di squadrista, disponendosi precisamente il passaggio di detto personale ad un gruppo diverso purché fosse munito del prescritto titolo di studio. Ne deriva oggi la conseguenza abnorme che il personale di ruolo che era già in servizio prima del 1939 e che non aveva la qualifica di squadrista non ha avuto le stesse facilitazioni e, perciò, non si è visto reintegrato nelle stesse condizioni in cui sono venuti a trovarsi i dipendenti dello Stato con qualifica di squadrista, in quanto la legge 5 giugno 1951, già citata, ha provveduto ad equiparare il personale non di ruolo, mentre non si è provveduto a sanare questa ingiustizia che è rimasta a danno del personale di ruolo in possesso di titolo di studio superiore al posto occupato, personale che non ha potuto ottenere il passaggio alla categoria superiore come lo ha invece ottenuto il personale non di ruolo. Sembra, pertanto, ai proponenti che tale ingiustizia debba essere riparata, venendo così incontro alle esigenze del personale.

Pur rendendoci conto che la spinosa e delicata materia dei dipendenti statali non dovrebbe essere affrontata con singoli e particolari provvedimenti, quindi frammentariamente, abbiamo ritenuto egualmente doveroso, per i motivi esposti, chiedere alla Camera di prendere in considerazione la nostra proposta.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

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

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Lizzadri-Ferri.

(È approvata).

La seconda proposta di legge è quella degli onorevoli Anna De Lauro Matera, Macrelli, Bonfantini, Malagugini, Villabruna, Lozza, Pieraccini, Vittorio Marangone e Della Seta:

«Fornitura gratuita dei libri scolastici ad alunni degli istituti di istruzione media» (2962).

La onorevole Anna De Lauro Matera ha facoltà di svolgerla.

DE LAURO MATERA ANNA. La materia che forma oggetto della proposta di legge è di palpitante attualità. Essa, infatti, riguarda la fornitura dei libri scolastici agli alunni meritevoli e appartenenti a famiglie bisognose e si ispira a quel principio costituzionale secondo cui la Repubblica deve agevolare l'adempimento, da parte delle famiglie, all'obbligo della istruzione dei figli. Cioè noi intendiamo colmare una lacuna che è emersa anche nel dibattito sul bilancio della pubblica istruzione svoltosi in quest'aula.

La fornitura dei libri scolastici agli alunni delle scuole elementari che si trovino in particolari condizioni è affidata ai patronati scolastici che, pure con i limitati mezzi a disposizione, adempiono a tale funzione. Per quanto invece riguarda la scuola media, l'assistenza è affidata alla cassa scolastica i cui fondi sono talmente esigui da renderne praticamente nulla l'attività.

La proposta di legge si propone appunto di assegnare dei fondi alla cassa scolastica a tale scopo. Essa inoltre prevede criteri piuttosto rigidi per la fornitura gratuita dei libri che viene riservata agli alunni veramente capaci, meritevoli e appartenenti a famiglie bisognose. Non abbiamo previsto il limite della media del sette, ma un criterio di selezione, per cui possano fruire della fornitura soltanto gli alunni per i quali è consigliabile il proseguimento degli studi.

Quanto al reddito di famiglia, ne abbiamo stabilito il limite in 70 mila lire mensili. È noto che, per i ragazzi delle medie, proprio in questi giorni l'acquisto dei libri scolastici comporta una spesa di parecchie decine di migliaia di lire, spesa che una famiglia con un reddito di 70 mila lire difficilmente riesce ad affrontare. La fornitura può essere totale o parziale, a seconda delle condizioni economiche della famiglia.

La proposta di legge, come ho detto, affida la funzione alla cassa scolastica e provvede alla copertura dell'onere finanziario con una piccola addizionale dello 0,50 per cento sui contributi versati degli assegni familiari. Tale fondo sarà versato dalla previdenza sociale al Ministero della pubblica istruzione che, a sua volta, lo ripartirà tra i provveditorati in proporzione alla popolazione scolastica di ciascuna provincia e, successivamente, di ciascun plesso scolastico.

Onorevoli colleghi, non credo di dovere insistere sull'importanza di questo argomento. Penso che veramente in Italia dovremmo adeguarci a quanto si fa nelle nazioni più evolute. Si dice che l'istruzione è aperta a

tutti; ma ci rendiamo conto che ciò in pratica non avviene, essendo le spese da sostenersi così ingenti e praticamente fuori delle possibilità di molte famiglie.

In considerazione di quanto ho detto, in considerazione della necessità di rendere veramente l'istruzione anche superiore accessibile a tutti, anche ai ceti meno abbienti, i presentatori di questa proposta di legge si augurano che essa venga presa in considerazione.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

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

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge De Lauró Matera.

(È approvata).

Le due proposte di legge ora svolte saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958. (2693).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho letto con la più grande attenzione la relazione dell'onorevole Jervolino e insieme con particolare piacere, che è andato via via crescendo perché, a parte l'ammirazione derivante a me dalla purezza e dalla ricercatezza del linguaggio, ho sentito, procedendo nella lettura, che mi immergevo dolcemente come in un mare di cognizioni nuove, sì che, giunto alla fine, ho dovuto riconoscere di trovarmi, non dinanzi a uno di quegli scritti che, come diceva Cicerone, sono *sane utiles*, soggiungendo, per altro, *quos nemo legit*...

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Povera mia umiltà!

COLITTO. ... ma di fronte ad uno scritto letterariamente perfetto, denso di notizie e

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

di rilievi e perciò ben degno di essere diffuso tra il popolo, perché il popolo, conoscendola sempre più intensamente, ami la sua marina mercantile, risorta per virtù sua a nuova prestigiosa vita.

Ma vi è un punto del settore il cui esame al relatore illustre è sfuggito. È su di esso, su di esso soltanto, perché per il resto tutto è stato detto, e tanto bene, da lui, che intendo con questo mio intervento richiamare, e molto brevemente, l'attenzione della Camera e del Governo. Intendo alludere al lavoro portuale.

Mi occuperò naturalmente solo di particolari suoi aspetti in relazione all'applicazione delle norme vigenti, non troppo corrispondente talvolta allo spirito delle stesse, le quali tendono, sì, a tutelare i giusti interessi di coloro che prestano la loro opera nei porti, ma non escludono la considerazione dei legittimi interessi degli operatori e dell'armamento.

Di questi problemi si sono occupati di recente l'Unione italiana delle camere di commercio, industria e agricoltura e la prima conferenza internazionale dei magazzini generali e depositi pubblici, che ha avuto luogo a Milano ai primi di questo mese. L'una e l'altra hanno eseguito studi veramente preziosi, che mi sono stati di grande aiuto nelle indagini da me compiute. Li terrò, quindi, ben presenti pure in questa mia esposizione, anche perché ritengo opportuno che siano rese note al Parlamento le conclusioni cui pervengono enti importanti che si muovono nella vita economica del nostro paese.

A Le Havre i lavoratori sono organizzati in sindacati e per lavorare nel porto devono possedere uno speciale documento, attestante la qualifica di lavoratore portuale, rilasciato dall'ente autonomo del porto. Vengono, però, liberamente assunti dalle compagnie di navigazione, secondo le loro necessità e secondo i loro criteri organizzativi.

Ad Anversa il lavoro di sbarco è effettuato da imprese specializzate, che assumono liberamente gli operai. Per le operazioni successive allo sbarco, il lavoro è organizzato da una specie di cooperativa, che funziona da spedizioniere, chiamata *Nation*, le cui origini si perdono nel tempo, essendo essa legittima discendente delle antiche corporazioni. Questa *Nation*, a sua volta, assume liberamente gli operai e provvede ai successivi lavori di smistamento. È interessante notare che, in ambo i casi, tanto per il disistivaggio, quanto per il riscalco, le operazioni di pagamento del salario agli operai vengono effet-

tuate attraverso la cosiddetta C. E. P. A. (*Central des employés du port d'Anvers*), dove funziona il *bureau d'embauchage* (ufficio di collocamento). Gli operai sono riuniti in associazioni sindacali.

Anche a Rotterdam i lavoratori sono organizzati in sindacati. Le compagnie di navigazione curano direttamente lo sbarco della merce, servendosi di imprese, che a loro volta assumono liberamente il personale. È da notare che la gestione del porto di Rotterdam è attiva, pur essendo esso uno dei porti che praticano i prezzi più bassi e fra i meglio organizzati del mondo.

Ad Amsterdam l'organizzazione è analoga a quella di Rotterdam. Le compagnie di navigazione hanno alle loro dipendenze operai fissi. La manodopera occorrente in più è ingaggiata sia direttamente sia attraverso un ufficio di collocamento.

Ad Amburgo le operazioni di sbarco sono curate dalle compagnie di navigazione. L'assunzione della manodopera è libera.

In Italia, invece, tutto, in questo settore del lavoro portuale, si muove in modo diverso. Forse non a torto il professore Garrone, nel suo noto trattato « La scienza del commercio » (I° volume, pagine 409 e seguenti), scrive che questo è l'unico settore in cui non arrivò la soppressione, decretata dalla rivoluzione francese (legge Le Chapelier del 14 giugno 1791), delle corporazioni di professioni, arti e mestieri.

All'origine della disciplina del lavoro portuale è, come noto, il regio decreto-legge 15 ottobre 1923, n. 2476. Fecero ad esso seguito il regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232, con cui furono istituiti gli uffici del lavoro portuale; il regio decreto-legge 23 ottobre 1927, n. 2162, con cui furono dettate norme complementari per la disciplina del lavoro nei porti; il regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166, con cui fu stabilito l'obbligo di raggruppare i lavoratori in compagnie (articolo 1) e fu concesso loro (articolo 9) l'esclusività del lavoro, ed il decreto-legge 14 novembre 1935, n. 2165, avente per oggetto la nomina di commissari straordinari presso le compagnie di lavoro portuale. Di tali norme, cui seguirono diversi decreti ministeriali, solo alcune furono inserite nel vigente codice della navigazione, che fu, come è noto, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. In esso, infatti, solo cinque articoli, dal 108 al 112, fissano le linee fondamentali della disciplina del lavoro portuale. Altre norme sono nel regolamento appro-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

vato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

Interessante è qui ricordare innanzi tutto l'articolo 110 del codice. È così redatto: « Le maestranze addette alle operazioni portuali sono costituite in compagnie o in gruppi soggetti a vigilanza dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale. Le compagnie hanno personalità giuridica. Alla costituzione, fusione o soppressione delle compagnie e dei gruppi provvedono per la navigazione marittima il direttore marittimo e per la navigazione interna il direttore dell'ispettorato compartimentale secondo le norme del regolamento ».

Le norme del regolamento sono quelle degli articoli da 161 a 194.

L'assunzione della manodopera nei porti, quindi, non è libera. I lavoratori, organizzati in compartimenti di categoria, hanno il monopolio del lavoro. Non è a parlare in modo assoluto di concorrenza. I lavoratori portuali sono quasi arbitri della situazione, ché negli organi previsti, sia al centro che alla periferia, per la disciplina del lavoro nei porti, non si trovano essi di fronte ad associazioni di datori di lavoro particolarmente organizzate ed attrezzate alla discussione dei problemi specifici del lavoro portuale, bensì di fronte a rappresentanti degli armatori, degli industriali, dei commercianti, scelti spesso a titolo personale, per la loro competenza tecnica nei problemi portuali e marittimi, ma che non hanno quella particolare preparazione necessaria ad affrontare tutti i complessi problemi sindacali e di lavoro di carattere generale e particolare dei vari settori, che sarebbe necessaria per un efficace contraddittorio in un campo pur così vasto e difficile.

Leggiamo ora il successivo articolo 112. È così redatto: « Le tariffe e le altre norme per le prestazioni delle compagnie e dei gruppi portuali, nonché per le prestazioni delle imprese per operazioni portuali sono determinate secondo le modalità stabilite dal regolamento ». E l'articolo 203 del regolamento dispone che tali tariffe e le norme per la loro applicazione « sono formate dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, e sono approvate con decreto del direttore marittimo previa autorizzazione del ministro per la marina mercantile ».

Quando nel dopoguerra vennero definite le nuove tariffe per le operazioni portuali, le compagnie, traendo motivo dalle particolari contingenze del momento, impostarono tali tariffe sulla base delle rese e sul numero degli

uomini componenti le « mani », diminuendo la resa nei confronti delle precedenti tariffe ed aumentando il numero dei lavoratori componenti le diverse squadre, elevando così, in ultima analisi, il livello delle tariffe.

A giustificare le misure adottate vennero allora affacciati motivi di scarsa attrezzatura delle navi, di mancato assestamento delle banchine e delle apparecchiature portuali, distrutte o rese inefficienti dagli eventi bellici. Ma sta di fatto che, trascorso ormai un decennio e migliorate notevolmente le attrezzature sia di terra, sia di bordo, le tariffe sono rimaste invariate. Non si è riusciti ad ottenere — salvo rari casi — una revisione degli elementi strutturali delle tariffe, per adeguarle alle modificate condizioni di efficienza dei porti e ai nuovi aspetti dei traffici.

JACOPONI. E i guadagni degli operatori marittimi?

COLITTO. Non è dubbio che anche di quelli occorre tener conto.

Quella da me descritta, naturalmente, non è una situazione ideale per lo sviluppo dei traffici portuali e per reggere — entrando in vigore il trattato per il mercato comune — la concorrenza dei porti esteri. Per reggerla, occorre che aumentino le possibilità di resa giornaliera del lavoro portuale e che, quindi, si riducano i costi.

Il lavoro nei porti va diventando ovunque sempre più rapido: si adottano, nei porti, mezzi e sistemi di lavoro idonei a rendere meno faticoso e più celere l'imbarco e lo sbarco delle merci, in modo che si riduca al minimo la permanenza in porto delle navi e si aumenti il numero dei viaggi nella unità di tempo considerata. Così si riduce l'incidenza delle spese generali. Ma ciò comporta, in definitiva, anche la possibilità di ridurre il numero dei lavoratori portuali occorrenti per effettuare un dato imbarco o sbarco. Senonché, tutto ciò non è possibile, almeno per ora, in Italia, per le ragioni innanzi spiegate.

In alcuni porti oggi si verifica che, quando nelle operazioni di carico e scarico viene superata la resa prevista in tariffa, i lavoratori pretendono maggiorazioni, invocando l'acceleramento del lavoro e, qualche volta, le operazioni vengono addirittura sospese, quando sia stata raggiunta, prima dello scadere delle otto ore lavorative, la resa stabilita. Questo arreca danno e assai più ne arrecherà in avvenire.

Le tariffe, come tutti sanno, sono il risultato di tre componenti: gli uomini che lavorano, il salario che percepiscono, il ren-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

dimento del loro lavoro. Non si può prescindere, evidentemente, da nessuna di esse. Bisogna, perciò, congruamente modificare le norme vigenti.

Non siamo più oggi su posizioni di monopolio o quasi, ma su posizioni — almeno ci auguriamo — che diventano sempre più vicine a quelle di concorrenza. Mi rendo conto che non si può passare dalla sera alla mattina da posizioni di quasi monopolio a posizioni di concorrenza e che occorre procedere con molta cautela e gradualità. Bisogna evitare dispersioni di ricchezza e non dimenticare di quanta socialità certe situazioni siano intrise.

Poiché i lavoratori portuali sono retribuiti in base al lavoro effettivamente svolto, l'irregolarità del flusso delle operazioni determina una grave irregolarità nei guadagni, donde l'intervento dello Stato, tendente a garantire, mediante eventuali integrazioni, un salario medio minimo che assicuri ai lavoratori portuali possibilità di vita.

So bene che lo Stato ha ad essi dedicato particolari cure al fine di elevarne il tenore di vita; ma dei provvedimenti possono, anzi, debbono essere presi, che, senza intaccare l'essenziale della vigente legislazione, siano idonei a correggere congruamente l'attuale situazione.

Quali provvedimenti? Alla domanda si risponde che occorrerebbe portare nel settore del lavoro portuale il soffio benefico della iniziativa e della concorrenza, cioè a dire, in definitiva, il soffio della libertà. Il datore di lavoro nell'interesse suo e nell'interesse comune deve senza posa sforzarsi di mantenere ai massimi livelli la retribuzione dei prestatori d'opera e dare occupazione al massimo di personale, purché non venga incrinata la solidità dell'azienda da una male intesa e pericolosa liberalità. La liberalità imprenditoriale, sia che venga dal cuore dell'imprenditore o dal suo desiderio di popolarità o da altre mosse del suo animo, trova dunque i suoi limiti fisiologici nella disponibilità produttiva della struttura aziendale. Grande o piccola che sia, ogni impresa obbedisce alle stesse leggi che regolano l'economia domestica, dove a nessuno è consentito impunemente di fare il passo più lungo della gamba. Non si dimentichi, inoltre, che per la redditività di una impresa non deve mai venir meno quel coraggio, quell'ottimismo vitale, quel tanto di empirismo e di fantasia personale, di cui sola maestra è la vita e sovrana regolatrice la libera concorrenza.

Che fare? Riassumo in due punti il mio pensiero. Dall'articolo 112 del codice della navigazione e dall'articolo 203 del regolamento dianzi ricordato si ricava che le tariffe delle prestazioni delle compagnie e dei gruppi portuali sono formate dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale, e sono approvate con decreto del direttore marittimo, previa autorizzazione del Ministero della marina mercantile. Le tariffe, dunque, sono formate non al centro, ma alla periferia, il che sembra quanto mai giusto, perché alla periferia si può tener più conto che non al centro delle situazioni locali. Il Ministero della marina mercantile, invece, a cominciare dall'immediato dopoguerra preferisce formare le tariffe al centro, dando disposizioni alla periferia di applicarle.

Quello che si dice della formazione delle tariffe va ripetuto naturalmente per le loro variazioni. Ora le variazioni apportate, generalmente in aumento, non hanno purtroppo avuta altra conseguenza che quella di esasperare i costi, di per sé stessi già notevolmente elevati, aggravando ulteriormente le condizioni di disagio in cui operano determinati porti. Tale comportamento è di evidente violazione dell'articolo 203 dianzi ricordato.

Avendo il ministro nell'agosto dello scorso anno disposto l'aumento di tariffe a carattere nazionale, lo pregai con una interrogazione di precisarmi in base a quale disposizione di legge il provvedimento era stato preso. Il ministro rispose che l'aumento era stato provocato da necessità politiche. Tale frase, come scrissi a suo tempo al ministro e come ripeto ora, è, per me, assurda. Il paese andrebbe in rovina se alla certezza del diritto, che è fondamento di qualsiasi Stato civile, si dovesse sostituire la decisione, sia pure di un ministero, dettata da ragioni di carattere politico. Il ministro, che è sottile giurista, penso che, meglio considerando la cosa, non possa non dichiararsi del mio avviso.

A questo punto desidero ricordare che nelle disposizioni impartite dal Ministero in materia tariffaria è stata notata la tendenza a stabilire un parallelo fra la paga base delle tariffe portuali e quella dei lavoratori dell'industria ai fini della contingenza.

Al riguardo è stata rilevata, e, a mio avviso, non a torto, la diversa natura delle due prestazioni d'opera: quella dei lavoratori dell'industria di diretta dipendenza da una impresa e quella dei lavoratori portuali, che sono essi stessi costituiti in impresa nelle compagnie, che con le loro prerogative secondo

le norme di legge trattano le condizioni per la prestazione dei loro servizi. Sarebbe, comunque, in questa delicata materia tariffaria vivamente auspicabile che le variazioni della contingenza fossero esaminate nelle forme e dagli organi previsti dal citato articolo 203 del regolamento al codice, in modo che per le maggiorazioni si possa tener conto localmente della loro opportunità e dei criteri seguiti nella elaborazione delle tariffe in rapporto a condizioni di ambiente, di attrezzature portuali e di traffico, e si possa altresì tener conto delle considerazioni contingenti di ordine sociale e sindacale, che abbiano consigliato di soprassedere a giustificate revisioni della composizione delle mani di lavoro e delle rese, nonché della media mensile della giornata vissuta.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Di fatto avviene così.

COLITTO. Non è avvenuto così. La corrispondenza che ho scambiato con il Ministero e la risposta del ministro, che ho sopra ricordato, stanno a comprovare la mia asserzione.

Bisogna, in altri termini, evitare che, applicandosi percentuali di contingenza su base nazionale, vengano infrante le prerogative dei locali consigli del lavoro in tema di elaborazione e fissazione delle tariffe a cottimo.

Ma nemmeno è da approvare l'ampiezza con cui la periferia si avvale della facoltà prevista dall'articolo 203 del regolamento predetto, essendo sentita l'esigenza di applicare criteri base uniformi per tutti i porti del paese. Di qui la necessità di un provvedimento interpretativo delle norme indicate. Si dovrebbe lasciare ai consigli del lavoro portuale la determinazione delle tariffe base, nonché la emanazione di quegli eventuali provvedimenti particolari che fossero richiesti da specifiche esigenze locali. Il Ministero della marina mercantile dovrebbe, poi, avere, sentito il comitato centrale del lavoro portuale, il compito di emanare disposizioni di carattere generale.

Indico alcuni casi in cui opportuno sarebbe l'intervento del Ministero. Quando ricorrono casi di forza maggiore o comunque indipendenti dalla volontà dell'utente, il Ministero dovrebbe stabilire che non debba farsi luogo alla corresponsione di compensi per inoperosità, come, d'altronde, è previsto in molti regolamenti portuali.

Qualora detto compenso dovesse essere corrisposto, esso non dovrebbe in nessun caso superare la retribuzione giornaliera corrispondente al quantitativo previsto dalle

tariffe, e cioè alla resa presa a base di calcolo. Ed ancora. Per alcune categorie di maggiorazioni (pioggia, altezza, distanza, scomodità, ecc.) previste nel sistema tariffario di alcuni porti ed avuto rispetto delle particolarità locali delle operazioni di carico e scarico, sarebbero auspicabili concetti uniformi per il calcolo di tali maggiorazioni, in modo da eliminare, per quanto possibile, le non giustificate disparità di misura da porto a porto per prestazioni di identica natura.

Il Ministero dovrebbe dire la sua parola. Si perverrebbe così a quella auspicata uniformità di interpretazione ed applicazione delle norme che disciplinano il lavoro nei porti, indispensabile ad assicurarne la funzionalità ed il rendimento, salva restando la facoltà allo stesso Ministero di intervenire in particolari situazioni, avvalendosi dei suoi poteri discrezionali, ove documentate esigenze imponessero una deroga alla norma generale.

Bisognerebbe, poi, arrivare ad un più che possibile congruo adeguamento delle rese e del personale e, quindi, dei costi e delle tariffe alla meccanizzazione del lavoro. Il progressivo miglioramento delle attrezzature meccaniche di terra e di bordo, che facilitano ed accelerano le operazioni d'imbarco, sbarco e maneggio delle merci, rende sempre più sentita l'esigenza di revisione e di ridimensionamento delle compagnie portuali.

Evidentemente sarebbe stato lecito attendersi dall'impiego di queste apparecchiature una riduzione delle « mani » di lavoro, oppure maggiori rese, a parità di tempo, con lo stesso numero di lavoratori. Purtroppo, in pratica non si verifica né l'una né l'altra delle condizioni accennate, in quanto le compagnie portuali oppongono una notevole resistenza ad ogni revisione sia della composizione delle squadre sia delle rese. Nessuna riduzione, quindi, dei costi e permanenza conseguenziale dell'alto livello delle tariffe. Occorre, però, vincere tale resistenza.

Per quanto concerne la resa e la composizione delle « mani » di sbarco, è bene fare qualche considerazione. A Genova la resa, cioè il rendimento del lavoro, è basata, per le merci varie, su una squadra di sei uomini più un caporale ed è di sessanta tonnellate per otto ore di lavoro.

A Trieste e Venezia si lavora esclusivamente a cottimo. Le squadre, quanto a composizione, variano. La resa si può valutare in 110-130 tonnellate per squadre di 10-12 uomini e per 8 ore di lavoro.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

A Le Havre la resa è di circa 120 tonnellate per squadra di 8 uomini in 8 ore di lavoro.

Ad Anversa l'orario di lavoro è normalmente di 7 ore. Le squadre sono variamente formate, secondo le esigenze del lavoro. La resa varia da 150 a 200 tonnellate per squadre di 12-15 uomini. A Rotterdam e ad Amsterdam l'orario medio di lavoro è di 8 ore. Non esiste un numero fisso di componenti la squadra. La resa si può valutare pari a quella di Anversa.

Nel complesso si può constatare che la resa di Genova è inferiore a quella degli altri porti. Occorre allora o aumentare la resa o diminuire le « mani ». Non si resiste altrimenti alla concorrenza. L'alto livello delle tariffe, cui non corrisponde un'effettiva prestazione di manodopera, induce alcuni operatori, specialmente stranieri, a dirigersi verso scali esteri, dove è possibile realizzare condizioni ben più favorevoli. Ricondurre il computo delle tariffe su di un piano di aderenza alle esigenze del lavoro portuale e alle mutate condizioni tecniche ed economiche mi sembra una necessità inderogabile.

Poiché anche di recente il Presidente Zoli ha dichiarato che lo Stato è al servizio dei cittadini e deve servirli presto e bene, il ministro del lavoro è uscito nella più liberale apologia della politica della lesma, il ministro delle finanze pare che abbia promesso una tregua senza fine ai contribuenti e il segretario del partito democristiano è tornato all'elogio dell'iniziativa privata e dell'economia di mercato, nutro fiducia che anche il settore, sul quale mi sono trattenuto, sarà revisionato, in vista soprattutto dell'entrata in vigore del trattato istitutivo del mercato comune.

A conclusione del mio dire, piacemi ricordare quanto il ministro Cassiani ebbe lo scorso anno a scrivere nella prefazione ad un interessante volume di Giovanni Forcignano, dal titolo « La marina mercantile »: « Una buona politica marinara » — egli scrisse — « non è fine a se stessa, non è il distaccato potenziamento di un solo settore, ma centro di animazione e propulsione di molti altri, dai quali riceve a sua volta costanti apporti. Cantieri, navi, trasporti marittimi, pesca, porti sono gli strumenti diretti ed indiretti di formazione della ricchezza nazionale.

È così. Ed è, perciò, che colgo da questo mio intervento l'occasione per formulare i più fervidi auguri per la marina mercantile italiana, la cui importanza è primaria ed assoluta ed il cui fiorire non risponde ad un

ristretto interesse di categoria, ma ai supremi interessi del paese. (*Applausi*).

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

DUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, molti sono gli argomenti e i problemi inerenti al settore mercantile navale che meritano ampia e minuta discussione; ma quei pochi a cui farò accenno nel mio intervento ritengo però abbiano un diritto di precedenza o per la loro importanza, o per la loro urgenza, o per ambedue queste ragioni riunite assieme.

Il primo problema, a mio modo di vedere, è quello che riguarda le convenzioni ed il riassetto, il riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale. Le convenzioni ventennali, firmate nel 1936, sono scadute il 31 dicembre 1956. Con decreto-legge sono state prorogate una prima volta al giugno 1957 e con un secondo decreto sono state prorogate al giugno 1958.

Purtroppo succede molto spesso in Italia che problemi seri, gravi, che incidono in maniera profonda nei settori vitali della nazione (in questo caso settore economico e settore sociale) si cerca di risolverli palleggiandoseli come braci ardenti da una mano all'altra. Vi era stato tutto il tempo perché entro il 31 dicembre 1956 il problema del rinnovo delle convenzioni fosse dibattuto e concluso. Invece venne la scadenza, ragioni impellenti prima, ragioni politiche poi, hanno portato a due proroghe che preludono inevitabilmente ad una terza (è facile fare l'astrologo in questo caso). Di guisa che si potrà dire, che se entro il 31 dicembre 1958 la Camera che nascerà dalla terza legislatura porrà la parola fine a questo importantissimo problema delle convenzioni, avrà dimostrato una sollecitudine che bisogna riconoscere non ha dimostrato la Camera che sta per morire.

Ma purtroppo oltre che cercare di risolvere i problemi importanti trattandoli come braci ardenti, mandandoseli cioè da una mano all'altra, qualche volta si impostano anche male. E questo a mio avviso è stato impostato male. Incominciò la speciale commissione nominata dal C. I. R. per lo studio del riassetto e del riordinamento di quelli che noi chiamiamo i servizi marittimi di preminente interesse nazionale, che non si preoccupò evidentemente di altro che di ridurre l'onere diretto delle società gravante sullo Stato. Fine indubbiamente lodevole, ma che bisognava e bisogna cercare di raggiungere facendo le dovute considerazioni, tenendo presente le necessità delle regioni, le quali poi si riversano

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

in campo nazionale. Invece si è creduto di prendere una strada molto breve: quella della soppressione delle linee. È facile comprendere che con questo sistema si potrà giungere non a ridurre il *deficit*, ma ad annullarlo del tutto: si sopprimono tutte le linee e scompaiono completamente il *deficit*!

Iniziato male, si continuò peggio. Si rese noto uno schema di disegno di legge anche questo riguardante il riassetto delle preminenti linee di interesse nazionale. A mio modo di vedere questo schema non conteneva che una ingenuità, vale a dire credeva che qui ci fosse ancora la camera dei fasci e delle corporazioni invece che i deputati eletti dai cittadini della Repubblica. Infatti, se noi leggiamo l'articolo 3 di questo peregrino disegno di legge, troviamo: « Le convenzioni di cui all'articolo 1 sono approvate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con quelli del tesoro e delle poste e telecomunicazioni. Esse non sono obbligatorie per l'amministrazione se non dopo che siano state rese esecutive nei modi di legge ». Speriamo che effettivamente finché non siano state rese esecutive esse non siano valide. Infine, *dulcis in fundo*, l'articolo stabilisce: « Le convenzioni stesse saranno comunicate al Parlamento ».

Si dice — non so se risponda a verità — che questo monumento giuridico sia opera dei soloni del C.I.R. Siano stati essi, o siano stati altri, a noi importa relativamente. A nome del gruppo parlamentare socialista — e credo che non saremo i soli a fare questa affermazione — dichiariamo subito che non abbiamo nessuna intenzione di affidare ad occhi chiusi — non se ne abbia a male il ministro della marina mercantile — a nessuno dei tre ministri nominati in questo articolo 3, la risoluzione di uno dei più importanti quesiti che riguardano tutto il settore navale mercantile; e che non intendiamo che esso venga sottratto all'esame preventivo, alla discussione ed all'approvazione delle due Camere. Chiediamo anche — conoscendo la ben nota gentilezza e cortesia del ministro — che ci si spieghi che cosa si intende dire con l'ultima frase dell'articolo 3: « Le convenzioni saranno comunicate al Parlamento ». Perché sino ad oggi noi siamo stati convinti e continuiamo ad esserlo che in Parlamento si discuta, si deliberi, si legiferi, si facciano anche delle comunicazioni e si ricevano; ma che non sia questa la sede nella quale si ricevono comunicazioni di deliberazioni prese altrove, sulle quali il Parlamento deve mettere solo

lo spolverino. Onorevole ministro, una precisa risposta al riguardo è vivamente attesa, e mi auguro che non mancherà.

Per quanto appaia ormai chiaro che la battaglia per la soluzione di questo problema spetta alla Camera della terza legislatura, non sarà male impostare fin da ora le linee fondamentali di una possibile risoluzione.

Il riassetto dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale significa in sostanza il riassetto, il ridimensionamento, il rammodernamento della Finmare.

Non vi è stato bilancio in cui non si sia discusso intorno a questo istituto, accusandolo o difendendolo. Con il rinnovo delle convenzioni noi riteniamo che gli si debba dare un assetto definitivo; devono essere chiaramente specificate e delimitate le sue funzioni ed i suoi scopi, ed esso deve essere messo in condizione di esplicare il più vantaggiosamente possibile il compito per cui è stato creato, quello cioè di ente finanziatore non solo nei riguardi delle società di preminente interesse nazionale, ma di tutto il campo marittimo.

Ma nello stesso tempo, dopo avergli assicurato soprattutto i mezzi finanziari necessari perché esso possa esplicare in maniera conveniente quello che è il suo fondamentale scopo, bisogna anche troncargli lo stato di soggezione in cui si trovano nei suoi confronti le direzioni e i consigli di amministrazione delle varie società di preminente interesse nazionale che dalla Finmare vengono rifornite di mezzi finanziari.

La Finmare è nata un po' sotto una cattiva stella: venne al mondo tra la fine del 1935 ed il principio del 1936; ebbe per madre la crisi scoppiata come un uragano in America, nel 1929, quella crisi che poi si ripercosse negli anni successivi, in tutte le parti del mondo ed in Europa specialmente; e come padre ebbe un regime dittatoriale che corse e deformò un intervento che era inevitabile in quel momento, e un principio fondamentale giusto, quello di una marina mercantile che svincolasse da una servitù non solo economica, ma anche politica il nostro paese.

Senonché, anche qui si incominciò male, perché a capo dei vari raggruppamenti che nacquero furono posti gli stessi uomini che nello stesso settore dei traffici mercantili navali non avevano saputo fronteggiare la crisi e tutto quello che avevano saputo fare era stato di richiedere l'aiuto dello Stato. Era dunque inevitabile che si andasse dove si andò, e si sperperassero milioni di allora che sarebbero miliardi di oggi, e che si

giungesse al nastro azzurro e ad altri parossismi reclamistici.

Ciò spiega come nel quinquennio che va dal 1936 al 1940 la Finmare riuscisse a perdere qualche cosa come due miliardi, vale a dire circa 200 miliardi della moneta di oggi, mentre i liberi armatori facevano dei guadagni cospicui. Ma questa è storia passata, è la storia della prima fase della Finmare, quando essa incideva per il 44-45 per cento, con un milione e duecentomila tonnellate di stazza lorda, sul complesso della flotta mercantile italiana.

Quello che a noi interessa molto di più è invece la storia recente della Finmare, la storia che chiamerei post-bellica.

Nel 1950, nella stessa sede di oggi di discussione del bilancio della marina mercantile, io dicevo e constatavo che la flotta della Finmare, ridotta a circa il 25 per cento della sua consistenza pre-bellica, cioè a 385 mila tonnellate di stazza lorda, era un complesso cui mancava il 75 per cento degli strumenti di lavoro, delle macchine, per poter produrre e che bisognava rifornirla di questi mezzi.

E portavo come esempio l'«Italia», la quale era riuscita, alla bell'e meglio, ad avere circa un 60 per cento di naviglio e che non era più passiva, appunto perché aveva a sua disposizione mezzi di produzione, mezzi di lavoro. Dicevo quindi che bisognava riconquistare le linee perdute e dare notevolissimo incremento alle ricostruzioni navali. Bisogna pur riconoscere l'evidenza: dicevo questo nel 1950. Oggi siamo nel 1957 e una qualche comparazione bisogna pur farla. Il *Lloyd* triestino, ad esempio, che aveva nel '50 solo una consistenza di 84 mila tonnellate di naviglio e gravava con un passivo, tra sovvenzione e integrazione, di 4 miliardi e 323 milioni sullo Stato, oggi ha la sua flotta più che raddoppiata, giacché si è arrivati alle 180 mila tonnellate di stazza lorda e presenta un passivo totale di 6 miliardi e 670 milioni.

Lo stesso dicasi per la Tirrenia che, con una flotta che aveva a quella data 57 mila tonnellate di stazza lorda, gravava sul contribuente italiano con un passivo di 3 miliardi e 250 milioni. Nel 1955, con un tonnellaggio di 64 mila tonnellate, vale a dire con appena 7 mila tonnellate di naviglio in più (è vero che bisogna tener presente che il naviglio era stato però in gran parte rinnovato), ci siamo trovati di fronte ad un passivo di oltre il doppio di quello del 1950, cioè 6 miliardi 575 milioni.

Una considerazione nasce allora spontanea e si impone. Non è più valida la tesi che allora sostenni, cioè che ci si trovava di fronte a quel *deficit* perché mancavano gli strumenti di lavoro. Invece purtroppo vediamo che man mano che aumentano gli strumenti di lavoro, aumenta il *deficit*. Infatti, nel 1950, la Finmare, che aveva una consistenza di 350 mila tonnellate di navi, costava allo Stato quasi 10 miliardi; nel 1955, con una flotta di 600 mila tonnellate, ne è costati 21 e mezzo; e altrettanti miliardi circa, o poco meno (19 miliardi), nel 1956.

Come si spiega questa faccenda dell'aumento del *deficit* con l'aumentare del naviglio? Si spiega in parte con il naturale ammortamento delle nuove costruzioni.

Nella relazione del bilancio Finmare per l'esercizio 1955-56 si giustificano i risultati dei primi quadrienni in parte con ragioni giuste e in parte (specialmente quelle relative al primo quinquennio) con ragioni meschine.

Ma quello che a noi interessa è soprattutto il quinto quadriennio, cioè questi ultimi 4 anni. Ci troviamo di fronte ad un *deficit* di 19 miliardi abbondanti!

Esistono delle ragioni che lo giustificano: la svalutazione, il ritardato incasso dei crediti che le società vantano verso lo Stato (mi pare che siano 38 i miliardi di cui lo Stato è debitore), la constatazione che in Italia vi sono delle linee che saranno sempre passive (per esempio, quelle che congiungono il continente con le isole), la necessità di un aumento dei capitali azionari, la eliminazione di gravosi interessi passivi, oneri di fidejussione e di mediazione che la Finmare riversa sulle varie società per i finanziamenti procurati.

Tutte queste sono ragioni valide che spiegano il disavanzo, ma (è inutile nasconderselo) è impressione generale che non siano soltanto queste e tutte queste le ragioni per cui ci si trova in questa dolorosa situazione. Si sente la necessità di una riforma sostanziale di questo istituto che i suoi «inamovibili» (così chiamati ormai per antonomasia) hanno deformato nella sua natura e nei suoi scopi, alterandone e dilatandone il potere anche a mezzo di una eccezionale burocratizzazione.

La Finmare, ripeto, è nata come un istituto di finanziamento per le società marittime di preminente interesse nazionale. Faccia questo.

Si sostituisca all'I. M. I., che si è dimostrato troppo antieconomico, ma fermi a questo la sua attività. Finché la Finmare

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

avrà in completa soggezione le direzioni e amministrazioni delle 4 società di navigazione di preminente interesse nazionale, è perfettamente inutile — a mio avviso — che si continuino ad avere 4 consigli d'amministrazione con tutta una sequela di direttori, di vicedirettori generali, di dirigenti e di amministratori che non hanno che una responsabilità più che relativa, molto limitata, dato che in base all'attuale sistema tutto dipende, in definitiva, dalla Finmare, la quale sceglie i componenti del consiglio di amministrazione, i direttori generali e tutti quanti gli altri quadri direttivi, diventando arbitra assoluta di uno dei settori economici di più vitale importanza per la nostra nazione.

Non si muove foglia nelle quattro società di navigazione (mi viene suggerito un nome, ma io non voglio farlo) che la Finmare non voglia.

Ora, questo pesante prepotere, oltretutto, toglie la possibilità di costatare che cosa sono capaci di fare da soli, specialmente nel campo economico, i vari dirigenti, i vari responsabili delle aziende di preminente interesse nazionale.

Si prendano gli elenchi dei quadri dirigenti della Finmare dell'ultimo decennio, e quelli dei dirigenti delle quattro società di preminente interesse nazionale, e si leggano i nomi. Questo esercizio — a mio modo di vedere — è più utile e più illuminante di ogni altra discussione che si voglia fare. I nomi per una percentuale altissima della Finmare e delle quattro società di navigazione sono, quasi sempre gli stessi. Se qualcuno manca, onorevole ministro, è perché anche la longevità ha i suoi limiti insormontabili ed invalicabili.

Nel 1951 e nel 1952 si aveva un nome che compariva in tre società, oggi, nel 1957, questo nome compare in tutte e cinque. Si dice: è la legge che dispone così. Sarà la legge che dispone così, sarà tutto quello che si vuole, ma è una cosa a cui — a mio modo di vedere — si deve porre riparo il più rapidamente possibile.

DELCROIX. Chi è questo?

DUCCI. Abbiamo denunciato i difetti e la necessità di una revisione generale. Non intendiamo però tacere ciò che è stato fatto, e l'opera svolta, che sta a significare innanzi tutto come questo istituto ha delle concrete ragioni di vita ed una specifica funzione economica, industriale e politica.

Nel 1956 le quattro compagnie di preminente interesse nazionale hanno trasportato 1.360.000 passeggeri, 50 mila passeggeri in più del 1955. Anche il traffico delle merci ha

subito un notevole aumento: è passato da 1.900.000 tonnellate nel 1955 a 2.230.000 tonnellate nel 1956, con un aumento di oltre 300 mila tonnellate. Si sono incassate circa 80 miliardi di lire contro i 70 del 1955, con un incremento tangibile di oltre 10 miliardi.

Dalla relazione della Banca d'Italia si rileva che le navi battenti bandiera italiana hanno incassato complessivamente, nel 1956, 360 milioni di dollari, contro i 287 incassati nel 1955. Per il bilancio 1955-56 si deve quindi costatare che la flotta della Finmare con un tonnellaggio di circa 600 mila tonnellate, che rappresentano appena il 15 per cento del totale della nostra flotta mercantile, ha da sola incassato oltre il 35 per cento di tutte le divise incassate dalla marina mercantile italiana in quest'anno. Fatto, questo, che ha la sua importanza.

Non si può negare che la nostra bilancia dei pagamenti ha risentito di vantaggi notevolissimi che non vanno sottovalutati. Ma non è tutto; senza accondiscendere ad un nazionalismo più o meno di marca passata, guardando con occhio obiettivo ciò che si è compiuto, bisogna riconoscere che la Finmare occupa oggi, sia pure a lunga distanza dalla società inglese *Cunard*, il secondo posto per il trasporto dei passeggeri tra l'Europa ed il nord-America e che nel traffico con il Brasile e il Plata ha consolidato il suo primato. Per dare un'idea dello sviluppo e della importanza del trasporto dei passeggeri via mare, basterà citare questi soli dati. I 65 mila passeggeri trasportati nel 1950 dalle navi dell'« Italia » dall'Europa al nord-America hanno superato il numero di 130 mila, cioè si sono raddoppiati, malgrado lo sviluppo dell'aviazione.

Per quanto riguarda la Finmare, come è nostro costume, abbiamo ritenuto nostro dovere dire quel che pensiamo e presentare quella che noi riteniamo la realtà evidente. Non siamo partiti proponendoci preconcettualmente il ruolo di difensori o il ruolo di accusatori: abbiamo detto tutto il pro e tutto il contro. Riteniamo che la Finmare debitamente dimensionata, corretta nelle sue deficienze, aperta a quadri più giovani e veramente indipendenti, sia un istituto di un valore economico, politico e industriale inestimabile per il nostro paese.

Il secondo problema che per la sua importanza nazionale e che per la necessità di una rapida soluzione si impone, è strettamente connesso con la Finmare. Anzi, sotto alcuni punti di vista, è ancora più importante. Si tratta del rinnovo delle convenzioni di cui

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

abbiamo parlato e della distribuzione delle sovvenzioni. Varie polemiche, discussioni e contrasti già quasi da un anno si sono sollevati al riguardo e hanno implicitamente dimostrato l'importanza basilare che ha per la nostra nazione l'industria, il traffico, il commercio marittimo. Tolta Roma e Firenze, che pure hanno cospicui interessi indiretti nel campo mercantile navale, tutte le altre maggiori città d'Italia sono scese in campo, da Genova a Napoli, da Palermo a Trieste, da Cagliari a Bari, da Livorno a Savona, da La Spezia ad Ancona, per non citare che i primi nomi che ci vengono alla mente. Sono stati promossi riunioni e convegni, talvolta anche agitazioni e sono state avanzate richieste e pretese che io voglio limitarmi in qualche caso a definire premature ed intempestive. Torino e Milano, per completare il quadro, si sono affiancate, ed è facile comprendere il perché, nella difesa di quei porti che più rispondono agli interessi delle due città più industriali d'Italia, ai loro traffici, alle loro importazioni, alle loro esportazioni.

Ma, insomma, tutto questo rumore ed agitarsi che non è certo più una pacata discussione tra città e città, e che io voglio sperare non diventi, prima della soluzione di questo problema, addirittura un alterco, sta a dimostrare quanta e quale sia l'importanza della marina mercantile in Italia e come essa incida profondamente non solo in maniera visibile, ma anche in maniera invisibile su tutta la vita economica della nostra nazione.

Molti, troppi forse, sono i colleghi nemici della Finmare, che agitano questi diciannove miliardi di *deficit* come una vergogna nazionale, anche se poi sono gli stessi i quali, alla semplice idea che una nave che faccia parte delle società sovvenzionate possa diradare la frequenza in un porto che ad essi interessa, anche se di second'ordine, scattano immediatamente e sono pronti ad agitarsi e dimenticano il passivo della Finmare medesima.

