

LVIII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE 1958

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (239)	3074
PRESIDENTE	3074
CAVALIERE	3074
ROMEO	3077
LATTANZIO	