Certo la commissione incaricata dal C.I.R. del riassetto delle linee non si è trovata di fronte ad un compito estremamente facile, bisogna riconoscerlo: si tratta infatti, da una parte, di diminuire l'onere veramente rilevante che grava sullo Stato e, dall'altra, di non arrecare danni alle varie economie locali e regionali. Tutti sarebbero capaci di sistemare facilmente la cosa ricorrendo alle soppressioni di linee, ma non è questo il sistema cui ci si può e ci si deve attenere.

Noi esprimiamo l'augurio che il problema sia risolto in maniera completa, senza diaframma fra città e città, fra nord e sud, senza

che si tenti in un modo o nell'altro di poter avere, o di portare via addirittura un servizio, o una linea attualmente facente capo ad un porto per trasportarla in un altro porto. Noi ci auguriamo che il problema venga risolto nella sola maniera in cui può essere sostanzialmente risolto, cioè con il necessario aumento del tonnellaggio della nostra flotta mercantile, in modo da poter soddisfare tutti i legittimi interessi aventi una chiara ragione economica, o che presentino prospettive certe di realizzazioni pratiche. Solo l'aumento della flotta, infatti, di una flotta moderna che abbia tutti i requisiti (del tonnellaggio, della velocità e della economicità dei consumi) può rappresentare la via maestra per giungere a questa soluzione.

Ma quando ad una siffatta soluzione sostanziale, per ragioni che non è il caso di illustrare qui perché sono intuitive, non si potesse giungere, gli altri eventuali tentativi dovrebbero essere ispirati ad alcuni concetti basilari, ripudiando i quali il danno per il nostro paese sarebbe incalcolabile.

Vi sono delle leggi fondamentali di carattere naturale che disciplinano le correnti di traffico mercantile, e tali leggi ben raramente possono essere corrette dall'opera dell'uomo: non conosco che due casi, Suez e Panama. Ciascun porto dunque assolve il compito assegnatogli dalla natura e sviluppato dalla alacrità, dalla intraprendenza e dalla tenacia della sua gente.

Vi sono poi delle leggi politiche ed economiche che spostano a seconda degli eventi (guerre, rivoluzioni, crisi, decadenza di paesi, variazioni di frontiere, annessioni di regioni, ecc.) ma sempre entro l'ambito delle leggi naturali, le correnti di traffico.

Ho voluto dire questo per sottolineare che non basta creare o avere a propria disposizione bell'e fatto un bel porto, bene organizzato e attrezzato, ma occorre che esso sia l'espressione attuale di necessità industriali, commerciali e politiche che trovino in esso la più conveniente realizzazione degli interessi di una nazione o di più regioni.

Se un porto non è in questa situazione, è inutile artificiosamente tentare di deviare le correnti di traffico, annullare o tentare di annullare gli interessi precostituiti; è inutile tentare di andare contro usi e sistemi che talvolta hanno vigore di leggi, per dargli una vita che, nel migliore dei casi, in realtà sarà antieconomica, perché costerà sempre di più di ciò che il porto possa guadagnare.

Ma soprattutto dobbiamo tener presente, quando si richiede lo spostamento di linee,

quando si richiede il cambiamento di porti di armamento, quando si richiede che venga tolto un servizio ad un porto per essere dato ad un altro, che noi ci troviamo disgraziatamente in questa situazione: nel 1955, su 42 milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani, il 51,5 per cento è stato imbarcato e sbarcato da navi che battevano bandiera straniera.

Ora, bisogna fare attenzione prima di spostare queste linee, di cambiare questi porti di armamento, di sopprimere o di ridurre i servizi, perché è facile comprendere che, se tutte queste novità non trovano una reale corrispondenza negli interessi di tutti coloro che danno vita al traffico marittimo, noi diventiamo dei veri e propri autolesionisti, perché regaliamo alle bandiere estere, le quali non guardano a questioni affettive o a ragioni politiche, ma agiscono sotto l'impero di leggi economiche, la parte migliore del nostro traffico.

Ho voluto dire questo perché da oltre un anno a questa parte sono spuntate le proposte più peregrine, le pretese più infondate, le soluzioni più illogiche ed antieconomiche, ora proposte da questo porto sul Tirreno, ora da questo porto sull'Adriatico.

Ho qui l'elenco delle linee sovvenzionate che la commissione del C. I. R. avrebbe proposto per la soppressione. Credo che, almeno in parte, si sia rinunciato a gran numero di queste soppressioni anche per una semplice ragione: che queste linee, di cui veniva proposto l'annullamento perché troppo onerose, venivano giudicate con dei dati che non erano definitivi, ma transeunti e che nella maggioranza dei casi sono migliorati.

Ecco qui la lista delle nove linee, di cui la commissione del C. I. R. aveva proposto la fine, e ciò che mi ha colpito di più è che in gran parte queste linee riguardavano le isole, riguardavano cioè proprio quelle terre depresse, come la Sardegna e la Sicilia, che noi, d'altra parte, con sforzi finanziari, cerchiamo di risollevare in tutti i modi.

Ora, io spero che questo elenco non abbia più ragione d'essere, che ci si sia convinti che questa è una strada sbagliata. Oltre tutto, questo significherebbe pressoché la liquidazione di una delle quattro società di interesse nazionale, della « Tirrenia », perché sarebbero fra le sopprimende, la linea mista Napoli-Malta-Bengasi; la linea mista Genova-Sardegna-Palermo; la linea mista Palermo-Pantelleria-Tunisi; la linea mista Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres.

A ben guardare, sono sempre le isole che pagano. Inoltre dovrebbero essere sopresse le linee da carico Adriatico-Tirreno-Spagna, quella Adriatico-Sicilia-Tirreno e la Tirreno-nord Europa. Tutto ciò porterebbe ad una economia di due miliardi 885 milioni. Ma è il caso di domandarsi se prima di fare queste proposte si sono assunti tutti i dati sull'andamento di queste linee, se si sono avute dalle Camere di commercio tutte le indicazioni indispensabili, se si è posto mente che la marina mercantile produce utili cosiddetti invisibili, non facilmente reperibili, ma che pure incidono profondamente nella economia della nazione o di una regione; se si sono poste in atto tutte queste cautele. Oppure ci si è limitati a pensare alla decurtazione del *deficit* senza badare se questi due miliardi e 885 milioni che si pretendeva di risparmiare da una parte, non avrebbero comportato, da un'altra parte, un onere eventualmente ancora maggiore.

Spero che questo modo di vedere abbia fatto il suo tempo, anche perché mi consta che i dati in base ai quali ci si è orientati per la soppressione di queste linee non erano definitivi, ma provvisori.

Mi sembra anche che dovrebbe essere fatta una analisi minuta delle ragioni che hanno determinato il lamentato *deficit*. Si tratta di vedere, ad esempio, se esso sia in relazione alla concorrenza di altre compagnie (nazionali od estere, non importa), battenti le stesse linee, magari con unità più moderne e meglio attrezzate, che per il loro percorso meglio rispondono alle esigenze mercantili.

Fra le cause di queste passività potrebbero essere anche gli orari, non corrispondenti con i movimenti dell'economia locale.

Insomma, molteplici possono essere le cause del *deficit*, ma è certo che, prima di giungere alla soppressione di queste linee, è assolutamente indispensabile un attento esame che ho la convinzione non sia stato fatto come si doveva.

D'altra parte vi sono linee che, per la loro stessa struttura, saranno sempre passive, ammenoché non le si vogliano affidare alla gestione privata, nel qual caso sorgerebbero altri problemi; ad esempio le linee colleganti il continente alle isole.

Queste linee di trasporto assolvono indubbiamente anche ad una funzione sociale e la loro utilità non può essere misurata con un metro puramente economico. Proprio, a riguardo delle linee per le isole osservano giustamente le società che le tariffe praticate sono troppo basse. Un trasporto da Olbia a

Civitavecchia viene a costare, per la cabina, meno di una camera d'albergo appena di secondo ordine a Roma. Ma io considero i servizi fra il continente e la Sardegna, la Sicilia e le isole minori come veri e propri *autobus* che devono servire a tutti e con quel decoro che non si può avere altro che quando sono gestiti dallo Stato, quindi molto spesso con prezzi antieconomici. Se queste linee venissero affidate a società private la questione sociale scomparirebbe per lasciar posto soltanto a ragioni economiche.

Sono altre le strade che, a mio avviso, si devono perseguire per ridurre questo *deficit*. Eccole. La soppressione dell'integrazione di bilancio per le linee di preminente interesse nazionale; la fissazione di compenso per linea e per servizi compiuti per conto dello Stato, e versamento delle relative somme come veri e propri incassi di gestione (pagano gli altri, paghi anche lo Stato, non iscriva soltanto le somme a titolo di debito, portando a conseguenze molto gravi); pagamento da parte dello Stato alle scadenze delle somme dovute per non gravare ingiustamente sulle società con oneri di interessi che, in definitiva, arrivano quasi sempre al 10 per cento e ammontano già a miliardi; graduale e razionale rinnovamento dei beni strumentali, predisponendo i necessari mezzi finanziari; graduale e razionale rinnovo e ringiovanimento dei quadri dirigenti della Finmare.

Dopo aver constatato gli effetti di questi provvedimenti, si potrà eventualmente prendere anche in considerazione la soppressione della linea mista Genova-Sardegna-Palermo che è costata 248 milioni e la linea per Tunisi che è costata 129 milioni, se nel frattempo queste linee non saranno diventate anch'esse, se non attive, per lo meno meno gravose per lo Stato.

E vengo al terzo problema, quello più umano, che per questa ragione avrei dovuto trattare per primo. Ho detto problema, ma in realtà esso sta prendendo la colorazione e la forma di una triste commedia: intendo parlare della questione delle pensioni dei marittimi. E ne parlo, non per un fine più o meno anticipato di *réclame* elettorale (lasciamo questo alla Fegemare), ma perché fin dal 1952, quando la Fegemare se ne infischia delle pensioni dei marittimi, noi avevamo posto questo problema e ne avevamo chiesta la sua soluzione.

Un poco di storia credo che non farà male.

Il 25 luglio 1952 con la legge n. 915, ministro il defunto onorevole Cappa, quando la questione della pensione dei marittimi

era ormai entrata nel campo dello scandalo e serie ripercussioni erano facilmente prevedibili, si sanò parzialmente la situazione e nella stessa data, il ministro Cappa accettava questo mio ordine del giorno: «L'VIII Commissione della Camera dei deputati, constatato che la discussione della legge che regola il trattamento economico e normativo della previdenza marinara non soddisfa interamente le legittime istanze della gente del mare, approva il disegno di legge e raccomanda al Governo di studiare ulteriori provvedimenti che completino i miglioramenti dalla presente legge introdotti nell'ordinamento della previdenza marinara».

Naturalmente, come tutti gli ordini del giorno, veniva accettato come raccomandazione e rimaneva lettera morta. Nel 1952 e nel 1953 in sede di discussione generale ritornai alla carica (potrei leggermi gli interventi): ma fatica inutile.

Seguivano altri miei interventi nel 1955 e nel 1956 e quelli di altri compagni della sinistra, fra i quali voglio ricordare l'onorevole Jacoponi, il quale su questo problema si è impegnato, come me, con tutte le sue forze.

Purtroppo i nostri sforzi non hanno avuto preda a nulla. Allora cominciarono a fioccare le interrogazioni sia qui, sia a palazzo Madama.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale onorevole Vigorelli rispose nel 1956 a una interrogazione, su questa materia, del senatore Valenzi, menando, come si suol dire, il can per l'aia. A una mia interrogazione sullo stesso oggetto rispondeva il sottosegretario Terranova in data 5 gennaio corrente anno, nel modo che vi dirò in seguito. Il 29 marzo di quest'anno molto gentilmente il ministro Cassiani riceveva una commissione di marittimi da me accompagnata, che lo intrattene su vari problemi e soprattutto su quello delle pensioni e della previdenza marinara. Sempre nel 1957, una interrogazione firmata dagli onorevoli Berlinguer, Pertini, Faralli e da me, a proposito del fondo integrativo di previdenza, riceveva una risposta meno che convincente da parte del sottosegretario.

In questi ultimi 5 anni — non ve ne abbiate a male, colleghi democristiani! — cioè da quando fu emanata la legge n. 915 sulle pensioni e sulla Cassa di previdenza marinara, nessuno di voi, che io ricordi, si è interessato di questo problema; delle sofferenze di questa gente che per 20 e talvolta per 30 anni sul mare ha sopportato sacrifici di ogni genere creando ricchezze colossali.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

Ma finalmente — o potenza delle elezioni politiche che si avvicinano! — (lasciatemelo dire con il Giusti che, del resto, era nato nella stessa terra del senatore che si è svegliato), dopo un processo lungo, lungo, lungo, si è svegliato il senatore Angelini, e nacque il fungo. Per suo tramite la Fegemare ha presentato al Senato un disegno di legge per migliorare il trattamento dei pensionati della Cassa di previdenza marinara.

Non faccio alcuna questione di priorità: benvenuto sia il senatore Angelini se, riunendo i nostri sforzi, si riuscirà a condurre in porto questo problema, che sta diventando una vergogna.

Come dicevo, il 5 gennaio scorso il sottosegretario Terranova rispondeva in questa maniera a una mia interrogazione:

«La speciale commissione nominata dal ministro della marina mercantile per l'esame dei problemi della previdenza marinara ha sospeso i propri lavori, essendosi manifestata la necessità di accertare l'entità degli oneri che fanno carico allo Stato per quote di pensione corrispondenti ai periodi di servizio militare e alla valutazione doppia della navigazione compiuta in tempo di guerra dagli iscritti alla gestione marittima della Cassa nazionale per la previdenza marinara. Tale necessità si giustifica considerando che, poichè è finora mancata la regolarizzazione dei rapporti fra lo Stato e la citata Cassa in ordine ai predetti oneri, la conoscenza di essi servirà ad accertare quale sia la loro incidenza sull'attuale disavanzo patrimoniale della Cassa, il quale ha già superato gli 8 miliardi e va incrementandosi di circa 2 miliardi l'anno.

«Effettuati gli accertamenti di cui sopra potrà affrontarsi con maggiore tranquillità il problema relativo alla ricerca dei nuovi mezzi per il graduale risanamento finanziario della Cassa medesima e per la copertura degli ulteriori oneri che necessariamente deriveranno dalle nuove disposizioni che si intende proporre ad integrazione e per il perfezionamento delle norme contenute nella legge 25 luglio 1915.

«Il ministro del tesoro, infine, ha fatto recentemente conoscere il proprio punto di vista sulla contabilità relativa agli oneri arretrati e la Cassa sta ora approntando i dati richiesti dal predetto ministero ai fini della definizione della pratica. I lavori della commissione saranno ripresi non appena completata tale definizione ».

In altri termini, si afferma: lo Stato è debitore, lo sa, lo confessa, lo dichiara, non se ne

vergogna, anzi prende questo fatto come una cosa di ordinaria amministrazione, come se non avesse nessuna importanza.

I suoi creditori sono quei disgraziati che hanno compiuto il loro obbligo militare; sono quei marittimi che durante la guerra, non vi dico con quali sacrifici e pericoli (molti vi hanno lasciato la pelle) hanno continuato a navigare per assicurare il minimo necessario al Paese che era affamato. A questa gente si dice: sì, tu sei mio creditore, ma non ti do nulla perchè non so l'onere che deriva dal mio debito, e soprattutto, non mi curo di fare questi conti perchè il giorno in cui dovessero essere fatti, non avrei più alcun pretesto per non pagare.

Da un pezzo lo Stato sta facendo i conti. Intanto i poveri pensionati vivono nella indigenza più profonda. Non vi sarà mica la speranza, nell'attesa di fare questi conti, che se ne vadano tutti? Perchè ormai siamo giunti a questi limiti, questi disgraziati sono passati, dall'attesa alla delusione, dalla invettiva al silenzio, ma è un silenzio che è veramente tragico. È un atto di accusa che non fa onore al Governo che si professa democratico.

Ora, si ponga fine una buona volta a questo stato di cose, lo Stato versi quanto deve, lo sa benissimo, versi le quote che corrisponde per le altre pensioni cui provvede l'Istituto nazionale della previdenza sociale, cioè il 25 per cento previsto con la legge 4 aprile 1952, n. 218, chiamata comunemente legge Rubinacci, e versi, come abbiamo già detto, gli altri oneri stabiliti dalla legge. Sono i vecchi pensionati, soprattutto, che bisogna soccorrere il più rapidamente possibile; sono i vecchi marittimi che versano in una situazione di estremo bisogno.

È necessario togliere la clausola iniqua dell'anno di navigazione dell'ultimo decennio, diminuire i contributi che sono a carico degli iscritti alla Cassa nazionale che sono troppo elevati per le misere pensioni che ricevono. Bisogna riconoscere i benefici di guerra ai combattenti della guerra 1915-18 iscritti alla gestione speciale.

Non si può usare in questa materia due pesi e due misure, per gli iscritti dell'ultima guerra sì, per gli iscritti della guerra 1915-18 no. Bisogna considerare utile ai fini della pensione il servizio militare con destinazione a terra senza limitazioni come quelle imposte dalla legge. Per le pensioni di invalidità bisogna richiedere solo cinque anni di navigazione di cui uno nell'ultimo quinquennio; bisogna aumentare le pensioni di reversibilità, specie per i genitori. Bisogna rendere giustizia

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

ai vecchi funzionari amministrativi andati in pensione prima del 1949.

Onorevole ministro, se i conti non li ha fatti lo Stato li abbiamo fatti noi. Si tratta di 5 miliardi che lo Stato deve, per far fronte ai suoi impegni. Incominci a versare questi 5 miliardi, incominci a dare il 25 per cento come viene dato per le altre pensioni dell'I. N. P. S. anche alla previdenza marinara. In tal modo il doloroso ed umano problema che si trascina da troppo tempo verrà facilmente risolto.

Io faccio, onorevole ministro, vive raccomandazioni perché anche in questo ultimo sprazzo di vitalità della Camera sia possibile risolvere questa situazione e non rimandarla alla nuova legislatura.

Credetemi, è penoso trovarsi in mezzo a persone, come talvolta mi trovo io nei paesi di mare, le quali non protestano neanche più, guardano, e nel loro sguardo vi è un tale muto rimprovero che veramente commuove, soprattutto per la fierezza con cui quella gente, che ha diritto di chiedere, non chiede più e tace.

Prima di concludere il mio intervento voglio accennare a una questione di una certa importanza che negli ultimi mesi è stata oggetto di dibattiti.

Voglio riferirmi alla crisi del Registro navale che fortunatamente appare oggi in via di risoluzione, non certo però per il disegno di legge presentato per riordinarlo, che aveva sollevato discussioni basilari sul problema se questo istituto fosse ente privato o ente pubblico. La crisi si è andata risolvendo perché col cambiamento della direzione si è avuto un notevole miglioramento. Noi raccomandiamo al nuovo presidente la sollecita preparazione dello statuto del registro che è atteso da molti anni e la regolarizzazione dei contributi di legge dovuti alla previdenza sociale da parte del registro per il personale dipendente.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi siamo stati in pochi, specialmente nella prima legislatura, a credere nell'avvenire della marina mercantile. Non ci ha fermati nessun ostacolo, nessuna incomprensione. Oggi incominciamo a ricevere il più ambito dei premi. Oggi la nostra marina mercantile, pur non essendo ancora quella che noi desideriamo che sia, si è risolledata e ha ripreso nel mondo il posto che le compete per la tradizione e per il valore dei nostri marinai. Noi continueremo in questo sforzo, perché così facendo siamo sicuri di operare per il bene della nazione. *(Vivi applausi a sinistra).*

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

È iscritto a parlare l'onorevole Troisi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che il traffico petrolifero nel porto di Bari ha assunto un ingente volume, raggiungendo nel 1956 la cifra di tonnellate 3.145.572 con una incidenza sul movimento totale delle merci del 90 per cento, cioè la più alta percentuale fra tutti i porti italiani,

invita il Governo

a risolvere il problema della darsena dei petroli nel porto di Bari, trattandosi di un'opera indispensabile e indilazionabile per la sicurezza delle navi e dell'intero bacino portuale ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

TROISI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la relazione al bilancio, oltremodo pregevole, organica e documentata, ci offre lo spunto a molte considerazioni ed a riflessioni di varia natura. Mi sia consentito dire che ci troviamo di fronte ad un ampio e completo quadro panoramico dei problemi riguardanti la marina mercantile italiana prospettati, discussi e in parte risolti nell'ultimo quinquennio, cioè nel periodo dell'attuale legislatura. È un documento nel quale, possiamo dire con linguaggio marinaresco, si fa il punto di tali problemi con una chiarezza ed una perspicuità che sono le doti riconosciute ed apprezzate dell'illustre relatore.

Nei limiti di tempo che mi sono stati concessi, mi propongo sottolineare taluni punti. In primo luogo, desidero richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sullo sviluppo della nostra marina mercantile, che si inquadra nello schema generale di sviluppo del reddito nazionale, e rilevo che i progressi, oltre che quantitativi, sono anche qualitativi, cioè il processo di ringiovanimento segna nuovi passi avanti.

Nel 1956 si sono avuti ben 60 vari di navi superiori alla cento tonnellate di stazza lorda. Queste 60 navi, per complessive 332.105 tonnellate, scese in mare nel 1956, hanno costituito un primato mai prima raggiunto dall'industria armatoriale italiana. Ritengo doveroso riconoscere che l'attività cantieristica ha ricevuto un più sicuro e tranquillo impulso dalla legge 25 luglio 1956, n. 859, nota sotto il nome di legge Cassiani, che ha sbloccato la situazione determinatasi in seguito all'irrigidimento degli organi di con-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

trollo in sede di applicazione del famoso articolo 24 della legge Tambroni 17 luglio 1954, n. 522.

Si autorizza, com'è noto, la spesa di 74 miliardi e 750 milioni, ripartita negli esercizi dal 1954-55 al 1963-64, cioè per la durata di un decennio in corrispondenza con lo schema Vanoni.

Sarebbe interessante soffermarsi per conoscere il numero delle domande, il modo di ripartizione, ecc.; data, però, la ristrettezza del tempo, richiamerò solo qualche cifra. Dalla data di entrata in vigore della legge Tambroni, modificata dalla legge Cassiani, al 31 dicembre 1956 sono state presentate e accolte 140 domande per la costruzione di altrettante unità mercantili, per complessive 950.186 tonnellate di stazza lorda, in prevalenza navi da carico e navi-cisterna. Richiamo poi l'attenzione sull'aliquota notevole delle commesse estere. Infatti, le navi costruite per conto di committenti stranieri sono passate dal 18,1 per cento del 1° gennaio 1956 al 39,1 per cento del 1° gennaio 1957.

È da notarsi un particolare orientamento verso la costruzione di navi-cisterna di grandi dimensioni e l'adozione sulle grandi navi degli impianti a turbina, che, rispetto agli impianti a motore, sono molto più economici sviluppando una più alta velocità di esercizio.

In ambienti autorizzati e qualificati si sono avanzate riserve sull'insufficienza degli stanziamenti, anzi qualcuno ha detto addirittura che si correrebbe il pericolo di dover rinunciare ad alcune commesse estere, che sono determinate in rapporto ai riflessi di un intenso ciclo dei traffici mondiali. E qui debbo riferirmi agli studi ed ai programmi di sviluppo relativi ai prossimi anni. Per esempio, per quanto riguarda lo schema Vanoni, nel 1964 (anno terminale del programma), il saldo attivo della bilancia italiana dei noli marittimi dovrebbe raggiungere il livello di 80 miliardi di lire. I colleghi sanno che tutta l'architettura del piano poggia sul conseguimento dell'equilibrio della nostra bilancia dei pagamenti, premessa necessaria per difendere la stabilità della moneta. Ora, secondo i tecnici, per poter avere un gettito di 80 miliardi di noli, occorre una flotta di circa 6 milioni di tonnellate rispetto ai 4 milioni e mezzo attuali. Questo obiettivo di sviluppo si potrebbe conseguire nel 1964 con un incremento annuo di circa il 4 e mezzo per cento.

Richiamo l'attenzione dei colleghi sul piano di sviluppo della flotta sovvenzionata nel prossimo quadriennio. Nella relazione al bilancio dell'I. R. I. si espongono dati di

notevole interesse al riguardo. Durante il prossimo quadriennio si avrebbero investimenti tali da consentire l'entrata in servizio di 6 nuove unità per 56 mila tonnellate di stazza lorda per le rotte del nord America, India-Bengala ed Egitto, oltre alla impostazione, entro il 1960, di 5 altre nuove costruzioni per circa 100 mila tonnellate.

A questo punto dobbiamo porci un interrogativo. Quando furono discusse e votate le diverse leggi riguardanti le costruzioni navali, ci soffermammo a lungo sulla situazione dei nostri cantieri, sulla diversità dei costi rispetto a quelli stranieri e si puntò verso l'obiettivo di una riorganizzazione economica razionale, al fine di ridurre il divario con i costi internazionali. Noi pertanto dobbiamo chiederci: i nostri cantieri si stanno ammodernando? È vero che il lavoro è assicurato per un altro triennio, ma dopo entreremo in una fase di concorrenza più accentuata, perché ci troveremo nel pieno del periodo transitorio che prelude alla applicazione del mercato comune europeo.

Proprio in queste ultime settimane si sono diffusi allarmi sul declino del mercato dei noli e sui riflessi che questo fenomeno potrà avere sui cantieri. Anzi qualcuno addirittura paventa che vi possano essere annullamenti o revoche di ordinazioni, nel caso che la curva discendente dei noli dovesse accentuarsi.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
RAPELLI

TROISI. Si è parlato finanche di abbandono delle navi tipo *Liberty*, le quali, com'è noto, provengono dallo sforzo bellico di produzione in massa e in una fase di noli decrescenti si dimostrano di gestione antieconomica, soprattutto per il forte consumo di combustibile. Segnalo, a tal riguardo, uno scritto comparso nell'autorevole organo della stampa londinese *The Financial Times* del 23 settembre 1957.

Si sono fatti anche esperimenti di ammodernamento di queste navi nel senso di sostituire l'apparato motore con altri ritrovati per rendere più economica la gestione.

Inoltre è stato registrato recentemente qualche episodio che ci deve far riflettere circa le reazioni dei vari paesi al fenomeno della flessione dei noli. I colleghi ricorderanno che al tempo della crisi coreana si determinò il fenomeno cosiddetto *boom*, cioè del rialzo dei noli, al quale seguì, rasserenatosi l'orizzonte politico, una fase di depressione analoga all'attuale. Gli Stati Uniti di America prefe-

rirono, allora, mettere in disarmo una buona parte della loro flotta mercantile, così che fu coniata la nota frase « flotta in naftalina ». Oggi invece si manifesta un diverso atteggiamento: anziché di porre queste navi in disarmo, si preferisce dare una sovvenzione ai noli per renderli convenienti, e si favorisce anche il passaggio delle navi, la cui gestione si dimostra passiva, nella « bandiera ombra ». Altre volte ci siamo occupati di questo preoccupante fenomeno di evasione fiscale e di evasione dagli oneri sociali, perché le navi battenti la « bandiera ombra » sopportano minori gravami e possono quindi sostenere una maggiore concorrenza.

JACOPONI. Per forza, fanno navigare gli schiavi alla catena!

TROISI. Si denota, dicevo, questa tendenza che dobbiamo attentamente vigilare: si preferisce chiudere un occhio e consentire che si dilatino queste flotte artificiose, purché le navi continuino a battere i mari. Quindi niente più navi in naftalina, niente più marina di riserva.

Ma in tema di cantieri sorgono importanti problemi: quale tipo di nave, dato l'andamento e l'orientamento del mercato, deve preferirsi? L'indirizzo è verso le navi di maggiore tonnellaggio e quindi verso le supercisterne.

Ho fatto questi riferimenti, perché essi costituiscono indirizzi, indici delle forze in gioco che vanno valutati in sede di programmi, di previsione dei costi e dei redditi, tenendo presente che l'accennata flessione di noli si verifica in un momento in cui i cantieri sono in pieno fervore di attività.

Passo a fare brevi e sintetiche considerazioni su di un altro punto. Dopo la legge n. 859 del 1956, alla quale ho già accennato e che è servita a dare tranquillità di sviluppo ai cantieri, vi è stata un'altra notevole realizzazione che merita il nostro riconoscimento: mi riferisco alla legge del 27 dicembre 1956, n. 1457, relativa al fondo di rotazione per il quale si provoca il diretto intervento dello Stato nel campo del credito peschereccio. Si tratta di una innovazione importante che, in altra sede, abbiamo ampiamente discussa e che potrà dare un potente impulso all'attività peschereccia, giacché questo volano deve mettere in moto tutto il settore.

Ma nell'attuazione pratica lo slancio, che il ministro Cassiani aveva cercato di imprimere attraverso questo strumento, si è venuto un po' attenuando. Ho avuto modo infatti di partecipare ad alcuni convegni di studio; ho anche avuto contatti con le cate-

gorie interessate, per cui mi rendo qui interprete del loro disagio per questa situazione contraddistinta da lungaggini amministrative, da un atteggiamento degli istituti bancari non sempre sollecito, ed infine da una richiesta di garanzie che va al di là dello stesso spirito della legge. So per altro che il ministro si è reso, come sempre, diligente e solerte per superare queste resistenze e difficoltà, affinché i benefici della legge possano essere operanti.

Avrei molto da dire, sempre sulle garanzie. La legge stabilisce che esse devono essere costituite da ipoteca sui natanti e da privilegi sui macchinari ed attrezzature destinati ai natanti stessi, oltre che dall'assicurazione contro i rischi della perdita totale o parziale. Ma sembra che gli istituti di credito non si accontentino e si spingano oltre nella richiesta di garanzie, onde sussistono fondate preoccupazioni da parte degli interessati. L'obiettivo di questa legge era di aiutare anche i piccoli operatori, tanto che in essa si parla (articolo 1) di preferenza per la pesca costiera. Ne consegue che si ammettono molte operazioni di modesta entità e ciò probabilmente può non essere appetibile dagli istituti di credito. È la stessa situazione che si è determinata nel campo dell'artigianato: anche in questo settore abbiamo degli strumenti creditizi che però in pratica non funzionano con la snellezza e la speditezza che sarebbero auspicabili.

Quindi dobbiamo essere vigilanti, affinché questo volano si metta in moto il più rapidamente possibile. Da una intervista concessa dall'onorevole ministro nell'agosto scorso, sappiamo che le domande sono state numerose, oltre 500, per un ammontare di un miliardo e mezzo. Questo denota la viva esigenza della categoria e la necessità di provvedervi adeguatamente per poter ridurre i costi di esercizio e rendere più produttive le aziende pescherecce.

Un altro problema che si pone nell'applicazione pratica è il coordinamento dell'attuazione della legge n. 1457, relativa al fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio, con l'applicazione della legge 29 luglio 1957, n. 634, con la quale si sono ampliate le competenze della Cassa per il mezzogiorno, comprendendo anche quella che riguarda il settore peschereccio. Un altro po' di ossigeno, dunque, per una benemerita categoria di operatori economici. E nell'articolo 5 si elencano le varie opere che possono essere finanziate. Bisogna quindi coordinare l'erogazione dei mutui

con quella dei contributi a fondo perduto, sino al 40 per cento della spesa documentata, che si possono dare attraverso la Cassa per il mezzogiorno, in modo da realizzare gli obiettivi che diano la maggiore produttività. A mio avviso, un particolare impegno deve essere posto nella scelta degli investimenti più produttivi.

È stato formulato anche un quesito sulla compatibilità o meno della corresponsione dei mutui, in base alla legge sul fondo di rotazione, coi contributi a fondo perduto stabiliti dalla Cassa per il mezzogiorno. A questo quesito va fornita sollecita risposta per dare sicurezza agli interessati.

Il coordinamento di programmi si rende, a mio avviso, indilazionabile ed urgentissimo, anche perché ormai entriamo nella fase di preparazione al mercato comune e in tutti i nostri piani di sviluppo dobbiamo tener conto di questa nuova realtà storica, che impone una riduzione dei costi di produzione.

Il discorso sarebbe un po' lungo. Anche su questa materia si sono avuti appositi convegni che hanno sviscerato il problema. I colleghi sanno che il settore della pesca viene compreso, nel trattato del mercato comune, nella medesima disciplina dell'agricoltura e dei prodotti alimentari. Appunto questo settore ha destato le più gravi preoccupazioni, giacché ci troviamo a competere con paesi molto più avanti di noi nella tecnica produttiva. Per quanto riguarda la pesca, avremo cioè da competere con paesi come la Francia, l'Olanda, la stessa Germania occidentale, i quali hanno a disposizione mari e specchi d'acqua più pescosi dei nostri e soprattutto una organizzazione eccellente sia per quanto riguarda la conservazione del prodotto, sia per quanto riguarda la rete di distribuzione.

Il problema della conservazione e distribuzione dei prodotti investe tutti i prodotti agricoli; ad esso è strettamente legata la disciplina dei mercati generali, che è all'esame di un'apposita commissione interministeriale. Bisognerà potare tutta la parte parassitaria, così da far ritrarre più alti redditi al produttore, che, nel nostro caso, è l'armatore da pesca, il quale ha le maestranze «alla parte», e ristabilire, in tal modo, un equilibrio nelle aziende pescherecce.

E mi avvio alla conclusione. Sono convinto che urge un piano pluriennale, anche qui, come per l'agricoltura. È stata affacciata la necessità, durante il periodo transitorio, di studiare un piano agricolo pluriennale il quale ci consenta di poter affrontare gradualmente

la nuova realtà del mercato più vasto, che risulterà dall'abolizione delle barriere doganali e di ogni altro ostacolo al libero movimento delle persone, delle cose e dei capitali fra i paesi aderenti. Ugualmente è necessario, per quanto riguarda la pesca, predisporre, con lo stesso criterio, un piano pluriennale per l'ammodernamento della nostra flotta.

E qui sono d'accordo con coloro che sostengono che il problema della pesca può risolversi soltanto se noi ci spingiamo oltre gli stretti, puntando verso la pesca oceanica. Il Mediterraneo e particolarmente l'Adriatico si dimostrano ormai specchi d'acqua sui quali non possiamo fare grande affidamento per i nostri programmi di sviluppo. Specialmente nell'Adriatico, dopo le sfortunate vicende politiche, non possiamo più svolgere un'attività sicura e proficua. Ecco perché occorre indirizzare i nostri sforzi verso la pesca oltre gli stretti. Pertanto, è necessario ammodernare il naviglio, avere a disposizione nuovi pescherecci attrezzati per questo tipo di pesca, oltre alle maestranze preparate, alle basi di appoggio, ecc.

È vero che il trattato del mercato comune prevede la possibilità di trasferimento di manodopera, per cui alcuni pensano che si potrà trasferire parte delle nostre maestranze della pesca presso le grandi aziende francesi, olandesi, ecc. Ma la soluzione non mi sembra accettabile. Noi dobbiamo creare unità produttive nostre, perché solo così potremo avere benefici più ampi, completi e stabili.

Ho appreso, in questi giorni, la notizia di un programma quinquennale predisposto dal Consiglio siciliano delle attività marinare. Bisogna riconoscere che la regione siciliana ci precede in molti campi, anticipando spesso utilissime iniziative: ci ha preceduto nel campo dell'artigianato con efficaci provvidenze creditizie e fiscali; ci ha preceduto nel campo dell'abolizione della nominatività dei titoli azionari, che richiama un afflusso di capitali italiani ed esteri; e non mi soffermo sulla crisi del vino, perché anche qui la regione siciliana ci ha preceduto abolendo l'imposta di consumo che da noi è ancora in discussione. Il programma peschereccio della regione siciliana si inquadra in un piano di sviluppo industriale a largo respiro. Le richieste di contributi di credito o di concessioni di zone facenti parte del demanio marittimo; i progetti in materia d'ordinamento di istituti, enti e organizzazioni di diritto pubblico sottoposti alla tutela dell'amministrazione regionale della pesca e delle attività marinare dovranno essere sottoposti al parere del nuovo organo.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

Il problema della pesca oceanica interessante l'armamento siciliano è stato esaminato dalla commissione per il piano quinquennale che ha rilevato la necessità di rinnovare l'attrezzatura dei motopescherecci e di migliorarne gli impianti frigoriferi nonché di dotarli di moderni apparecchi scientifici indispensabili per il reperimento dei banchi di pesca. La predetta commissione ha concluso l'esame proponendo la concessione di larghi crediti con agevolazioni per l'ammodernamento delle attrezzature e l'acquisto di flottiglie di grosso tonnellaggio e di navi celeri di appoggio; essa ha anche rilevato che la pesca oceanica costituisce un'attività industriale e conseguentemente dovrebbe rientrare nel programma per la industrializzazione dell'isola ed usufruire di tutte le agevolazioni previste dall'apposita legge.

Ritengo, perciò, opportuno che, nella elaborazione di un piano nazionale, si tenga conto di questa utilissima iniziativa del governo siciliano.

Ho già accennato che il Mediterraneo e l'Adriatico non sono più mari sui quali possiamo fare grande affidamento per le nostre attività pescherecce. In particolar modo, l'Adriatico non è un mare sicuro: spesso in quest'aula abbiamo sentito rivolgere e abbiamo noi stessi rivolto voci e appelli dolenti ai ministri in seguito ad episodi di cattura di natanti italiani. Mi permetto ora di richiamare l'attenzione del ministro sul recentissimo episodio di cattura di alcuni motopescherecci dei compartimenti di Molfetta e di Manfredonia ad opera di unità militari jugoslave. Questi pescherecci sono stati avviati al porto di Komiza e di essi non si ha più notizia. Vorrei pregare l'onorevole ministro di fornirci qualche informazione in merito a questo doloroso episodio, anche per dare tranquillità alle famiglie dei pescatori catturati. Più esattamente, si tratta dei pescherecci *Sigfrido* di proprietà dell'armatore Vito Camporeale, *Piccola Elvira* di Domenico Salvemini e *Alemanni* di Felice Mezzina, del compartimento di Molfetta; e *Monte Gargano* del compartimento di Manfredonia.

Come ho detto, non si ha notizia né dei pescherecci, né della sorte toccata a questi audaci pescatori che si trovavano nelle acque di Pelagosa.

Inoltre, negli ambienti pescherecci, di Molfetta particolarmente, si è diffuso un allarme: pare infatti che il governo jugoslavo sia in procinto di stipulare con armatori svedesi e danesi una specie di appalto per concedere lo sfruttamento delle acque territo-

toriali. Gradirei, onorevole ministro, anche su questo punto qualche informazione, in sede della sua risposta, proprio per dare tranquillità ai nostri pescatori, i quali vedono nel mare e nella pesca la loro unica possibilità di vita.

Ed ecco perché, data questa insicurezza dei nostri mari, è necessario puntare altrove.

Qualche barlume si prospetta nei riguardi dei rapporti con il Marocco e con la Tunisia. Anche qui bisogna cercare di ottenere i maggiori vantaggi possibili nei riguardi della pesca attraverso nuovi accordi e nuove convenzioni.

Ancora su di un altro punto brevissimamente mi intrattengo. Il nostro tormento è di assicurare un più dignitoso tenore di vita ai nostri piccoli pescatori. Trattasi di un problema sociale che ci travaglia. Con l'auspicato ammodernamento della pesca che cosa avverrà dei piccoli pescatori, di questi artigiani del mare?

Orbene, recentemente si è delineata una iniziativa che, se verrà sorretta e incoraggiata, potrà dare nuove e favorevoli prospettive per la occupazione dei nostri pescatori. Mi riferisco all'iniziativa riguardante la raccolta e la utilizzazione delle alghe marine. È una industria che ha avuto largo sviluppo specialmente in Inghilterra, in Francia, Norvegia, Stati Uniti d'America, Giappone. Vi è un primo esperimento anche da noi: una audace iniziativa, sorta in provincia di Salerno, sta tentando di impiantare anche da noi questa attività industriale che consentirebbe ad un notevole numero di nostri pescatori, specialmente nella stagione invernale di potersi dedicare alla raccolta delle alghe, le quali, essiccate, verrebbero trasformate per trarne prodotti chimici notevoli (alginati) e mangimi per il bestiame.

Non sto qui ad esporre tutti i dati tecnici ed economici relativi al problema. È certo però che in Inghilterra questo esperimento ha dato notevoli risultati, attraverso un apposito Istituto di ricerca (*Seaweed Research Institute*), sorto dalla collaborazione del governo e dell'industria. In luogo della stentata industria estrattiva preesistente, oggi si annoverano ben otto impianti industriali che lavorano esclusivamente per l'estrazione dei prodotti dalle alghe marine, affiancati da una decina di organizzazioni che si dedicano alla raccolta ed alla essiccazione delle alghe. Tale raccolta (circa 40 mila tonnellate annue) viene effettuata dai consorzi fra pescatori che operano sia con mezzi manuali (rastrelli, ecc.) sia con mezzi meccanici, come battelli di piccolo tonnellaggio

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

muniti di mietitrici subacquee, appositamente studiate per la flora presente sulle coste britanniche che consentono di lavorare sino alle profondità di 18-20 metri ed hanno una capacità di raccolta di 6 tonnellate ora, a seconda della natura del fondo e della densità algosa. Attualmente l'Inghilterra produce estratti da alghe per un valore annuo di oltre un miliardo di sterline.

Ho voluto segnalare l'iniziativa di sfruttamento industriale delle alghe marine, nella fiducia che non mancherà l'interessamento e l'appoggio di tutti i ministeri interessati.

Vi è un altro problema che accenno soltanto: la necessità di curare il sistema dei porti rifugio e dei porti pescherecci. Spesso, nei periodi di burrasca, sono avvenuti dei gravi sinistri sulle coste pugliesi proprio per la mancanza di approdi. Diversi pescherecci sono stati travolti dal mare. Ricordo l'affondamento del motopeschereccio *Leonardo Antonio* del 16 gennaio 1957, con la perdita dell'intero equipaggio di 7 uomini, e quello del motopeschereccio *Dio ci guardi*, naufragato contro gli scogli del Gargano.

FARALLI. Bisogna fare i porti-rifugio non solo per i pescherecci, ma anche per le barche.

TROISI. Siamo d'accordo. Per esempio, in tutto il Gargano non vi è alcun porto-rifugio. In varie circostanze è stata prospettata la necessità di creare questo porto-rifugio a Vieste, in provincia di Foggia, nel Gargano. Vi è tutta una serie di studi e di progetti ed io segnalo all'attenzione dell'onorevole ministro questo problema. Si è svolto un convegno alla Fiera del Levante di Bari, al quale hanno partecipato i sindaci dei comuni del promontorio ed anche di paesi e città del litorale adriatico (Pescara, Termoli, Trani, Molfetta, ecc.) proprio per testimoniare la necessità di creare un porto-rifugio. Ugualmente dicasi per Giovinazzo (in provincia di Bari), la cui civica amministrazione ha compiuto finora gravi sacrifici finanziari senza poter vedere completato il proprio porto peschereccio.

Su un altro problema, onorevole ministro, brevissimamente mi soffermo. È noto ai colleghi come il traffico marittimo abbia avuto profonde trasformazioni in questi ultimi anni, soprattutto per la prevalente importanza dei petroli. Il traffico dei petroli diventa preminente nella composizione del

traffico di taluni porti. Mi riferisco al porto della città di Bari. Senza riportare tutti i dati raccolti in un pregevole studio del dottor Manara, presidente della sezione marittima ed aerea della camera di commercio di Bari, dico soltanto che nel 1956 vi è stato un ingente incremento dell'attività portuale dovuto proprio ai prodotti petroliferi, i quali hanno avuto un aumento di 423.892 tonnellate, raggiungendo la cifra di 3.145.572 tonnellate. Richiamo l'attenzione sul considerevole volume di oltre tre milioni di tonnellate, di movimento di petrolio. Anche durante la fase acuta della crisi di Suez, il traffico è continuato, come è proseguito il lavoro di raffinazione presso la « Stanic », perché l'approvvigionamento del grezzo avveniva attraverso la Siria (porto di Sidone). La incidenza del traffico del petrolio sul movimento totale delle merci è del 90 per cento, cioè la più alta percentuale rispetto a tutti i porti italiani.

Da qui la necessità e l'urgenza di attuare nel porto di Bari la darsena dei petroli. Si tratta di un problema indilazionabile, urgente, in rapporto alla sicurezza non soltanto delle navi, ma dell'intero bacino portuale e della stessa città vecchia, ch'è la più esposta. Si è provveduto provvisoriamente con l'impianto di un oleodotto sottomarino che è stato varie volte ripristinato, causando spese ingenti. Ormai urge una soluzione radicale del problema. Potrei soffermarmi sulle cifre per corroborare questa mia tesi, ma me ne estengo per la brevità del tempo a disposizione.

Onorevoli colleghi, mi avvio alla conclusione: è stato già messo in rilievo, anche dal collega Ducci che mi ha preceduto, quale sia l'apporto della nostra marina mercantile ai fini dell'equilibrio della nostra bilancia dei pagamenti, oltre all'apporto di carattere fiscale che l'economia nazionale ritrae a proprio beneficio.

La seguente tabella, desunta dalla relazione del governatore della Banca d'Italia all'assemblea dei partecipanti, fornisce i dati analitici sull'apporto valutario della marina mercantile italiana negli anni dal 1953 al 1956. Da essa si rileva come l'apporto complessivo sia salito da 190,7 milioni di dollari nel 1953 a 352,6 milioni di dollari nel 1956 con un aumento di 161,9 milioni di dollari, pari all'84 per cento.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

Stima dell'apporto della marina mercantile nazionale.

(milioni di dollari)

Voci	1953	1954	1955	1956
A) Risparmio di valuta:				
noli per merci sbarcate	73.5	72.2	114.9	148.5
noli per trasporto di passeggeri italiani	35.8	32.6	35.9	35.6
Totale	109.3	104.8	150.8	184.1
B) Guadagno di valuta:				
noli per merci imbarcate	11.2	14.9	16.6	35.1
transito marittimo trasporti fra i terzi paesi	120.2	125.0	150.9	194.0
noli per trasporto di passeggeri italiani	51.8	72.0	79.9	76.3
Totale guadagno lordo	183.2	211.9	247.4	305.4
Spese marina mercantile all'estero (a)	101.8	105.6	120.6	136.9
Totale guadagno netto	81.4	106.3	126.8	168.5
C) Apporto complessivo	190.7	211.1	277.6	352.6

(a) Ivi compreso il costo delle assicurazioni marittime fatte all'estero, al netto del risarcimento dei danni. Per l'anno 1956 è escluso l'indennizzo dell'«Andrea Doria».

Ho il fermo convincimento che noi dobbiamo proseguire sulla via del potenziamento sempre maggiore della nostra marina mercantile, la quale, oltre a questo apporto di natura valutaria e fiscale, consente un volume notevole di occupazione, agevola la nostra espansione commerciale nei mercati esteri, conferisce prestigio alla nostra patria.

Sono poi stretti ed indissolubili i legami tra lo sviluppo della marina mercantile ed il movimento turistico estero, da cui ha origine quella partita che con linguaggio tecnico si chiama invisibile e costituisce un elemento importante per l'equilibrio della bilancia dei pagamenti. Questa partita invisibile è costituita dall'afflusso dei turisti, i quali dimostrano una particolare preferenza di viaggiare sulle nostre belle, accoglienti navi. La marina mercantile italiana, onorevoli colleghi, gode di un alto prestigio nei confronti di tutte le altre marine. Gli stessi stranieri preferiscono viaggiare sulle nostre navi per l'inappuntabilità del servizio, per il complesso di comodità, per la signorilità con cui sono ospitati. È vero che altre marine si trovano in aspra concorrenza con quella italiana, specialmente la marina greca che cerca di rivaleggiare a colpi di bassi noli. Però il modo con cui si viaggia sulle navi greche non può paragonarsi

a quello con cui si viaggia sulle nostre navi. Questo è uno dei motivi per cui gli stranieri e anche gli stessi greci preferiscono viaggiare sulle nostre navi.

Rivolgiamo un saluto cordiale e grato, onorevoli colleghi, a questi silenziosi artefici di traffici e di ricchezza, dai più elevati in grado ai più umili: essi con animo intrepido portano la nostra bandiera ed il nostro prestigio nazionale sui mari del mondo. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

JACOPONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, se la nostra bella unità, l'«Andrea Doria», avesse navigato in un mare deserto come è deserta in questo momento l'aula, oggi noi potremmo ancora contare su quella superba nave di linea. Dipende forse ciò dal disinteresse della Camera e del paese per i problemi del traffico e della marina mercantile? Assolutamente no. Questo stato di cose è determinato dal modo come discutiamo questi bilanci di importanza fondamentale per la vita nazionale. E questi problemi di ordine economico e sociale, per cui è veramente tempo che si riveda il sistema, onde si giunge ad una discussione più produttiva.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

Debbo dire subito, signor ministro, che, a proposito dello stato di previsione della marina mercantile per l'esercizio 1957-58, non ha importanza se la nostra parte voterà a favore o contro. In genere, il voto è sempre un atto dovuto ad un indirizzo politico. Certo, però, che non si può negare, né sarebbe giusto negarlo, che la marina mercantile da carico e di linea del nostro paese ha conseguito importanti successi. Si è giunti ad un elevato tonnellaggio e si sono superate le enormi difficoltà che si erano incontrate negli anni scorsi; si è riusciti ad assicurare i servizi più indispensabili del nostro paese e si battono tutte le rotte del mondo. Naturalmente non è che il bilancio sia del tutto esente da critiche, ma io mi astengo dal formularle.

Allo stesso modo non mi soffermo sulla relazione dell'onorevole Jervolino, presidente della nostra Commissione, che è senz'altro un documento di notevole importanza e pregevole, che denota una perfetta conoscenza di questi problemi e che costituisce una rassegna completa delle questioni attuali che riguardano il traffico, la marina mercantile, la sua gente, i suoi interessi. Avrei desiderato (ma riconosco che è un desiderio di parte) che l'onorevole Jervolino non avesse trascurato il problema dei rapporti sociali fra le società di navigazione, gli armatori e il personale navigante, perché, al fondo di ogni questione stanno sempre i problemi relativi al trattamento della gente che lavora e che nel settore si sacrifica e suda, dimostrando la propria perizia ed intelligenza. Il personale di bordo lo si trascura troppo frequentemente: nelle relazioni, nelle statistiche, nelle discussioni. Invece noi non avremo mai una marina di linea e mercantile adeguata alle moderne esigenze del traffico se prima non provvederemo a migliorare le condizioni di questa gente. Questa è la base più importante che dà impulso a servizi di così elevata importanza sociale, tecnica, economica.

Ora, i signori armatori, in un momento in cui il paese attraversa notevoli difficoltà economiche, in un momento in cui noi conosciamo situazioni di esasperazione economica, i signori armatori sono coloro che più di tutti gli altri hanno realizzato immensi guadagni e che non solo hanno ricostruito le loro flotte perdute per eventi bellici, ma le hanno ingrandite, migliorate, sviluppate. La categoria degli armatori d'Italia, l'industria dei trasporti navali del nostro paese, è quella che, dalla liberazione ad oggi, non ha conosciuto crisi, ha registrato

uno sviluppo crescente, ha avuto aiuti considerevoli dallo Stato, anche se questi aiuti talvolta hanno preso il nome di intervento a favore delle industrie cantieristiche. Invece, anche un modesto ex lavoratore portuale come il sottoscritto, comprende che questi aiuti sono andati quasi ad esclusivo vantaggio degli armatori.

Ebbene, questa categoria di signori del nostro paese (non abbia timore, onorevole Cassiani, non adopero il termine pescecani, anche se si parla di mare), approfittando delle condizioni dei lavoratori del mare, che per la loro stessa vita, per il fatto che navigano continuamente, essendo quasi estraniati dalla vita politica della nazione, non partecipando al travaglio continuo del lavoro sindacale e dell'educazione degli stessi lavoratori, è una categoria che può essere facilmente divisa e qualche volta confusa da fallaci o facili promesse, questa categoria di signori dell'industria dei traffici marittimi del nostro paese — dicevo — approfittando dell'enorme disoccupazione che affligge questa categoria, ha la tendenza a trattare i lavoratori del mare di ogni grado di categoria come della gente che deve solo credere, navigare, lavorare ed obbedire.

I contratti di arruolamento non si riconoscono più e si applicano parzialmente. La disciplina diventa insopportabile; e nessuno sforzo patriottico, sentimentale, economico, morale, cristiano e sociale è stato ancora fatto da questi signori che con le loro attività, sfruttando il lavoro di bordo, guadagnano somme ingentissime.

Nessuno sforzo si è fatto per migliorare le condizioni del personale che naviga sulle nostre navi moderne che sono l'orgoglio del nostro paese. Sono d'accordo con l'onorevole Troisi quando dice che è motivo di fiera per noi italiani sapere che la nostra bandiera, specialmente nel trasporto dei passeggeri, è preferita alle bandiere degli altri paesi. A bordo di queste navi si riserva al personale un trattamento per nulla soddisfacente, né si è fatto qualcosa per cercare di aumentare le tabelle, in modo da non lasciare i marittimi di ogni parte d'Italia con le braccia penzoloni in attesa dell'imbarco, anche per anni.

Una delle cause di fondo della crisi della mano d'opera marittima è costituita dal fatto che oggi si costruiscono navi con una stazza di 50 mila tonnellate ed oltre (si pensi alle petroliere, tutte di 25 mila tonnellate e oltre) mentre il personale resta presso a poco quello che era richiesto per unità assai più piccole. Ad esempio, il personale di bordo di una *Liberty* di 10 mila tonnellate è esattamente lo

stesso di quello che presta servizio su una petroliera di 35-40 mila tonnellate.

Di qui, nonostante il notevole incremento del tonnelloaggio marittimo, la crescente disoccupazione. E la cecità, la sordità, l'egoismo degli armatori italiani non hanno consentito l'aumento delle tabelle, in modo da rendere meno faticoso e penoso (si pensi alle lunghe traversate oceaniche) il lavoro di tutto il personale e liberare dalla disoccupazione un numero non indifferente di marittimi.

Perché i signori armatori si permettono ciò? Perché questa categoria — già estraniata, per le particolari sue condizioni, dalla vita sociale e dall'attività politica e sindacale — è oggi più che mai divisa, al punto che le organizzazioni dei lavoratori del mare sono poco meno di una dozzina. Ognuno, oggi, è diventato l'arbitro, il dittatore dei destini dei lavoratori del mare e va a trattare con gli armatori, i quali scelgono le organizzazioni e le persone che loro più convengono per stipulare contratti di armamento e di navigazione di loro comodo.

Il Ministero della marina mercantile, che è una cosa seria ed è presieduto da uomini che conoscono questi problemi e comprendono le necessità di questa categoria tanto importante per l'attività che svolge a favore del paese, dovrebbe intervenire con energia per sanare questa situazione. Invece, sono diventato vecchio a forza di occuparmi dei problemi della marina mercantile e non ho ancora visto realizzate le aspirazioni dei lavoratori del mare; e, fra queste, quella che, per decreto, venga riconosciuto ai lavoratori del mare il diritto di costituire loro commissioni interne legalmente riconosciute. Le commissioni interne esistono ormai in tutte le aziende, negli stessi ministeri (e non so se ve ne sia anche una nell'ambito del Vaticano...) allo scopo di tutelare i diritti delle varie categorie.

Quando i lavoratori dell'Ansaldo, della Pirelli, della Fiat, della Breda o della Marelli hanno una controversia con il padrone hanno sempre le commissioni interne, i loro sindacati locali, le federazioni nazionali e poi le confederazioni nazionali che perseguono la tutela dei loro interessi, compresi gli uffici provinciali del lavoro.

La nave si stacca dalla banchina nazionale, solca i mari del mondo ed il marittimo rimane in balia di se stesso, della generosità o comprensione, della intransigenza o della riottosità del comandante della nave, poiché non ha il conforto di potersi appellare al sindacato se ha subito una ingiustizia. Faccio sempre l'esempio del povero mozzo di Torre del Greco,

probabilmente semianalfabeta, che subisce un'ingiustizia e dovrebbe avere la capacità di andare a discutere la sua controversia con il comandante della nave. È chiaro che quel mozzo non se la sentirà di discutere con il comandante, salvo che non si sia di fronte al balilla genovese che si ribella anche contro forze proponderanti. Se invece esistesse una commissione interna, istituita e riconosciuta dal Ministero della marina mercantile, non sarebbe più il mozzo, il marinaio, il fuochista, l'ufficiale, a discutere della questione. Allora il comandante, anche se fosse riottoso ed intimamente legato agli interessi particolari dell'armatore della nave, sarebbe obbligato ad ascoltare la commissione, a trattare con essa, a decidere senza che abbia la possibilità, come spesso e volentieri accade, di sbarcare nel primo porto dove arriva la nave il marittimo che ha reclamato, con il pretesto che si tratta di un indisciplinato.

I signori armatori del nostro paese non fanno onore alla nostra bandiera quando approfittano di tale circostanza per dividere questa povera gente, fare opera di corruzione o di confusione mentale per poi farli imbarcare con contratti di lavoro che non hanno niente in comune con il progresso civile. Comunque, la nostra organizzazione sindacale non si stancherà di lottare in favore di questa gente, perché nella misura in cui queste persone sono trattate bene, divengono meglio educate professionalmente e quindi rendono un servizio alla marina italiana. Se la gente del mare è maltrattata o bistrattata, è chiaro che in queste condizioni compirà il suo servizio sotto la sferza di una disciplina, ma non impiegherà quella volontà e quell'amor proprio che ogni marittimo deve avere sulla nave, se vogliamo che essa assolva al suo delicato compito di trasportare mercanzie pregiate ed esseri umani.

Ho udito l'importante discorso del collega Ducci sulle linee sovvenzionate e sul progetto di modifica di queste linee. Il suo intervento ha facilitato immensamente il mio compito. L'onorevole Ducci, che è un esperto di questi problemi, oltre che un valoroso avvocato, ed io lo ammiro per il modo con cui prende a cuore i problemi che interessano l'economia del nostro paese, ha detto delle cose sulle quali concordiamo pienamente, perché sono controllabili e documentate in una forma tale da non temere smentite di sorta.

A questo proposito vi risparmio la lettura di un documento che è stato compilato da persone competenti in questa materia

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

con la mia modesta collaborazione: è un documento che, se il Presidente me lo consente, vorrei che fosse acquisito agli *Atti parlamentari* e che mi piacerebbe fosse letto dal signor ministro della marina mercantile e dall'onorevole sottosegretario.

Considerato che soltanto la marina di linea può assicurare in ogni tempo alla economia nazionale il rifornimento delle materie prime e, conseguentemente, l'esportazione dei prodotti; l'esercizio dei servizi di pubblica utilità; l'emigrazione e turismo; che solo la marina di linea controllata dallo Stato garantisce il completo apporto della valuta pregiata acquisita, elemento indispensabile all'economia nazionale; che attualmente nel mondo le grandi nazioni marinare stanno perseguendo una politica di potenziamento delle loro marine di linea, applicando un sistema protezionistico più che rilevante; che l'organizzazione delle quattro compagnie di preminente interesse nazionale offre allo Stato il mezzo di attuare la realizzazione delle premesse accennate, disponendo di una attrezzatura tecnica e professionale sperimentata, e acclarato che questi sono alcuni fra i più importanti argomenti che hanno suggerito e determinato nel 1937 la convenzione fra le quattro società che fanno capo alla Finmare e lo Stato, argomenti che sono diventati tanto più validi se esaminati alla luce degli ultimi avvenimenti politici internazionali conclusi con la chiusura del canale di Suez, apparirà, anche ai profani di politica economica marinara, quanto anacronistico e contrario all'interesse della collettività sia il disegno di legge-delega n. 1785 relativo al riassetto dei servizi affidati al gruppo di società di preminente interesse nazionale.

È forse opportuno, prima di analizzare il contenuto di tale disegno di legge, far precedere tale analisi da alcune considerazioni.

Tutte le grandi compagnie di navigazione hanno sempre riconosciuto la necessità di affiancare linee commerciali alle linee passeggeri. Tale complementarietà, com'è facilmente intuibile, è dettata da ragioni politico-economiche.

Infatti, richiedendo le linee passeggeri un'ampia e pertanto onerosa organizzazione agenziale in tutti i continenti, ed in modo particolare nei porti lungo le linee servite, il costo di tale organizzazione viene riversato in notevole parte sulle linee commerciali. Di conseguenza si realizza, per le compagnie, la possibilità di servire in modo completo e meno oneroso la clientela nazionale ed internazionale avviando passeggeri e merci pre-

giate con le linee celeri ed imbarcando il carico generale e le merci di massa sui commerciali.

Tale impostazione era stata data alle compagnie di preminente interesse nazionale, appunto per servire in modo sicuro, razionale e completo l'industria e quindi l'economia nazionale, nonché la clientela estera. Questo fatto ha trovato inequivocabile conferma nella congiuntura connessa con la chiusura del canale di Suez. Infatti la diserzione del Mediterraneo da parte dell'armamento libero e della bandiera estera ha creato gravi preoccupazioni all'industria nazionale sia in ordine alle importazioni (juta, fibre tessili, semi oleosi e minerali), sia per le esportazioni (specie dei prodotti siderurgici), dove una carenza di tonnellaggio avrebbe pregiudicato gravemente la nostra industria in via di progresso e di affermazione sui mercati.

È in situazioni come queste che si dimostra in tutta evidenza l'indispensabilità delle compagnie di preminente interesse nazionale. Infatti il *Lloyd* triestino, al quale sono affidati i traffici oltre Suez, pur non trascurando i settori normalmente serviti, tenute presenti le necessità dell'industria nazionale, ha predisposto e programmato ben 9 partenze per il golfo del Bengala allo scopo di assicurare continuità e sufficienza di tonnellaggio all'esportazione siderurgica nazionale (materiale ferroviario rotabile in particolare), assicurando altresì alle fabbriche nazionali il normale rifornimento di juta. Ciò è stato possibile attuare poiché le società di preminente interesse nazionale sono in possesso di una base sufficientemente estesa di mezzi.

Da questi esempi appunto si può trarre la conclusione — contraria agli intendimenti del Governo, che vuole purtroppo lasciare al gruppo di società di preminente interesse nazionale esclusivamente o quasi le linee da passeggeri — che non solo si rende necessario mantenere, ma anzi potenziare il naviglio commerciale di queste compagnie, le quali sono le uniche — proprio in virtù del loro nome e della loro struttura — fra tutte le compagnie italiane ad essere ammesse a far parte delle *conferences*. Com'è noto, le navi conferenziate, oltre alla funzione di assicurare all'industria le materie prime necessarie — ciò che non è concesso alle navi fuori *conferences* o cosiddette *outsiders* — esercitano una funzione stabilizzatrice dei noli in modo da evitare all'industria nazionale oscillazioni troppo ampie negli elementi di costo dei prodotti, di cui uno è appunto il nolo marittimo.

Risulta quindi evidente che — ove non si voglia correre il rischio che l'industria italiana sia alla mercè della bandiera convenzionata estera, con tutte le conseguenze che si possono facilmente immaginare — necessita potenziare sia qualitativamente sia quantitativamente le compagnie del gruppo Finmare.

La qualità oggi è elemento indispensabile per poter competere con altre marine fortemente protette dai rispettivi governi. I caricatori investono capitali enormi, capitali che hanno bisogno di un rapido realizzo e perciò prediligono le navi veloci evitando quelle a resa lenta.

A chi riconosce giuste le argomentazioni suesposte apparirà certamente iniqua e contraria ad ogni interesse nazionale la legge-delega che si vuole varare e che tende a ridurre di circa il 40 per cento il naviglio del gruppo di società di preminente interesse nazionale. Con la soppressione delle più importanti linee da carico si raggiungerebbero obiettivi che non esitiamo a definire esiziali. Si colpirebbero la economia e l'industria e si inizierebbe lo smantellamento del « *Lloyd triestino* » e dell'« *Adriatica* ». Stabilito altresì che la « *Tirrenia* » perderebbe la metà circa della sua flotta (che andrebbe a costituire il parco natante di altra società certamente sovvenzionata e probabilmente sarda), appare evidente che il riassetto così come lo si vuole attuare non è determinato da ragioni economiche ma da altri motivi, forse politici o addirittura attribuibili ad interessi personali, poiché proprio sui settori serviti dalla « *Tirrenia* » entrerebbero in lizza addirittura due società e, incredibile a dirsi, tutt'e due sovvenzionate. Stando così le cose, riesce proprio impossibile scorgere dove si nasconda il concetto di economia, asserita base del riassetto.

A questo punto non è forse inopportuno porre l'accento sul rilevante onere finanziario sopportato nel dopoguerra dal gruppo Finmare per la ricostruzione della sua flotta e per il riafforzamento della sua organizzazione agenziale all'estero, sia entroterra sia nei porti, organizzazione questa che si è conclusa: a) con la sistemazione a Londra della *Italian General Shipping*, che cura gli affari con il *Commonwealth* britannico; b) con il potenziamento dell'agenzia generale di New York; c) con il concentramento in Francia degli interessi delle quattro compagnie in un'unica società a Parigi e rappresentanze nei principali porti francesi; e) con la creazione a Karachi di un'agenzia che cura le relazioni

commerciali con il Pakistan; f) con l'istituzione dell'agenzia generale di Djakarta, che cura le relazioni con l'Indonesia; g) con il potenziamento dell'agenzia generale di Alessandria, che cura le relazioni con il medio oriente.

Tutta questa organizzazione, necessaria per curare in capillarità il traffico passeggeri e merci, è efficiente e redditizia solo se trova corrispondenza in un naviglio idoneo e presente in tutti i settori dove vi sia possibilità di acquisire traffico. Essa è stata creata e perfezionata partendo appunto dal presupposto di potenziamento di linee e conseguente maggior frequenza di viaggi. Ed è facile capire che il suo costo non può essere che inversamente proporzionale alla consistenza della flotta che deve servire.

L'attuale disegno di legge che, se approvato, falcidierebbe, ripetiamo, di circa il 40 per cento la flotta del gruppo, renderebbe pertanto l'organizzazione agenziale troppo onerosa o renderebbe necessario comprimerla per adeguarla ai beni strumentali, cioè le navi, rendendola così inefficiente, se non inutile.

Passando all'esame del decreto circa l'assegnazione della sovvenzione relativa ai servizi che le società dovrebbero esercitare, si osserva che tale sovvenzione viene commisurata in base al risultato economico di viaggio, del quale è dato: il ciclo e relativo itinerario; l'introito lordo della gestione; il costo del personale; il costo del combustibile; il costo delle manutenzioni ordinarie e straordinarie; il costo di tutte le altre spese (tassa canale di Suez, assicurazioni acqua e lubrificanti, riclassifiche, spese generali, spese dei servizi, ammortamenti ed interessi).

Sempre in base al decreto sono revisionabili, ogni biennio, il secondo e il quinto punto con una franchigia del 12 per cento.

Poiché la revisione biennale opera sui noli a congruaggio e sulle spese in base ad indici e coefficienti di ponderazione, si ritiene opportuno affacciare delle ipotesi perché si possa comprendere a quali disastrosi risultati porterebbe l'applicazione del meccanismo che entrerebbe in funzione con l'applicazione della legge-delega. Prima ipotesi: le spese revisionabili rimangono invariate; si acquisisce un maggior nolo di 100, prolungando il ciclo di 8 giorni.

Va osservato che 8 giorni su 112 corrispondono circa all'8 per cento: perciò le spese saranno aumentate di altrettanto nei confronti di quelle preventive.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

	Preventivo per la sovvenzione	Viaggio
Ciclo	112 giorni	120 giorni
Noli acquisiti . .	1.000	1.100
Spese equipaggio .	200	215
Combustibili . .	120	128
Manutenzioni . .	100	107
Altre spese . . .	380	400
	800	(a) 850
Oneri finanziari (ammortamenti e interessi) . .	350	375
Totale spese . .	1.150	1.225
Totale noli . . .	1.000	1.100
Sovvenzione . . .	150	(b) 125

(a) Totali; spese che, detratte dal nolo, danno il saldo per il calcolo della franchigia.

(b) perdita d'esercizio.

In questo caso, pur avendo subito una perdita di 125 e di 150 come preventivato, la revisione, ammesso che non vi siano state variazioni negli indici e nei coefficienti, riduce la sovvenzione per il prossimo biennio del maggior nolo guadagnato meno la franchigia (100 — 24 = 76) contraendola a 74 (150 sovvenzione fissata meno 76 maggior nolo conseguito nei confronti del preventivato ma col costo d'esercizio relativo al prolungamento del ciclo di 8 giorni).

Da ciò consegue che le società assuntrici dovranno amministrare le navi adeguandosi alle esigenze imposte dalla legge instaurando così concetti assolutamente anticommerciali e contrari all'economia aziendale, nazionale e del bilancio dello Stato, evitando in modo assoluto qualsiasi prolungamento di ciclo, per quanto ottimo e proficuo possa essere l'affare.

Seconda ipotesi: aumento del nolo di 100 e aumento del 25 per cento nelle voci di spesa revisionabili, con franchigia del 12 per cento.

	Preventivo per la sovvenzione	Viaggio	Diffe- renze
Ciclo	112 giorni	112 giorni	
Noli	1.000	1.100	+ 100
Personale . .	200	250	
Combustibili .	120	150	(a) —105
Manutenzioni .	100	125	— 5
Altre spese .	380	450	
	800	975	
Ammortamen- to e interessi .	350	350	
Totale spese .	1.150	1.325	
meno noli . .	1.000	1.100	
	150	225 (b)	

(a) Spese revisionabili.

(b) Perdita d'esercizio.

In questo caso, pur ammontando la perdita a 225, la sovvenzione rimane invariata nella misura di 150 perché: a) il maggior costo di 70 appartiene a spese non revisionabili e quindi rimane per intero a carico della società; b) la differenza di 5, che dovrebbe venir rifiuta, essendo la differenza fra 105 (totale aumento spese revisionabili) e 100 (maggior nolo conseguito) inferiore alla franchigia del 12 per cento stabilita, rimane pure a carico della società.

Del tutto assurdo poi il contenuto dell'articolo 8 del disegno di legge che, fissando la franchigia del 12 per cento sulla differenza tra gli introiti lordi e gli oneri dell'esercizio della navigazione (esclusi gli ammortamenti, gli interessi passivi e le spese generali) e stabilendo altresì che la revisione opera soltanto per la parte eccedente la franchigia, può consentire di far raggiungere alle società, nel periodo considerato di venti anni, l'incredibile passivo di oltre 13 miliardi. Infatti: sovvenzioni attribuite al gruppo preminente interesse nazionale 24 miliardi circa; presunti oneri finanziari e spese generali 18 miliardi circa; saldo su cui opera la franchigia 6 miliardi; franchigia annua 6 miliardi per 12 per cento = 720 milioni.

Se per ipotesi le sovvenzioni da attribuirsi alle società dovessero aumentare ogni anno,

all'inizio del ventesimo anno d'esercizio, ultimo della convenzione, il gruppo dovrebbe portare a bilancio una perdita — imputabile solo alla franchigia — relativa agli esercizi precedenti di 13 miliardi e 680 milioni (720 milioni per 19 anni).

Considerato che il disegno di legge prevede l'aumento dell'attuale capitale sociale delle società a 20 volte l'attuale e cioè da un miliardo e 100 milioni a 22 miliardi, ne consegue che, per il solo gioco della franchigia, al quindicesimo anno le società verrebbero dichiarate fallite in quanto soggette ad una perdita superiore a metà del capitale azionario (720.000.000 per 15 = 10.800.000.000).

Potrebbe altresì occorrere il caso inverso, qualora si verificasse una diminuzione progressiva della sovvenzione prestabilita e pertanto le società potrebbero all'inizio del ventesimo anno d'esercizio trovarsi delle riserve ammontanti ai detti 13 miliardi e 680 milioni, oppure averli distribuiti in aggiunta al normale utile di bilancio.

È logico ritenere che in tutte e due le possibilità contemplate lo Stato sopporterebbe l'onere, perchè in caso di perdita dovrebbe comunque intervenire e nell'altra eventualità avrebbe sborsato 13 miliardi e 680 milioni più del necessario.

Poiché le società del gruppo amministrano navi per conto dello Stato e nell'interesse dell'economia nazionale con capitale dell'I. R. I., non dovrebbero correre rischi come quelli denunciati né crearsi indebitamente delle riserve, ma incassare dallo Stato un contributo sufficiente e necessario.

È pertanto davvero stupefacente pensare che, a differenza di quanto viene attuato dalle altre nazioni marinare, si voglia da noi concentrare soltanto il naviglio sicuramente passivo e si voglia alienare quello che per definizione non lo è ed anzi presenta lati di economicità assoluta e che potrebbe concorrere, attraverso un allargamento della base, ad una riduzione dei costi conferendo alle società il minimo indispensabile della ampiezza dei servizi per giustificare l'organizzazione.

Non bisogna dimenticare — ed i tecnici chiamati a studiare il riassetto dei servizi avrebbero dovuto tenerlo ben presente — che ogni tipo di azienda ha un *optimum* di grandezza, ma un minimo ben determinato. La soppressione di linee equivale ad un'automutilazione. Se si decentrano le linee affidandole ad altre compagnie, si sperpera l'avviamento, perché nessun altro gruppo di nuova istituzione o che non avesse il prestigio delle com-

pagnie di preminente interesse nazionale darebbe sufficienti garanzie. E siccome una società ha bisogno di una certa tranquillità per poter predisporre piani di ammortamento ed attuare una politica a lungo raggio — senza contare che in difetto di tali condizioni sarebbe più difficile, se non impossibile, reperire capitali sul mercato — appare tanto più incredibile il piano governativo del riassetto che giunge al punto di togliere alle compagnie qualsiasi parvenza di sicurezza e stabilità conferendo a due ministri poteri discrezionali assoluti e togliendo ai due rami del Parlamento ogni possibilità di intervento in una questione tanto importante per la vita della nazione.

Dopo quanto premesso, non si può giungere che alle seguenti conclusioni: emendare radicalmente il disegno di legge; stabilire nella legge stessa o in appendice allegata l'elenco delle linee che dovranno essere gestite dalle società; adeguare la flotta alle necessità dei traffici; rivedere il meccanismo della sovvenzione tenendo in debito conto il fatto che il 75 per cento delle integrazioni sono imputabili agli oneri finanziari, e cioè ammortamenti ed interessi; che la questione per la sua importanza e vastità non può essere sottratta al vaglio dei due rami del Parlamento; che la sede più opportuna e qualificata ad esaminare e risolvere il problema delle società di preminente interesse nazionale è il Ministero delle partecipazioni statali.

Vorrei aggiungere soltanto una mia opinione. Le quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale, oltre a curare le navi di linea, dovrebbero avere una ragione profonda di carattere sociale per curare anche il trasporto da carico, che rappresenta una integrazione delle navi di linea, una integrazione di servizi, una integrazione di risorse economiche.

Questo problema non si è mai voluto affrontare in tutti i suoi aspetti: si ha, forse, timore di far dispiacere al comandante Achille Lauro, all'armatore Angelo Costa, a Fassio, a Gavarrone, a Corrado e ad altre « glorie » armatoriali del nostro paese? Per quale ragione non si affronta questo problema e non si aggiungono questi servizi alle quattro società che sono patrimonio del nostro paese?

Per contro, si prepara un progetto di riforma delle quattro società che verrebbe a mutilarle di una parte importantissima dei servizi, come ha documentato in maniera inequivocabile e brillante l'onorevole Ducci. Si giungerebbe perfino a sopprimere i contatti con il nord-Europa: i poveri lucchesi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

che compiono in Corsica la loro campagna stagionale, imbarcandosi da Livorno per Bastia, secondo il progetto di modifica dovrebbero prendere imbarco a Nizza o a Marsiglia. Questo arrecherebbe un danno enorme alla nostra economia ed alle condizioni di questa povera gente, che si reca nei boschi della Corsica, infestati dalla malaria, a tagliare legna da tramutare in carbone, guadagnando quattro soldi e sottoponendosi a una vita insopportabile, che ho provato di persona.

Ho voluto soffermarmi su un caso particolare, quasi di carattere sentimentale, ma che per questa gente rappresenta un problema di importanza sociale. Perciò ridurre le linee di navigazione sovvenzionate secondo il progetto significherebbe danneggiare seriamente gli interessi del paese. Non parliamo poi se si dovesse rivedere la situazione di tutte le altre importanti linee di navigazione, come ha bene messo in rilievo l'onorevole Ducci.

Per quanto riguarda poi gli imbarchi sulle cosiddette navi fantasma, cui ha accennato anche l'onorevole Troisi, sulle quali i poveri marittimi per imbarcarsi devono sborsare dalle 150 mila alla 200 mila lire, mi meraviglio come ancora nessuno di questi negrieri sia stato arrestato, malgrado compiano atti così infami nei confronti dei lavoratori disoccupati. Questi marittimi costretti ad imbarcarsi su dette navi dietro pagamento, oltre a percepire un salario notevolmente ridotto, sono sottoposti ad un trattamento che sotto certi aspetti non è dissimile a quello praticato sulle peggiori navi un secolo fa.

Sia ben chiaro che queste navi che battono bandiera straniera, come ad esempio le cosiddette navi panamensi, in realtà sono finanziate con capitale italiano. Sono infatti gli armatori italiani che ricorrono a questi mezzi non solo per guadagnare sul personale ma anche per frodare il fisco sottraendosi, ad esempio, ai prescritti versamenti del 50 per cento relativi alla valuta straniera e a tutte le altre leggi fiscali in vigore nel nostro paese.

Quindi, abbiamo tutto l'interesse di sviluppare la marina sovvenzionata introducendo nella legislazione tutti quei miglioramenti e quei controlli indispensabili perché essa funzioni nel migliore dei modi.

Del resto, il filobus che allaccia piazza Colonna alla stazione Termini, qualora il suo esercizio dovesse essere deficitario, forse verrebbe soppresso? No, perché si tratta di un servizio pubblico di prima necessità e pertanto non sopprimibile. Così non si possono

ridurre le linee di navigazione sovvenzionate, anche se il loro esercizio, sotto certi aspetti, è deficitario, anche se è lecito osservare come mai i liberi armatori realizzano fortissimi guadagni con la navigazione, mentre le società sovvenzionate hanno bisogno di continui aiuti da parte dello Stato. Ripeto, nessuna linea può essere soppressa, specie quelle che uniscono il continente alle nostre isole.

A Livorno risiede l'organizzazione dei servizi per la navigazione toscana che non appartiene alle quattro società; ebbene, ci si può recare da Portoferraio, da Porto Azzurro a Piombino con la modica spesa di 100-150 lire. Questa tariffa consente a tanta gente delle isole di venire sul continente a sbrigare i propri affari.

Ritengo di non dover aggiungere altre parole al problema delle società sovvenzionate, perché ormai esso è veramente posto all'attenzione del paese. Vorrei fare soltanto qualche accenno alla grave questione della previdenza marinara. Quanto sentimentalismo si potrebbe fare su questo problema! Quante cose si potrebbero dire sul sacrificio di tanti marittimi che hanno bene meritato della patria! Solo noi possiamo venire incontro alle legittime aspirazioni di questi uomini che da tanti anni attendono la realizzazione di quanto più volte è stato loro promesso.

Ricordo che, al momento in cui votammo nell'VIII Commissione il disegno di legge riguardante la riforma della previdenza marinara, io ed il compianto onorevole Giulietti ci astenemmo dal voto, dichiarando che la legge doveva essere varata per non ritardare ancora il riconoscimento almeno di parziali diritti di questi lavoratori, ma che la nostra astensione voleva significare che il problema della previdenza marinara, come promesso dal ministro delle marine mercantili a nome del Governo, sarebbe stato rapidamente rivisto e che sarebbero state colmate tutte le notevoli lacune.

L'onorevole Ducci ha domandato all'onorevole ministro se si aspetta che questa gente muoia, per sgravare così la cassa marinara di quanto deve sborsare.

A questo proposito ricordo un episodio. I vecchi garibaldini ad un certo momento presentarono un'istanza all'allora capo del governo Benito Mussolini perché provvedesse ad aumentare la pensione. Benito Mussolini rispose che non solo avrebbe aumentato la pensione, ma che li avrebbe mandati in gita alla tomba dell'eroe a Caprera. Quindi fece imbarcare questi poveri vecchi a Civitavecchia

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

nel mese di gennaio, mentre imperversava una libeccciata di traverso, e li mandò a Caprera. Per il mal di mare ed il rullio, ne morirono 17, di 43 che erano partiti. Quindi ebbero la pensione aumentata.

Facciamo anche noi imbarcare su due o tre navi i marittimi e mandiamoli in Australia a fare un bel viaggio nel prossimo gennaio. Ma questi non sono garibaldini, il mare l'affrontano e, badate, ritornano e poi verranno in piazza della Minerva.

Noi pensiamo che questo problema deve essere ormai risolto non solo per l'onore del nostro paese, per la dignità della marina mercantile, ma anche soprattutto per il diritto che questi marittimi hanno acquisito. Esistono leggi che risalgono a tempi meno moderni del nostro che riconoscono al marittimo il diritto alla pensione pari ai tre quarti della paga che percepiva quando navigava.

Noi speriamo che quella famosa commissione che è al lavoro da circa 3 anni porti a termine il suo compito. L'onorevole Faralli, chiunque di noi si interessi dei marittimi, appena ritorna in sede, viene immediatamente abbordato dai marittimi interessati in qualche modo alla riforma della previdenza marinara. Non vi dico poi gli ordini del giorno, i telegrammi, le lettere che ci giungono, ai quali non sappiamo nemmeno che cosa rispondere.

E vengo all'ultimo problema, quello delle attrezzature dei porti. Stamane nel liberale Colitto ha scoperto un mio buon collega. Non sapevo che l'onorevole Colitto fosse un portuale. Egli ha parlato di tariffe, di mano d'opera, di squadre di lavoro. Quando egli parlava, mi sembrava di sentire una vecchia figura caratteristica di Livorno. Mi ha fatto piacere constatare che egli si occupa così intelligentemente dei problemi dei porti, delle tariffe dei portuali. Ad un certo momento egli ha affermato che le tariffe sono troppo alte e che, con l'introduzione di nuove attrezzature, bisognerà modificarle, bisognerà insomma...

FARALLI. Diminuire le paghe!

JACOPONI. Esatto! Io sono un dirigente dell'organizzazione sindacale portuale e il console della compagnia dei lavoratori portuali di Livorno, quindi tra i portuali sono di casa, e conosco solo della gente che ha parecchi debiti e a cui la busta paga non viene mai consegnata intera il sabato causa debiti contratti in anticipo. Conosco anche una serie di operatori marittimi e portuali che, ritornati, dopo la guerra, alle loro basi, con le scarpe legate con un giunco, oggi

hanno macchine moderne, palazzi, fattorie, ville e copiosi conti in banca.

Perché l'onorevole Colitto non ha chiesto quali sono le percentuali degli agenti marittimi, armatori, importatori o esportatori, che vivono sul mare e per il mare? Ha parlato solo dei lavoratori portuali! Annuncio invece all'onorevole ministro e all'onorevole sottosegretario che nella prossima riunione del comitato direttivo della Federazione dei lavoratori dei porti italiani discuteremo la questione della necessità dell'aumento delle tariffe in relazione all'aumentato costo della vita. Tutti sanno che, ad esempio, il caffè costa 100 lire di più al chilogrammo, altri generi sono aumentati di prezzo da 50 a 80 lire il chilogrammo, un paio di scarpe da tremila lire costa cinquemila, ecc., e siccome anche i portuali, qualche volta, hanno bisogno di vestirsi e devono andare dal sarto e dal calzolaio, è necessario che le loro paghe siano adeguate al costo della vita.

Inoltre, esiste un problema di fondo che non riguarda Genova, La Spezia, Livorno, Palermo e Napoli in particolare, ma riguarda tutti i porti italiani. Si sente dire frequentemente che si vogliono creare nuovi porti, dimenticando che in Italia non abbiamo bisogno di altri porti (ne abbiamo 96), bensì abbiamo bisogno di attrezzare quelli già esistenti, affinché possano reggere la concorrenza degli Stati vicini. Guai se Genova non avesse l'attrezzatura portuale che ha: il lavoro della Svizzera verrebbe assorbito da Marsiglia.

In questi ultimi mesi sono entrate in Italia oltre 1 milione di tonnellate di rottami di ferro. Livorno è stata interessata solo per 9 mila tonnellate. Ciò a causa delle deficienti attrezzature portuali e delle inadeguate banchine di attracco. Per scaricare una nave di rottami di ferro occorrono almeno 14-15 giorni. Occupando una o due banchine del porto per operazioni di tal genere, si rischia di fare scappare qualche nave di linea e qualche nave recante mercanzie più pregiate.

Il problema, quindi, è quello di attrezzare nel miglior modo possibile i porti esistenti, senza il bisogno di parlare di porti nuovi che dovrebbero sorgere, soprattutto in periodo elettorale. Noi dobbiamo dimostrare a tutti i paesi del mondo che l'Italia ha buoni porti, forniti dell'attrezzatura necessaria per tutte le più celeri e perfette operazioni di scarico e carico.

Recentemente un ufficiale americano è rimasto meravigliato del sistema di lavoro nei nostri porti, per la rapidità e la compe-

tenza con cui si caricano e si scaricano le navi, e in occasione del carico di un blocco di circa 40 tonnellate di marmo sulla sua nave a Livorno ha visto svanire i suoi timori, di vedersi danneggiare la stiva della sua unità per l'eccessivo peso del marmo e la difficoltà dell'operazione, dopo aver constatato l'abilità dei lavoratori portuali, verso i quali ha avuto gesti e parole di compiacimento e di elogio. Occorre quindi sviluppare le attrezzature esistenti, nel nostro interesse, perché quando noi riusciamo a scaricare in 4 giorni o anche in 3 giorni e mezzo una nave che ha sosta prevista di 5 giorni noi facciamo fare bella figura al nostro paese e facciamo preferire i nostri porti a quelli stranieri. Al contrario, quando obblighiamo le navi alla fonda per troppo tempo e al pagamento di somme onerose, i porti d'Italia divengono *tabù* per certe compagnie di navigazione.

L'onorevole ministro non ha facoltà di stanziare le somme occorrenti per l'ammodernamento dei porti. Però ha l'autorità di dire cosa occorre a questo o a quell'altro porto per avere una efficiente attrezzatura.

Noi ci auguriamo pertanto che i problemi qui sollevati, e sui quali non si possono levare voci discordi in quanto essi non hanno una impostazione politica ma unicamente sociale, possano essere presi in seria ed attenta considerazione dal ministro della marina mercantile, a profitto di tutta la nostra gente e dell'economia del nostro paese. (*Applausi a sinistra*).

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

BOIDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, uno degli aspetti più salienti della odierna discussione del bilancio della marina mercantile è certamente il notevole numero degli interventi sui problemi della pesca. Ciò è indice dell'accresciuto interesse a questa attività produttiva, che fino a qualche tempo fa era relegata all'ultimo posto, il posto di cenerentola, nell'economia nazionale.

Io mi limiterò a trattare brevemente soltanto alcuni dei problemi della pesca: quelli che a mio avviso sono i più vitali ed urgenti.

Innanzitutto gioverà riferirsi alla situazione generale dell'economia italiana, quale si va delineando in vista dell'entrata in vigore del trattato sul mercato comune europeo. Su ciò desidero richiamare l'attenzione della Camera e del ministro, ricordando che la categoria interessata ha già fatto presente come l'attuazione del trattato, perdurando il presente stato di cose, potrebbe essere determinante per le sorti stesse di questa attività.

Considerata la composizione della flotta peschereccia nazionale e considerate le grandi risorse che i più pescosi mari del nord mettono a disposizione degli altri paesi componenti la Comunità, le cui flotte pescherecce hanno potenzialità ben maggiore di quella italiana, non vi è dubbio sulla necessità per la nostra pesca di procedere a profonde modificazioni di struttura, consistenti nella modernizzazione della piccola pesca, nella graduale demolizione dei pescherecci più vecchi adibiti alla pesca costiera e d'altura e nel progressivo ingrandimento e potenziamento della pesca oceanica. Naturalmente ciò comporta l'impostazione e la soluzione di problemi politico-sociali, tecnici ed economici.

Sul piano politico sociale gioverà ricordare l'importanza della pesca nel quadro della economia del paese, sia per quanto riguarda l'aumento della produzione alimentare, sia per il miglioramento della nostra bilancia commerciale. Occorre quindi migliorare il reddito della piccola e media pesca ed è urgente uno studio approfondito specialmente per incrementare la pesca nell'oceano, che rappresenta una delle vie di libera e pacifica espansione del lavoro ed offre quindi la possibilità di occupare le nostre maestranze.

Sul piano tecnico si dovrà provvedere alla costruzione di navi adatte a tale pesca in oceano, alla graduale sostituzione delle navi costiere vecchie ed antieconomiche, all'addestramento professionale dei marittimi (capipesca, motoristi, frigoristi, pescatori), alla organizzazione razionale dei trasporti e delle vendite anche per quanto ha riferimento alla migliore conservazione del prodotto.

Sul piano economico infine si rendono necessari, per un certo numero di anni, incoraggiamenti e facilitazioni governative nell'esercizio della pesca, oltre ad una nuova disciplina nella vendita al consumatore che, unita ad una appropriata propaganda per il consumo del pesce, possa dare la possibilità di più equi profitti per i produttori.

Sappiamo, e la relazione veramente pregevole dell'onorevole Jervolino ne fa ampio cenno, che alcuni provvedimenti sono stati presi a favore della pesca e che alcuni sono in corso di realizzazione. Mi riferisco al contributo a fondo perduto per il quale l'onorevole relatore chiede ulteriori stanziamenti, al fondo di rotazione per il credito peschereccio, che nella prima applicazione dovrà superare qualche difficoltà di avviamento, alla vigilanza sulla pesca abusiva e di frodo

per cui la relazione Jervolino auspica l'indispensabile aumento delle somme disponibili, perché sia svolta su tutte le coste nazionali. Tali provvedimenti potranno contribuire indubbiamente alla normalizzazione del settore facilitando l'ammodernamento della piccola pesca, il miglioramento qualitativo dei pescherecci di media potenza e la eliminazione della pesca abusiva che da tempo costituisce una vera piaga delle nostre spiagge.

Bisogna aggiungere, anzi, che l'onorevole ministro della marina mercantile ha preso altre lodevoli iniziative quali, ad esempio, quella della istituzione di una commissione interministeriale per la riorganizzazione legislativa dei mercati ittici, sul cui funzionamento i produttori lamentano gravissimi inconvenienti come la carenza delle attrezzature, l'imposizione di diritti di mercato non previsti dalla legge, il pagamento dei diritti per servizi non fruiti dai produttori, il prepotere degli intermediari nell'ambito dei mercati, il divario eccessivo tra prezzi alla produzione e prezzi al consumo e, infine, la messa a carico esclusivo dei produttori di diritti, balzelli, tasse e ritenute di ogni genere. È auspicabile che tale commissione riprenda presto i suoi lavori e concluda l'esame delle proposte che i membri della commissione stessa hanno già avanzato. Si potrà arrivare in tal modo ad instaurare quella nuova disciplina nelle vendite che produrrà innegabili vantaggi ai produttori ed ai consumatori.

Su tale problema la stragrande maggioranza dei produttori attivi si sono trovati d'accordo su alcune proposte, delle quali a mio avviso si dovrebbe tener conto nell'elaborazione dell'auspicata nuova legge sui mercati.

Bisognerebbe anzitutto distinguere i mercati ittici all'ingrosso in mercati di produzione e in mercati di consumo (affidando la gestione dei primi ai produttori e stabilendo norme più precise per la gestione dei secondi, che dovrebbero rimanere ai comuni) e far funzionare i mercati solo in quanto se ne riscontrino l'utilità per i consumatori o per i produttori.

Siccome è prevedibile che la vendita dei prodotti della pesca potrà avvenire in futuro nei grandi empori dei generi alimentati, la nuova legge dovrebbe lasciare ai produttori maggiore libertà di rifornire direttamente gli spacci nei centri di consumo, senza passare materialmente per il mercato all'ingrosso e previo pagamento di alcuni determinati diritti di carattere generale. Analogamente sarà

necessario concedere ai produttori maggiori possibilità di vendere direttamente la merce in spacci propri.

Poiché l'attuale diversità dei regolamenti è fonte di inconvenienti notevoli per coloro che approvvigionano i mercati, occorrerebbe procedere alla compilazione di regolamenti uguali, a seconda che si tratti di mercati di produzione o mercati di consumo.

Sarebbe poi necessario aggiornare la legge 20 giugno 1935, n. 1279, per indicare chiaramente quali sono gli enti e le organizzazioni che debbono designare i componenti delle commissioni di vigilanza dei mercati e per attribuire alle commissioni stesse funzioni deliberative, oltre quelle consultive che svolgono attualmente.

Poiché le percentuali a favore dei mandatori sono ora diverse da mercato a mercato, sarebbe necessario prevedere una misura unica della provvigione che dovrebbe essere stabilita dal Ministero della marina mercantile.

Siccome nei mercati di consumo non si verifica normalmente la vendita con il sistema dell'asta, pur imponendosi il relativo diritto, le nuove disposizioni dovrebbero riservare tale sistema di vendita ai soli mercati di produzione.

La legge dovrebbe indicare espressamente quali sono i diritti di mercato da percepire, e dovrebbe disporre esplicitamente che i produttori e i commercianti all'ingrosso non sono tenuti a pagare diritti — sia pure a cosiddetto carattere volontario — derivanti da accordi intervenuti tra operatori di mercato, tra organizzazioni sindacali o derivanti da disposizioni impartite dai comuni. In particolare dovrebbero essere esclusi i balzelli cosiddetti di calo-peso, di consumo del cassettame, di fondo rischi, contributi per casse mutue di varia natura, per istituti di beneficenza e per cooperative. Ciò risponde ad una esigenza largamente sentita, poiché i produttori, avendo la possibilità di far affluire il pesce fresco in mercati diversi, debbono trovare ovunque tariffe identiche.

Sarà necessario anche ribadire che i mercati devono avere gestioni e bilanci completamente autonomi. Da ciò deriverà che i diritti di mercato dovranno essere commisurati alle effettive spese, e che eventuali eccedenze attive potranno essere destinate al miglioramento degli impianti e ad ovviare all'attuale carenza di attrezzature.

Poiché in alcuni mercati i produttori e i commercianti all'ingrosso sono obbligati ingiustamente al pagamento dell'imposta di

consumo, sarà necessario altresì stabilire chiaramente che l'imposta stessa è in ogni caso dovuta dai rivenditori.

La nuova legge dovrebbe abolire le commissioni prefettizie previste dall'articolo 15 della legge 12 luglio 1938, n. 1487, modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1955, n. 449, poiché, se la regolamentazione dei mercati sarà disposta dal Ministero in modo uniforme, tali commissioni diverrebbero un doppione di quelle previste dalla legge 20 giugno 1935, n. 1279.

Ci pare inoltre opportuno soffermarci — anche in questa sede — sul disegno di legge presentato alla Camera dei deputati, recante provvedimenti per lo sviluppo e la regolamentazione della pesca marittima. Nulla da obiettare sulla istituzione di uno stanziamento di venti milioni per permettere al Ministero di contribuire alla ricerca di nuove platee di pesca, di acquistare nuove attrezzature, di compensare coloro che partecipano a studi e ricerche. Vi è da rilevare, anzi, che tale stanziamento, come riconosce il relatore al bilancio, è insufficiente per le necessarie e molteplici finalità cui la somma è destinata.

È da considerare del tutto inopportuno invece lo stanziamento delle altre somme per indurre gli armatori dell'Adriatico a trasferire i loro natanti nel Tirreno. Intanto il premio a tal fine stabilito è del tutto esiguo, poiché, ad esempio, un peschereccio di 100 cavalli vapore, per l'articolo 2 del progetto di legge, avrebbe diritto al premio complessivo in due anni di lire 800 mila, con l'obbligo di permanenza per cinque anni nella nuova sede del Tirreno. Anche senza tener conto dei maggiori oneri conseguenti all'esercizio del natante in una nuova base, tale cifra non sembra neppure sufficiente a compensare le spese per il trasferimento dell'armatore e della propria famiglia. Poiché il disegno di legge non stabilisce alcun compenso per il trasferimento degli equipaggi, è difficile inoltre che il personale imbarcato sulle navi da trasferire ritenga conveniente di seguirne le sorti e ciò fa prevedere le gravi difficoltà cui andrebbero incontro gli armatori nelle nuove sedi per la ricerca di capibarca, motoristi e marinai, dato che nel Tirreno vi è grave carenza di tali elementi.

Poiché il disegno di legge lascia arbitri gli armatori che si trasferiscono di scegliere nel Tirreno la nuova base di armamento, è prevedibile una ulteriore saturazione di quelle marinerie dove le condizioni di esercizio della pesca diverrebbero ancora più difficili. È da notare che gli esponenti della quasi totalità

dei porti pescherecci del Tirreno hanno da tempo fatte presenti le gravi condizioni in cui si svolge localmente l'esercizio della pesca, sia per la sopra accennata carenza degli equipaggi, sia per l'insufficienza dei porti e sia per i bassi prezzi del pescato nei mercati di consumo. Le sole marinerie dove sembra possibile accogliere i natanti dell'Adriatico sarebbero quelle della Sardegna, le quali tuttavia, insieme con quelle della Sicilia, sono escluse dal provvedimento.

Veramente grave appare la norma dell'articolo 3 secondo cui sarebbe inibito l'esercizio della pesca in Adriatico, per la durata di 5 anni, a tutti i motopescherecci superiori a 100 cavalli che iniziano la loro attività dopo l'entrata in vigore della legge in esame. Ciò significa che nessun armatore dell'Adriatico potrebbe, per la durata di 5 anni, far costruire natanti, neppure in sostituzione di quelli troppo vecchi attualmente in esercizio; significa altresì l'inattività pressoché totale dei piccoli cantieri siti sullo stesso litorale adriatico che pure si è cercato di aiutare con le leggi finora emanate in materia. La proibizione della pesca per cinque anni in Adriatico ai pescherecci di nuova costruzione viola il principio della libertà dell'iniziativa economica privata, e ciò senza tener conto del fatto che non sembra possibile statuire un divieto di pesca sul mare libero. Bisogna considerare che nessuna norma vieta ai motopescherecci battenti bandiera straniera di esercitare la pesca in Adriatico, e così si verificherebbe l'assurdo che, mentre ad un certo numero di natanti italiani sarebbe inibito tale esercizio, al loro posto potrebbero liberamente subentrare quelli di altri paesi.

Per queste fondate obiezioni si dovrebbe quindi modificare sostanzialmente il disegno di legge, nel senso di destinare invece nuovi contributi all'incremento della pesca nei mari lontani ed oltre gli stretti, essendo questa, come ho accennato al principio di questo intervento e tenendo conto del trattato sul mercato comune europeo, l'unica attività suscettibile di un interessante sviluppo che potrebbe risolvere anche il problema della riduzione del numero dei pescherecci operanti sia in Adriatico sia nel Tirreno. In tal modo sarebbero anche contemperati gli interessi di tutte le marinerie italiane, con indubbio vantaggio per l'incremento della produzione ittica.

Prima di porre termine al mio intervento non posso tralasciare di richiamare l'attenzione del ministro sul grave problema della previdenza marinara per l'armamento pesche-

reccio, in merito al quale presentai ed illustrai il seguente ordine del giorno in occasione del dibattito parlamentare sul bilancio del Ministero del lavoro: « La Camera, considerata l'impossibilità in cui si trovano le aziende pescherecce di far fronte ai gravosi contributi da corrispondere alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, non commisurati alle possibilità di esercizio della pesca considerato il grave stato di disagio conseguente alle posizioni debitorie delle aziende suddette nei confronti della Cassa stessa, tenuto conto delle conclusioni cui è pervenuto il comitato amministratore della Cassa nella riunione del 23 marzo 1957, invita il Governo a presentare un disegno di legge per far rientrare la pensione ai marittimi nel sistema della previdenza obbligatoria, salvo rimanendo l'attuale miglior trattamento agli iscritti per cui la Cassa dovrebbe costituire una gestione integrativa; invita altresì il Governo, in attesa della emanazione della legge suddetta, a promuovere al più presto apposito provvedimento che riduca l'aliquota contributiva sulle competenze medie dell'armamento peschereccio dall'attuale misura del 20 per cento al 12 per cento ».

Il ministro del lavoro onorevole Gui accolse l'ordine del giorno come raccomandazione ed assicurò che avrebbe fatto il possibile per definire sollecitamente la questione. Purtroppo sono passati altri tre mesi e la situazione si è andata sempre più aggravando, per cui ritengo di dover insistere con il ministro della marina mercantile — dato che la soluzione del problema deve essere concordata fra i due ministeri — perchè siano portati a termine gli studi in corso e siano adottati quei provvedimenti che debbono essere considerati ormai indilazionabili.

Quelli finora da me accennati sono i problemi di fondo della pesca italiana ai quali bisogna però aggiungere le questioni inerenti ai rapporti con la Jugoslavia e la Tunisia per le attività dei nostri pescherecci nelle acque antistanti le coste di quei paesi. Con la Jugoslavia vige l'accordo di pesca valido fino all'ottobre 1958, che è costato troppo caro al Tesoro italiano e la cui stipulazione — se può essere ricercata in ragioni di carattere politico — non può ritenersi sia andata a tutto vantaggio dei pescatori italiani. Bisognerà comunque stare molto attenti quando tale accordo dovrà essere rinnovato per meglio commisurare il sacrificio finanziario alla utilità che può ricavarne la pesca italiana.

Sempre nei riguardi della Jugoslavia, all'onorevole ministro della marina mercantile

non sarà certamente sfuggita la gravità dei recenti atti di pirateria perpetrati nell'Adriatico dalle motovedette jugoslave ai danni dei nostri pescatori. In tre notti consecutive la polizia jugoslava, in esecuzione di un preordinato piano, ha proceduto a un vasto rastrellamento su tutto l'Adriatico, catturando ben sette motopescherecci italiani, di cui cinque di Molfetta, uno di Manfredonia, uno di Fano, fuori delle acque territoriali jugoslave. Il riacutizzarsi della aggressività e della prepotenza jugoslava contro i pescatori italiani è indubbiamente da mettere in relazione al reinserimento della Jugoslavia nell'orbita della Russia sovietica. In questa situazione angosciante il Governo dovrà portare tutta la sua vigilanza e apprestarsi a difendere energicamente i diritti delle marine e del lavoro italiano.

Per quanto si riferisce alla Tunisia, è indispensabile giungere ad una regolamentazione che ponga fine all'attuale insostenibile situazione per la quale l'esercizio di pescherecci italiani sarebbe teoricamente vietato perfino a poca distanza dalla italianissima isola di Lampedusa. Le amichevoli relazioni con la repubblica tunisina fanno sperare nel raggiungimento di una soddisfacente soluzione che ponga termine all'attuale susseguirsi di termini e sequestri dei nostri natanti.

Ancora altri problemi di non minore importanza per l'esercizio della pesca italiana attendono una soluzione. Essi sono ben noti al ministro della marina mercantile che li segue con diligenza e passione. Sono certo di interpretare il sentimento dei produttori della pesca nell'esprimere all'onorevole Cassiani la riconoscenza per il lavoro compiuto e l'incitamento per il lavoro da compiere, cui gli stessi produttori si augurano di poter collaborare in modo più ampio, per l'elevazione sociale delle maestranze occupate e per le maggiori fortune del nostro paese.

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

BREGANZE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è pacifico che io non pretenderò di parlare di cose strettamente marinare. La mia Vicenza — seppur abbia ancora una località denominata « il porto », con riferimento all'approdo che un tempo vi facevano i barconi, che risalivano dall'Adriatico il Bacchiglione — è città certamente di terraferma! Sarà quindi il mio soltanto un rapidissimo codicillo a quanto dicevo in sede di bilancio della giustizia, in tema di giurisdizioni speciali, e più particolarmente su quella dei comandanti di porto.

Per vero si discute se quella loro attribuita dal codice della navigazione sia una giurisdizione speciale, e quindi ricada nel divieto di cui all'articolo 102 della Costituzione. Al riguardo, come ricorda il Testa in un pregevole studio che la cortesia del generale Federici mi ha comunicato, alcuni autori autorevoli parlano di giudici speciali della giurisdizione ordinaria ogni qualvolta sussista collegamento gerarchico con gli uffici giudiziari ordinari. Nella fattispecie, siccome le impugnazioni avverso le sentenze dei comandanti di porto sono devolute ad organi della giustizia ordinaria, si sostiene che non si tratta qui di giurisdizione speciale.

L'argomento, che certo meriterebbe ben più ampia trattazione che io non possa, mi sembra debole, e comunque contro lo spirito — e vorrei dire la lettera — della Costituzione, che pone come cardine l'attribuzione della funzione giurisdizionale a magistrati ordinari, istituiti e regolati dalle norme sull'ordinamento giudiziario.

Altri, come il nostro egregio collega Tessauro, sostiene che la Costituzione si limita a proibire la istituzione di nuove giurisdizioni speciali; e trae da ciò conforto, non già contrasto, dalla VI norma transitoria. Correlativamente, il potere giurisdizionale dei comandanti di porto sarebbe tuttora rituale.

Confesso che modestamente non condivido tale tesi. In ogni caso è certo che risponde a sostanziale esigenza di giustizia il tendere all'unità della giurisdizione, come nel congresso forense di Trieste del 1956 si è retta-mente sostenuto.

Ho detto però, parlando sul bilancio della giustizia, che per l'assoluta particolarità della materia e ritenendo difficile la istituzione di una sezione specializzata in materia, non mi sentirei di condannare *in toto* l'attuale potestà dei comandanti di porto. Più precisamente, riterrei opportuno il suo mantenimento in sede civile: pur convinto che occorrerebbe a questo riguardo una norma costituzionale.

È questa, del resto, la tesi che si deduce dalla relazione ministeriale al disegno Grassi-Saragat, divenuto poi di fatto la legge 15 febbraio 1950, n. 72, quando fu elevata a 100 mila lire la competenza civile dei comandanti di porto. A ciò si disse infatti non essere di ostacolo l'articolo 102 della Costituzione, sotto il profilo che non erano ancora spirati i cinque anni previsti dalla VI norma transitoria di cui dianzi dicevo.

Si tratta, dicevo, di materia specialissima. Difatti, per l'articolo 589 del codice della

navigazione, sono deferite, *ratione materiae*, le controversie in tema di urti fra navi, danni da manovra nei porti, danni per urti alle reti da pesca, compensi per salvataggi, spese e compensi per ritrovamento relitti; mentre sono deferite, per l'articolo 603 del predetto codice, quelle del lavoro marittimo. E ciò sempre fino al limite di valore di 100 mila lire.

Inoltre per gli articoli 598 e 609 del codice della navigazione — ed è facoltà rilevantissima ed opportuna — è attribuita al comandante di porto la funzione e il potere di «amichevole componimento», senza limite di valore, nelle materie di cui sopra.

Altro motivo che mi induce a suggerire la conservazione di tale giurisdizione è costituito dalla snellezza di procedura che essa consente. Penso correlativamente che, così come si era fatto sino alla legge del 1950, sia anzi il caso di elevare la competenza per valore — convenientemente adeguandola, in sede contenziosa, ed equiparandola ancora una volta a quella del pretore — a 250 mila lire. Ciò varrà anche a sollevare i pretori stessi dall'onere eccessivo che grava su di loro: specie in rilevanti città di mare, giacché, come è noto, è attribuita tale giurisdizione soltanto ai comandanti di porto capi di circondari matitimi.

Di tutt'altro avviso sarei invece per ciò che concerne la giurisdizione in materia penale. Qui, in base all'articolo 1238 del codice della navigazione, troviamo che, salve le ipotesi attribuite all'autorità consolare, il comandante di porto è competente in primo grado per tutte le contravvenzioni previste dal codice stesso, anche per quelle che importino l'arresto: pena che talune norme prevedono sino ad un massimo di un anno.

Si aggiunga che, per lo stesso articolo 1238, non v'è intervento di pubblico ministero. Si aggiunga ancora che — ove il comandante di porto emetta invece decreto penale, ai sensi dell'articolo 506 del codice penale — è lui stesso che giudica dell'opposizione, giusta l'articolo 1242. La situazione, in linea processuale, appare abnorme, pur nel pieno rispetto e riconoscimento che personalmente meritano e hanno meritato i comandanti di porto. E ciò considerando anche che essi, ad un tempo, rivestono le qualifiche di funzionario amministrativo e di ufficiale di polizia giudiziaria, oltre che di giudice.

Ciò posto, riterrei che potrebbe essere conservata — così come si verifica per gli intendenti di finanza — la facoltà di pronunciare decreti penali; ma che l'opposizione ai medesimi — e, in ogni caso, la cognizione

delle contravvenzioni che comportino pene detentive — debba essere attribuita ai giudici ordinari.

Si solleveranno così i comandanti da servizi estranei a quelli essenziali — e certo assorbenti — di istituto.

Queste le modestissime e brevi osservazioni che mi son permesso di presentare, pur augurandomi di poter altra volta svilupparle. Allo stato, e nell'assoluta brevità di tempo prefissatami e che ho cercato di rispettare, esse hanno solo la pretesa di additare dei temi di studio: nell'augurio di concorrere a quei fini di migliore giustizia che certo ispirano la sua politica, onorevole ministro.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Caccuri, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ravvisata la necessità di aumentare convenientemente il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio in modo da raggiungere adeguatamente gli obiettivi che esso si propone e soddisfare così le richieste del maggior numero possibile di pescatori,

fa voti

perché sia congruamente aumentato il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio istituito con la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, e perché sia, il più possibile, snellita la procedura per la concessione dei mutui ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

CACCURI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, è evidente la particolare importanza che assume nel settore della nostra industria della pesca la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, che istituisce il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio. Mai prima d'ora il credito peschereccio era stato considerato come un problema produttivistico che, se rettamente risolto, avrebbe potuto portare innumerevoli benefici non solo al limitato settore della pesca, ma a tutta l'economia nazionale.

Bisogna dare atto all'onorevole ministro Cassiani di avere acutamente inquadrato il problema e di avergli dato la giusta soluzione. Noi gliene siamo grati, onorevole Cassiani, così come le siamo grati della legge 25 luglio 1956, n. 859, che è dovuta alla sua iniziativa e che per il carattere di organicità e per il suo ampio respiro nel tempo costituisce una pietra miliare della politica governativa in tale campo; quella legge con cui sono stati stanziati per il pagamento dei contributi, con l'esclu-

sione degli oneri doganali, 74 miliardi e 550 milioni, ripartiti in quote di autorizzazioni annuali e che ha consentito una equilibrata dosatura delle ammissioni con l'osservanza delle invalicabili norme sulla contabilità generale dello Stato per l'acquisizione dei relativi impegni; quella legge che ha consentito un lavoro veramente eccezionale ai nostri cantieri, i quali hanno impegnato le loro migliori energie umane e tecniche per la realizzazione nei più brevi termini dei loro programmi costruttivi, che ha dato la possibilità di ammettere ai benefici statali ben 522 navi per oltre un milione e trecentomila tonnellate di stazza lorda, delle quali poco meno di un terzo sono state già consegnate agli armatori; quella legge che garantirà il lavoro ai nostri cantieri per non meno di altri tre anni ancora ed assicurerà così alle maestranze quella sicurezza e quella tranquillità che erano sconosciute nel passato; quella legge che con la tranquillità del lavoro cui essa ha dato luogo alla propria congiuntura, ha creato fattori favorevolissimi per un allineamento ai costi internazionali, non esclusivamente basato sul contributo statale ma anche sul progresso tecnico, che è sempre stato, ed oggi lo è più che mai, l'arma più sicura per sopravvivere e per progredire.

Noi le siamo grati di tutto questo, onorevole ministro, così come — ripeto — le siamo grati per la saggia istituzione del fondo per il credito peschereccio, per cui non si hanno più, nel campo del credito peschereccio stesso, interventi dello Stato frammentari e quasi fine a se stessi, che in definitiva, non riuscivano a soddisfare le esigenze di questo particolare settore della nostra economia, ma, finalmente, un provvedimento organico che, oltre ad avere degli innegabili e forse non sufficientemente sottolineati riflessi di ordine sociale, crea il presupposto per lo sviluppo qualitativo della nostra industria della pesca. Esso, infatti, dà agli operatori la possibilità di migliorare la nostra flotta peschereccia e di dotarla di più moderni ritrovati nel campo della tecnica, consentendole così di ridurre i costi di esercizio e, nel contempo, di sviluppare e di estendere la propria attività.

È da auspicare, però, onorevole ministro, che lo stanziamento iniziale del fondo, che come è noto è di complessivi 2 miliardi, venga adeguatamente aumentato in modo da consentirgli di raggiungere gli obiettivi piuttosto complessi che esso si propone. Qualcosa, in verità, è stato già fatto al riguardo con il disegno di legge relativo al

trasferimento dall'Adriatico al Tirreno di alcuni motopescherecci, disegno di legge attualmente all'esame della Camera e che aumenta lo stanziamento del fondo di 600 milioni destinati soprattutto alla concessione di mutui agli armatori per favorire il completamento e il rinnovo dell'attrezzatura di bordo e di quella di terra nonché l'acquisto di mezzi per il trasporto del pescato.

Ma è evidente, onorevole ministro, che considerati i complessi obiettivi cui il fondo è destinato, nonché il particolare settore in cui esso opera, la somma stanziata si appalesa inadeguata. È necessario perciò, onorevole ministro, insistere perché esso venga convenientemente aumentato in modo da poter soddisfare le richieste del maggior numero possibile di pescatori che tanta speranza hanno riposto nel fondo per la realizzazione delle loro aspirazioni.

E vorrei, infine, raccomandare che per quanto possibile — s'intende — la procedura per la concessione dei mutui venga adeguatamente snellita, eliminando quelle inutili remore che, causando dei ritardi, creano sfavorevoli riflessi anche di carattere psicologico.

Sono sicuro, onorevole ministro, che ella, che ha fattivamente dimostrato di avere tanto a cuore le sorti della nostra pesca, vorrà adoperarsi, con la consueta sua passione, perché anche questi problemi, sia pure di dettaglio, vengano risolti in modo che il fondo di rotazione per adeguatezza di stanziamento e per praticità di procedura sia veramente uno strumento efficace ed operante e tale da raggiungere le alte finalità di carattere sociale ed economico che esso si propone. (*Applausi al centro*).

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

DURAND DE LA PENNE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la relazione dell'onorevole Jervolino sul bilancio della marina mercantile appare ispirata al più lodevole sforzo di esaminarne obiettivamente gli aspetti, armonizzandoli alle necessità nazionali.

Desidero, però, in sintesi, fare alcune osservazioni, e la prima riguarda la legge Tambroni.

Ritengo che la legge Tambroni, nata in un periodo di crisi gravissima dell'industria cantieristica mondiale, abbia ben corrisposto agli scopi che si proponeva di raggiungere. Dobbiamo però riconoscere che, operando l'industria delle costruzioni navali in campo internazionale, per poter regolare in modo organico — come la legge Tambroni si pro-

poneva — i problemi cantieristici sul piano nazionale, occorrerebbe disporre di uno strumento sensibile e adattabile ai fenomeni economici, i quali, come è noto, si producono rapidamente e inaspettatamente. Evidentemente questo strumento non è e non può essere una legge, che richiede molto tempo per la sua formulazione e promulgazione.

Quali sono i fenomeni economici che hanno sconvolto le previsioni della legge Tambroni e hanno messo in difficoltà la nostra industria cantieristica? Sono l'enorme richiesta di tonnellaggio verificatasi nel biennio 1955-56, la quale ha creato un'euforia e ha determinato un aumento sensibile della potenzialità dei cantieri europei e giapponesi, che oggi è pari a circa il 50 per cento della precedente; ed una improvvisa inversione di tendenza verificatasi nei primi mesi del 1957, la quale ha riportato la situazione concorrenziale alle condizioni *ante legge* Tambroni, e tale situazione è aggravata oggi dalla ricordata maggiore potenzialità dell'industria mondiale delle costruzioni navali. L'industria cantieristica nazionale oggi non è in condizioni di poter fare offerte e di acquisire nuove commesse per dar carico maggiore ai propri cantieri nei prossimi anni, in quanto i suoi costi sono già superiori del 10-15 per cento ai prezzi di mercato internazionale.

I fondi finora stanziati dalla marina mercantile per i dieci esercizi previsti dalla legge n. 522 aumentano a complessivi 74,5 miliardi.

Poiché il 10 per cento circa di tale cifra è destinato ai contributi per le riparazioni navali, restano per le nuove costruzioni e per i dieci esercizi 67 miliardi.

Alla chiusura del terzo esercizio (1° luglio 1957) l'impegno finanziario già assunto dal Ministero della marina mercantile aumenta di 61 miliardi circa, lasciando ancora una disponibilità di circa 6 miliardi. A fronte di tale disponibilità residua, la necessità dei cantieri nazionali per le commesse già contrattate e per cui hanno scontato i benefici previsti dalla legge stessa, aumenta di circa 30 miliardi.

Da quanto sopra risulta la necessità assoluta di un ulteriore stanziamento di circa 24 miliardi, altrimenti i cantieri andrebbero incontro a sicure perdite almeno pari alla stessa cifra.

Questo nuovo stanziamento, che, come si è visto, sanerebbe la posizione delle sole commesse per nuove contribuzioni i cui contratti sono già stati definiti, non è però sufficiente a coprire l'intera durata della legge. Si arriverebbe infatti a coprire tutto il sesto esercizio. Bisognerà, quindi, per

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

rendere operante la legge dal settimo esercizio in poi, prevedere quale possa essere la necessità di nuovi fondi.

Imposta generale sull'entrata ed oneri doganali: è in corso di presentazione al Consiglio dei ministri, da parte del Ministero delle finanze, un progetto di legge atto a rendere operante quanto era stato previsto al titolo primo della legge n. 522 (Tambroni) per le agevolazioni fiscali e rimborso oneri doganali ai costruttori navali. Il progetto prevede un rimborso forfetario dell'imposta generale sull'entrata sul prezzo nave di fattura nella misura del 4 per cento (inferiore a quanto calcolato essere l'incidenza effettiva dell'imposta generale sull'entrata sul costo-nave, e cioè 5,5 per cento) e un rimborso di lire 23 per chilogrammo di peso nave scarica per gli oneri doganali. È estremamente necessario che tale provvedimento venga varato con la massima urgenza e nelle effettive misure anche perché esso occorre per sanare la relativa materia per tutte quelle costruzioni che avrebbero dovuto beneficiare di quanto previsto al titolo primo della legge n. 522, ovverosia per numerose navi già da anni ormai costruite e consegnate.

Vasca nazionale per studi ed esperienze di architettura navale: ho voluto rendermi conto di alcuni precedenti ed ho notato che al Senato, nella seduta del 24 ottobre 1952, il ministro della marina mercantile, il compianto collega onorevole Cappa, annunciava: « Una commissione interministeriale è stata nominata per la compilazione di un progetto per la costruzione su nuove basi per la vasca nazionale per studi ed esperienze di architettura navale di Roma, l'unica rimasta in opera, sia pure con menomata efficienza, dopo la distruzione per fatti bellici di quelle di La Spezia e di Guidonia, quest'ultima di ben 500 metri, mentre quella sopravvissuta, della lunghezza di 275 metri, non è tutta utilizzabile. La nuova costruzione, che importerà la spesa di 3 miliardi di lire, si impone per molteplici ragioni di ordine tecnico ed economico e mi riprometto, di intesa con il Ministero della difesa-marina, di insistere per la concessione dei relativi fondi da parte del Tesoro ».

Ben quattro anni dopo, sempre al Senato, nella seduta del 26 aprile 1956, discutendosi sulle previsioni del bilancio della marina mercantile 1956-57, il relatore senatore Sammartino affermava: « La verità è che il problema della vasca nazionale non sussiste solo dal punto di vista della gestione, ma anche da quello gravissimo degli impianti, per cui ritengo che sia assolutamente neces-

sario provvedere con apposita legge ». E l'onorevole ministro Cassiani, constatato che « lo stato dell'unica vasca navale rimasta in funzione, quella di San Paolo di Roma, per il graduale cedimento di terreno su cui è impostata, ha subito deformazioni tali da dimezzare la capacità di funzionamento », si limitava a concludere: « Dopo gli accertamenti che mi riservo di promuovere, interpellero il ministro del tesoro per i nuovi mezzi necessari ».

Or è pochi giorni, chiare assicurazioni in proposito sono state fatte al Senato dal ministro della difesa.

Mi permetto ancora di ricordare che già nel periodo gennaio-marzo 1951 (dico 1951) fra l'allora ministro della difesa onorevole Pacciardi e quello della marina mercantile, onorevole Simonini, venivano scambiate lettere con fermi, convinti propositi di realizzare la nuova vasca.

Da diversi anni si parla quindi dell'assoluta necessità di provvedere alla costruzione di un nuovo bacino sperimentale. Questo, com'è noto, dà la possibilità di effettuare studi su modelli costruiti in scala, di scafi, di eliche, di timoni, di parti di navi.

Gli esperimenti fatti in acque ferme o in movimento, e quindi dal punto di vista statico o dinamico, di resistenza al moto e di stabilità, forniscono ai progettisti una visione panoramica complessiva della soluzione dei vari problemi.

I progettisti, in base ai dati ricavati dalle esperienze, potranno poi mettere a punto quegli elementi atti ad assicurare le qualità richieste per le costruzioni navali.

È quindi per tutti evidente quale sia l'importanza di tali installazioni sperimentali. La vasca di Roma, l'unica rimasta in Italia, si sta demolendo. In parte è già franata. Bisogna quindi al più presto provvedere.

Come ho detto, dal 1951 ad oggi molte sono state le parole, gli impegni, gli scambi di lettere, però nulla di concreto è stato fatto. Mi permetto perciò di chiedere all'onorevole ministro un impegno affinché questo problema venga finalmente e definitivamente affrontato e risolto.

Desidero inoltre rappresentare le varie difficoltà che ostacolano la navigazione da diporto. Con una lieve esagerazione posso dire che oggi, il costruire una nave da 50 mila tonnellate o una barca di pochi metri, è, agli effetti burocratici, la stessa cosa. Il registro navale è obbligato a fare tutti i calcoli di stazza, i grafici, le verifiche, ecc., come per una nave, naturalmente in minor tempo e con minor spesa. In conclusione, però, per

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

arrivare ad avere la licenza di navigazione ed il ruolo occorrono ben 23 documenti in carta bollata. Quando poi la barca sia in mare, per potersi muovere da un porto all'altro occorre fare una spedizione tale e quale fosse la solita nave che si accinga ad attraversare l'Atlantico.

Tutto questo comporta un lavoro per le capitanerie che, evidentemente, non sono e non possono essere preparate a sopportare l'intenso traffico dei giorni di punta, con il risultato, quindi, di ritardi, di malumori, che, soprattutto nel caso di navi estere, si riflettono in maniera dannosa sul nostro turismo.

Propongo, quindi, di adottare un sistema molto pratico, che in altri paesi è già impiegato e che ha dato e dà ottimi risultati. Rilasciare cioè al momento della partenza dell'unità dal porto di inizio crociera per le navi nazionali, o dal primo porto nazionale toccato per le unità estere, un documento che consenta la libera circolazione tra i nostri porti e nel quale siano annotati i nominativi dei componenti l'equipaggio dell'imbarcazione e la prevista durata della navigazione in acque nazionali. Al rientro nel porto di fine crociera, o al momento di lasciare l'ultimo porto nazionale, in caso di imbarcazione straniera, il documento verrà restituito alla capitaneria. Unica condizione richiesta dovrebbe essere quella di segnalare alle capitanerie gli eventuali imbarchi e sbarchi dei membri dell'equipaggio. Alle imbarcazioni dovrebbe essere consegnata una nota dei porti o delle zone ove, per ragioni di sicurezza, sia vietato entrare o transitare. La navigazione da diporto deve essere considerata nella giusta misura. Ogni anno migliaia di unità effettuano crociere sulle nostre coste e quindi oltre a portare un notevole afflusso di capitali e di valute, con la loro presenza hanno, alle volte, risollevato la situazione di zone che sembrano costrette ad una vita molto difficile. Questo, perché le imbarcazioni debbono fare rifornimenti, lavori, acquisti di ogni genere. Agevolare la navigazione da diporto, quindi, vuol dire contribuire alla vita dei cantieri di costruzione e di riparazione, delle officine, delle provveditorie dei porti e dei marinai imbarcati, di tutto quanto insomma è legato al movimento di queste unità.

Prego l'onorevole ministro di voler tener conto di queste mie richieste, ricordando che da molti anni si studia come risolvere questi problemi, che nulla o poco è stato ancora fatto, e che tanto le capitanerie quanto le autorità militari interessate, da me interpellate, concordano su quanto sopra esposto.

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

CERVONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di intrattenermi sul problema della pesca, vorrei fare un riferimento al problema sollevato dall'onorevole Ducci. L'onorevole Ducci ha parlato delle convenzioni che regolano i rapporti tra lo Stato e le società di preminente interesse nazionale. È innegabile che questa materia vada rivista. In tal senso il Governo ha presentato un disegno di legge che contiene una soluzione che non potrà non essere unanimemente accettata, in quanto al posto dell'integrazione di bilancio prevede un sistema di sovvenzioni atte a contenere in misura prefissata gli oneri che gravano sull'erario e sull'esercizio delle linee di interesse nazionale.

Senonché l'onorevole Ducci ha voluto aggiungere che tale disegno di legge contiene un errore giuridico, e che un errore giuridico è la norma sulle convenzioni e sul riordinamento dei servizi marittimi, dove è detto che l'elenco delle linee dovrà essere comunicato al Parlamento prima che diventi esecutivo.

A mio avviso, la norma è giuridicamente ineccepibile, trattandosi di un atto amministrativo devoluto al Governo. È naturale che, trattandosi di un atto amministrativo, debba poi essere soltanto comunicato alla Camera, che è organo squisitamente politico. Se poi la Camera, nella sua suprema potestà, volesse determinare un diverso orientamento, sarà sovrana. Questo per quanto riguarda il problema sollevato dall'onorevole Ducci.

Ma desidero intrattenermi particolarmente sul problema della pesca. Tutti sappiamo in quali condizioni si trovi la categoria dei pescatori, che rappresenta il due per cento della popolazione attiva. Tutti sappiamo anche che nei paesi più progrediti i pescatori sono trattati ben diversamente che in Italia.

Non credo che questa situazione sia da addebitarsi al Governo, perché essa è sempre esistita. Certo, non sarebbe male pensare un po' più alla categoria dei pescatori. Il Governo ha fatto dei grandi passi su questa strada. L'onorevole Caccuri ha sottolineato l'impegno assunto dall'attuale Governo e particolarmente dal ministro Cassiani. Basterebbe leggere, d'altra parte, la relazione dell'onorevole Jervolino (e la mia parola è troppo modesta per elogiarla) per comprendere quanto è stato fatto, ma anche quanto resta da fare in questo settore. Dobbiamo porci tuttavia in una posizione realistica e vedere quello che si può e si deve fare per risolvere taluni problemi lasciando per ora da parte — come io

farò nel mio intervento — altre più grosse questioni, come la « catena del ghiaccio » la « catena del freddo », il consumo del pescato, ecc.

A proposito di vigilanza sulla pesca, desidero fare alcune osservazioni. Bisogna prendere atto che, in conseguenza del decentramento attuato con il passaggio della materia dalla competenza dell'amministrazione centrale a quella delle amministrazioni provinciali, qualcosa si è potuto fare. Bisogna tuttavia riconoscere che i mezzi sono inadeguati.

Nel bilancio di quest'anno l'onorevole Cassiani — al quale bisogna darne atto — ha portato da 20 a 25 milioni gli stanziamenti per le attrezzature per la vigilanza sulla pesca. Bisognerebbe tuttavia, a mio avviso, compiere passi decisi verso le amministrazioni provinciali perché agli onori corrispondono degli oneri. Occorre quindi potenziare le attrezzature perché vi sia un'effettiva vigilanza sulla pesca di frodo largamente praticata da pescatori di ogni categoria e di ogni specie che depauperano ulteriormente il già esiguo patrimonio ittico nazionale.

Si presenta anche il problema — sul quale ho già richiamato l'attenzione del ministro con una mia interrogazione — di dotare le capitanerie di porto di mezzi adeguati per la scoperta di nuovi banchi di pesca. Sugerivo che, nell'impossibilità che la marina mercantile potesse provvedere questi mezzi, ci si rivolgesse alla marina da guerra per ottenerne posamine e corvette da utilizzare per queste esplorazioni.

Accade molte volte che i nostri pescatori tornino a casa con le reti vuote in quanto continuano a battere banchi tradizionalmente noti e quindi largamente sfruttati. Occorre quindi trovare nuove zone di pesca e a questo scopo molto opportunamente l'onorevole ministro ha favorito con congrui provvedimenti lo spostamento di flottiglie dall'Adriatico al Tirreno. Ma noi sappiamo che anche il Tirreno è povero di pesce, così come l'Adriatico nel quale — come credo abbia messo in evidenza il collega Troisi — si è andata negli ultimi tempi rincrudendo, in relazione anche agli avvenimenti politici, la persecuzione dei motopescherecci italiani da parte delle autorità jugoslave.

Già prima della grande guerra, del resto, la marina mercantile chiedeva per il reperimento di nuove zone di pesca l'aiuto della marina militare. Alla interrogazione che sopra ho ricordato, con la quale chiedevo appunto l'interessamento del Ministero della

marina mercantile a questo proposito, fu risposto che si dovevano definire i rapporti tra la difesa-marina e la marina mercantile. Mi auguro, onorevole ministro, che questi rapporti risolvano il problema.

Vi è una questione importante che scaturisce come conseguenza dall'approvazione della legge 27 luglio 1957, n. 634, riguardante provvedimenti per la Cassa per il mezzogiorno. Non starò ad elogiare quanto è stato fatto: attraverso essa i nostri pescatori meridionali hanno potuto ottenere che fossero previste delle provvidenze per la loro categoria. Questo è un fatto molto importante, perché quando i pescatori si affezionano al mare non sono meno tenaci dei contadini, e perciò occorre che siamo loro vicini.

L'articolo 5 della legge citata mi porta a fare un elogio all'onorevole ministro per l'opera svolta e al Governo per i benefici che se ne sono potuti ricavare. Però vi sono alcune conseguenze che potrebbero essere dannose. Non vorremmo che il 40 per cento concesso con l'articolo 5 fosse in contrasto con altri articoli di altre leggi che danno provvidenze alla pesca. Essendo il 40 per cento previsto come contributo a fondo perduto, è evidente che non si potrà cumularlo con altri contributi a fondo perduto esistenti per altre leggi, altrimenti il Governo verrebbe a concedere il 110-120 per cento. Vi sono però leggi che hanno un fondo di dotazione che prevede un contributo di interessi, che non è cumulabile con il contributo a fondo perduto.

Un punto molto oscuro deriva dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457. In quest'articolo si dice che i finanziamenti non potranno fruire di alcun contributo, sussidio o concorso dello Stato. Bisogna però dire che l'articolo 8 è precedente all'articolo 5 della legge per la Cassa per il mezzogiorno. Ora, l'articolo 5, determinando una nuova volontà del legislatore, viene a modificare l'articolo 8 della legge del 1956. Perciò io dico che non sono cumulabili i denari dati a fondo perduto con altre provvidenze previste nella legge.

Ho voluto richiamare l'attenzione del ministro su questo fatto per essere tranquillizzato sulla questione.

Dette queste poche cose, vorrei fare un'ultima considerazione.

Il Governo dovrebbe rendersi benemerito, in questo scorcio di legislatura, di un altro provvedimento. È vero che da tutte le parti si sollecitano provvedimenti, come se finora

Governo e Parlamento non avessero fatto nulla. Gli è che *motus in fine velocior*.

Quello a cui mi riferisco è un provvedimento sulle previdenze ai lavoratori della pesca. Riconosco che questa carenza suona come un atto d'accusa su tutti noi. Noi abbiamo varato un provvedimento — e bene abbiamo fatto ad approvarlo — relativo alla pensione ai coltivatori diretti, che spesso hanno una proprietà di 10-12 ettari di terreno. Ma noi dobbiamo tenere presenti le condizioni dei pescatori. Si tratta di gente che dispone di 200-300 lire giornaliere con cui soddisfare i bisogni della propria famiglia: non hanno alcuna provvidenza sociale, e vivono il più delle volte con gli assegni familiari.

Dobbiamo riconoscere che non abbiamo agito in modo perfetto accordando certi benefici a una categoria con esclusione di altre. Per colmare questa lacuna fu presentata una proposta di legge, della quale mi permetto sollecitare l'approvazione in Commissione.

Questi lavoratori del mare, che conducono la loro grama esistenza attorno alle nostre coste, lavorando di giorno e di notte fra inenarrabili sacrifici (è di questi giorni la notizia di quella tragedia avvenuta nel golfo di Napoli) hanno diritto ad avere quelle provvidenze che noi riteniamo giuste e cristiane. Io mi rivolgo a lei, signor ministro, certo della sua comprensione. Ella si renderà benemerito costruendo i grandi transatlantici ed aprendo nuove vie ai nostri traffici; ma lo sarà di più se sodisferà queste esigenze di vita dalla gente che vive della pesca.

PRESIDENTE. Suspendo la seduta fino alle 16.

(La seduta, sospesa alle 13,55, è ripresa alle 16).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Nelle riunioni di stamane delle Commissioni permanenti, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

dalla I Commissione (Interni):

« Nuove disposizioni sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato » (2855);

COLITTO: « Ripristino della reversibilità della pensione a favore delle figlie nubili e dei maschi maggiorènni, inabili a proficuo lavoro e nullatenenti » (96);

CAPPUGLI, PASTORE e MORELLI: « Reversibilità della pensione a favore delle vedove e degli orfani del personale militare sfollato che abbia contratto o che contragga matrimonio dopo lo " sfollamento " » (297);

SCALIA: « Nuove norme sulla reversibilità delle pensioni ai familiari dei dipendenti militari e civili dello Stato » (519);

DAL CANTON MARIA PIA ed altri: « Riconoscimento del diritto degli illegittimi orfani di impiegato civile alla pensione di reversibilità » (886);

BERLINGUER ed altri: « Norme di attuazione costituzionale in tema di reversibilità di pensioni (1137), in un testo unificato e con il titolo:

« Nuove disposizioni sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato »;

dalla VII Commissione (Lavori pubblici):

CAMANGI: Legittimazione di alcune concessioni di contributi statali effettuate per la riparazione o la ricostruzione di fabbricati danneggiati o distrutti dagli eventi bellici » (2496) (In un nuovo testo).

FERRERI PIETRO: Classifica tra le strade statali della strada di allacciamento tra la statale n. 35 e il monumento della Certosa di Pavia » (2717) (Con modificazioni);

« Autorizzazione della spesa di lire un miliardo, in cinque esercizi finanziari per la costruzione di caserme per la Guardia di finanza » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3193):

dalla IX Commissione (Agricoltura).

« Modificazioni del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3244, sul demanio armentizio » (2978) (Con modificazioni).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso il disegno di legge, approvato da quella X Commissione:

« Nuove norme per l'assistenza creditizia ai dipendenti statali e miglioramenti al trattamento previdenziale » (3236).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Si riprende la discussione.

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

CAFIERO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se, come mi auguro, diverremo una

seconda Norvegia, fatte le debite proporzioni in rapporto alla nostra popolazione, ossia un popolo marinaro che dalle asprezze del suolo, dalle sue catene montuose sia lanciato verso il mare, noi risolveremo in un unico tempo tre problemi: assicureremo un forte contributo alla economia nazionale; salveremo la bilancia commerciale con i noli introitati in moneta estera; potremo mettere stabilmente a posto circa 50 mila marittimi, oltre quelli che oggi sono imbarcati. Ma bisogna avere una politica marinara per raggiungere queste mete. Nella relazione scritta dell'onorevole Jervolino, che è veramente il *Baedeker* dei problemi marinari, si ricerca la formula di questa politica.

Devo confessare in proposito una mia debolezza. Se si trattasse unicamente della marina libera, che oggi rappresenta l'85 per cento del naviglio nazionale, e mi si domandasse che cosa può fare lo Stato per essa, sarei tentato di rispondere: occuparsene il meno possibile, occuparsene cioè soltanto per la polizia marittima, per garantire quelle tali provvidenze a bordo che sono necessarie ad assicurare la vita e la salvezza della gente in mare. Per il resto, nulla, perché provvede con tutto l'ardimento tradizionale l'iniziativa privata.

Ora, una politica marinara non può prescindere da talune situazioni che sono patrimonio del nostro paese. Noi abbiamo una grande ricchezza su tutte le nostre coste; questa ricchezza è costituita dalla intraprendenza degli armatori grandi e piccoli, e dalla forza, dal coraggio, dallo spirito di sacrificio dei nostri marittimi, ai quali mi è gradito inviare da questi banchi un commosso saluto ed un ringraziamento. Io ho visto imbarcarsi persino coloro che avevano perduto il proprio padre sul mare: supremo attaccamento alle tradizioni marinare del nostro popolo. Noi dobbiamo far leva su questa forza, che costituisce allo stato potenziale una grande ricchezza per la nazione.

Politica marmara: d'accordo. Bisogna però abbandonare certi preconcetti. Ancor oggi ho visto affiorare (opinione non condivisa dall'onorevole relatore) una certa tesi, secondo la quale si auspica una marina di Stato che dovrebbe avere la riserva di talune zone, di taluni mari, di taluni oceani. Tale marina dovrebbe essere diretta a comprimere e a limitare la libera marina.

Ciò sarebbe un errore colossale, in quanto anche nei paesi che, almeno teoricamente, hanno oggi spinto la teoria delle nazionaliz-

zazioni al massimo, non si è potuto mai parlare della nazionalizzazione della marina, perché questa attività non comporta una regolamentazione ed una costrizione di tal genere.

Vorrei aggiungere un'altra cosa: quando si parla di armamento libero, bisogna ricordarsi — e questo è il carattere peculiare di quest'industria — che vi sono delle enormi fluttuazioni nell'industria della navigazione. Infatti, a periodi floridi di noli buoni, determinati non solo dai pericoli della guerra ma anche dalle esigenze di pace, succedono repentinamente, come in questo momento, dei periodi di noli bassissimi, dei cosiddetti noli di fame. Fino a tre mesi fa il carbone si trasportava dall'America a 15 dollari la tonnellata: questo è certamente ben noto sia all'onorevole ministro sia all'onorevole relatore. Oggi lo stesso carbone, per una serie di avvenimenti di cui sarebbe difficile fare l'analisi, si trasporta a 4 dollari e mezzo. È da tenere presente che sopra questi noli, sia dei 15 dollari sia dei 4 dollari e mezzo, grava in eguale misura il costo del servizio. È ingiusto quindi formulare giudizi morali e soprattutto fiscali prendendo a base solo i periodi floridi.

Bisogna tenere conto di queste circostanze e di queste prospettive per poter formulare una politica marinara. V'è stata da noi una politica marinara? Ricordo che nel ventennio viveva la politica delle grandi linee spinte fino all'oriente: allora, il regime affidava — io ritengo malamente — il suo prestigio soprattutto alle navi. Dopo la guerra si è avuta una politica a zig-zag, si è vissuto alla giornata e lo prova la pluralità delle leggi emanate: abbiamo avuto una legge Saragat, una legge Tambroni, una legge Cassiani e una legge Cappa. Ogni ministro lascia il proprio nome consacrato ad una legge in materia di marina mercantile.

Occorreva soprattutto sistemare la situazione dei cantieri. La legge Saragat dava la possibilità di costruire 300 mila tonnellate circa. La legge Cappa dava la possibilità di costruirne altre 300 mila. Ma queste furono leggi tampone, leggi che potevano servire per il momento. Occorreva una legge che finalmente desse ai nostri cantieri la possibilità di un lavoro continuativo, e nelle intenzioni questa fu la legge Tambroni, che venne approvata nel 1954. Senonché la legge Tambroni ha avuto un infortunio: c'era il famoso articolo 24 che diceva genericamente: i fondi sono stanziati di anno in anno nel bilancio della marina mercantile. Quindi la legge Tambroni, quando furono emessi i primi mandati di

pagamento, andò a battere contro le secche della Corte dei conti. Fu un vero infortunio. Questa legge si fermò e dovette sopravvivere alla legge Cassiani, apprestata con una certa sollecitudine dal nostro ministro, che apportò un cambiamento di scena.

La legge Cassiani ha fissato in 74 miliardi e 750 milioni, se non ricordo male, l'importo dei benefici che lo Stato paga, non già beninteso agli armatori, ma ai cantieri, per coprire una parte della differenza tra il prezzo delle navi costruite nei cantieri esteri ed il prezzo delle navi costruite nei cantieri italiani. Senonché quando si sono fatti i conti delle navi che potevano essere coperte in questa maniera, si è visto che di tutte le domande presentate soltanto 200 possono godere i benefici della legge Tambroni per un milione e 350 mila tonnellate di stazza lorda all'incirca. Le altre navi che sono state commissionate nel periodo che possiamo chiamare delle vacche grasse e quelle che saranno commissionate posteriormente nello spazio del decennio previsto dalla legge Tambroni, evidentemente rimangono scoperte. Questo è un punto che occorre risolvere, tenendo presente che l'articolo 8 della legge Tambroni conferisce il diritto al cantiere costruttore di ottenere i contributi in essa precisati per qualsiasi costruzione navale, da chiunque ordinata, italiano o straniero, purché risponda a taluni requisiti. Questo articolo 8 non è mai stato abrogato, né espressamente né tacitamente. Penso che in un prossimo avvenire questa questione dovrà essere esaminata. E se vogliamo continuare a garantire lavoro ai cantieri sino all'epoca prevista dalla legge Tambroni, cioè alla fine del 1963, bisognerà fare una nuova richiesta di fondi per le navi che sono state già commissionate o che verranno commissionate.

Veniamo ai cantieri. I cantieri, indubbiamente, sono coperti di lavoro fino al 1960 (non credo che in genere essi abbiano commesse al di là di questa data). I cantieri, indiscutibilmente, in questo periodo che va dal 1955 alla fine del 1956 e fors'anche alla metà del 1957, hanno fatto dei contratti molto vantaggiosi. Per avere un'idea, quella nave che veniva costruita nel 1955 per 3 miliardi, oggi ne costa 5 o 5 e mezzo. Ora, questo periodo di floridezza, che si estenderà fino al 1960 e che è stato favorito dalla legge Tambroni, oltre che dalla contingenza favorevole dei noli, dovrebbe significare che i cantieri finalmente si sono posti in una certa situazione di produttività superiore a quella precedente.

A questo punto mi permetto di rivolgere due domande all'onorevole ministro della marina mercantile, domande che forse dovrebbero essere estese a tutto il Governo. Avete accertato se i cantieri, in genere, hanno raggiunto quel grado di ammodernamento, mediante sostituzione di macchine, modifiche e così via, mediante il cambiamento dei sistemi di produzione, che permetta loro di competere sopra un piede di parità di costi con i cantieri esteri?

Secondo punto: so — e lo so di certa scienza — che i cantieri dipendenti dall'I. R. I., nonostante questo periodo di floridezza, hanno registrato un passivo: 5 miliardi uno, nel 1956; altri 5 miliardi un altro, pure nel 1956; e si prevede un passivo anche per il 1957, nonostante la congiuntura favorevole, nonostante questa febbre di costruzione per cui alla fine del 1956 qualche scalo che si renderà libero nel 1959 veniva posto all'incanto! Come può risolversi questa situazione? È possibile che l'I. R. I. debba continuare a perdere in questo periodo che, ripeto, è stato veramente florido? Evidentemente la risposta a questa domanda potrà essere data in parte dall'onorevole ministro della marina mercantile, ma in parte anche dall'onorevole ministro delle partecipazioni statali.

Noi abbiamo bisogno che i nostri cantieri si mettano in linea con tutti i cantieri esteri, perché la costruzione delle navi deve diventare un fatto normale, in tutti i tempi, in Italia. Abbiamo tutto l'interesse a costruire le navi in Italia, sotto i nostri occhi, per di più assicurando lavoro alle nostre maestranze. Se dovessimo perdere la fiducia nella possibilità che i nostri cantieri possano allinearsi con i cantieri esteri, ciò significherebbe che tutto quello che abbiamo fatto è stato assolutamente inutile.

Nella relazione dell'onorevole Jervolino si parla anche dell'acquisto all'estero di navi di seconda mano. Ora, se vogliamo raggiungere la finalità di costituire veramente una grande flotta mercantile, non dobbiamo negare i permessi a chi voglia comprare sui mercati esteri navi relativamente giovani.

A questo punto vorrei fare una considerazione che è il frutto di una modesta esperienza acquistata dal 1920 in poi. Io so perfettamente quello che tra poco avverrà sul mercato internazionale: i prezzi scenderanno vertiginosamente, in proporzione della discesa dei noli, perché il prezzo della nave è sempre in funzione di quello che è il livello dei noli. Ora, i nostri armatori, quelli che hanno dei risparmi, di qui a due, tre, quattro

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

mesi, forse un anno, non so, saranno essi a scegliere il momento opportuno, potranno acquistare navi che poi potranno gestire (a meno che la crisi non diventi catastrofica e non li obblighi a tenerle ferme nei porti) tenuto conto che tra la gestione italiana e quella di parecchie nazioni straniere v'è questa differenza, che la nostra gestione è più economica di quella degli stranieri, certamente è più economica di quella degli americani, pur pagandosi il personale secondo un contratto collettivo di indiscussa larghezza.

Ora, se si determina una specie di affluenza all'acquisto di queste navi estere, navi in buone condizioni, navi che non siano naturalmente vecchie (ma fino a 15 anni una nave è ancora giovane) ebbene, io penso che la si debba favorire. Non bisogna credere che chi è propenso ad acquistare una nave di seconda mano possa essere orientato a costruirla qui in Italia: v'è un'enorme differenza di prezzo e di condizioni. Oggi per costruire una nave da 12 mila tonnellate di stazza lorda, qui in Italia occorre da 1 miliardo e mezzo a due miliardi; viceversa, per acquistare una nave che abbia 5-7-8 anni sul mercato internazionale, occorre parecchio di meno.

Ma se noi avremo la pazienza di aspettare, ad un certo momento noi vedremo del naviglio in ottime condizioni che sarà quotato sul mercato internazionale a prezzi molto ragionevoli. Noi abbiamo, d'altra parte, a questo riguardo l'esperienza alle nostre spalle. Così infatti è avvenuto dopo la prima guerra mondiale. Ricordo che nel 1925, nel 1926, nel 1927, si sono acquistate navi costruite, in serie, sì, ma in ottime condizioni a 5 o 6.000 sterline di allora, che equivalevano a 500 mila lire italiane di allora.

Ora, queste navi potranno trovare un ottimo impiego sia per il carbone sia per i minerali. Io sono rimasto esterrefatto d'un progetto di cui ho udito e che credo sia arrivato quasi alla sua ultimazione, e cioè che la Finsider vorrebbe costruire 12 navi da carico per il trasporto dei minerali. È una operazione da sconsigliarsi per l'elevato prezzo odierno delle costruzioni, mentre sul mercato vi è una grande abbondanza di navi da carico da poter noleggiare.

In secondo luogo, la gestione in mano ad una formazione siderurgica non è per niente economica. Vorrei ricordare alla Finsider che anche la Montecatini aveva una flotta mercantile con cui trasportava il minerale dal luogo di provenienza al punto in cui doveva essere lavorato. Ebbene, la Montecatini, che è amministrata, credo, con

criteri di assoluta saggezza, si è disfatta di questa flotta.

Vorrei poi tranquillizzare anche il nostro amico onorevole Jervolino che, parlando dell'età delle navi, ha espresso il desiderio e l'augurio che la percentuale delle navi con più di venti anni diminuisca ogni giorno di più per la salvaguardia della vita degli equipaggi. Onorevole Jervolino, io mi associo a questo augurio, ma per un'altra ragione. La vita degli equipaggi non è in gioco; di questo ella può essere tranquillo, giacché, come sa, le navi sono sotto la vigilanza di un istituto che ella conosce benissimo, il Registro italiano, il quale funziona bene. Ogni quattro anni le navi vanno soggette ad una visita generale (apparato motore e scafo) e devono fare tutte le riparazioni e sostituzioni che si ravvisino necessarie. D'altra parte, dalle statistiche non risulta che i disastri marittimi avvengono prevalentemente con navi che abbiano superato i 20 anni di età.

Viceversa, la ragione per la quale mi associo al desiderio dell'onorevole Jervolino è un'altra: noi dobbiamo cercare di avere una flotta il più possibile efficiente, soprattutto adatta a continuare la navigazione nei periodi di magra per la economicità della gestione. La eliminazione delle navi vecchie avverrà automaticamente per effetto di una legge economica, poiché nei periodi di crisi le vecchie navi sono antieconomiche.

Stamane ho sentito l'onorevole Colitto dare agli armatori delle navi *Liberty* il suggerimento di mandarle alla demolizione. Anche questo concetto non mi sembra esatto. D'altra parte gli armatori ringraziano l'onorevole Colitto di questi gratuiti suggerimenti e sanno benissimo quel che devono fare. Le *Liberty* sono navi ancora buone, relativamente giovani, poiché esse ci furono cedute nel 1947-48, quando avevano 2 o 3 anni. Quindi, oggi non hanno più di 12 o 13 anni. Gli armatori sanno perfettamente quel che devono fare, e lo stanno facendo e l'hanno già fatto: si tratta unicamente di sostituire la macchina a vapore (che consuma molto) con un buon motore.

Passo all'argomento che maggiormente ci deve interessare e che è stato ampiamente trattato stamane dai colleghi Ducci e Jacoponi: la Finmare. Parlerò senza idee preconcepite, unicamente su una linea economica, su cui penso che debba portarsi qualsiasi governo. Non vi possono essere qui teorie stataliste o antistataliste, bisogna solo vedere a quali necessità può rispondere la Finmare.

Dico subito che, secondo me, le quattro compagnie della Finmare non possono avere un compito che non sia complementare dell'armamento: libero: là dove non arriva o non può arrivare l'iniziativa privata, e sia strettamente necessario arrivare per il nostro paese, ivi deve sopperire la Finmare. Mi pare che questo principio abbiamo sentito enunciare più volte proprio dai banchi del centro. È inutile oggi far notare che la Finmare nell'altra guerra aveva un tonnellaggio di un milione e 300 mila tonnellate con 200 navi, mentre oggi ha solo un centinaio di navi (comprese le costruzioni già commissionate) e circa 700 mila tonnellate. È inutile rimpiangere il passato! Quella era un'altra impostazione politica, di un'epoca in cui gli italiani, o almeno una parte degli italiani, sognavano l'impero e le navi parastatali, lanciate per rotte antieconomiche, dovevano preannunziarlo. Oggi questi sogni sono svaniti e dobbiamo stare alla realtà, la quale è quella che promana dalle cifre. Le gestioni come la Finmare sono state, sono e saranno sempre passive! Non possiamo continuare ad accollare al popolo italiano quelle passività. Nel 1956 abbiamo avuto una passività che si calcola di 25 miliardi e nell'esercizio 1957-58, come avverte onestamente il relatore, questa passività è prevista in 20 miliardi. Basteranno i venti miliardi? Non lo sappiamo. Dobbiamo vedere i conti consuntivi. In nessun paese, in nessun tempo si era creato un sistema di irresponsabilità amministrativa come quello creato dalla famigerata legge del 6 dicembre 1936, per cui queste società portano alla fine dell'anno il loro bilancio allo Stato e questo deve rifondere tutto il *deficit*, tenuto conto che queste società si sono accaparrato anche il diritto di distribuire il 4 per cento sulle azioni.

Ora, è questa una situazione che deve cessare. Ed io mi associo con tutto il calore alla richiesta fatta dal relatore che finalmente il disegno di legge presentato al Senato — mi pare nel dicembre 1956 — diretto a cambiare sistema, venga portato rapidamente all'esame dei due rami del Parlamento. Anzi, la cosa è così grave che mi meraviglio come l'onorevole Zoli, che ha presentato il bagaglio del suo programma provvisorio per questo scorcio di legislatura, non abbia sentito il bisogno di includervi anche questo disegno di legge, il quale è veramente di estrema urgenza. Ciò è dimostrato dal fatto, come ella ben sa, onorevole ministro, che si son dovuti emettere due decreti-legge per prorogare la legge del 1936, fino al 30 giugno 1958. Al 30 giugno

1958 vi sarà la Camera nuova, ma non dobbiamo aspettare fino ad allora per poter discutere ed esaminare quale è il sistema più economico di intervento statale.

Questa è la realtà!

Ma prima di ogni altra cosa necessita fissare i compiti della Finmare, che devono essere compiti unicamente complementari, arrivare cioè dove non può arrivare l'iniziativa privata.

Io so perfettamente che anche questa mattina è stato espresso un parere contrario: si è detto che, viceversa, la Finmare deve cercare di riconquistare le vecchie posizioni. Non commettiamo questo errore, significherebbe ripetere e aggravare l'errore passato.

E a proposito delle compagnie di preminente interesse nazionale, devo parlare rapidamente di Napoli, della mia città alla quale ho l'onore di dedicare quotidianamente la mia modesta attività come amministratore del comune.

Onorevole ministro, ella lo sa, perché è venuto a Napoli e perché molte volte Napoli è venuta a lei attraverso una serie di commissioni con alla testa il presidente dell'ente autonomo del porto: a Napoli esiste un vivo fermento determinato principalmente da due ragioni. Prima, la minaccia di sopprimere talune linee le quali congiungono l'Italia con l'Africa settentrionale perché — si dice — queste linee sono passive. È vero, queste linee sono passive ma non sono le sole tra le linee della Finmare. Anzi, possiamo dire che in questo caso si tratta di piccole navi che compiono brevi percorsi. Si tratta, quindi, di un passivo molto relativo. Prima di eliminare un limitato passivo, noi dovremmo cercare di sopprimere il grosso passivo delle linee assolutamente non necessarie agli scopi sopra indicati, le quali vengono tenute in vita per il cosiddetto prestigio.

Quanto ci è costato questo prestigio!

La seconda ragione è una ragione di giustizia. Le linee della Finmare fanno tutte, o quasi, capo a Genova. Noi non abbiamo l'intenzione di far torto alla «Superba», però dobbiamo osservare che se la Finmare è una formazione che richiede il sacrificio del contribuente italiano, dell'intera nazione (il che vuol dire, tanto per fare un esempio, che anche il pastore calabrese o il contadino lucano contribuisce a pagare le passività di questo complesso industriale), non c'è nessuna ragione per cui queste linee debbono avere come porto di armamento quasi unicamente il porto di Genova. Si proceda ad un'equa distribuzione tra il nord ed il sud:

noi abbiamo una enorme quantità di operai che chiedono lavoro, quel lavoro che non dovrebbe andare quasi unicamente al porto di Genova che già è avvantaggiato, tra l'altro, dal suo ricchissimo retroterra.

Noi diciamo che non ci debbono essere dei feudi. Che ne è stato del *Vulcania* e del *Saturnia*, ottenuti dopo tante lotte? Venne liberata Trieste e noi dovemmo restituirli ad essa.

Da ultimo, mi debbo associare al grido di allarme del relatore in ordine alla preparazione professionale dei marittimi con riferimento alle condizioni dell'« Enem ». Si tratta di una situazione lacrimevole: l'« Enem », riceve 50 milioni di lire dallo Stato e deve fare funzionare le sue scuole per non so quanti allievi. Si tratta di una somma assolutamente insufficiente che non basta nemmeno, si può dire, per pagare i bidelli. Ho letto la risposta che ha dato il ministro Paolo Rossi a proposito di questo problema, nella quale si rileva che vi sono molte difficoltà, che molte cose saranno modificate, che i diplomi rilasciati dall'« Enem » non sono ritenuti validi dalle autorità marittime. Tutto questo ha un'importanza relativa. Il fatto è che in Italia esistono degli istituti nautici per gli ufficiali di stato maggiore, ma non esistono scuole professionali per i marittimi e si tenga presente che, se aspettiamo il Ministero della pubblica istruzione, non faremo mai niente. Non si può concepire che un ministro della pubblica istruzione abbia mezzi e competenze per tutti i settori. Le scuole marittime per i giovani che dovranno andare a bordo debbono essere demandate alla competenza del Ministero della marina mercantile, così come le scuole industriali dovrebbero, a mio giudizio, ricadere sotto la competenza del Ministero dell'industria. E non è chi non veda che si tratta di una cosa importantissima: le giovani leve non possono essere abbandonate a sé, non possono trovare un lavoro se non si preparano sufficientemente, se vengono lasciate in uno stato di perfetta rozzezza ed ignoranza, in una situazione di inferiorità.

Signor ministro, queste le mie raccomandazioni. Se ella, con la tenacia di cui è capace, perseguirà la soluzione di questi problemi, scevrerà la mente da qualsiasi prevenzione di statalismo o antistatalismo, se punterà la prua del suo Ministero veramente verso i 7 milioni di tonnellate di stazza lorda, da raggiungere nel termine di 2 o 3 anni, ella riuscirà a porre in essere una grande marina mercantile. Permetta dunque che io esprima a lei, all'onorevole sottosegretario ed a tutti

i suoi collaboratori un mio augurio personale: vento in poppa! (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Maniera, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo,

al fine di avviare a soluzione la grave crisi del porto di Ancona, che si esprime in una continua diminuzione dei traffici con rilevantisimo danno per l'economia della città e della provincia, ad adottare i provvedimenti unanimemente richiesti dall'amministrazione municipale, dagli enti economici e dalle organizzazioni dei lavoratori.

Tali provvedimenti si riassumono, oltre che nella creazione di una zona franca nel porto e nella costruzione dell'autostrada Milano-Pescara, nei seguenti punti:

a) ripristino delle linee di navigazione esistenti prima della guerra 1940-45;

b) intensificazione degli scambi commerciali con l'oriente e il medio oriente;

c) ammodernamento e potenziamento delle attrezzature del porto ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

MANIERA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come l'anno scorso, nel prendere la parola su questo bilancio, dichiaro che il problema su cui intendo in particolare soffermarmi è quello della pesca.

Ho trovato molto interessante la relazione dell'onorevole Jervolino, presidente della VIII Commissione. Essa contiene rilievi critici notevoli, oltre all'invito ai deputati ad approfondire l'esame dei problemi che possano essere stati omessi o non sufficientemente messi a fuoco; invito molto apprezzabile, perfettamente in linea con l'atmosfera di collaborazione e di comprensione che caratterizza i lavori della nostra Commissione, atmosfera dovuta forse al fatto che assai spesso i deputati della maggioranza e quelli dell'opposizione si trovano d'accordo nel rilevare le resistenze e le insufficienze governative di fronte a problemi che, per altro, ormai non possono essere ulteriormente dilazionati, essendo essi ormai presenti alla coscienza di tutti.

Onorevole relatore, la sua pregevole relazione conferma la giustezza della critica costruttiva che noi abbiamo sempre fatto e che continuiamo a fare ogni volta che affrontiamo i problemi della pesca: e di ciò gliene siamo grati.

Esaminando il bilancio sottoposto alla nostra approvazione, registriamo anzitutto la insufficienza degli stanziamenti per il settore della pesca, addirittura irrisori. Ciò dimostra che da parte del Governo non vi è nessuna intenzione di cambiare indirizzo per quanto riguarda questo settore. Infatti per la pesca sono stati stanziati 72 milioni e 800 mila lire per spese ordinarie e 2 milioni e 883 mila per spese straordinarie, per un totale di 75 milioni e 683 mila. Come vede, onorevole relatore, di fronte a queste cifre che valore può avere il suo invito a « persistere negli opportuni suggerimenti che gli onorevoli colleghi riterranno utili all'amministrazione al fine di saperli definitivamente accolti »?

In questa sede non dobbiamo fare della propaganda, ma stare al concreto. E per stare al concreto occorrono denari e non belle parole.

Noi sappiamo che dopo aver votato i bilanci finanziari non vi è la possibilità di portare modifiche agli altri bilanci. Si tratta, in questa situazione, di fissare delle responsabilità di questo stato di cose, e noi, colleghi della maggioranza, vi diciamo che la responsabilità è vostra. Onorevole ministro Cassiani, vorrei ricordare alcuni brani del suo discorso pronunciato a conclusione della discussione sul bilancio della marina mercantile dello scorso anno. Ella dice parlando del settore della pesca: « Non è soltanto un problema economico di categoria, ma anche un problema nazionale di grande importanza per la nostra alimentazione ».

Consapevole della gravità del problema, ella, onorevole ministro, aggiunse: « Il maggior disagio è proprio sentito dalla piccola pesca artigiana per un complesso di motivi, scarsità della motorizzazione in relazione alla popolazione che si dedica alla pesca, mancanza di impianti a terra per la conservazione del pescato, mancanza di mezzi idonei per il trasporto di un prodotto particolarmente deperibile, pesca con mezzi ed attrezzi antiquati. Occorre mettere in condizione questi umili pescatori che sono la grande maggioranza, di conoscere e di sapere usare i mezzi più progrediti della tecnica moderna onde elevare il tenore di vita, attualmente tra i più bassi di Italia ». In quel discorso, onorevole Cassiani, riferendosi sempre ai pescatori che vivono della piccola pesca, ella diceva: « Non avendo mezzi per motorizzare le barche ed acquistare reti ed attrezzi, è solo con l'aiuto dello Stato che essi possono risolvere i loro problemi che s'inquadrano in

quello nazionale di aumento della produzione ».

Non le sembra, onorevole ministro, che questi suoi nobili sentimenti restano e resteranno delle semplici espressioni retoriche di fronte alla cruda realtà dell'esiguità di fondi stanziati per risolvere i problemi della pesca? Vede, onorevole ministro, questa inadeguatezza di fondi investe, sì, la responsabilità collettiva del Governo, ma anche, e specialmente, quella del ministro della marina mercantile, che del Governo è membro autorevole.

Se dobbiamo fare un consuntivo dell'attuale legislatura, per quanto si riferisce al settore pesca, dobbiamo arrivare alla conclusione, unanimemente riconosciuta, che la situazione, proprio per la politica sin qui seguita, è seria, è anzi preoccupante.

Basterebbe paragonare, per rendersene conto, la situazione del nostro paese con quella degli altri paesi e ci accorgeremmo subito dell'inadeguatezza tecnica della nostra flotta peschereccia. Non è stata neppure affrontata convenientemente l'esigenza di costruire una flottiglia per la pesca atlantica, in una situazione come la nostra, ove la limitata pescosità dei mari che bagnano le nostre coste e la mancanza di trattati di pesca vantaggiosi con Stati vicini creano difficoltà sempre maggiori per i nostri pescatori e sono anche la causa delle continue catture dei nostri pescherecci da parte, non solo della Jugoslavia, ma pure di altri Stati dell'Adriatico e del Mediterraneo con danno incalcolabile per le categorie interessate e per l'economia nazionale.

Stando così le cose è evidente che la produzione del pescato non tende ad aumentare e siamo obbligati ad importare dall'estero circa la metà del pesce per un valore approssimativo di 30 miliardi di lire in valuta pregiata.

È assolutamente necessario affrontare i problemi del trasporto e della vendita del prodotto per superare l'arretratezza e le deficienze notevoli che qui esistono. E a tale proposito mette conto porre in rilievo che occorre decidersi e dare agli enti cooperativistici ed associativi dei produttori della pesca la possibilità di accedere alla gestione dei mercati ittici all'ingrosso e là, ove ciò non fosse possibile, investire le attuali commissioni consultive di mansioni deliberative, almeno entro i limiti di competenza tecnica e d'interesse delle categorie facenti capo al mercato. Non è giusto, né democratico che il comune debba ritenersi l'arbitro quasi assoluto della gestione del mercato del pesce imponendo regolamenti e balzelli che molto spesso contrastano con le esigenze della

pesca e dei pescatori, con danno anche per il consumatore. Esemplicando, ricordo, che valendosi di una legge fascista ancora in vigore, il comune di Ancona non intende soddisfare le richieste, più che giustificate, avanzate dalle categorie interessate. Si attende sempre, onorevole ministro, la tanto auspicata legge per la sistemazione dei mercati ittici.

Le diamo atto, onorevole ministro, che la legge del 27 dicembre 1956, riguardante l'istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio, non mancherà di portare qualche sollievo, specialmente se le pratiche saranno svincolate dalle pastoie burocratiche; ma dobbiamo ritenere, fin da ora, del tutto insufficiente se non saranno predisposti, e tempestivamente, altri provvedimenti legislativi per soddisfare le numerose richieste già pervenute e che perverranno al Ministero della marina mercantile in considerazione dei numerosi fini per i quali è ammesso il credito e delle esigenze sempre più pressanti dovute all'aggravarsi della situazione nel settore della pesca.

L'insufficienza degli stanziamenti fa nascere il timore che si incorra nel malvezzo delle raccomandazioni e del nepotismo.

Un'altra legge poco convincente è stata quella del 27 dicembre 1956, n. 1459, concernente l'autorizzazione alla spesa straordinaria di 300 milioni di lire per l'esercizio finanziario 1956-57 per il completamento dell'attività peschereccia. Questa legge prevede contributi nelle spese e sussidi. Saremmo ansiosi di conoscere i modi di ripartizione seguiti dal Ministero della marina mercantile tra le migliaia e migliaia di domande che sicuramente gli saranno pervenute. Vorremmo sapere anche se corrisponda a verità la circostanza che circa 150 milioni di detta somma sarebbero stati destinati ad una sola azienda di pesca atlantica.

Non è certamente con queste somme irrisorie, onorevole ministro, che si completano le attività pescherecce. Sorge il dubbio, nelle categorie interessate, che la legge sia stata escogitata per favorire quella tale industria e, con la modesta somma restante, dare impulso a quelle discriminazioni e a quel favoritismo che sono tanto in auge nel vostro partito, onorevoli colleghi della democrazia cristiana.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Non si tratta di una nuova legge, ma della rinnovazione di un vecchio provvedimento. È il finanziamento nuovo, per così dire, di una legge già esistente! Ella ne parla come di una strana invenzione nostra, ma evidentemente ignora — così, almeno, devo pensare —

l'origine della legge di cui sta parlando. Essendo venuto meno il precedente finanziamento, si è ritenuto di dover concedere un nuovo finanziamento raddoppiando la somma a disposizione.

MANIERA. Prendo atto, signor ministro, di quanto dice. Auguriamoci che il suo Ministero riesca ad ottenere ulteriori finanziamenti.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Questo è un augurio, che non ho difficoltà ad accettare e che anzi mi fa piacere.

MANIERA. Per quanto riguarda le assicurazioni sociali e gli assegni familiari per i lavoratori della piccola pesca, dobbiamo ripetere che da anni sono state presentate delle proposte di legge che aspettano di essere discusse e non possono essere più dilazionate. La categoria diseredata dei pescatori che si dedicano alla piccola pesca e che conta oltre 90 mila unità, più dei suoi bei discorsi, onorevole Cassiani, attende provvidenze atte a garantirla contro gli infortuni, le malattie e l'invalidità e vecchiaia.

Non occorre che io rammenti a lei, onorevole ministro, l'articolo 38 della nostra Costituzione secondo cui « i lavoratori hanno diritto che siano preveduti ed assicurati i mezzi adeguati alle loro esigenze di vita in caso di infortunio, malattia, invalidità, vecchiaia e disoccupazione involontaria ».

Lo Stato deve quindi stanziare i fondi necessari per le casse marittime. Al marittimo e alla sua famiglia devono essere rimborsate tutte le spese sostenute per il ricovero ospedaliero, anche se questo ricovero supera i 28 giorni, e per i medicinali anche se somministrati a malati cronici.

Ella sa, onorevole ministro, che da tempo si attende la discussione della proposta di legge Jacoponi, da me sottoscritta unitamente ad altri colleghi, per l'estensione del diritto al ricovero ospedaliero ai familiari della gente di mare.

Passando ad altro argomento, non dobbiamo mai dimenticare che in Italia circa il 90 per cento dei proprietari del naviglio peschereccio è rappresentato da pescatori con equipaggio composto, quasi sempre, da qualche familiare e quindi a caratteristiche di tipo artigiano. Dobbiamo ritenere, quindi, che la legge 25 luglio 1956, n. 860, anche se tardiva, rappresenti una giusta riparazione. Si tratta ora di applicarla con sollecitudine, completandola con disposizioni che in nessun modo aggravino la situazione degli equipaggi, anzi la migliorino.

Prima di terminare sul problema della pesca, desidero soffermarmi un istante su due importanti argomenti: la pesca nell'Adriatico e il mercato comune.

Sulla pesca nell'Adriatico potrei esimermi dal dire, perché su questo argomento sono corsi fiumi d'inchiostro, che la convenzione di pesca italo-jugoslava è quanto di peggio ci possa essere e che i nostri pescatori la considerano come una specie di trabocchetto. Le categorie interessate ai problemi della pesca, sono convinte che sarebbe stato facile giungere ad un accordo in virtù del quale si sarebbe potuto dislocare nei porti dalmati un'aliquota della nostra flotta da pesca. Questa convinzione, oggi, è maggiormente rafforzata da una notizia apparsa su quattro colonne, nella *Voce adriatica*, giornale governativo, del 1° ottobre 1957. In esso è scritto: « Pare che la Jugoslavia voglia concedere in appalto ad armatori svedesi e danesi la pesca nei tratti di mare compresi fra le isole e la costa dalmata. Questa notizia — dice sempre l'articolo — giunta da ottima fonte sta a confermare quello che abbiamo sempre detto: la Jugoslavia che pur ci fa il viso dell'armi se osiamo chiedere, anche a pagamento, diritti di pesca nelle sue acque territoriali e afferma che tali acque sono appena sufficienti per i suoi pescherecci, non è in realtà in grado di sfruttare le proprie risorse ittiche per la mancanza di adeguate attrezzature ».

Onorevole ministro Cassiani, desideriamo conoscere da lei quanto vi sia di vero nella notizia del giornale governativo di Ancona *La Voce adriatica*; e qualora la notizia risultasse vera, desideriamo conoscere, onorevole ministro, che cosa pensa di fare per inserirsi nelle trattative di appalto. È inconcepibile pensare che i danesi e i norvegesi riescano a stringere accordi di questo genere con la Jugoslavia quando il nostro Governo la sola cosa che ha saputo fare, per ciò che riguarda i pescatori dell'Adriatico, è stata quella di emanare una legge per facilitare il trasferimento dei nostri pescherecci dall'Adriatico al Tirreno, danneggiando l'economia, già depressa, delle regioni marittime dell'Adriatico, creando una situazione di grande disagio per le famiglie dei pescatori trasferiti e provocando i risentimenti e le proteste dei pescatori del Tirreno.

Un altro problema che preoccupa i pescatori dell'Adriatico, onorevole ministro, è la diminuita pescosità delle nostre acque e ciò per la incessante azione di cattura nel nostro mare. Gli studiosi specializzati dicono che si

ritiene necessaria la sospensione della pesca a strascico nei mesi di maggio e giugno di ogni anno. Se ciò dovrà essere fatto pensiamo che questa sospensione dovrà essere necessariamente accompagnata da misure e provvidenze statali atte ad integrare il mancato guadagno dei pescatori e degli armatori che in questi mesi non potrebbero mantenere le proprie famiglie e far fronte agli impegni finanziari.

Pensiamo che non sia male provvedere ad incrementare gli studi scientifici, di natura biologica che sono alla base dell'esercizio razionale della pesca. A tale proposito è da mettere in rilievo un'iniziativa lodevole: la costituzione dell'Istituto di tecnologia della pesca con sede ad Ancona.

L'Istituto di tecnologia della pesca dovrebbe operare nel campo tecnico ed in quello propagandistico e perseguire i seguenti fini: studiare i problemi dell'attività peschereccia allo scopo di perfezionare, ricercare e diffondere i mezzi più idonei per migliorare ed incrementare la produzione, la distribuzione e ed il consumo del pesce; collaborare con gli istituti scientifici onde coordinare, attraverso la tecnica e la propaganda, le scoperte e gli indirizzi scientifici con le pratiche applicazioni; incrementare l'introduzione di nuovi più razionali mezzi di lavoro nel campo della pesca, interessando il paese ai problemi, divulgando le realizzazioni tecniche e propagandandone i risultati; costituire un centro bibliografico ed informativo; promuovere riunioni e congressi in materia di tecnologia della pesca a carattere nazionale ed internazionale; indurre concorsi per stimolare la realizzazione di nuovi mezzi per la pesca, per la utilizzazione del prodotto e per l'incremento del consumo; partecipare a fiere, mostre ed esposizioni in funzione tecnico-professionale e propagandistica per la valorizzazione della pesca; assumere qualsiasi altra iniziativa, in campo nazionale ed internazionale, per il raggiungimento di tutte le finalità che l'istituto si prefigge e per la soluzione di tutti i problemi che riguardano la pesca.

L'iniziativa, onorevole ministro, è partita dalla camera di commercio, industria e agricoltura di Ancona, dall'ente autonomo fiera di Ancona, dalla mostra mercato internazionale della pesca, degli sport nautici e attività affini.

Dobbiamo apprezzare questi enti per avere preso una tale iniziativa. Ma non le sembra, onorevole ministro, che ciò dimostri che per trovare interessamento ai problemi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

della pesca bisogna andare al di fuori del Ministero della marina mercantile?

Vogliamo sperare, onorevole ministro, che ella si adopererà per il riconoscimento giuridico dell'Istituto di tecnologia della pesca.

Ritornando alla relazione scritta sul bilancio della marina mercantile, l'onorevole relatore ha messo in evidenza che: « è divenuto un problema urgente e richiesto, quello della codificazione delle leggi sulla pesca. È necessario che una così importante materia — che è disciplinata da leggi varie e tante volte frammentarie — sia coordinata in testo unico ». Questo credo che sia il desiderio di tutti i colleghi della VIII Commissione, e vogliamo sperare che in occasione della discussione del futuro bilancio della marina mercantile, non ci si debba trovare allo stesso punto.

Onorevole ministro, per terminare vorrei chiederle in che modo il nostro paese affronterà, dopo la firma dei trattati sul mercato comune europeo, la concorrenza degli altri paesi che vi fanno parte, per ciò che riguarda il settore della pesca.

Questi paesi risultano essere a noi notevolmente superiori. Per rendersene conto, basta prendere in esame alcuni dati:

Italia: su una popolazione di 49 milioni di abitanti abbiamo 46.065 unità da pesca, per un tonnellaggio di 145.252; abbiamo una produzione annua di 184.040 tonnellate, di fronte a un consumo complessivo di tonnellate 350 mila, con un consumo *pro capite* di chili 7,500; pertanto abbiamo una differenza in meno fra produzione e consumo di tonnellate 165.960, con una importazione di prodotti freschi e conservati di tonnellate 127.525, per un valore di circa 29 miliardi;

Belgio: su una popolazione di circa 9 milioni di abitanti, vi è una flottiglia di 421 unità per un tonnellaggio di 26.784; la produzione annua è di tonnellate 65.700 di fronte a un consumo di tonnellate 37.600, con una differenza in più di tonnellate 28.100;

Francia: su una popolazione di circa 43 milioni e mezzo di abitanti si ha una flottiglia da pesca di 16.084 unità, per 213.968 tonnellate; la produzione annua è di tonnellate 444.900, cui si contrappone un consumo di 325.700 tonnellate, con una differenza in più di 119.200 tonnellate;

Germania occidentale: su una popolazione di 50 milioni e mezzo di abitanti vi è un naviglio da pesca di 3.553 unità, per 124.367 tonnellate; la produzione annua è di 641.900 tonnellate, di fronte a un consumo di 815 mila tonnellate, con una dif-

ferenza in meno di 173.100 tonnellate e un consumo *pro capite* di chili 16,500.

Paesi Bassi: su una popolazione di circa 11 milioni di abitanti, vi è un naviglio da pesca di 2.509 unità, per 87.913 tonnellate; la produzione annua è di 300.800 tonnellate, per un consumo complessivo di tonnellate 76.125, e pertanto con una differenza in più di tonnellate 224.700.

Questi dati, come dicevo, dimostrano che noi ci troviamo in condizioni di assoluta inferiorità nei confronti dei paesi marittimi del mercato comune europeo e che da ciò potrebbe derivare un danno notevole ai nostri pescatori e alle categorie che vivono della pesca.

Ecco una ragione di più, onorevole ministro, per sottolineare tutta la responsabilità che ha avuto il Governo e il partito di maggioranza nel seguire una politica dannosa agli interessi dei lavoratori e all'economia nazionale; e per dar forza alla nostra richiesta che si affrontino e si risolvano organicamente i problemi della pesca, allo scopo di allineare il nostro paese a quelli più progrediti.

Passando ad altro argomento, per la città di Ancona uno dei problemi di fondo — come ebbi a dire in precedenti interventi — è il potenziamento e lo sviluppo del suo porto: e non solo per la città di Ancona, bensì per tutta la regione marchigiana. Questa necessità è sentita unanimemente, senza distinzione di partito, dalla intera popolazione.

Il porto di Ancona che prima riforniva un vasto *Hinterland* comprendente le Marche, l'Umbria, la Romagna e l'Abruzzo, oggi scarica merci che servono solo all'economia depressa, e in decadimento continuo, della nostra città e della nostra regione. Regione nella quale sono quasi scomparse industrie una volta fiorenti come quella tessile e mineraria. In crisi si trova quella delle fisarmoniche. La produzione degli ortaggi e delle frutta che ha un posto notevole nell'economia della nostra regione, non trova più facilità di collocamento nei mercati esteri gettando nella disperazione migliaia di produttori. Gravissima è la situazione economica delle popolazioni montane e sempre più numerosi sono i fondi abbandonati dai contadini che in essi non trovano più la possibilità di sostentamento. Il consumo e il reddito sono al di sotto della media nazionale. Nella sola provincia di Ancona vi sono oltre 25 mila disoccupati.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

In una situazione come questa, provocata, onorevole ministro, dall'indirizzo economico seguito dai diversi governi presieduti da uomini del suo partito, non può non acquistare importanza il problema del porto.

Prima della guerra il movimento del nostro porto era costituito, in prevalenza, da importazioni di carboni fossili, cereali, fosfati, juta, piriti, ecc. mentre le esportazioni erano limitate a prodotti agricoli, ossidi di ferro, rocce asfaltiche e zolfi greggi, delle miniere di Cabernardi. Accanto a questo traffico intenso, si sviluppava quello delle navi di linea che importavano ed esportavano dal nostro porto circa 50 mila tonnellate di merce varia ogni anno, e una media di 40-50 mila passeggeri.

Il nostro porto, per la posizione geografica che occupa al centro della penisola, è stato sempre, nel passato, un centro di traffico verso i paesi rivieraschi dell'Adriatico, del Mediterraneo orientale e del medio e lontano oriente. Esso era servito da ben 11 linee di navigazione.

Quale è oggi la situazione del nostro porto? A parte il problema delle attrezzature di cui avremo modo di parlare tra un istante, esso è servito da due linee di navigazione di poca importanza. Le merci di esportazione, che la nostra regione produce: macchine olearie, prodotti tipici e chimici dell'elettrocarbonium di Ascoli Piceno, calzature, prodotti delle nostre cartiere, fisarmoniche, vini, ecc., vengono spediti, attualmente, via terra per raggiungere i porti di Genova e Napoli, maggiorate quindi dalle spese di trasporto terrestre necessario per raggiungere il porto di carico.

Onorevole ministro, se non si vuole arrecare un danno irreparabile all'economia della città di Ancona, occorre ripristinare urgentemente i servizi di linea che collegavano anteguerra il nostro porto con il levante, le Indie, l'Africa orientale, occidentale e meridionale, nonché quelle del periplo mediterraneo e del nord Europa, e ripristinare altresì l'insediamento del porto quale scalo delle linee che fanno attualmente capo ai porti di Venezia e di Trieste.

La presenza di un traffico di linee nel porto di Ancona stimolerebbe le attività industriali e quelle economiche complementari, dando impulso soprattutto a certe attività commerciali che fecero in passato, della nostra città, uno dei più vivaci centri della penisola.

A vantaggio del nostro porto e dell'economia del nostro paese è necessario un diverso indirizzo di politica estera, non quella dei blocchi contrastanti, ma quella di larghi

scambi commerciali che ci permetterebbe di stabilire rapporti normali con i paesi dell'est-Europa, che hanno una economia complementare alla nostra e con i popoli del medio oriente, che, gelosi della loro indipendenza nazionale da poco conquistata, vorrebbero vedere nell'Italia un paese amico e disinteressato. Con il miglioramento dei rapporti italo-jugoslavi, Ancona potrebbe divenire un centro di contrattazione per i due paesi. E a tale scopo riteniamo che sia necessario dare alla fiera internazionale della pesca di Ancona i mezzi occorrenti per l'allargamento del quartiere fieristico e per la creazione di organismi integrativi a carattere permanente che sviluppando le caratteristiche proprie della fiera della pesca, allargassero e favorissero l'incontro degli operatori commerciali.

Sollecitando la rapida realizzazione della zona industriale del porto di Ancona e della tanto auspicabile autostrada Milano-Pescara, che unirebbe il porto di Ancona al suo naturale *Hinterland* facilitandone le comunicazioni, si darebbe incremento ai traffici e, senza dubbio, si preordinerebbe un richiamo per numerose ed importanti iniziative. Queste, poi, potrebbero trovare un maggiore incremento da una zona franca di cui Ancona già beneficò, sia pure in tempi lontanissimi.

Le attrezzature del nostro porto risentono della decadenza del traffico commerciale. È del tutto inadeguata l'attrezzatura meccanica, formata da sei elevatori del tipo Cerreti-Tanfani, della portata da tre a sei tonnellate, di cui solo cinque sono funzionanti.

Per il deposito delle merci esiste un solo magazzino, alla calata Santa Maria, completamente privo di quelle attrezzature meccaniche che possono renderlo adatto a tale uso senza che grossi oneri economici gravino sulla merce depositata. Manca un silos granario, che potrebbe dare impulso al movimento dei cereali. Così un silos per deposito e lavorazione del sale darebbe un rilevante incremento dell'attività portuale. Si rende necessaria la costruzione di un bacino di carenaggio per favorire la ripresa dei traffici.

Queste sono, a parere dei lavoratori e del popolo anconitano, le soluzioni che permetterebbero di sviluppare e potenziare il porto come elemento indispensabile della ripresa economica della nostra regione.

Bisogna ridare al porto la sua passata funzione e attività, portarlo avanti sulla strada del suo naturale e necessario sviluppo, come lo richiedono la tradizione, l'esigenza dell'economia dell'*Hinterland*, le obiettive

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

possibilità che esistono, le categorie di lavoratori che dal porto traggono i mezzi necessari al loro sostentamento.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Colasanto, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta della necessità di adeguare il personale del Ministero della marina mercantile ai compiti attuali, centrali e periferici,

invita il Governo

a provvedere d'urgenza all'adeguamento degli organici dell'amministrazione centrale e delle capitanerie di porto, tenendo a presente, fra l'altro che occorre:

a) istituire la direzione generale del personale;

b) istituire il ruolo e la carriera di concetto gruppo B;

c) ampliare i ruoli direttivi ed esecutivi;

d) istituire un ruolo di salariati permanenti, specialmente per le capitanerie di porto;

e) inquadrare il personale nei gradi, non iniziali, di detti ruoli considerando in primo luogo l'anzianità di carriera e di grado oltre che gli altri requisiti di servizio ed in secondo luogo l'esito di concorsi interni ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la pregevole relazione dell'onorevole Jervolino ci segnala tutti gli elementi necessari per conoscere l'attuale situazione della nostra marina mercantile per confrontarla con quella del passato e per misurare il cammino fatto. L'onorevole Jervolino ha pure indicato la strada sulla quale bisogna continuare per meglio rispondere agli interessi che ha sul mare il nostro paese.

Nella sua pregevole relazione egli ha chiesto l'ausilio, il parere ed il consenso o il dissenso di tutti noi. Ed io intervengo nel dibattito principalmente per dare a tutte le proposte e sollecitazioni, tranne una di cui dirò in seguito, il mio assoluto consenso. Aggiungo che il presidente della nostra VIII Commissione ha interpretato effettivamente il pensiero della maggioranza di detta Commissione e della stessa Camera. Sono d'accordo con l'onorevole Jervolino quando afferma che molto è stato fatto in questo campo. Di ciò va dato ampio riconoscimento a tutti coloro che si sono succeduti al Ministero della marina mercantile. Oggi, a distanza di anni, è facile dire che si poteva fare di più e anch'io sarei tentato di farlo. Bisogna

però tener conto della situazione di partenza, delle difficoltà obiettivamente incontrate, degli ostacoli frapposti dagli stessi partiti politici che per fare l'opposizione ad ogni costo hanno reso difficile unire e dirigere tutti gli sforzi del popolo italiano verso determinati obbiettivi. La nostra gente non è, sotto questo profilo, docile come il popolo tedesco. Se a tutto ciò aggiungiamo le difficoltà finanziarie, finiremo col concludere che si è fatto molto e si è fatto bene.

Sull'indirizzo generale della politica marittima penso che si possa continuare per la via che si sta percorrendo, temperando le necessità di sviluppo con gli interessi pubblici e privati. Il capitale privato, anche nei servizi marittimi, deve essere rispettato ed incoraggiato; ma deve pure sottostare alle limitazioni imposte dagli obiettivi economici e sociali che intende perseguire la comunità nazionale. Non si può tollerare, a mio parere, un'aperta concorrenza, nelle stesse linee, per i medesimi trasporti, fra le società a capitale pubblico e quelle a capitale privato. Né quest'ultimo deve fare scorribande nel campo riservato al primo che dovrebbe spolparci le ossa da solo e dividere col secondo la buona polpa. Ciò peggiora il risultato finale complessivo e danneggia le società del gruppo Finmare. Iniziativa privata, sì; ma con il suo dinamismo ed i suoi rischi, senza chiedere nulla allo Stato. Dobbiamo evitare di rendere pubbliche le perdite e di privatizzare gli utili, come si riesce a fare qualche volta.

Se si lamenta il passivo del gruppo Finmare, perché si vorrebbe privatizzare tutto? A quali condizioni i privati farebbero i servizi passivi oggi affidati alle flotte dell'I. R. I.? La politica dell'iniziativa pubblica deve coordinarsi con se stessa o meglio deve coordinare le sue attività a terra con quelle sul mare. Così per i cantieri navali e per le flotte dell'I. R. I.

Io, cittadino italiano e come tale proprietario degli uni e delle altre, non capisco perché non si possa fare una politica unitaria fra gruppi di aziende dello stesso padrone. Lo Stato deve pagare gli operai dei cantieri che non lavorano, deve provvedere ai disoccupati, deve sopportare i pesi sociali della disoccupazione. Perché nei periodi di avvalimento del diagramma delle ordinazioni, non può ordinare ai cantieri di costruire per la Finmare, anche a costo di riservare a questi casi particolari contributi? Così determinate agevolazioni servirebbero contemporaneamente gl'interessi delle maestranze a terra e quelli dei marittimi.

Proseguendo nella mia breve esposizione, per i diversi argomenti seguirò l'ordine espositivo dell'onorevole Jervolino, e, prima di tutto, mi occuperò del personale.

Bene ha rilevato l'onorevole relatore che il Ministero della marina mercantile, cominciando dagli organi centrali e fino alle capitanerie di porto, non è attrezzato adeguatamente ai compiti che deve espletare. Questo va detto per l'arredamento, per gli schedari; ma soprattutto per il personale.

Il personale di ogni ordine e grado, dal punto di vista quantitativo, è assolutamente insufficiente. S'impone un ridimensionamento. So che il ministro ha allo studio, e forse anche avanzato, la istituzione di nuovi organici e di nuovi ruoli col riordino dell'utilizzazione del personale oltre che del relativo stato giuridico. Mi permetto sollecitare molto vivamente questi provvedimenti ed in proposito ho presentato un ordine del giorno, perché ritengo necessario che la Camera, col proprio voto, chieda al Governo di sbrigarsi e di provvedere presto e bene.

In particolare occorre sottolineare che, contrariamente a quanto statuito da tutte le altre amministrazioni dello Stato, nel Ministero della marina mercantile manca il ruolo della carriera di concetto e le carriere si limitano esclusivamente alla direttiva de all'esecutiva così che tutte le mansioni di contabilità ed amministrative proprie del ruolo di concetto restano prevalentemente affidate al personale della carriera esecutiva. È necessario rendersi conto che questa mancanza è una grave carenza che deve sanarsi nell'interesse dell'amministrazione e nel rispetto della logica. È altresì necessario ampliare gli attuali ruoli direttivi ed esecutivi, in relazione alle continue aumentate esigenze dell'amministrazione. E ciò chiedo tanto per gli uffici centrali che per quelli periferici. Specialmente per le capitanerie, poi, sarebbe opportuno istituire un ruolo di salariati permanenti. Infatti ora presso il Ministero della marina mercantile esiste un piccolo contingente di operai temporanei ed a ogni riduzione di qualche unità non vi è modo di sopperire con sostituzioni oltremodo necessarie. Ciò determina l'incresciosa situazione di non avere personale sufficiente per i mezzi nautici e per gli automezzi, poiché, particolarmente per le categorie degli specializzati, il trasferimento da altri dicasteri è quasi del tutto impossibile.

Per l'inquadramento del personale nei ruoli organici, penso che si dovrebbe ricorrere a concorsi esterni, per i gradi iniziali delle

carriere, mentre per i gradi più elevati, si potrebbe provvedere mediante avanzamento del personale già in servizio, per anzianità, per merito e per concorsi interni per titoli o per titoli ed esami.

In tema di concorsi, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su un particolare fatto: non è giusto che nei concorsi interni per avanzamento di carriera si pongano sullo stesso piano impiegati o funzionari anziani con tanti anni di servizio e giovani che hanno goduto di una serie di agevolazioni che li hanno portati in una situazione di privilegio rispetto ai primi.

Molti provvedimenti legislativi hanno creato ed alimentato queste sperequazioni. Io me ne rendo corresponsabile insieme ad altri dirigenti sindacali ed insieme agli uomini politici.

Ciò è dipeso anche dal fatto che gli anziani di ruolo non hanno partecipato alla vita sindacale, sono rimasti a mormorare nelle loro case e non hanno tempestivamente prospettato le loro giuste esigenze a quanti si occupavano dei problemi degli statali.

Allo stato attuale è necessario sforzarsi per riequilibrare le carriere anche in base alla anzianità di servizio, anche aprendo le porte agli elementi di vero valore; ma non dimenticando i meriti derivanti dalla quantità e dalla qualità del servizio prestato. Perequare, mettere tutti sulla stessa strada; ma non fermare i primi e far avanzare gli ultimi per serrarli tutti sullo stesso traguardo. Troppe leggi speciali, specie in questi ultimi tempi, hanno portato gli ultimi arrivati alla pari ed a volte avanti ai primi. Qualche sperequazione poi ha effettivamente leso i diritti acquisiti ed in proposito dovrebbe essere cura degli organi competenti di eliminarla perché non giova rivoluzionare indiscriminatamente le norme che regolano il pubblico impiego, in quanto tali iniziative spesso arrecano disordine.

Solo, perciò, restituendo agli aventi diritto le posizioni giuridiche acquisite e frenando la produzione di leggi di favore si riporterà ordine negli uffici, si farà aumentare il gusto e l'interesse di fare il proprio dovere e si gioverà all'amministrazione.

Per ciò che concerne il riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale, dovrei ripetere quanto ha detto poco fa l'onorevole Cafiero. Aggiungo che è nota l'intensità del traffico facente capo al porto di Napoli e che questa intensità, anche sul piano funzionale, postula un diverso ordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

delle linee di navigazione navale, dei porti di armamento almeno per le flotte della Finmare.

Lo Stato provvede direttamente o indirettamente a sanare le perdite di queste flotte; e lo fa con i proventi derivanti dalle entrate tributarie che, si sa, gravano più sui consumi che sul reddito. In definitiva, quindi, è la povera gente che maggiormente contribuisce a saldare queste perdite. E se l'onorevole Cafiero ha parlato da politico, in una vigilia elettorale, del contributo del pastore pugliese, io gli faccio eco, e col cuore di chi vive solo in mezzo alla povera gente. Aggiungo che è sommamente ingiusto tassare i poveri, diminuire la razione di pane dei poveri per meglio impinguare i ricchi od almeno per agevolare i meno diseredati.

Lo sviluppo del Mezzogiorno che tutti auspichiamo e tutti vogliamo postula un potenziamento dei rapporti con l'Africa, il medio oriente e con tutti i paesi del bacino mediterraneo.

Napoli è in posizione naturale di grande vantaggio per essere il centro di queste comunicazioni. Da Napoli imbarca ed a Napoli sbarca il maggior numero di viaggiatori per le Americhe. Per questo e per le ragioni di equilibrio sociale, d'ianzi specificate, necessita aumentare le navi che hanno a Napoli il loro porto di armamento. Necessita provvedere adeguatamente a sanare gli squilibri attuali.

In più, il compartimento di Napoli conta quasi 36 mila marittimi che, a causa della insufficiente ed imperfetta distribuzione dei turni d'imbarco, restano in gran parte disoccupati. A Genova il marittimo privo d'imbarco ha possibilità di altro lavoro, a Napoli ha solo la possibilità di morire di fame, lui e la sua famiglia, o di rubare perché non ha altre strade. E se il marittimo affamato e disoccupato rubasse, la responsabilità sarebbe più sua o più di chi lo mette in tale condizione?

Necessita per questo che i turni d'imbarco siano razionalmente regolati fra i diversi compartimenti in base alla disoccupazione marittima.

Se vi fossero insufficienze di qualifiche professionali, vi si potrebbe rimediare con opportuni corsi che tutti frequenterebbero se avessero la prospettiva di aumentare concretamente le possibilità d'imbarco. Ciò deve essere fatto specialmente dalle società di preminente interesse nazionale, tenute più delle altre a considerare ed a lenire gli squilibri sociali.

Questa richiesta, dalla « Fegemare » napoletana è stata più volte sottoposta al Mini-

stero della marina mercantile. La sottopongo nuovamente al ministro ed al cuore dell'onorevole Cassiani, pregandolo di trovar modo di costringere almeno i dirigenti della società Finmare a tener conto di questa particolare situazione ed a provvedervi adeguatamente. Abbiamo gente abituata a navigare, gente che risponde a tutte le esigenze. Non c'è motivo di non accogliere questa invocazione e di non rendere giustizia ai marittimi del Mezzogiorno.

Mi voglio intrattenere anch'io un momento sulla pesca. L'onorevole Jervolino per sua bontà ha voluto ricordare il mio ordine del giorno sul bilancio 1953-54. Fin dal 1949 in poi ritorno ogni anno sull'argomento con ordini del giorno che potrei ricordare se ciò non fosse troppo lungo oltre che di cattivo gusto. Gli ordini accettati come raccomandazione hanno in generale poco seguito e scarsa efficacia.

Occorre qualcosa di più decisivo. Comprendiamo che questo certamente non si verifica per cattiva volontà del ministro competente; ma per una serie di cause. Ma chiediamo che si facciano maggiori sforzi anche in questa direzione.

Mi pare di sfondare una porta aperta per quelle che possono essere le direttive del ministro. Credito e finanziamenti: abbiamo fatto varie leggi non sufficientemente finanziate. Dobbiamo finirla di fare leggi senza finanziarle adeguatamente, perché così operando creiamo un'infinità di speranze ed un'infinità di delusioni.

Spulciando da un mio ordine del giorno presentato ed illustrato in questa Camera il 1° giugno 1950, noto che, fra l'altro, sin d'allora individuavo talune cause della crisi peschereccia ancora tanto viva.

Anzitutto lamentavo la mancanza di un organismo governativo unico che sovrintendesse a tutte le attività pescherecce allora curate da amministrazioni diverse, senza collegamento e spesso in contrasto fra loro. Per questo auspicavo l'istituzione di un commissariato per la pesca e, subordinatamente, di un'apposita direzione generale presso il Ministero della marina mercantile, competente anche per le acque interne ed obbligata, per quest'ultime, a seguire l'indirizzo del Ministero dell'agricoltura e delle foreste nei casi che potessero interferire con le azioni di bonifica agraria. La direzione generale s'è fatta. L'unificazione dei servizi non è ancora completa: torno ad invocarla. Onorevole ministro, convinca anche i suoi colleghi di Governo che devono dare consensi e

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

disposizioni per quest'opera, necessaria per una sana e lungimirante amministrazione.

Altra causa di crisi è rappresentata dagli ostacoli frapposti dagli altri Stati ai nostri pescatori che tradizionalmente operavano sulla costa orientale adriatica e nelle acque della Corsica, del canale di Sicilia, dell'Algeria e della Tunisia.

Riconosco gli sforzi fatti dal Governo per eliminare o ridurre questi impedimenti; ma i risultati sono stati molto magri, per colpa degli altri.

Raccomando a lei, onorevole Cassiani, ed al ministro degli esteri di perseverare nel rivendicare la libertà di lavoro dei nostri pescatori, dato che Dio creatore non segnò confini sui mari, né vi eresse barriere.

V'è poi la insufficiente disciplina dell'attività produttiva, specie per quanto riguarda la salvaguardia del novellame e l'insufficiente repressione della pesca di frodo. E sin d'allora, dal 1950, invocavo aggravamento delle pene ai trasgressori e dotazione di mezzi alle capitanerie per le necessarie azioni di sorveglianza e di repressione. L'onorevole Jervolino ha trattato il problema nella sua relazione. E sullo stesso argomento si sono trattenuti e certamente si tratteranno altri colleghi.

Nel 1950 non era prevista alcuna spesa, non v'era alcuno stanziamento al riguardo. Poi si è cominciato con 10 milioni, si è passato a 20, adesso siamo arrivati a 50, se non sbaglio; ma anche questa somma resta ancora inadeguata, come riconosce l'onorevole Jervolino; bisognerà pure trovare il modo di aumentarla congruamente. Ancora una volta abbiamo la legge, ma non possiamo farla osservare per inadeguatezza di mezzi preventivi e repressivi. Non è concepibile che le nostre capitanerie siano ancora lasciate senza mezzi nautici veloci, idonei alla bisogna.

A Napoli, dopo sforzi enormi e con l'aiuto del ministro, abbiamo avuto un mezzo; ma manca il personale e poi manca il denaro per la benzina, e dobbiamo frequentemente fare sollecitazioni per ottenere che questo mezzo si sposti secondo le necessità.

Per insufficienza dei mezzi e della possibilità di impiego avviene spesso che il battello che deve sorvegliare l'intero golfo di Napoli si muove soltanto in certe ore e verso certe zone, molte volte secondo programmi noti ai pescatori di frodo. Esattamente come se i carabinieri informassero i ladri dei loro turni di ronda!

Si provveda, dunque, una buona volta a dotare le nostre capitanerie non solo dei mezzi nautici, ma del personale e del denaro

per la benzina e per le altre spese occorrenti per un servizio efficace.

Ciò vale sia per l'osservanza delle norme sull'uso dei diversi mestieri, sia per la vera e propria pesca di frodo.

Naturalmente, quando parliamo di pesca di frodo intendiamo riferirci specialmente alla pesca fatta con esplosivi.

Onorevole ministro, io, povero cittadino, uomo della strada, non capisco come mai la polizia, la guardia di finanza ed i carabinieri non riescano a scoprire i depositi di dinamite, di tritolo, ecc. Penso che sarebbe necessario bandire una santa crociata, magari assegnando congrui premi agli agenti che scoprono depositi del genere ed arrestano coloro che detengono od usano esplosivi per la pesca.

Inoltre, occorre emanare una legge che inasprisca le pene, come richiedevo sin dal 1950, perché in genere accade che questi pescatori di frodo, anche se colti sul fatto, con i cavilli giuridici degli avvocati, finiscono col subire lievi pene, magari solo per detenzione di esplosivi, senza dire che il più delle volte sono assolti dal magistrato. Parlavo con un avvocato, il quale mi diceva di averne fatto assolvere molti per dovere professionale, ma che ciò costituiva cosa ingiusta sino al punto da disarmare moralmente le stesse forze dell'ordine.

Non intervenendo energicamente, per evitare la pesca di frodo, mettiamo a repentaglio la vita di questi disgraziati pescatori; ma soprattutto facciamo il deserto in mare, perché l'esplosivo distrugge tutto: anche novellame e larve. Io penso che una crociata combinata da parte della guardia di finanza, della pubblica sicurezza e dei carabinieri possa dare buoni frutti. Quando si vuole, si riesce a scovare certi ladri e certi delinquenti; bisognerebbe quindi fare uno sforzo per stroncare la pesca di frodo. Anche questo contribuirà alla produzione ed alla produttività delle nostre acque costiere.

Un pescatore diceva, amaramente scherzando: noi peschiamo qualche pesce che ha voglia di suicidarsi. I pescatori dell'isola d'Ischia e di altri luoghi vi diranno quale enorme differenza vi è tra la quantità di pesce che si catturava 30, 40, 50 anni fa e quella che è possibile pescare attualmente nelle stesse zone e con mezzi molto progrediti.

Questo prova che abbiamo seguito, sotto un certo aspetto, una politica che è riuscita a diminuire e minacciare di distruggere il nostro patrimonio ittico.

Che cosa dobbiamo fare? Io l'ho detto sin dal 1949: occorrono seri studi talasso-

grafici a carattere non solo scientifico, ma anche pratico ed applicativo: esaminare come vivono le diverse specie di pesce, quali sono quelle stanziali e come migrano le altre. In alcuni casi e per alcune specie si dovrebbe addirittura studiare la possibilità di semine, specialmente nelle zone quasi chiuse. Bisognerebbe anche studiare se e in che modo gli oli minerali contribuiscono all'avvelenamento ed al diradamento della fauna marina.

Vi è poi da risolvere un problema che nelle altre nazioni è stato già regolamentato: quello relativo alle maglie delle reti.

Per qualche provvedimento in questo campo non c'è bisogno di aspettare la prossima legislatura.

Una qualsiasi legge su questa materia sarebbe provvidenziale, e, molto facilmente, approvata da questo Parlamento.

In altre nazioni, la pesca è proibita, in alcune stagioni, così come da noi in alcuni mesi è proibita la caccia. Le proibizioni potrebbero in alcuni casi limitarsi a vietare l'uso di certi mestieri per determinati periodi. Piange il cuore a vedere pescare con la maglia stretta del novellame che potrebbe crescere.

È vero che illustri professori fin da quando ho cominciato ad occuparmi di questi problemi, dal 1921, vanno affermando che la quantità di pesce mangiata dagli altri pesci è tale che non potremo mai uguagliarla con le quantità pescate. E per questo sono contro le invocate discipline. Sta di fatto, però, che la quantità di pesce, nel mare, diminuisce enormemente. E questo non dovrebbe avvenire. Pertanto, dobbiamo regolamentare la pesca.

In Francia, esistono da tempo provvide leggi, pur essendo maggiore la ricchezza ittica di quei mari. Non vedo perché non sarebbe possibile fare altrettanto anche in Italia.

Occorre anche una disciplina per quanto riguarda l'uso dei vari mestieri. A Napoli noi siamo riusciti a dividere il golfo, data la sua piccola superficie, in zone in cui sono permessi solo certi mestieri. In alcune, solo i vecchi mezzi tradizionali; in altre, anche le lampare; in altre ancora, a debita distanza dalle coste continentali o in mare aperto, anche con le reti a strascico, anche col cianciolo. Le deroghe a queste norme generano, specialmente di notte, conflitti fra i deroganti e gli altri, conflitti che certe volte sono finiti a fucilate: ognuno difende il proprio pane, anche a rischio della vita e della galera.

Non possiamo non tenerne conto e non provvedere.

C'è poi un altro aspetto del problema; ci si ispira sempre al criterio del più moderno, del più economico, e così via.

È sano ed è giusto; ma fino ad un certo punto. Qui entra in gioco anche una questione sociale ed umana.

L'ammodernamento, il maggior rendimento, lo vogliamo, lo aspettiamo con ansia; ma non possiamo farlo pagare con la fame della più povera gente. Anche in questo ammodernamento occorre una certa gradualità, che è imposta dalla dolorosa situazione in cui ci troviamo in questo particolare momento della vita del nostro paese. Non possiamo affamare i piccoli pescatori costieri. Non possiamo costringerli a rinunciare al loro lavoro abituale fino a quando non saremo capaci di trovar loro altre occupazioni ed altri mezzi di sussistenza.

Sempre in materia di produzione, è stato presentato un disegno di legge sul trasferimento dall'Adriatico al Tirreno di motopescherecci. Onorevole ministro, onorevole Jervolino, ecco il punto su cui non siamo proprio assolutamente d'accordo. Prima di tutto, le coste tirreniche, che io sappia, almeno dal Cilento sino al golfo di Gaeta, sono sovrappopolate di pescatori che pescano poco. Di notte, di sera, anche viaggiando in treno, si vede quanto è fitta la rete delle lampare.

Ripeto: la quantità di pescatori è enorme almeno nel medio e basso Tirreno. Riescono appena a tirare avanti la vita, pur usando ancora sistemi antiquati che noi condanniamo, perché vorremmo vederli ammodernati; ma finché questo non si verificherà non possiamo distruggerli per non far soffrire la fame a coloro di cui vorremmo migliorare le possibilità di vita.

Giova ripeterlo anche ai fini di questo provvedimento. V'è poco da pescare, onorevole ministro, sia nel golfo di Napoli che nel Tirreno. Da Resina i pescatori risalgono a Fiumicino ed oltre, se appena lo consentono i loro natanti.

Non ci vuole molto a sapere quale parte della flottiglia peschereccia, che fa scalo a Fiumicino, proviene dalla provincia di Napoli. Non è possibile aumentare il numero dei pescatori ed il naviglio peschereccio sulle coste del Tirreno. Sommeremmo povertà con povertà e moltiplicheremmo la miseria, anche indipendentemente dal fatto che i pescatori lascerebbero troppo mal volentieri le loro

famiglie sull'Adriatico per il trasferimento progettato.

Non vorrei che il provvedimento fosse stato concepito da qualche padrone di nante che spera di trovare così manodopera più a buon mercato.

Contro questa carenza di produzione ittica, agiamo come da me indicato, ed incominciamo a studiare la possibilità d'incrementare la fauna marittima lungo le nostre coste: proseguiamo incoraggiando la pesca di altura, vera e propria, cioè quella mediterranea di alto mare e anche quella oceanica.

Per questo, sempre nello stesso ordine del giorno, invocavo provvedimenti per rimodernare il naviglio della pesca oceanica, della pesca d'altura e della pesca costiera. Ed invocavo adeguati crediti specialmente per le piccole aziende. In questo campo molto è stato fatto e devo darne lode al Governo; ma molto resta da fare e principalmente occorrono nuovi stanziamenti per rendere più largamente operanti le leggi esistenti.

Non mi intratterò, onorevole ministro, onorevole Jervolino, sul problema della previdenza dei pescatori. Me ne occupai lungamente nel 1950. Come sempre anche qui il cane morde lo straccione. Tanti speculano sulla loro povertà. Questa povera gente, anche un sussidio appositamente stabilito per loro può averlo soltanto se va baciando la mano non so a quante persone. Io non sono riuscito ad ottenere che questi sussidi stanziati dal Ministero dell'interno, per assistenza invernale, li distribuisca la capitaneria di porto, come organo più atto a conoscere i pescatori ed i loro bisogni.

A Napoli, per avere le tremila lire di questo sussidio, i pescatori si sono dovuti iscrivere ad un certo partito politico.

E il segretario di quel partito politico, ch'era pure presidente dell'E. C. A., invitava i pescatori a recarsi nella sede del proprio partito per ricevere i buoni per riscuotere le tremila lire. E ciò anche con circolari firmate.

Anche sfruttamenti di questo genere!

Ho dinanzi agli occhi e nel cuore la visione di pescatori di 70 anni che debbono morire sui remi perché altrimenti non potrebbero vivere, di vecchi che sono di peso ai generi, alle nuore ed ai nipoti, perché debbono rubare loro un pezzo di pane per lenire il pungolo della fame.

Potete immaginare l'ansia che ho dinanzi a questo problema.

Il non risolverlo è una vergogna ed un disonore per tutti.

Onorevole ministro, ella sta validamente operando per questo; ed io non voglio dirle di aiutarci perché sarebbe superfluo e potrebbe sembrare irriconoscenza.

Ella, che è anche un grande parlamentare ed un grande avvocato, convinca gli altri che non dobbiamo soltanto accontentare coloro che gridano di più; v'è pure da considerare, per giustizia cristiana, una graduatoria dei bisogni e delle miserie. Noi della C. I. S. L. siamo per l'abolizione di tutte le forme attuali di previdenza e di assistenza, perché vorremmo sostituirle con un sistema di sicurezza sociale. Coi sistemi attuali si pensa quasi a tutti, ma si dimenticano i diseredati, quelli che più hanno bisogno della solidarietà nazionale.

Intanto provvediamo per l'assistenza ai pescatori che non possono attendere la realizzazione di più ampie speranze. Ancora un'altra osservazione sul lavoro dei pescatori, onorevole ministro: vi sono armatori di motopescherecci piccoli e grandi, specialmente quelli che operano col cianciolo ed una barca a motore, che sfruttano in maniera vergognosa i loro dipendenti. La prego col cuore in mano, signor ministro, di far sì che tutti i prestiti, le concessioni, le agevolazioni, le sovvenzioni siano date solo a condizione che i beneficiari, se hanno lavoratori dipendenti, osservino i patti nazionali di lavoro! Ella non può immaginare come sono trattati e come vivono questi lavoratori.

Guadagnano meno dei piccoli pescatori che operano con la barchetta a remi.

Il padrone sbarca chi non si contenta o chi tende menomamente a far valere le proprie ragioni. A terra vi sono disoccupati, anche col libretto di navigazione, pronti a rimpiazzarli a qualunque condizione, dato il loro stato di bisogno.

Sotto questo profilo, occorre non soltanto cautela nei capitolati di sovvenzioni, di concessioni e di agevolazioni; ma occorre anche disporre di strumenti atti a conoscere d'ufficio come vanno queste cose, per poter intervenire.

E non ci vorrà molto se si daranno istruzioni alle autorità marittime e portuali.

Sempre nel 1950 richiedevo l'abolizione del dazio *ad valorem* sul pesce oltre ad opportune misure doganali e ad una confacente attrezzatura dei mercati ittici.

Quella del dazio e delle tasse in genere, mi pare sia una questione che merita maggiore interessamento da parte del Governo. Le situazioni doganali si presentano ormai sotto altra luce nell'ambito del mercato

comune; ma non per quei paesi che restano fuori di tale mercato. Per essi valgono le vecchie osservazioni e le non meno vecchie preghiere.

Per i mercati ittici occorre partire dalla considerazione che anche in questo campo è scandalosa la differenza fra i prezzi pagati al produttore e quelli pagati dai consumatori.

Il credito d'esercizio ed una opportuna educazione dovrebbero incominciare col liberare i piccoli pescatori dal bagarinaggio di coloro che danno anticipi con l'obbligo di cessione di tutto il pescato, anche in mare ed a prezzi fissati dal grossista acquirente.

Gli impianti frigoriferi a terra ed i mezzi di raffreddamento a bordo devono liberare dall'assillo di vendere o svendere il pescato entro un certo numero di ore.

Il mercato poi deve mettere a diretto contatto i produttori con i consumatori e con i rivenditori a dettaglio, senza troppi balzelli e soprattutto sforzandosi di evitare l'opera dei commissionari che spesso si abbandonano ad un vero e proprio bagarinaggio.

I mercati siano affidati agli stessi pescatori od alle loro cooperative.

Se gestiti dai comuni, siano costituite da pescatori le commissioni di mercato.

E dove i mercati non esistono o sono inadatti o non sono dotati dei necessari impianti di refrigerazione e di conservazione, si deve trovare modo di farli costruire con forti sovvenzioni statali, a cura dei comuni o delle organizzazioni dei pescatori.

In questo campo potrebbe provvidamente intervenire la Cassa per il mezzogiorno, attraverso i fondi che deve destinare all'incremento ed alla valorizzazione della pesca.

Poche parole sul lavoro portuale. L'onorevole Colitto ha lamentato, a suo modo, le alte tariffe di carico e scarico.

I guadagni dei lavoratori sono modesti e non possono decurtarsi. Si sopprimano le cosiddette imprese e si affidino le operazioni direttamente alle cooperative o compagnie di portuali.

Si sopprimeranno inutili intermediari e si contribuirà a svellere le tante erbacce parassite che allignano nei porti.

Ed a proposito di porti, non condivido l'idea di quanti ne vorrebbero attrezzare molti. La vita odierna ci impone di correre, di far presto. A terra viaggiamo col rapido, che non ferma in tutte le stazioni, ma solo in alcune.

Anche le merci si trasportano sempre più con tratte dirette. E allora, ritengo che non si possa pensare ad una vera politica marinara volendo considerare le esigenze e le aspira-

zioni di una serie di piccoli porticcioli. Dobbiamo curare i grandi porti da cui si dirama il traffico di importazione e d'esportazione, di entrata e di uscita.

Però, alcuni grandi porti hanno bisogno di essere meglio attrezzati! Per la parte che mi interessa più da vicino, ella conosce già, onorevole ministro, le lamentele e le richieste di Napoli. Anche l'onorevole Jervolino si è occupato di questo porto e delle sue attrezzature; ma forse ha dimenticato di dire che abbiamo bisogno di un'altra stazione marittima e di aumento delle possibilità di attracco. Oggi molti piroscafi anche per viaggiatori, a Napoli, non hanno, in moltissimi giorni, la possibilità di facile approdo e di più facile carico e scarico. Questa situazione di congestionamento è certamente destinata ad aumentare e non può recar vantaggio né a Napoli, né all'Italia. La prego, dunque, vivissimamente, onorevole ministro, di far eseguire i lavori che rispondono a meri criteri di sviluppo economico, oltre che ad un criterio di giustizia distributiva. Sono d'accordo con l'onorevole Jervolino circa la necessità di unificare la disciplina giuridica degli enti portuali.

Non è possibile che ognuno vada completamente per conto suo e che lavoratori che svolgono lo stesso compito abbiano trattamento e disciplina giuridica diversa da un porto all'altro.

Ultimo argomento: l'istruzione marinara. Qualche oratore già se ne è lamentato, ed ha perfettamente ragione: la situazione dell'« Enem » è veramente pietosa. Stiamo continuando a scontare le direttive fasciste di Giovanni Gentile, per cui tutti dovevamo imparare il latino e il greco, tutti dovevamo frequentare il liceo e il ginnasio. E il Mezzogiorno, come sempre, paga maggiormente tutti gli errori altrui, perché, non avendo altre possibilità di iniziative, ha mandato tutti i suoi figli ai ginnasi ed ai licei di Stato, vere fabbriche di intellettuali professionalmente non qualificati, vere fabbriche di giovani in cerca di un qualunque posticino negli uffici pubblici, magari negli ultimi gradini dell'impiego. Anche in campo marinaro la situazione non è dissimile. Ai tempi in cui andavo a scuola, gli istituti nautici avevano altre possibilità, maggior prestigio e maggiore risonanza; mentre oggi sono in decadenza e comunque avulsi dalla vita marinara concreta; sicché, dopo avere ottenuto il diploma di macchinista o di capitano marittimo, un povero giovane finisce col non trovare imbarco e col ripiegare nella

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

ricerca di un qualunque posticino. Questo significa che l'istruzione in questo tipo di scuola non è oggi adeguata ai tempi.

In più occorre pensare alla formazione dei sottufficiali e degli equipaggi della nostra marina mercantile. A questi compiti assolve bene e potrebbe assolvere meglio l'« Enem » se si pagassero meglio e più puntualmente i professori, se si attrezzassero bene le scuole. La stessa distribuzione delle sue scuole lungo le coste d'Italia a incominciare da Napoli e dalle isole partenopee, mette l'« Enem » in condizione di completa aderenza alla vita marittima.

Nei centri di Molfetta, Torre del Greco, Procida, Ischia, si sta facendo un buon lavoro. Mi sembra che uno sforzo per migliorare la vita e la funzionalità di questa istituzione possa e debba esser fatto.

Orbene, noi non potremo adeguare il personale marittimo alle nuove esigenze se non adegueremo l'istruzione professionale ai tempi.

L'« Enem » può e deve fare questo adeguamento.

Queste mie brevi preghiere mi auguro che possano trovare accoglimento nel suo animo, onorevole ministro, e che ella possa ottenere quanto necessita dal ministro dell'istruzione. Mi auguro altresì che possa trovare accoglimento il mio ordine del giorno relativo alla sistemazione del personale e mi auguro che, sulla scorta dell'indirizzo tracciato dal relatore o di quanto ella è andato esponendo in tante occasioni, possa venire incontro ai bisogni del Mezzogiorno, e specialmente di una provincia che ha 2 milioni e mezzo di abitanti.

Per Napoli è necessario che il Governo si decida: o butta a mare almeno un milione di abitanti o aiuta a provvedere i mezzi per far vivere tutti. Non vi sono altre vie, non vi sono altre soluzioni.

Comunque, sono sicuro che ella non soltanto avrà comprensione per questi bisogni, che conosce meglio di me, ma che con l'indirizzo dato al suo Ministero, e soprattutto con il suo cuore, riuscirà a potenziare la marina mercantile italiana, a rendere giustizia ai pescatori, al Mezzogiorno ed a Napoli.

Sono sicuro che contro i tentativi di destra e di sinistra, la stessa democrazia italiana sarà rafforzata dalla sua opera, e i lavoratori e tutto il nostro popolo le serberanno imperitura gratitudine. (*Applausi al centro*).

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

NICOSIA. Ella, onorevole Jervolino, ha definito « miracolosa » la ricostruzione della marina mercantile italiana sia per i vari interventi di carattere statale, sia per lo sforzo dell'iniziativa privata e sia, soprattutto, per gli aiuti americani. Noi non abbiamo nessuna difficoltà ad accettare questa definizione della ricostruzione della marina mercantile italiana; però bisogna andare cauti. Il dopoguerra è finito. Andiamo, in sostanza, o verso un lungo periodo di pace, determinata dall'equilibrio delle grandi potenze del mondo, oppure verso un altro anteguerra (sperando di no). Se il periodo di pace sarà veramente lungo, la curva della ricostruzione della marina mercantile italiana da ascendente si farà discendente.

Le sorti dell'Italia possono essere ormai legate a quelle del mercato comune. Se il mercato comune si farà, allora noi avremo una Italia marinara che, lanciata nel Mediterraneo, dovrà tener conto dell'attività di scambio fra la nuova Europa ed il mondo asiatico ed africano, comunque del mondo collegato al Mediterraneo (e pare che il Mediterraneo stia per ridiventare il centro dell'attività commerciale mondiale). Nel caso che il mercato comune si farà, onorevole Jervolino, noi assisteremo fatalmente ad un potenziamento dei porti italiani del Tirreno e dell'Adriatico del nord. Quindi, avremo, in Adriatico, il potenziamento del porto di Venezia, del porto di Ancona (il porto di Trieste avrà una fortuna molto dubbia data la situazione che si è creata nei Balcani, nell'Europa centro-orientale e nei rapporti con la Jugoslavia).

Potenziati saranno i porti del Tirreno: Savona, Genova, Livorno; ma più a sud i porti di Napoli, Palermo, Messina, Catania, Bari, Brindisi, Taranto sono destinati gradatamente, ma fatalmente a diminuire di importanza. Potrei fare, forse, una affermazione errata ma ho l'impressione che il divario esistente tra l'indice doganale di Genova e di Napoli (dagli 80-90 miliardi per Genova si va ai 18-19 miliardi per Napoli) è talmente enorme che effettivamente il mercato comune renderà più ampia la crisi, specialmente nell'economia meridionale. Si può dire che tutta l'economia meridionale, in questi 5-10 anni, se potenziata all'interno, se favorita nella sua trasformazione, ha qualche probabilità di assurgere ad una maggiore efficienza. In gran parte la attuale crisi dei porti di Palermo e di Napoli dipende

dalle condizioni del retroterra: essa, quindi, esiste, prima del mercato comune, e sarà aggravata in seguito se non si affronterà oggi con coraggio.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAPELLI

NICOSIA. Questa Italia marinara, che ebbe una grande fortuna nel periodo medioevale, quando nacque l'Europa, l'Europa fondata da Carlo Magno, e dopo con l'Impero germanico; l'Italia che conobbe le glorie di città come Venezia, Genova, Pisa ed anche dei porti meridionali, come quello di Amalfi, si trova oggi di fronte ad una situazione in un certo senso analoga a quella del periodo medioevale. Analoga, ben inteso, in senso geografico e politico, di fronte, specialmente, ad un mondo arabo che rinasce con una potenza ed una virulenza notevoli.

Il problema, ad ogni modo, è un problema essenzialmente italiano. Non credo che esso possa essere paragonato con quello francese o tedesco. Se mai, trova qualche punto di contatto con quello spagnolo. Ma la Spagna ha la fortuna di avere anche l'Atlantico. Noi siamo una penisola essenzialmente europea e quindi dobbiamo attrezzare le nostre strutture a questa nuova vicenda della storia europea.

Non si farà il mercato comune? E allora, anche in questo caso dobbiamo rivedere le nostre posizioni, perché rimanendo sul piano dell'economia nazionale, saremo costretti a potenziare la nostra attività marinara. In sostanza, nell'uno e nell'altro caso dobbiamo rivedere la impostazione delle nostre strutture. Un problema assai importante è quello relativo ai cantieri navali ed ai bacini di carenaggio. Dovremmo creare dei bacini in tutti i porti meridionali perché sono quelli i porti ai quali si avvicinano le petroliere che trasportano il petrolio dall'Asia minore alla Europa o all'America. Nel porto di Palermo, per esempio, si avvicinano numerose petroliere provenienti dal golfo Persico e dirette in America. Spesso a trasportare quella merce sono adibite petroliere di grande tonnellaggio (80-90 mila tonnellate). Dobbiamo ammettere che noi non possediamo bacini di carenaggio per petroliere di quella stazza. Se l'Italia vuole rimanere al centro di una situazione economica mondiale nel Mediterraneo essa deve potenziare questa attività dei cantieri navali e dei grandi bacini di carenaggio, attività che può rappresentare una grande fortuna per il lavoro italiano e per la marineria italiana. E dobbiamo anche sot-

tolneare, in questo quadro generale che ho fatto delle necessità della nostra marina mercantile quali si presenteranno nei prossimi dieci anni, la grande importanza che ha assunto l'azione di controllo dello Stato, regolatore supremo di tutta l'attività marinara d'Italia. Una volta, infatti, l'iniziativa privata era tutto e la flotta italiana si chiamava Florio, Rubattino, si chiamava Napoli. Ha incominciato, se non sbaglio, Crispi ad unificare la Rubattino e la Florio, dando vita alla società dalla quale è successivamente derivata la Tirrenia ed ora lo Stato, come dicevo, è il supremo controllore e regolatore.

Al Senato giace un progetto di legge di delega al Governo a effettuare la revisione di tutte le linee di navigazione controllate dallo Stato. Non credo che esso giungerà in porto in questa legislatura, ma a questo proposito (non importa se il problema sarà affrontato da queste o dalle prossime Camere legislative) noi nutriamo una certa preoccupazione. È chiaro che fino a che a piazza della Minerva siederà l'onorevole Cassiani, i timori non hanno ragione di essere, in quanto, essendo egli calabrese, il meridione non sarà tagliato fuori delle grandi linee, ma da molte parti già si paventa la soppressione di alcune linee colleganti Napoli con la Sicilia, la Sardegna, la Tunisia e la Libia, il che comporterebbe non solo una diminuzione del lavoro e della attività marinara nei porti meridionali, ma addirittura una riduzione delle possibilità di scambio nei porti del bacino mediterraneo, cosa evidentemente esiziale per il nostro paese.

Noi riteniamo francamente che, nel quadro del mercato comune, la nostra linea di politica marinara debba essere identica a quella dell'antica repubblica di Venezia che, come è noto, non aveva nessuna preoccupazione a tenere saldi i rapporti con il mondo turco e ottomano, nonostante esso fosse in strenua lotta, sul piano fideistico e politico, con tutto il cristianesimo. L'apertura del canale di Suez ha addirittura un precedente nei piani che la repubblica veneziana sottopose ai vecchi sultani dell'impero ottomano. Altrettanto spregiudicatamente mediterranea deve essere la politica marinara attuale dell'Italia. Noi respiriamo l'atmosfera mediterranea ed il mondo arabo incontra l'Italia attraverso questo mare. È necessario potenziare le frontiere europee che si sono aperte nel Mediterraneo e quindi è assurdo parlare di soppressione delle linee che mantengono il collegamento commerciale, oltre che umano,

tra l'Italia e la cosiddetta nostra quarta sponda.

È in questo quadro che io desidero far presente al ministro ed al relatore (quest'ultimo ha fatto un'ampia rassegna dell'attività svolta dal Ministero e dal Parlamento in questi ultimi cinque anni) la situazione delle numerose piccole isole che si trovano nel canale di Sicilia e che rappresentano il confine più avanzato dell'Italia e quindi dell'Europa. Intendo alludere a Pantelleria, a Linosa e a Lampedusa che hanno delle strutture economiche importantissime: Pantelleria, più che una grossa flotta peschereccia, ha una grossa economia vitivinicola; Lampedusa invece vive soprattutto sulla pesca (un'industria ittica molto sviluppata come quella delle isole trapanesi, Favignana e Levanzo). Queste isole sono molto distanti dalla Sicilia, sono quasi più vicine alle coste africane che a quelle siciliane. Ma la popolazione è siciliana, italiana, europea e difende posizioni non solo italiane ma europee.

Non sappiamo quale sarà l'avvenire dei rapporti fra l'Italia ed il mondo arabo, fra l'Europa ed il mondo arabo.

Quando si pensa che queste isole disperse nel Mediterraneo necessitano degli scambi con il continente e con l'isola siciliana, noi le dobbiamo guardare con un occhio particolare. Lampedusa si può raggiungere con dodici ore di motobarca, Pantelleria con nove ore circa; l'aereo impiega una trentina di minuti; ma solo Pantelleria è servita dall'aereo due volte alla settimana, quando le condizioni atmosferiche lo permettono. Queste motobarche, sulle quali anch'io ho viaggiato, sono veramente spaventose. La « Si. Re. Na » e la « Tirrenia », le società che tengono i collegamenti, potrebbero fare uno sforzo per costruire dei battelli più decenti, dato il traffico enorme tra Pantelleria, Lampedusa, Linosa e la Sicilia. Specialmente Pantelleria, che conta quindicimila abitanti, ha urgente necessità di risolvere questo problema. Per lo stretto di Messina il problema è stato risolto con gli aliscafi. Questi potrebbero collegare in un'ora Pantelleria con Mazara, Lampedusa con Porto Empedocle. Questo è veramente un problema di carattere nazionale.

La regione cerca di potenziare le attività in campo marinaro, ma con dubbi risultati. Non credo che riuscirà a fare grandi cose, anche perché vi sono società che si costituiscono in modo strano, forse per avere delle sovvenzioni regionali. Non credo alla bontà delle iniziative private che aspettano il con-

corso dello Stato, per realizzare il minimo dei progetti preparati. Sta di fatto che la regione non può affrontare questo problema; anzi, ritengo che non abbia intenzione di affrontarlo. D'altro canto, la salvaguardia dell'economia di queste isole e dei loro collegamenti con la Sicilia ed il continente è di pertinenza dello Stato. Lo Stato ha in queste isole un interesse preminente anche perché la penetrazione tunisina può essere molto agevolata. Non vi sono rapporti tesi tra noi e la Tunisia, specialmente tra il mondo siciliano e la Tunisia. A Tunisi vivono decine di migliaia di siciliani. Si calcola che ben trentamila cittadini di Pantelleria vivono a Tunisi. Gli scambi commerciali e umani tra questi due mondi sono veramente notevoli; pertanto i rapporti con la Tunisia devono essere ben precisi. L'interesse nazionale è dunque prevalente; lo Stato deve garantire il potenziamento di quelle economie modestissime se si vuole, ma importanti per quelle popolazioni; di conseguenza, quando si tratterà della legge-delega, noi vincoleremo il Governo ad impegni precisi perché la riduzione che si vuole apportare alle linee convenzionali non abbia a ripercuotersi negativamente sui traffici del bacino mediterraneo.

Mi siano ora consentite alcune modeste considerazioni sul problema dei porti. I porti del meridione in genere e delle piccole isole della Sicilia in particolare devono essere curati. Non ritengo che la creazione dei satelliti artificiali o il potenziamento dell'industria aeronautica e aerospaziale faranno scomparire la marina mercantile. Come il traffico aereo si è sviluppato parallelamente a quello terrestre, così anche il traffico marittimo è destinato ad espandersi ulteriormente, perché non vi è una connessione di rapporto inverso tra lo sviluppo delle linee aeree e di quelle marittime: gli uni e gli altri traffici procedono di pari passo e la marina mercantile anzi è destinata a un grande potenziamento quando in un non lontano futuro, tra venti o trenta anni, sarà possibile applicare alle navi motori ad energia atomica.

Se dunque la marina mercantile, non solo in Italia ma in tutto il mondo, è destinata ad accrescere la sua importanza, anche lo Stato italiano dovrà orientarsi verso la costruzione di capaci e buoni porti. Evidentemente, il ministro della marina mercantile non può intervenire direttamente nell'economia del retroterra, anche se da essa dipende la fortuna di un porto. Se il Ministero può fare poco per un porto come quello di Palermo, che ha appunto un insufficiente retro-

terra, esso può intervenire per assicurare l'ampliamento e la sicurezza soprattutto dei piccoli porti, come quello di Porto Empedocle, noto come lo sbocco della produzione zolfifera siciliana (che per altro va diminuendo di importanza per la sempre più agguerrita concorrenza straniera, specialmente americana) ma che è pur sempre un porto peschereccio di primo ordine.

Vi sono poi i porti delle piccole isole, come quello di Pantelleria, che manca dell'essenziale. Il battello chiamato piroscifo (che per fortuna non è quello del Mississippi), un battello che per segnare la velocità getta la corda a poppa e segna la velocità stessa in base ai giri di corda..., che dalla Sicilia raggiunge Pantelleria non può entrare nel porto; deve rimanere fuori e i passeggeri sono costretti a scendere in una barchetta che li conduce sulla terra ferma. Questo fatto presenta seri inconvenienti soprattutto d'inverno, allorché le correnti del canale di Sicilia sono violente.

Di qui la necessità di impiegare qualche centinaio di milioni (forse ne basterebbero dodici o tredici all'anno per dieci o quindici esercizi) per dotare di porti queste piccole isole. Non dimentichiamo, onorevole ministro, che questi porti rappresentano una necessità nazionale: fra non molto ne avremo bisogno, perché la frontiera italiana ed europea passa di lì. Aiutare queste piccole isole significa non soltanto aumentare il prestigio nazionale, ma anche perseguire un interesse concreto. Questo voglio augurarmi: che la situazione della politica internazionale non influisca sulla marina mercantile italiana. Gli avvenimenti internazionali non dipendono da noi, sono gli altri a determinarli per cui non sappiamo quello che potrà avvenire nel Mediterraneo. Sono scettico circa un avvenire di assoluta quiete.

L'onorevole Colasanto ha voluto polemizzare con la riforma Gentile del passato fascista. L'onorevole Colasanto dovrebbe obiettivamente ammettere che il potenziamento della marina mercantile avvenuto tra la fine della guerra mondiale e il 1939 è avvenuto in maniera notevole date le esigenze di allora anche nel quadro della marina mercantile di tutto il mondo. L'Italia ha saputo dare la sua istruzione attraverso l'ente nazionale per l'istruzione marinara e i collegi della ex G. I. L., che oggi sono stati scioccamente distrutti, mentre potevano ancora svolgere una loro funzione. Essendovi stato uno sviluppo della marina mercantile, allora vi è stato anche un assorbimento di manodopera.

Nego nella maniera più assoluta che oggi vi siano possibilità di assorbimento di grande quantità di manodopera nel mondo della marina mercantile, altrimenti non si potrebbe spiegare come nei porti meridionali per la gioventù che cerca di imbarcarsi si deve chiedere il permesso a Genova.

L'istruzione marinara deve essere particolarmente curata. È inutile fare delle polemiche con il passato. Le nostre responsabilità odierne sono altre, perché la marina mercantile di oggi non è più quella di una volta dato che le navi sono attrezzate in maniera più moderna.

L'istruzione marinara deve essere accuratamente predisposta dallo Stato perché noi abbiamo bisogno di bravi tecnici. L'onorevole Villelli che ha parlato ieri in occasione del bilancio dell'istruzione ha citato il caso di Messina da cui escono i capitani di lungo corso: ebbene in quell'istituto nautico non è stata mai vista una vera e propria grande nave, vi è soltanto un piccolo battello dove si fanno le esercitazioni.

Non sono un tecnico, non so se sia il caso di proseguire l'istruzione nautica professionale su navi tipo « Vespucci » o « Pamir » oppure indirizzare la nostra gioventù verso studi diversi non legati alla tradizione della scuola marinara. Questo lo vedranno i tecnici e i responsabili della marina mercantile. Desidero soltanto per parte mia confermare l'impegno del popolo italiano per un miglioramento e l'ampliamento di questi istituti nautici, poiché i migliori marinai, i migliori ufficiali sono usciti da detti istituti ed hanno ben meritato della patria, con onesto lavoro ed altissimo spirito di sacrificio.

Signor ministro, onorevole relatore, concludo augurandole una sapiente direzione sul piano della marina mercantile, settore fondamentale per la vita del popolo italiano. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

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

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Polano:

« La Camera.

considerato il considerevole aumento del traffico passeggeri e merci verificatosi sulle linee marittime che collegano la Sardegna con i porti continentali, e le favorevoli prospettive in atto — ove siano ulteriormente miglio-

rati i servizi — per lo sviluppo di correnti turistiche dall'Italia e dall'estero verso la Sardegna, correnti che potrebbero portare notevoli vantaggi all'economia isolana,

invita il Governo:

1°) a provvedere purché sia affrettata la costruzione e l'immissione in servizio di una seconda motonave tipo « Torres », trasformando l'attuale servizio trisettimanale Porto Torres-Genova in servizio giornaliero;

2°) a provvedere presso la società Tirrenia, perché i prezzi dei biglietti passeggeri sulla linea Portotorres-Genova — sovvenzionata dallo Stato — siano ridotti ed equiparati a quelli praticati sull'altra linea della Tirrenia tra la Sardegna ed il continente, e precisamente sulla Olbia-Civitavecchia;

3°) a provvedere perché il servizio pentasettimanale Cagliari-Civitavecchia venga quanto prima effettuato giornalmente, adattando anche su questa linea il servizio tariffario in vigore sulla Olbia-Civitavecchia, eliminando l'ingiustificata sperequazione attualmente esistente fra le due citate linee;

4°) a prevedere la trasformazione in bisettimanale della linea Cagliari-Napoli, le cui esigenze — specie per quanto concerne il movimento delle merci — sono in continuo sviluppo;

5°) a stabilire un servizio settimanale diretto Cagliari-Palermo;

6°) a stabilire il servizio settimanale Genova-Savona-Livorno-La Maddalena-Olbia-Arbatax-Cagliari-Palermo-Tunisi, alla stregua di quanto era in atto nell'anteguerra;

7°) ad incrementare servizi esistenti fra Carloforte-Portovesme-Sant'Antioco-Calasetta e per Palau-La Maddalena-Santa Teresa-Bonifacio, studiando la possibilità d'introdurre su questi servizi i nuovi tipi di navi ad ali portanti per rapidi collegamenti per passeggeri, particolarmente sulla linea Santa Teresa-Bonifacio;

8°) a sollecitare presso la Cassa del Mezzogiorno l'attuazione dei progetti concernenti le navi-traghetto tra la Sardegna ed il continente;

9°) a prevedere per l'inizio della prossima primavera un secondo servizio diurno sulla linea Olbia-Civitavecchia ».

L'onorevole Polano ha facoltà di svolgerlo.

POLANO. L'ordine del giorno che ho l'onore d'illustrare riguarda i servizi marittimi tra la Sardegna e il continente. È un argomento che è stato trattato altre volte, ma sul quale è necessario richiamare ancora una volta

l'attenzione del ministro e del Governo perché, anche se i diversi aspetti di questo problema sono noti, oggi vi sono elementi nuovi.

Non mi intratterrò — poiché il ministro conosce bene questo problema — sul significato e sulla importanza vitale che hanno per la Sardegna i collegamenti per via marittima con il continente. La lotta del popolo sardo in questi ultimi dieci anni per ottenere migliori servizi marittimi ha cominciato a dare i suoi frutti.

Quello che oggi vogliamo sottolineare è il fatto che i miglioramenti che sono stati apportati, dopo le reiterate richieste dei sardi nel corso di lunghi anni, hanno dimostrato — come era facile prevedere — una cosa fondamentale: che tali miglioramenti hanno subito provocato un considerevole aumento del movimento passeggeri e merci sulle linee marittime che collegano la Sardegna con i porti continentali, e favorevoli condizioni per lo sviluppo di correnti turistiche dall'Italia e dall'estero verso l'isola, correnti che ulteriormente sviluppate, potrebbero portare benefici vantaggi all'economia isolana.

Mi soffermerò brevemente, come esempio, sul servizio marittimo Porto Torres-Genova. Con tale servizio si assicura il collegamento diretto tra la Sardegna del nord e l'Italia settentrionale.

Al Ministero della marina mercantile e alla società « Tirrenia » per molto tempo si nutrono dubbi sulla necessità e sulla utilità di questo servizio, sulla possibilità che esso potesse giustificare le ingenti spese occorrenti per costruire la nave adatta. Finalmente dopo tante discussioni e molte pressioni dell'opinione pubblica, fu messa in cantiere la motonave « Torres » e nel giugno scorso, questa prima nave è stata adibita a tale servizio, che è stato trasformato da settimanale in trisettimanale: tre partenze da Porto Torres e altrettante da Genova.

Orbene, ora si vede che questo servizio ha portato al seguente aumento del movimento passeggeri da Porto Torres: da 812 viaggiatori in maggio a 2.019 in giugno, a 3.362 in luglio, a 6.731 in agosto; e nelle partenze da Genova: da 839 in maggio, a 1.889 in giugno, a 3.233 in luglio, a 5.553 in agosto.

Si è arrivati al punto che i posti-letto ormai non sono più sufficienti e occorre prenotarli perfino con 15-20 giorni di anticipo, senza aggiungere poi che moltissimi automezzi sono rimasti a terra ad ogni partenza, sia da Porto Torres che da Genova, dato che a bordo non vi era più posto.

Sicché nel breve periodo citato, da maggio ad agosto, sono stati trasportati complessivamente nei due sensi 24.438 viaggiatori mentre nel corrispondente periodo dell'anno precedente, nel 1956, il movimento era stato appena di 2.722 passeggeri, e si è avuto quindi un aumento di quasi 22.000 passeggeri in soli quattro mesi. Ciò conferma quanto questo servizio fosse necessario per lo sviluppo delle comunicazioni marittime dalla Sardegna verso il nord d'Italia.

Il servizio viene, ora, espletato con una moderna nave, celere, che con una decina di ore fa la traversata da Porto Torres a Genova, permettendo anche a coloro che abitano nei punti più lontani della Sardegna, da Cagliari, da Iglesias, ecc., di giungere in poche ore a Porto Torres, e di qui proseguire via mare per il continente con una sola notte di traversata; e poi da Genova proseguire per Milano o altre città del nord. Data dunque l'importanza di questa linea si pone ora il problema della trasformazione del servizio stesso da trisettimanale a giornaliero ed è questo, infatti, che richiede l'opinione pubblica ed il mondo economico della Sardegna e tale richiesta è nel mio ordine del giorno. Si chiede che il Governo affretti la costruzione della seconda nave perché possa stabilirsi nella prossima primavera il servizio giornaliero.

Il secondo aspetto concernente questo servizio è quello del costo del viaggio da Porto Torres a Genova. Il costo non dovrebbe superare quello del passaggio Olbia-Civitavecchia, anche se per arrivare a Genova da Porto Torres occorre rimanere sulla nave qualche ora in più. La traversata si compie ugualmente nello spazio di una notte, e non si vede davvero la ragione perché si debba pagare un prezzo superiore per il viaggio Porto Torres-Genova.

Nel caso che non si dovesse giungere in tempo ad avere una seconda motonave del tipo « Torres » nei prossimi mesi, si dovrebbe adibire su questa linea per il servizio giornaliero una delle navi del tipo « regione ». Questa è la più viva raccomandazione che io rivolgo all'onorevole ministro. Essa è — ripeto — anche la richiesta che viene ora insistentemente avanzata dagli organi economici della provincia di Sassari, dalla camera di commercio, dalle amministrazioni provinciali e comunali, dalla stampa, giacché i risultati hanno largamente dimostrato come questo servizio abbia dato incremento allo sviluppo del movimento dei passeggeri verso la Sardegna. Si deve tenere conto che i

viaggiatori sono in grande parte uomini di affari, ma si tratta anche di una corrente turistica che si sta creando dal nord Italia, e anche dall'estero, verso la Sardegna e che trova convenientissima quella linea così come attualmente funziona; e tanto più la troverà conveniente con i miglioramenti che potranno essere introdotti. E ciò apporterebbe immensi benefici economici alla Sardegna.

Il terzo punto è quello concernente la trasformazione in giornaliero anche del servizio Cagliari-Civitavecchia, che ora è pentasettimanale. Questo servizio ha dimostrato di non danneggiare le altre linee. Una gran parte dei passeggeri della parte meridionale dell'isola si serve della Cagliari-Civitavecchia; e quindi questa linea si va sempre più sviluppando. Perciò si richiede al Governo un ulteriore sforzo per trasformare questo servizio in giornaliero. Non credo che occorra l'impostazione di una nuova nave. Mi pare che con le navi già esistenti questo servizio possa essere trasformato in giornaliero. In fondo si tratta di aumentarlo di due corse.

Anche la linea Cagliari-Napoli si va gradatamente sviluppando sia come movimento di passeggeri, sia come movimento di merci, e si può quindi ormai chiedere che il servizio diventi bisettimanale.

Vi è inoltre un'altra esigenza per lo sviluppo dei traffici dalla Sardegna verso le altre parti d'Italia, cioè una comunicazione diretta con la Sicilia, sia pure settimanale, Cagliari-Palermo. Questo servizio potrebbe incrementare lo scambio delle merci tra le due isole, nonché il movimento dei passeggeri, specie dei turisti che, venendo in Sardegna dal nord d'Italia, avrebbero la comodità di servirsi di una nave diretta in partenza da Cagliari per Palermo.

Sappiamo che per soddisfare queste esigenze occorre costruire nuove navi: chiediamo che l'onorevole ministro e il Governo pongano allo studio l'istituzione quanto più presto possibile di una tale linea di comunicazione.

Occorre, inoltre, ristabilire il servizio settimanale, come esisteva prima della guerra, Genova - Savona - Livorno - La Maddalena - Olbia - Arbatax verso Palermo e la Tunisia. Credo che l'istituzione di una tale comunicazione costituisca uno degli impegni che la « Tirrenia » ha in base alla convenzione di concessione. Tale servizio deve essere ripristinato, perché esso agevolerà i traffici tra la Sardegna, la Sicilia e l'Africa del nord.

Un'esigenza urgente è anche quella di sistemare meglio i collegamenti tra il litorale della Sardegna e le isole minori, San Pietro e

La Maddalena, e tra la Sardegna e la Corsica. In Corsica ogni anno si recano numerosissimi turisti francesi per passarvi le vacanze: e se si istituisse un adeguato servizio comodo e celere tra Bonifacio e La Maddalena o Santa Teresa una buona parte di questo traffico turistico potrebbe essere incanalata verso la Sardegna. Già in altra occasione presentai al ministro della marina mercantile e al Presidente del Comitato dei ministri della Cassa per il mezzogiorno, un'interrogazione sulla possibilità di istituire in questo breve tratto di mare un servizio per mezzo di navi ad ali portanti che potrebbero fare diverse volte al giorno la traversata, dando così un notevole incremento allo sviluppo del traffico.

Un'altra raccomandazione che rivolgo caldamente all'onorevole ministro è quella di premere presso la Cassa per il mezzogiorno affinché vengano attuati al più presto i progetti per le navi traghetto per il trasporto dei carri merci ferroviari dal continente verso la Sardegna e viceversa.

Un'ultima raccomandazione è quella di provvedere, per l'inizio della stagione primaverile (aprile o maggio) alla istituzione di un servizio diurno tra Olbia e Civitavecchia. Oggi il servizio è esclusivamente notturno: anche quando si rende necessario un servizio sussidiario per l'eccezionale afflusso di turisti. Sarebbe invece conveniente, almeno a titolo sperimentale, nei primi mesi della prossima primavera, cioè all'inizio della stagione turistica, stabilire un servizio diurno tra le due località. Sono convinto che ciò porterebbe ad un maggiore afflusso di viaggiatori. Confido che l'onorevole ministro nella sua risposta vorrà dare assicurazione non tanto a me, quanto all'opinione pubblica sarda, che questi problemi (molto sentiti in Sardegna e che hanno grande importanza per il problema centrale: quello della rinascita dell'isola) verranno presi in considerazione dal Governo.

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

Presentazione di disegni di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Mi onoro presentare, a nome del ministro dell'interno, i disegni di legge:

« Soprassoldo per il personale a cavallo del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza,

del Corpo degli agenti di custodia e del Corpo forestale dello Stato »;

« Soppressione del posto organico di ispettore medico del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza ».

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

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2999).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1957-58.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel prendere la parola in occasione dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti non starò a ripetere le critiche, che di solito si appuntano contro i bilanci di tale ministero. Trattasi spesso di critiche puramente negative.

È noto che il *deficit* delle ferrovie, di cui ci lamentiamo e per cui ci allarmiamo è costituito in parte dal pagamento dei debiti accesi per quella ricostruzione postbellica, di cui anni or sono ci compiacevamo e che insistiamo, perché sia completata. Nella febbre di tornare celermente alla normalità non si pensò nel dopoguerra che alla ricostruzione, con qualsiasi mezzo ed in qualsiasi modo. Ed è un bene che sia stato così. Perché allora disperarsi? Non era il disavanzo prevedibile, quando si spendevano decine di miliardi per l'acquisto di locomotrici e di vagoni, per il rifacimento di stazioni, di ponti e di caselli, per il ripristino dei binari divelti? Non indugiamo, adunque, oltre nella critica su quanto è ormai passato e vediamo piuttosto di imboccare nuove strade illuminate dal realismo.

Ecco perché ho letto con molta soddisfazione su un giornale di alcuni mesi fa un chiaro articolo dell'attuale direttore generale delle ferrovie, col quale si auspica che le ferrovie sappiano essere, oltre che parere, un'azienda industriale, sappiano fare a meno di opere più o meno monumentali, sappiano effettuare la potatura dei rami secchi, sap-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

piano spendere anche l'ultima lira in opere strettamente produttive e non nutrano la fallace illusione di rifarsi un posticino al caldo sole del monopolio, cioè, di vivere in una economia in movimento, dove tra progresso industriale e mercato comune è d'uopo procedere senza incertezze. E poiché il pensiero del direttore generale non può non riflettere il pensiero del ministro, io sento con soddisfazione che siamo sulla buona via.

Un piccolo rilievo, che non è una critica, desidero, però, fare. È questo. Il ministro ebbe molto tempo fa l'amabilità di annunciare la costituzione di una commissione di esperti, quali avrebbero dovuto esaminare e discutere, per arrivare, poi, a delle conclusioni, l'annoso importante problema della disciplina dell'autotrasporto di merci e del coordinamento dei due sistemi di trasporto terrestre: strada e rotaia.

Il ministro, anzi, accennò ad un tavolo, attorno al quale gli esperti si sarebbero seduti, senza che li dividesse alcun diaframma e sul quale sarebbe stata scritta una sola parola « Italia ». « Italiani da una parte e dall'altra, e da buoni italiani cercheremo la soluzione migliore dei vari problemi ». Così egli disse con la nota eloquenza il 27 febbraio 1956 a Milano in occasione del VI congresso dei trasporti.

Purtroppo devo constatare (e questo è il rilievo) che la commissione (non è certo colpa del ministro, che deve pensare a tante cose), pur essendosi riunita, credo, un paio di volte in un anno e mezzo, non ha concluso nulla di concreto e neanche abbozzato un programma di lavoro.

Devo anche rilevare che al tavolo, su cui avrebbe dovuto essere scritta la parola « Italia », non a tutte le categorie fortemente interessate al problema è stato dato l'onore di sedere.

Fatto tale rilievo, che, ripeto, non è una critica, passo ad occuparmi, tenendo conto che dal 1° gennaio prossimo andrà in vigore il trattato che istituisce la Comunità economica europea e che contiene un titolo per i trasporti (articoli 74-84), di un problema particolare, che si inserisce tra i problemi che l'Italia, per poter affrontare le incognite del mercato comune, deve risolvere, tenendo presente: che, essendo i trasporti un elemento del prezzo di vendita dei prodotti, è necessario che gli Stati non si servano del prezzo dei trasporti per danneggiare la concorrenza tra i produttori; che l'organizzazione di un mercato comune dei trasporti non deve interessare soltanto i prodotti, ma anche le persone ed i

servizi; che il consiglio dovrà stabilire delle norme comuni per i trasporti internazionali con partenza o destinazione in un paese membro o per il transito in uno o più territori della Comunità; che sin dall'inizio della seconda tappa dovranno essere eliminati i prezzi e le condizioni di trasporto che comportano elementi di ausilio e di protezione a beneficio di attività private e che non abbiano ottenuto l'approvazione della commissione.

Il problema particolare di cui intendo occuparmi è quello dei carri ferroviari. Tale problema non è sfuggito alla vigile attenzione del relatore, onorevole Murdaca che in una encomiabile sintesi, per la quale sento di dovergli fare i miei più vivi rallegramenti, ha saputo, con precisione e chiarezza, dire tutto quanto si poteva e si doveva relativamente ai problemi che si agitano nel sempre più vasto ed importante settore dei trasporti, che per ciò stesso va diventando sempre più un settore a sé stante nel quadro dell'economia del nostro paese.

Molto spesso, e da più parti, mi vien fatto notare che in Italia, mentre vi sarebbe la mania di considerare le stazioni ferroviarie come monumenti destinati a dare lustro alle rispettive città — mania non venuta meno neppure nella povertà di questo dopoguerra, dopo più di dieci anni dall'ultima cannonata — e nonostante che la produzione sia di molto aumentata ed i traffici moltiplicati, siamo ancora con un 10 per cento di vagoni merci in meno rispetto a quelli esistenti prima del conflitto.

Il relatore, dopo aver rilevato che è aumentata la richiesta dei trasporti su rotaia, scrive, non nascondendo il suo vivo disappunto, che « a tale incremento non corrisponde un adeguato fabbisogno di carri »; e soggiunge che il parco è anzi diminuito rispetto al 1938-39 di 10.825 unità.

So bene che la legge 22 novembre 1956, n. 1337, ha consentito l'ordinazione di circa 6 mila carri; ma ripeto anche qui le esattissime parole del relatore: « Siamo ancora lontani dal raggiungere la dotazione, quantitativamente e qualitativamente indispensabile, per sopperire alle richieste, specialmente se la domanda, come è auspicabile, crescerà con lo stesso ritmo con cui è sino ad oggi cresciuta ».

Ritornando a quanto ho dianzi sottolineato, a Londra, onorevoli colleghi, l'ultraottantenne *Victoria Station* si fa ancora rispettare, e così si fanno rispettare la *Gare du Nord* e la *Gare de Lyon* a Parigi. Chi ha visitato anche di recente la Germania, avrà notato che

le stazioni tedesche sono ancora presso a poco come le ridussero i bombardamenti alleati. Però in Inghilterra, in Francia e in Germania i vagoni non mancano ed i servizi hanno raggiunto un alto grado di efficienza. In detti paesi si preferisce evidentemente, e con successo destinare i capitali agli impianti fissi e al materiale rotabile piuttosto che agli edifici più o meno monumentali. Perché non dovremmo seguire anche noi queste direttive così intrise di saggezza?

Un altro rilievo. Nel lodevole sforzo dell'amministrazione ferroviaria di ricostituire il parco carri a disposizione del traffico commerciale distrutto o danneggiato dalla guerra, forse per la fretta con cui si è provveduto ai bisogni più immediati, si è data la preferenza alla costruzione di tipi di carro più in ragione della portata che dalla capienza.

Così, mentre nulla è da osservare per quanto concerne la disponibilità di carri della portata da 18-20 tonnellate, mancano totalmente quelli di capienza superiore ai 55 metri cubi.

E chi sa che vi sono merci, le quali, dato il loro volume, richiedono per l'inoltro carri di grande capienza e precisamente di quelli dai 55 ad almeno i 75 metri cubi?

Parlo del crine, del cotone, delle pelli, del tabacco greggio, degli stracci, ecc. Ebbene, a stento oggi si riesce a caricare nei carri messi a disposizione un peso che corrisponda ad un tasso di tariffa favorevole per il ricevitore della merce. Nei carri, infatti, fino a 43 metri cubi le suddette merci raggiungono a malapena il peso di 7-8 tonnellate, quando non sia ancora inferiore.

In tal modo, invece di poter spedire partite di 15 tonnellate in un solo carro, si è costretti a smezzarle con conseguente aggravio di nolo e con arrivo il più delle volte dilazionato della merce a destinazione, non essendo mai assicurato il contemporaneo arrivo di più carri, anche se partono insieme.

Deriva da ciò un intralcio nelle operazioni doganali predisposte al confine, spese di sosta, ritardi nella consegna di intere partite, ecc.

È inutile che le tariffe ferroviarie prevedano dei tassi per 5, 10, 15 tonnellate di merce, quando alla prova dei fatti, determinati settori del traffico non possono fruirne, perché la capienza dei carri attualmente a disposizione è tale da non consentire mai per le merci in questione il raggiungimento della massima portata.

Per venire incontro ai richiedenti, l'amministrazione ferroviaria ha spesso fatto ricorso ai carri esteri in arrivo dal retroterra

con merce da scaricare a Trieste o ad altri vuoti sulla via del ritorno. Ma si tratta di soluzione di fortuna, anche perché a causa della diminuzione del traffico in esportazione via mare, il numero di carri di grande capienza con carichi voluminosi provenienti specialmente dalla Cecoslovacchia, Germania, Austria e Ungheria, è andato sempre diminuendo.

Gli operatori economici, specie quelli di Trieste, si trovano da parecchio tempo in serio imbarazzo. La clientela estera non riesce a capacitarsi come l'amministrazione ferroviaria italiana non disponga di carri di capienza superiore ai 55 metri cubi, dato che le proprie amministrazioni ferroviarie hanno in dotazione carri di capienza fino a 75 metri cubi ed anche oltre e pertanto adatti ai massimi carichi delle merci innanzi menzionate.

Imputano, anzi, a negligenza dello spedizioniere portuale la mancanza o il ritardo nella fornitura di carri a grande capienza. E, quando il ritardo nell'inoltro della merce sia dovuto al fatto che, per evitare alla clientela l'aggravio di nolo che le deriverebbe, qualora la merce venisse inoltrata con carri di scarsa capienza, lo spedizioniere attende l'occasione dell'arrivo di quei dati carri esteri, allora si parla subito di responsabilità e si minacciano citazioni per rifusione di danni.

Negli ultimi tempi, ad esempio, per diversi carichi di tabacco destinati all'Austria, che vengono sbarcati direttamente da bordo a carro con la prescrizione di raggiungere le 15 tonnellate per carro, si è dovuta spedire la merce, per imprescindibili esigenze tecniche, in carri di 7-8-10 tonnellate; ma sono subito fioccate le proteste, che lo spedizioniere ha naturalmente « girato » all'amministrazione ferroviaria.

Vi è, poi, e l'onorevole ministro, nella sua saggezza e nel suo ben noto amor di patria, ben la sente, vi è poi — dicevo — una questione di prestigio, che non può essere né dimenticata, né sottovalutata. Ecco perché mi permetto di insistere presso l'onorevole ministro, affinché egli voglia, quanto prima possibile, prendere in considerazione la costruzione di carri ferroviari della capienza da 55 ad almeno 75 metri cubi e col tetto rotondo, in modo da consentire, qualora si tratti di merce dall'imballaggio non perfettamente regolare, la più completa utilizzazione dello spazio, il che non si verifica per i vagoni a tetto normale.

Un altro problema, su cui desidero richiamare ancora una volta l'attenzione del ministro dei trasporti, è quello riguardante la costruzione dei carri refrigeranti, indispen-

sabili per assicurare alla produzione ortofrutticola ed agrumaria italiana i mezzi per raggiungere all'estero i mercati di sbocco.

Tenute presenti le gravi situazioni concorrenziali, che la esportazione ortofrutticola ed agrumaria italiana è costretta a fronteggiare sui mercati esteri, considerata la stretta necessità di ridurre i costi di tale esportazione, avuto riguardo ai programmi di sviluppo della nostra economia, sembrami urgente che siano adottati tutti i provvedimenti opportuni, affinché le produzioni deperibili possano contare sulla tempestiva disponibilità dei mezzi di trasporto occorrenti, sia ordinari che speciali.

Importanti mercati stranieri sono stati più volte deliziati dall'arrivo di frutta italiana marcita durante il viaggio compiuto su carri normali anziché su carri frigoriferi. Si rendono conto — domando a questo punto — le ferrovie statali del danno che questi episodi arrecano alla dura battaglia ingaggiata per l'incremento delle nostre esportazioni?

È stato accertato che per la necessità della nostra produzione ortofrutticola e delle crescenti nostre vendite all'estero occorrerebbero urgentemente almeno altri 2 mila carri frigoriferi. Non so se siano esatte le mie informazioni, secondo cui le ferrovie dello Stato provvederebbero di commissionare 1 335 carri, ma nello spazio di 4 o 6 anni. Sarei lieto se il ministro volesse aggiornare queste mie informazioni, che possono anche essere non fresche.

So bene che esistono altri razionali sistemi di trasporto, quali i camionabili, gli aerei ed i marittimi. Ma si è detto che, per quanto riguarda gli autotrasporti, qualora le merci non richiedano l'impiego dei veicoli a temperatura controllata, gli operatori potrebbero utilmente valersi degli automezzi operanti in regime T. I. R. da un paese all'altro, reperibili presso le sedi delle E. A. M. Qualora, invece, occorressero veicoli frigoriferi, essi potrebbero valersi delle prestazioni delle imprese di trasporto aderenti alla « Trasfogoroute Europa », mediante la quale è stata istituita in diversi paesi, fra cui l'Italia, una ininterrotta « catena del freddo ». Ma non so, però, se gli operatori economici trovino convenienza nell'applicazione delle relative tariffe.

Il trasporto dei prodotti ortofrutticoli richiama alla mia mente il trasporto ferroviario dei prodotti vinicoli.

È ben nota la grave situazione di crisi, in cui trovasi il mercato vinicolo italiano (e

la Camera ha avuto occasione in lunghe sedute di occuparsene) e la necessità di favorire i trasferimenti dei prodotti vinicoli dalla produzione ai centri di maggiore consumo.

Si tratta di un problema che interessa particolarmente la Sicilia, la quale per la lunghezza delle comunicazioni ferroviarie, si trova in condizioni di grave svantaggio anche nei confronti delle altre regioni meridionali. Mentre, infatti, il traffico interregionale fra le regioni continentali si svolge in notevole misura anche secondo la direzione dei paralleli e, quindi, a distanze raccorciate, quello che interessa la Sicilia ed anche la Calabria si svolge, invece, esclusivamente secondo la direzione dei meridiani.

Per giunta il traffico interregionale della Sicilia — sia per i prodotti locali di esportazione che per i prodotti di importazione — si svolge in grande prevalenza con le regioni del centro-nord e particolarmente con quelle settentrionali, dato che con le altre l'isola non ha rapporti di complementarietà.

In considerazione di ciò si rendono indispensabili (i competenti questo affermano) alcuni interventi nel settore ferroviario dei trasporti vinicoli: riduzione eccezionale temporanea del 50 per cento sui trasporti vinicoli dalla Sicilia in analogia a quanto praticato fra il 1936 ed il 1940 in occasione della adozione della tariffa E. 907 serie B; ripristino della percentuale precedente (18 per cento) per i trasporti dei prodotti vinicoli in carri serbatoi privati in base alla tariffa 1007.

Ed ecco un altro rilievo. Sulla rete ferroviaria corrono oggi numerosi carri di proprietà privata; ma quanti potrebbero essere, se l'amministrazione praticasse nei loro confronti delle tariffe preferenziali? Può sembrare strano; ma le ditte proprietarie di vagoni, di carri cisterna, ecc., pagano, per il trasporto delle loro merci sui loro mezzi privati, le stesse tariffe di coloro, che si avvalgono dei veicoli di proprietà delle ferrovie dello Stato. Se così non fosse, se industriali e commercianti riscontrassero un sensibile beneficio economico nell'uso dei propri carri, penso che indubbiamente il materiale rotabile della rete ferroviaria italiana sarebbe di gran lunga superiore a quello attuale e probabilmente basterebbe alle odierne necessità della produzione e del traffico. I vecchi regolamenti proibiscono alle ferrovie di pensarla in questo modo, come vietano di usare un particolare trattamento a chi ordina un treno completo. Per la precisione, anzi, dobbiamo dire che tariffe speciali sono previste, ma più elevate, anziché

più basse, di quelle normali. Insomma, nelle ferrovie una forte ordinazione non comporta uno sconto, bensì un sovrapprezzo. Dove mai sarà stato pescato questo singolare uso commerciale? No davvero su questo mondo, dove ovunque si possono comprare mille biciclette ad un prezzo unitario inferiore a quello fissato per chi ne compra una sola. Non è difficile prevedere che un convoglio diretto, senza scalo, da Napoli a Torino, comporti meno spese di un altro, che, costituito da vagoni con diverse destinazioni, sia obbligato a sostare, sullo stesso percorso, in numerose stazioni. Eppure l'amministrazione la pensa in maniera diametralmente opposta; come, del resto, non riesce a convincersi che, aumentando la costruzione di raccordi ferroviari potrebbe di pari passo ridurre le cosiddette « spese terminali », relative al movimento dei treni nelle stazioni di partenza e di arrivo.

Desidero sottolineare in ultimo, rivolgendo il mio sguardo al porto di Trieste, la necessità, in cui gli operatori economici di detta città si trovano, di avere a loro disposizione carri scoperti con portelli in testa, atti allo scarico per gravità, senza di che non potrà svilupparsi un importantissimo lavoro di transito.

Mi hanno scritto da Trieste che alcuni operatori economici della città hanno recentemente visitato la Voest (*Vereinigte Oesterreichische Eisen und Stahlwerke A. G.*) di Linz, che è la più importante industria siderurgica del centro Europa. I suoi stabilimenti consumano oltre 6-7 mila tonnellate di carbone ed altrettanti di minerale al giorno con una corrispondente esportazione di prodotti.

Scopo della visita era di consolidare il traffico via Trieste e, possibilmente, ottenere una maggiore quota sul totale con l'assegnazione attraverso il nostro porto di quantitativi ora passanti per i porti del nord o per Fiume.

Il maggiore ostacolo, cui i visitatori si sono trovati di fronte, è stata la lagnanza riguardante la scarsità, nel porto di Trieste, di carri ferroviari adatti, cioè di carri scoperti, con portelli in testa, atti allo scarico per gravità.

In vista di tanto mi permetto di rivolgere al ministro preghiera di tenere conto, nello svolgere il programma di costruzione di materiale rotabile per il 1957, di questa necessità. Sarebbero necessari 1.500 carri di questo tipo per poter assicurare il regolare inoltro del carbone e minerale ed acquisire così questo notevolissimo traffico.

Non credo, stando nel campo dei trasporti, di sbagliare, se affermo che il treno è assai lontano dall'aver portato a termine la sua missione nella storia della civiltà. Benché il progresso ferroviario sia stato piuttosto lento dopo la formidabile spinta registrata alla fine del secolo scorso ed al principio di quello in cui viviamo, molti sono ancora coloro che al treno debbono far ricorso. Il progressivo affermarsi dell'automobile, dell'aereo ha tolto alle ferrovie quanto poteva, qualcosa di più, forse, di ciò che la naturale evoluzione dei trasporti richiedeva; ma il treno ha ancora molteplici ed importanti compiti, che nessuno potrà sottrargli.

Basti pensare al trasporto terrestre del carbone, dei minerali e delle materie prime in genere, che alimentano i complessi industriali europei; ai prodotti dell'industria pesante ed alle derrate agricole ed ancora alle masse di lavoratori, che si riversano nelle città ogni giorno (alla *Gare St. Lazaire*, a Parigi durante alcune ore della mattinata, arrivano e portano mille viaggiatori al minuto), per convincersi che la ferrovia è ancora molto lontana dal morire. E sarà sempre più lontana, se saprà coordinare le sue funzioni con quelle della strada, se migliorerà le attrezzature mobili e fisse, risparmierà ai clienti le spese di trasbordo in partenza e all'arrivo, se incrementerà i raccordi con le officine e i magazzini, se, insomma, coraggiosamente si rinnoverà. Abbiamo qui per fortuna un ministro, che quest'opera coraggiosa di rinnovamento sta compiendo. Nel compiacermi, vivamente con lui, formulo i migliori voti che il suo lavoro intelligente quanto tenace, sagace quanto continuo porti il settore, cui egli è preposto, alle conquiste che sono state sempre, del resto, una grande sua aspirazione.

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

NICOSIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, malgrado la Camera dimostri poco interesse per il problema dei trasporti, pure esso rappresenta un elemento fondamentale della vita del nostro paese. Sempre i trasporti hanno rappresentato un indice di civiltà e di progresso presso tutti i popoli.

Il relatore, onorevole Murdaca, ha messo a fuoco il decennale contrasto fra strada e rotaia. Anche noi siamo convinti che il problema della strada sia strettamente connesso con quello dei trasporti ed è per ciò che in questa sede denunciemo la necessità di rivedere tutta la struttura dell'« Anas » sia per quanto ha attinenza ai lavori pubblici, sia per quanto riguarda i trasporti. Infatti non

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

è possibile delimitare con esattezza la competenza di un solo Ministero in ordine all'« Anas », così come non è possibile tale delimitazione in ordine ai trasporti marittimi o a quelli aerei.

A nostro avviso, la struttura dell'« Anas » può restare, nelle sue linee fondamentali quella che è, salvo chiarire alcune cose. Alla fine del secolo scorso sembrava che la prevalenza assoluta nel settore dei trasporti dovesse toccare alle ferrovie. Successivamente, però, lo sviluppo dell'automobile ha costretto lo Stato a riguardare con maggiore attenzione al problema della strada ed è del 1925 la istituzione dell'« Anas » col compito di costruire le grandi linee automobilistiche.

L'azienda ha indubbiamente risposto a tale compito, ma la rete stradale costruita poté bastare solo fino al 1942-43. Nel dopoguerra era già insufficiente, essendo aumentata, nel frattempo, la dimensione delle vetture ed essendosi intensificato il traffico. Oggi la insufficienza stradale è addirittura enorme.

Da qui la necessità di chiarire il piano di costruzione delle autostrade nazionali.

A tale proposito io, pur antiregionalista ed anticampanilista, devo ancora una volta segnalare la solita sperequazione fra nord e sud. E faccio un esempio. La costruzione dell'autostrada del sole, collegante Milano con Napoli, deve essere completata in 5 anni. Nel primo anno si completa il primo tratto, quello Milano-Piacenza, e al sud, quello tra Napoli e Capua. Il tratto previsto per il secondo anno è quello tra Piacenza-Bologna, ma al sud ci si ferma a Capua. Nel terzo anno si arriva a Firenze e nel sud non si procede di un millimetro e così avviene per il quarto anno in cui il tronco più favorito deve arrivare da Firenze a Roma, previa composizione della lite in atto fra Siena, Arezzo e Perugia, ciascuna città richiedendo un determinato percorso della autostrada. Solo nel quinto anno si ha il completamento del tronco del sud con il collegamento di Capua con Roma.

Qual è la contropartita che dovrebbe essere riservata al sud per il maggior favore concesso al nord con l'autostrada del sole? La contropartita sarebbe rappresentata dall'autostrada Bari-Napoli, ma chissà quando questa sarà decisa.

L'autostrada del sole è importantissima, perché solca la penisola, e indubbiamente il traffico tra la pianura padana ed il Mezzogiorno sarà notevolmente agevolato. Però, avremmo preferito che il tracciato fosse in-

vertito. E sarebbe stato opportuno fare l'importantissima Firenze-Roma, dove non esiste autostrada. Questo collegamento sarebbe molto importante agli effetti del traffico nazionale. Sarebbe stato necessario anche riconoscere la prevalente importanza del tratto Roma-Napoli, non collegato da una autostrada.

Le difficoltà di costruire autostrade in Italia sono date dal sistema orografico della penisola italiana. Queste difficoltà non esistono né in Germania né in Francia. In Italia abbiamo le Alpi e gli Appennini che arrivano fino alla Calabria; in Sicilia abbiamo i monti Peloritani e le Madonie. Quindi le autostrade non possono essere fatte con facilità. Tuttavia bisogna tener presente che la strada ha un grande avvenire, in quanto l'automobile avrà uno sviluppo sempre maggiore. (A questo proposito sarebbe opportuno un intervento del Governo presso le case costruttrici di automobili affinché queste adeguino la corazzatura delle macchine alla velocità).

Premesso che la revisione del sistema stradale interessa tutta l'Italia, voglio fare un accenno particolare alla Sicilia. Per certi problemi la regione siciliana ha una competenza specifica. Nel campo dei trasporti credo che abbia assorbito tutto, tranne le ferrovie, il traffico aereo e marittimo. Essa ha assorbito la competenza anche per quanto riguarda le opere di carattere locale. Ma io voglio riferirmi solo alla rete stradale nazionale, dove è necessario un coordinamento fra il Ministero dei trasporti e l'« Anas ». In Sicilia, nella stagione invernale, le strade vengono in gran parte demolite dalle frane. È difficile andare celermente in automobile da Palermo a Catania perché l'acqua scorre appunto sulle strade per interi tratti.

In Sicilia abbiamo una rete stradale nazionale, che deve essere ben mantenuta ma anche ampliata e sistemata con notevoli opere di drenaggio a monte per impedire che le frane provochino ogni anno enormi distruzioni.

Ritornando alla polemica strada-rotai, noi riteniamo che la strada debba avere un grande sviluppo e possa, sotto un certo punto di vista, avere la prevalenza. La nostra rete nazionale deve collegarsi con la rete europea che si sviluppa anche sempre di più. La rotaia rimarrà, sia pure la rotaia unica inventata da quell'ingegnere tedesco... La ferrovia rimarrà come necessario collegamento per le grandi distanze e come mezzo di trasporto popolare. Io credo che fra non molto il popolo preferirà servirsi della ferrovia anziché

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

dei veicoli a motore, che non forniscono attualmente sufficienti garanzie per la incolumità dei passeggeri, soprattutto perdurando l'attuale insufficienza della rete stradale.

La ferrovia continuerà ad avere una funzione di primaria importanza soprattutto nel campo del trasporto delle merci, dato che per le grandi distanze l'impiego degli autotreni non si presenta conveniente. Mi riferisco in particolare ai prodotti ortofrutticoli che nel giro di poche ore devono raggiungere i grandi mercati dell'Europa settentrionale. Come ricordava l'onorevole Colitto, gli ortofrutticoli della Sicilia e delle regioni meridionali arrivano di frequente sul mercato di Francoforte o di Londra in stato di deperimento: così è recentemente accaduto all'uva di Marsala e di Pantelleria.

Per queste ragioni sono convinto che un largo campo d'azione resterà sempre riservato alla rotaia. Nemmeno gli elicotteri potranno sostituirla del tutto, essendo essi di utile impiego quasi esclusivamente per le brevissime distanze.

Fatte queste premesse, desidero soffermarmi un momento sui trasporti automobilistici urbani ed extraurbani i quali molto spesso fanno una seria concorrenza alle ferrovie secondarie. Se esse appaiono meno economiche del trasporto su strada, è bene che si abbia il coraggio di demolirle subito, perché rappresentano un onere ingiustificato. Si potrà eventualmente studiare la possibilità di attrezzare le ferrovie secondarie per il trasporto delle merci, per favorire talune zone interne delle regioni depresse.

Particolare gravità riveste il problema dei trasporti urbani per alcune isole, come quella di Pantelleria, della cui situazione ho avuto modo di formarmi un'idea precisa. L'isola conta una popolazione di 15 mila abitanti che però non è tutta raggruppata in un posto. Vi sono delle borgate in cui è suddivisa tutta l'isola dove il trasporto urbano è pesante. Si pensi che per coprire un tratto di 7-8 chilometri tra il centro dell'isola e l'interno si spendono 110 lire all'andata e 110 al ritorno; per cui, se un abitante della contrada di Tracino deve andare al municipio di Pantelleria per ritirare un certificato deve spendere 220 lire per mezzi di trasporto.

Ella mi dirà, onorevole ministro: è questione di competenza della regione siciliana. Desidererei fare una proposta: per alcune di queste situazioni straordinarie si potrebbero fare agevolazioni specialmente nella fornitura della nafta. Inoltre, sarebbe opportuno che alcune competenze che la regione siciliana

ritiene proprie fossero riviste dal Ministero dei trasporti.

Concordo con il relatore circa la sistemazione della metropolitana di Roma. Essa avrà una grande importanza quando si sarà risolto il problema dell'accentramento dei ministeri. Siamo d'accordo che la metropolitana si faccia per una questione di decoro nazionale e non per averne una come Parigi, Londra, New York o Mosca. Con l'accentramento dei ministeri, per esempio, all'E.U.R. si risolverebbe il problema del traffico romano e si faciliterebbe enormemente il disbrigo delle pratiche presso i ministeri data la distanza attuale che vi è dall'uno all'altro.

Un altro punto che desidero trattare è quello che riguarda il *deficit* delle ferrovie. Io non riesco a spiegarmi questo disavanzo. Nella stessa relazione dell'onorevole Murdaca è detto che fino al 1942-43 avevamo, con un volume di traffico notevole e, direi, quasi uguale a quello del 1956, un avanzo di gestione di 600 milioni; nel 1940-41 avevamo 1 miliardo di avanzo. Non so perciò spiegarmi perché il bilancio delle ferrovie dello Stato abbia 100 miliardi di disavanzo che si sono ridotti a 75 nel 1955-56 e che adesso, si dice, saranno ridotti a 55.

DE MARSANICH. Effettivamente sono sempre 100 miliardi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ghelo spiegherò. Ne ripareremo. Ella si riferisce all'anteguerra, ma sono sopraggiunte le distruzioni del 1943-44.

NICOSIA. Allora ella dovrà parlarci anche del volume degli aiuti americani. Ufficialmente è stato detto che quest'opera di ricostruzione ha avuto termine nel 1951-52.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non è finita.

NICOSIA. Noi aspettiamo di conoscere dalle sue parole il vero stato della situazione ferroviaria. Però ritengo che i ministri che l'hanno preceduta non siano stati abbastanza chiari allorché hanno detto che la ricostruzione non solo era stata computa, ma che si erano superate le cifre del 1938. Oggi invece sappiamo che questo non è vero, sia per quanto riguarda il volume degli incassi, sia per quanto riguarda il traffico.

AmMESSO che nel campo dei trasporti non si sia ancora raggiunto l'efficienza dell'anteguerra, vorrei però chiederle, signor ministro, il perché del divario che si registra fra gli interventi effettuati nelle diverse zone d'Italia. Ad esempio, mentre sarebbe stato preferibile che il doppio binario della Palermo-Termini fosse stato costruito a carico del

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

bilancio dello Stato, in effetti la spesa è stata sostenuta dalla Cassa per il mezzogiorno.

È logico che noi non possiamo approvare questa sostituzione della Cassa in un campo che dovrebbe essere riservato all'attività dei vari ministeri. Noi avremmo preferito che quel doppio binario fosse stato eseguito a carico del Ministero dei trasporti o di quello dei lavori pubblici, e che la Cassa per il mezzogiorno avesse provveduto, per esempio, alla sistemazione del doppio binario nel tratto Fiumetorto-Rocca Palumba dove le stazioni (parlo delle stazioni di Aliminusa-Sciara e Montemaggiore Belsito) sono addirittura prive di illuminazione.

Avremmo preferito cioè che la Cassa per il mezzogiorno avesse sistemato alcuni tronchi il cui onere difficilmente sarebbe stato accolto nel bilancio statale.

Per quanto riguarda la elettrificazione, nulla da dire per i tratti Padova-Venezia, Treviglio-Verona, Foggia-Pescara. Ma perché non si cominciano ad elettrificare anche le linee del sud? Perché non si elettrifica la Messina-Catania?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È in corso di espletamento.

NICOSIA. Perché non si elettrifica il tratto Catania-Palermo? Non si costruisce l'autostrada per mancanza di denaro: si elettrifichi almeno la ferrovia, dato che il cosiddetto « rapido » attualmente impiega 5 ore per collegare Palermo a Catania.

Questi problemi della elettrificazione di alcune linee ferroviarie in Sicilia non possono essere elusi con il pretesto che in Sicilia non vi è sufficiente energia elettrica. La elettrificazione delle linee del nord non può avere sempre la prevalenza nei rispetti del meridione, dato che la completa elettrificazione del nord non potrà certamente risolvere i problemi che assillano il meridione.

Onorevole ministro, evidentemente, noi siamo preoccupati di non fare i meridionalisti perché sarebbe una cosa fuori luogo...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo farò io...

NICOSIA. Ripeto, non intendo fare il meridionalista nel senso polemico anche perché non mi sento affatto di essere nato sotto il segno dei contemplativi. Quindi, questo problema deve essere affrontato e risolto, anche perché ci sentiamo indietro nel campo dei trasporti ferroviari rispetto alle altre regioni d'Italia: è veramente inconcepibile che da Palermo a Roma occorran ben 18

ore di treno: si tratta di 915 chilometri, mentre il tratto Roma-Milano di 630 chilometri è compiuto in circa 7 ore...

CARONIA. Su quella linea vi è il doppio binario...

NICOSIA. Sì, è dunque una questione di doppio binario e di elettrificazione. Ad esempio, nel tratto elettrificato Palermo-Messina si è guadagnata una buona oretta di tempo, ma è necessario, onorevole ministro, diminuire il tempo nel tratto Palermo-Roma o dalla Sicilia in genere modificando magari l'orario di certi treni, evitando che si fermino alle stazioni quando ciò è perfettamente inutile. Non vi è il doppio binario, ebbene lo si costruisca, si adottino degli accorgimenti. Nel 1939 si partiva da Palermo alle ore 18 del pomeriggio e si arrivava a Roma alle ore 11 del mattino successivo. Oggi, pur prendendo un treno alle 18 si arriva alle 14 o alle 15.

E, ora, desidero insistere sul problema del trasporto degli ortofrutticoli dalla Sicilia. Quest'anno, come ogni anno, è stata chiesta una riduzione sulla tariffa ferroviaria, ad esempio per l'uva. Si noti che la campagna dell'uva in Sicilia comincia il 19 luglio. Il Ministero dei trasporti ha concesso una riduzione soltanto del 12 per cento mentre l'anno scorso aveva concesso una riduzione del 20 per cento, giustificando questa differenza con il fatto che sono state abbattute tutte le tariffe di riduzione e che quindi si è dovuto abbassare la percentuale dal 20 al 12 per cento. Ad esempio, per Pantelleria dal 20 al 12 per cento, per Terracina dal 12 all'8 per cento se non sbaglio, ecc. Sono interessate le province di Lecce, Trapani, Ragusa e Siracusa, e non si può certamente giustificare questa riduzione con motivi di equilibrio di bilancio. Non bisogna dimenticare che queste popolazioni vivono di questa attività economica legata alla campagna dell'uva e non hanno alcuna possibilità di lavorare altri prodotti. Si tenga presente che nel mese di luglio l'uva esiste soltanto nel meridione, ripeto nelle province di Lecce, Trapani, Ragusa e Siracusa e quindi si sarebbe dovuto adottare una tariffa di favore per il trasporto di questo prodotto per raggiungere più agevolmente e a minor costo la Manica, Londra o Francoforte e reggere alla concorrenza del prodotto spagnolo o di quello proveniente dalla Grecia. Quest'anno la nostra economia vitivinicola ha subito la concorrenza della Grecia e della Spagna perché la scarsa riduzione dei trasporti ferroviari ha inciso sulla speculazione commerciale.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

Onorevole ministro, noi potremmo chiedere quel che la Spagna concede a favore dei prodotti ortofrutticoli, cioè l'accompagnamento gratuito della merce alla frontiera.

Se avessimo queste provvidenze, il reddito delle popolazioni meridionali, per quanto riguarda il settore degli agrumi, dei prodotti ortofrutticoli e vitivinicoli, aumenterebbe in quanto saremmo in grado di affrontare la concorrenza straniera nel territorio straniero: in Francia, in Germania o in Inghilterra.

È necessario, inoltre, come ha giustamente rilevato l'onorevole Colitto, una adeguata attrezzatura di carri ferroviari frigoriferi. Infatti, se il prodotto arriva, per esempio, in Germania, deteriorato, evidentemente ogni altra possibilità di sviluppo del commercio italiano viene bloccata.

Queste sono in sintesi le raccomandazioni che noi le facciamo, e per una questione di carattere politico di fondo noi la preghiamo di chiarire in termini precisi la portata del deficit delle ferrovie dello Stato. Onorevole ministro, noi di questa parte che ci riteniamo legati ad un alto sentimento nazionale, seguiremo con molta attenzione la sua attività nel campo dei trasporti. (*Applausi a destra*).

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

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CAROLEO, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti egli intende adottare per risolvere il problema dei baraccati di Crotone, così duramente colpiti dall'alluvione del 7 ottobre 1957.

(3688)

« MESSINETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali provvedimenti intenda adottare in favore dei piccoli coltivatori diretti, che, durante l'ultima alluvione in Calabria, hanno subito danni molto gravi.

(3689)

« MESSINETTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del commercio con l'estero, per conoscere il motivo del ritardo frapposto alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto

di nomina del nuovo presidente dell'I.C.E. e se corrispondono a verità le notizie pubblicate in proposito da un giornale milanese il 12 ottobre 1957.

(3690)

« TONETTI, LOMBARDI RICCARDO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per conoscere come e quando verrà ripristinato il traffico sulla strada provinciale n. 98 interrotta in località Montesorbo da un movimento franoso e, dopo 25 anni, non ancora riaperta al traffico.

« Chiede altresì di conoscere se non si ritenga opportuno intervenire con estrema energia presso l'amministrazione provinciale di Chieti perché assolvà il suo elementare dovere di provvedere a mantenere in efficienza la rete stradale provinciale e, nella ipotesi venga accertato che la stessa non ha la possibilità per la situazione di bilancio di provvedere alla esecuzione della suddetta opera, si studi la possibilità di un intervento da parte dello Stato non essendo ammissibile che, mentre altrove si trovano i mezzi per un notevole sviluppo della rete stradale esistente, in una provincia ad economia particolarmente depressa, come quella di Chieti, vengano a mancare i mezzi per mantenere in efficienza a già tanto scarsa rete stradale esistente.

(29339)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quale intervento è stato disposto per eliminare le misure adottate dal vice sindaco di Capri a carico del commerciante Ascione Lorenzo, il cui carattere è evidentemente persecutorio, come risulta dai fatti seguenti:

il 2 ottobre, con ordinanza n. 37, il sindaco ordina la chiusura dell'esercizio per la durata di giorni 3, perché più volte contravvenzionato e diffidato di tenere i cartellini dei prezzi;

il 9 ottobre il vice sindaco Luca Giordano firma la ordinanza n. 39 con la quale, visto il ricorso e constatato che non è recidivo, si revoca la ordinanza n. 37;

in pari data (9 ottobre) però lo stesso vice sindaco firma la ordinanza n. 40, con la quale, constatata una presunta occupazione di suolo, la mancanza dei veli di protezione e la omissione dei cartellini e quindi la recidività, ordina la chiusura dell'esercizio per giorni 5.

(29340)

« MAGLIETTA ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se — in considerazione delle alte benemerienze della Magistratura, che adempie con esemplare scrupolo alla delicata missione affidatagli — non ritenga opportuno esprimere tangibile riconoscimento pratico ai nostri tutori della giustizia, di ogni ordine e grado, avviando, con procedura urgente, intese con i dicasteri finanziari affinché venga concessa ai Magistrati, che non la percepiscono, la tredicesima mensilità come per le altre categorie di dipendenti dello Stato

(29341)

« DEL FANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se sia stata definita la domanda di pensione presentata fin dal 30 gennaio 1956 da Alois Lorenzo fu Giovanni, residente in Montà d'Alba (Cuneo) per ottenere la pensione di guerra in dipendenza della dispersione nel fronte Russo del figlio Alois Giovanni, 2° alpini, classe 1921. L'interessato non ha ottenuto in venti mesi riscontro alcuno alla sua domanda, pur trovandosi in condizioni assai disagiate ed essendo il Lorenzo l'unico suo figlio, ed il sollecito fatto il 26 giugno 1957 è rimasto senza riscontro.

(29342)

« BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere, agli effetti della applicazione della imposta sulle industrie, i commerci, le arti e le professioni, come è stato ripartito dal competente Ufficio distrettuale delle imposte dirette, il reddito soggetto ad imposta di ricchezza mobile accertato nei confronti della « S.I.T.A. - Società italiana trasporti automobilistici » con sede in Torino.

(29343)

« RAFFAELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per chiedere se sia a conoscenza delle vicende riguardanti l'istituzione della scuola di avviamento di Grumo Nevano (Napoli).

« Lo scorso anno il provveditore fu contrario a detta scuola e negò l'apertura, dopo che il ministro aveva concesso il parere per il funzionamento, quest'anno il provveditore ha dato parere favorevole, il direttore generale è favorevolissimo, ma detta scuola ancora non è stata istituita. Si fa osservare che nessuna scuola d'avviamento è stata istituita dal Ministero in Napoli e provincia.

« Il comune di Grumo ha messo a disposizione della futura scuola un magnifico edificio ed è pronto a qualsiasi sacrificio pur di veder funzionare la scuola d'avviamento, attesa in una zona di circa 40 mila abitanti.

(29344)

« D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga giusto ed equo disporre l'inquadramento dei professori di musica e canto nelle scuole medie inferiori e gli istituti magistrali nel ruolo B.

« L'interrogante osserva che complessivamente il provvedimento interessa poco più di mille docenti e pertanto la relativa copertura finanziaria, con un po' di buona volontà, non dovrebbe essere difficile reperirla.

« Occorre infine tener presente che la esiguità del numero impedisce agli interessati di organizzare azioni sindacali dimostrative e, pertanto, non resta loro la fiduciosa speranza, che gli uffici ministeriali accolgano le loro legittime aspirazioni.

(29345)

« DEL FANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno disporre l'accoglimento della domanda presentata dall'amministrazione comunale di Frisa (Chieti) ed intesa ad ottenere il contributo dello Stato sulla spesa di lire 20.000.000, necessaria per la costruzione della strada di allacciamento della popolosa frazione « Badia ».

La realizzazione della suddetta opera ha grandissima importanza perché oltre alla soluzione tanto attesa del problema dell'allacciamento di una popolosa frazione al capoluogo comunale, consentirebbe l'accesso alla zona più fertile dell'agro di Frisa il cui sviluppo è stato sino ad ora gravemente ostacolato dalla mancanza di strade di comunicazione.

(29346)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione degli acquedotti rurali per le frazioni « Acquaviva-Tesoro e Vallocchia » del comune di Roccaspinaveti (Chieti).

(29347)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici, per conoscere quale fondamento abbiano le notizie secondo le quali gravi ed in-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

tollerabili abusi sarebbero stati commessi dall'amministrazione comunale di Atesa (Chieti) nella esecuzione dell'acquedotto rurale ed, in modo particolare, se sia vero che:

a) la istallazione delle fontane sia stata disposta non secondo le più elementari esigenze delle contrade ma, invece, con il preciso determinato intento di favorire gli elettori e gli attivisti del partito che fa capo alla amministrazione comunale, deliberatamente escludendo gruppi di case, anche al centro delle contrade, perché abitate da persone di diverso colore politico;

b) per realizzare tale sfacciato favoritismo le fontane siano state affollate anche dove, comparativamente valutate le diverse esigenze, non erano necessarie mentre deliberatamente siano state trascurate altre zone dell'agro ove normalmente, se si fosse seguito un equo e razionale criterio di distribuzione, avrebbero dovuto essere installate;

c) allo scopo di favorire la propria clientela politica l'amministrazione comunale avrebbe illegittimamente variato il progetto regolarmente approvato costruendo tronchi di condotta non previsti in progetto, modificando tratti della condotta, addirittura consentendo, non si sa in quale maniera e con quale forma, che l'impresa assuntrice dei lavori fornisse il materiale per la costruzione di condotte idriche messe in opera ad opera di determinati clienti politici dell'amministrazione comunale alle cui esigenze tali condotte sono destinate a servire.

« L'interrogante chiede, infine, di conoscere se a fronte di fatti ed arbitri così gravi attribuiti all'amministrazione comunale non si ritenga di dovere disporre una accurata inchiesta per accertare:

1°) se i lavori eseguiti corrispondono o meno al progetto regolarmente approvato dai competenti organi ministeriali;

2°) se vi siano state o meno delle indebite variazioni nella esecuzione delle opere progettate ed approvate;

3°) se la contabilità delle opere e gli stati d'avanzamento dei lavori siano stati doverosamente controllati;

4°) con quale mezzo si sia provveduto a pagare le condotte cedute dall'impresa assuntrice dei lavori e messe in opera da terzi, dal momento che appare accertato non esservi stato alcun pagamento da parte di questi e l'amministrazione comunale non ha deliberato alcun pagamento che, comunque, possa avere attinenza con le suddette condotte poste in opera.

(29348)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per invitarlo a voler disporre il radicale ammodernamento delle Officine ferroviarie di Pietrarsa (Napoli), in modo da evitarne la minacciata smobilitazione, destinando all'officina stessa i lavori relativi al nuovo materiale di trazione Diesel.

(29349)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga opportuno accogliere la domanda da tempo presentata dall'amministrazione comunale di Roccaspinaveti (Chieti) ed intesa ad ottenere l'allacciamento telefonico delle contrade « S. Giusta-Serre-S. Cristoforo-Quercialtieri-Olmi e Faticcie », opera vivamente attesa dalla popolazione delle suddette contrade montane per togliersi dalla situazione di completo isolamento nelle quali attualmente si trovano.

(29350)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga di dovere disporre il sollecito accoglimento della domanda presentata dall'amministrazione comunale di Frisa (Chieti) per ottenere il collegamento telefonico delle popolose frazioni di « Piana di Maggio e Valle Feltrino », attualmente totalmente isolate dal capoluogo comunale in cui hanno sede tutti i servizi compresi quelli sanitari.

(29351)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, allo scopo di conoscere se non ritenga opportuno accogliere il desiderio più volte espresso dall'amministrazione comunale di Treglio (Chieti) circa la istituzione di un servizio di portalettere.

« Attualmente, infatti, tale servizio è affidato al titolare del locale ufficio postale con inconvenienti veramente gravi ove si consideri che oltre il 70 per cento della popolazione del comune risiede in frazioni distanti parecchi chilometri dal capoluogo comunale, nei quali la corrispondenza viene recapitata con enorme ritardo e senza alcuna garanzia non essendo pensabile che il titolare dell'ufficio postale possa trascorrere l'orario d'ufficio in giro per l'agro a recapitare la corrispondenza abbandonando l'ufficio.

(29352)

« GASPARI ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, sulle circostanze nelle quali nei giorni 13 e 14 ottobre si è verificato l'incendio al Molo Carmine del porto di Napoli nel deposito delle Manifatture cotoniere meridionali; sulle misure di protezione da adottare per scongiurare il verificarsi di tali gravissimi sinistri, già altra volta accaduti; sui provvedimenti da adottare a favore delle maestranze della cooperativa « Era Nuova » rimaste senza lavoro, per l'avvenuta distruzione del deposito.
(29353)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere quali provvedimenti siano previsti per risolvere la gravissima crisi idrica del comune di Frisa (Chieti) ed, in modo particolare, se, in attesa della soluzione definitiva, non si ritenga di ampliare il serbatoio, assolutamente insufficiente in rapporto alla popolazione, e di costruire la adduttrice per la frazione « Guastameroli » che ha una popolazione pari a quella del capoluogo comunale.
(29354)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione dell'asilo infantile nel comune di Treglio (Chieti) e quale fondamento abbia la notizia che l'ormai notevole ritardo sarebbe dovuto alla circostanza che mentre la « Cassa », con nota del 29 marzo 1957, n. 5-1301, nega la possibilità che si possa procedere allo esproprio dell'area sulla quale l'asilo infantile deve essere costruito di contrario avviso si mostra l'Ente meridionale di cultura popolare ed educazione che si è sostituito all'amministrazione comunale nella costruzione e gestione del suddetto asilo.
(29355)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere se abbia avuto notizia della gravissima situazione del rifornimento idrico del comune di Treglio (Chieti), situazione notevolmente aggravata dalla mancanza persino di un serbatoio comunale che permetterebbe nelle ore notturne di raccogliere l'acqua per una migliore distribuzione dello assai scarso quantitativo nelle ore del giorno.

« Chiede, inoltre, di conoscere se, in considerazione della suddetta gravissima situazione che può essere senza dubbio ritenuta la peggiore fra tutti i comuni della provincia di Chieti, non ritenga di disporre che la esecuzione dell'allacciamento all'acquedotto del Verde del comune di Treglio (Chieti) abbia ad avere luogo con assoluta precedenza rispetto ad altri comuni che si trovano in condizioni migliori per quanto attiene il rifornimento idrico dell'abitato.
(29356)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere se non ritenga opportuno promuovere una inchiesta parlamentare di tecnici per appurare se risponde al vero che da anni (nonostante la precisa denuncia contenuta in altra mia interrogazione) continuano ad essere costruite da parte dell'Ente riforma Puglie e Lucania, case prefabbricate per gli assegnatari, a prezzi che giungono sino a 4 milioni di lire, mentre non rispondono ai più elementari principi di igiene, di sicurezza e di comodità.

« Infatti, come è avvenuto recentemente in agro di Montemilone e di Venosa (Potenza), tali abitazioni divengono vere e proprie pozze durante le piogge e sono prive di ogni servizio complementare (fognature, acqua potabile, ecc.).

« A contrasto di questa situazione, altre ditte hanno costruito, a prezzi decisamente inferiori (lire 2.800.000), abitazioni in muratura, a perfetta regola d'arte e dotate di ogni rifinitura, ivi compreso un silos in cemento per ogni abitazione.

Le ditte in questione per errore nei calcoli, sono state condotte sull'orlo del fallimento poiché le perizie non tennero conto delle difficoltà incontrate nelle costruzioni e dei miglioramenti apportati alle stesse dagli appaltatori che, per la dignità stessa del proprio nome, non lesinarono nelle spese, pur trovandosi al di sopra dei preventivi.

« Per quanto suesposto l'interrogante chiede che sia vagliato l'operato della ditta Sivilia Domenico da Ferrandina (Matera) e sia controllato il costo di ogni singola casetta colonica delle 70 da essa costruite in agro di Ferrandina (contrada Macchia), per conto dell'Ente di riforma Puglie e Lucania, costate realmente lire 3.700.000, anziché lire 2.800.000.

« I lavori in questione furono consegnati dalla ditta senza alcuna riserva, poiché l'Ente appaltante assicurò che la consegna di altre

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

abitazioni analoghe nella stessa zona, prezzi e condizioni sarebbero stati modificati, in modo da permettere alla ditta Sivilia di rifarsi delle perdite subite.

« Malauguratamente la ditta, non avendo potuto — nel frattempo — affrontare tutti i pagamenti, è stata dichiarata fallita.

« Considerando l'onestà della ditta ed il risparmio conseguito dall'Ente riforma, l'interrogante chiede se non si ritenga doveroso, umano ed opportuno disporre un intervento della Cassa per il Mezzogiorno per la sospensione della procedura fallimentare, almeno fino a quando l'inchiesta non avrà assodato le cause che determinarono il crollo della ditta che — unica fra tutte — ha costruito abitazioni solide, decorose e confortevoli ad un prezzo che lascia immaginare guadagni sproporzionati da parte dei costruttori di abitazioni malferme e antigieniche.

« In tal modo la Cassa per il Mezzogiorno compirebbe un atto riparatore e garantirebbe l'avvenire delle ditte più serie, spazzando dalla scena gli speculatori ed i costruttori improvvisati.

(29357)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, i ministri del tesoro, delle finanze e dell'interno ed il commissario per il turismo, per conoscere se e quando si intenda presentare il disegno di legge che, in conformità della deliberazione adottata dal Consiglio dei ministri fin dal luglio 1957, disciplini il finanziamento dell'organizzazione turistica periferica (Enti provinciali per il turismo, Aziende autonome di cura, soggiorno e turismo ed Associazioni *pro loco*).

« L'urgenza di tale provvedimento è determinata dalla necessità degli enti periferici del turismo — il cui finanziamento è venuto a cessare a seguito della nota sentenza della Corte Costituzionale 8-18 marzo 1957 — di assolvere agli impegni già assunti per la stagione turistica 1957, nonché dall'esigenza di predisporre i programmi di attività per il prossimo anno.

« È infatti evidente che un ulteriore ritardo, nella presentazione e nell'approvazione del preannunciato disegno di legge protrarrebbe l'attuale *vacatio legis*, che minaccia di paralizzare completamente l'attività dei suddetti enti periferici.

(29358)

« DIECIDUE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere in base

a quali motivi presso la direzione generale dell'emigrazione sussiste una inconcepibile discriminazione, per cui al capo ufficio (ed ai funzionari) appartenenti al ruolo diplomatico spetta una indennità di carica, che non è invece riconosciuta al capo ufficio (e funzionari) quando essi appartengono al ruolo dell'emigrazione.

(29359)

« DAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere se non ritenga opportuno provocare un provvedimento, che elimini la disparità nella disciplina delle promozioni tra i vari ruoli delle carriere direttive del Ministero degli affari esteri, in particolare tra la carriera diplomatica e quella della emigrazione.

« Mentre, infatti, per gli appartenenti al ruolo diplomatico-consolare il passaggio da una qualifica inferiore ad una superiore è previsto dopo una permanenza minima nel grado inferiore di soli due anni, per gli altri ruoli sono richiesti tre anni ed addirittura quattro per il passaggio dal grado IX a quello VIII.

« Sembra che la lunghezza e la rigidità di questi periodi di attesa contrasti con il principio fondamentale della legge delega, secondo cui le capacità migliori devono essere agevolate ed utilizzate attraverso rapidi avanzamenti. Ed infatti per tutte le carriere dello Stato il termine medio per il passaggio da un grado all'altro è globalmente inferiore a quello imposto, per esempio, alla carriera per l'emigrazione.

« Non si comprende, inoltre, come tale discriminazione possa essere mantenuta nell'orbita di uno stesso Ministero, dato che essa impedisce agli elementi migliori dei ruoli tecnici del Ministero degli affari esteri di mantenersi, anche nei casi più meritevoli, allo stesso livello di qualifica dei colleghi del ruolo diplomatico-consolare entrati nella loro stessa epoca nella stessa amministrazione.

(29360)

« DAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica e il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se e come ritengono di intervenire per costringere l'Unione napoletana esercenti macellai a regolarizzare i rapporti di lavoro con i frattaglieri e paratori del macello di Napoli.

« È da notare che gli stessi esercenti regolarizzerebbero volentieri tali rapporti e che a ciò non si addivene perché il loro presidente, consigliere comunale e vice assessore

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

per l'annona, Cito, pretende di stipulare l'invocato contratto di lavoro solo se gli operai si iscrivono al suo sindacato (C.I.L.).

« Si chiede, inoltre, di sapere se si intende tutelare la libertà sindacale dei lavoratori e se è possibile far osservare le leggi italiane anche al signor Cito.

(29361)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali, in violazione dell'articolo 254 della legge comunale e provinciale, non siano stati adottati i prescritti provvedimenti a carico del sindaco di Riardo (Caserta), signor Francesco Maciariello, per avere applicato e non riscosso per tre anni (1952-53-54) l'imposta di famiglia.

(29362)

« CORTESE GUIDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere lo stato della pratica, relativa alla istituzione in Vallecupa, frazione di Sesto Campano (Campobasso) della quinta classe elementare.

(29363)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere lo stato della pratica per la costruzione in Vallecupa, frazione di Sesto Campano (Campobasso), di un edificio scolastico, di cui ha assoluto bisogno.

(29364)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica, relativa alla costruzione di fognature in Vallecupa, frazione di Sesto Campano (Campobasso).

(29365)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica, relativa alla costruzione in Vallecupa, frazione di Sesto Campano (Campobasso) della rete idrica interna.

(29366)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica, relativa alla sistemazione delle strade interne di Vallecupa, frazione di Sesto Campano (Campobasso), per cui è stato chiesto il contributo dello Stato.

(29367)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere in qual modo intendano intervenire, perché alla popolazione di Vallecupa, frazione di Sesto Campano (Campobasso), siano evitati in avvenire i danni, che alla stessa derivano dal convogliamento verso valle, dove la frazione è posta, delle acque che scendono specie durante i temporali dalla montagna, che è più in alto.

(29368)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga necessario istituire un posto telefonico in Vallecupa, frazione di Sesto Campano (Campobasso).

(29369)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere lo stato della pratica, relativa alla istituzione in Vallecupa, frazione di Sesto Campano (Campobasso), di un cantiere-scuola di lavoro, destinato ad aiutare i disoccupati locali ed a sistemare insieme le strade interne di detta frazione, che sono ridotte in condizioni di assoluta inaccessibilità.

(29370)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle partecipazioni statali e delle poste e telecomunicazioni, per conoscere se ritengano opportuno affidare alla Società torinese esercizi telefonici (S.T.E.T.) il controllo del servizio telefonico in tutto il territorio nazionale, o se, invece, ritengano preferibile che la S.E.T., di cui l'I.R.I. ha rilevato l'intero capitale azionario, sia tenuta al di fuori da mastodontici raggruppamenti, affinché la irizzata S.E.T., disponendo di sufficiente autonomia e di adeguati mezzi finanziari appositamente destinati, possa meglio concentrare i suoi sforzi nel Mezzogiorno per potenziare gli impianti, che, nell'Italia meridionale, richiedono un tasso d'incremento di almeno il 20 per cento all'anno.

(29371)

« CORTESE GUIDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere lo stato dei lavori, relativi alla costruzione della diramazione del serbatoio di linea di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

Colle Moresco, che dovrà portare l'acqua alla frazione Vallecupa di Sesto Campano (Campobasso).

(29372)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'alto commissario per l'igiene e sanità pubblica ed il ministro dell'interno, per sapere se ritengano di intervenire affinché la carne, comunque venduta al dettaglio a Napoli, passi attraverso il macello per le necessarie garanzie igieniche sanitarie e per evitare frodi alle imposte di consumo.

« In particolare, si ritiene necessario che sia vietato ai salumifici con macello privato di fornire direttamente alle beccherie, senza passare attraverso il macello per le suddette garanzie, carni fresche non insaccate.

« E da notare che il sindaco Lauro, capo dell'amministrazione che ha consentito e consente lo sconcio, giorni fa, in un comizio assicurava gli operai macellatori che avrebbe costretto i macelli privati a rientrare nell'orbita della legge.

(29373)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se ritiene possibile e rispondente a fini di giustizia disporre la emanazione di provvedimenti atti a far conseguire gli scatti paga per quegli ufficiali o sottufficiali di pubblica sicurezza che hanno rinunciato al passaggio nei ruoli effettivi perché anziani e combattenti, decorati ecc. (articolo 6 della legge 11 luglio 1956 n. 699), nonché l'assistenza sanitaria agli stessi, che non ne godono in alcuna forma.

(29374)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali non è stata ancora fissata la data delle elezioni per il rinnovo dei Consigli comunali di San Nicola, la Strada e Trentola (Caserta); elezioni il cui svolgimento era previsto per questo autunno, come ebbe ad assicurare lo stesso ministro nella risposta scritta data il 20 agosto 1957 all'interrogazione n. 27281 dell'interrogante.

(29375)

« NAPOLITANO GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali ostacoli si frappongono alla definizione della pratica di pensione diretta nuova guerra posizione n. 796472 riguardante il signor Carrieri Antonio di Biagio da Taranto. Di detta pratica, risultata trasmessa in data 22 ottobre 1954 con

elenco n. 56830 al Comitato di liquidazione, l'interessato non ha più avute notizie malgrado i ripetuti solleciti.

(29376)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali non si provvede alla definizione della annosa pratica di pensione diretta nuova guerra n. 1237553 di posizione riguardante il signor Cantore Donato di Giuseppe da Martina Franca (Taranto).

(29377)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se ritiene rispondente ai fini di giustizia disporre per la riassunzione degli ex dipendenti dell'Arsenale marittimo di Taranto, già in servizio nel 1940 quando furono chiamati per adempiere agli obblighi di leva ed alle esigenze di guerra. Alcuni di essi, ritornati in Patria dopo lunghi anni di prigionia e ripresentata domanda di riassunzione, ancora attendono il riconoscimento del loro diritto al lavoro.

(29378)

« SPONZIELLO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali sono le ragioni per le quali a Brindisi, su dodici appartamenti da assegnare, l'amministrazione ne ha assegnati quattro in deroga ai funzionari direttivi di Brindisi, funzionari che per le proprietà di mobili ed immobili avrebbero avuto ogni possibilità di accedere al libero mercato delle case. Ciò ha privato famiglie di postelegrafonici estremamente bisognose e abitanti in case pericolanti del beneficio loro spettante.

« Gli interroganti chiedono se il ministro non ritenga opportuno rivedere le assegnazioni e rimediare all'ingiustizia compiuta.

(29379) « GUADALUPI, SEMERARO SANTO, BONGONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, sui futuri programmi di lavoro dello stabilimento Ilva di Torre Annunziata e sulla necessità che la eventuale smobilitazione di alcune lavorazioni siano sostituite da altre ed in misura tale da ammodernare il macchinario per aumentarne il potenziale di produzione sino al punto da esigere aumenti e non riduzioni di personale.

(29380)

« COLASANTO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro delle partecipazioni statali, per sapere se la direzione generale della R.A.I. intende tener debito conto dei complessi artistici di Napoli ai fini dei suoi programmi. (29381) »

« COLASANTO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

La seduta termina alle 19,35.

*Ordine del giorno
per la seduta di lunedì 21 ottobre 1957.*

Alle ore 16

1. — Svolgimento delle proposte di legge.

DEL FANTE: Adeguamento dell'entità degli assegni mensili e istituzione della pensione vitalizia a favore del clero (3125);

COLASANTO ed altri: Riconoscimento del titolo di studio nella sistemazione degli agenti delle ferrovie dello Stato sistemati negli uffici in base alla legge 15 dicembre 1949, n. 966 (3131).

2. — Seguito della discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (2999) — *Relatore*: Murdaca;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2693) — *Relatore*: Jervolino Angelo Raffaele.

3. — Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3033) — *Relatore*: Graziosi.

4. — Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2688) — *Relatore*: Franceschini Francesco.

5. — Discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3043) — *Relatore*: Franzo;

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3066) — *Relatore*: Pedini,

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3003) — *Relatore*: De Biagi;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione che istituisce l'Unione Latina, firmata a Madrid il 15 maggio 1954 (2530) — *Relatore*: Dominedò;

Corresponsione di indennità di carica agli amministratori comunali e provinciali e rimborso di spese agli amministratori provinciali (*Approvato dal Senato*) (1956) — *Relatore*: Tozzi Condivi;

Delega al Governo ad emanare nuove norme in materia di circolazione stradale (*Urgenza*) (2665) — *Relatore*: Cervone.

6. — Seguito della discussione delle proposte di legge:

Gozzi ed altri: Riforma dei contratti agrari (860);

SAMPIETRO GIOVANNI ed altri: Norme di riforma dei contratti agrari (233);

FERRARI RICCARDO: Disciplina dei contratti agrari (835);

e del disegno di legge:

Norme sulla disciplina dei contratti agrari per lo sviluppo della impresa agricola (2065);

— *Relatori*: Germani e Gozzi, *per la maggioranza*; Daniele, Sampietro Giovanni e Grifone, *di minoranza*.

7. — Seguito dello svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

8. — Seguito della discussione della proposta di legge:

MARTUSCELLI ed altri: Norme di adeguamento alle esigenze delle autonomie locali (669);

e del disegno di legge.

Modificazioni alla legge comunale e provinciale (*Urgenza*) (2549) — *Relatore*: Lucifredi.

9. — *Discussione dei disegni di legge:*

Istituzione presso gli Enti esercenti il credito fondiario di sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità (*Approvato dal Senato*) (2401) — *Relatori*: Ferreri Pietro, *per la maggioranza*; Raffaelli, *di minoranza*;

Ulteriori stanziamenti per lo sviluppo della piccola proprietà contadina (2390) — *Relatore*: Truzzi.

10. — *Seguito della discussione del disegno di legge costituzionale:*

Facoltà di istituire, con legge ordinaria, giudici speciali in materia tributaria (1942) — *Relatori*: Tesaurò, *per la maggioranza*; Martuscelli, *di minoranza*.

11. — *Discussione delle proposte di legge*

FANFANI ed altri: Provvedimenti per consentire ai capaci e meritevoli di raggiungere i gradi più alti negli studi (2430) — *Relatori*: Romanato, *per la maggioranza*; Natta, *di minoranza*;

FABRIANI ed altri. Prolungamento da tre a cinque anni dei termini stabiliti dall'articolo 5 del decreto legislativo 14 dicembre 1947, n. 1598 (299) — *Relatore*: Cavallaro Nicola;

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata (*Approvata dal Senato*) (1094) — *Relatore*: Roselli;

Senatore MERLIN ANGELINA: Abolizione della regolamentazione della prostituzione e lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui (*Approvata dalla I Commissione permanente del Senato*) (1439) — *Relatore*: Tozzi Condivi;

COLITTO: Proroga del condono di sanzioni per infrazioni alle leggi sul matrimonio dei militari (1771) — *Relatore*: Gorni;

DAZZI ed altri: Istituzione dell'Alto Commissariato per il lavoro all'estero (1754) — *Relatore*: Lucifredi;

MUSOTTO ed altri: Estensione dei benefici della legge 14 dicembre 1954, n. 1152, ai

combattenti delle guerre 1915-18 e 1935-36 (1834) — *Relatore*: Ferrario;

Senatori AMADEO ed altri: Norme per la elezione dei Consigli regionali (*Approvata dal Senato*) (1454) — *Relatore*: Lombardi Ruggero.

12. — *Discussione dei disegni di legge:*

Provvedimenti per le nuove costruzioni e per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna (1688) — *Relatore*: Petrucci,

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (2012) — *Relatore*: Murdaca.

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

Acquisti all'estero per conto dello Stato di materie prime, prodotti alimentari ed altri prodotti essenziali (*Approvato dal Senato*) (2345) — *Relatori*: Vicentini, *per la maggioranza*; Rosini, *di minoranza*.

Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori*: Di Bernardo, *per la maggioranza*; Lombardi Riccardo, *di minoranza*.

Discussione della proposta di legge:

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE: Modifica al quarto comma dell'articolo 83 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405 (2066) — *Relatore*: Menotti.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI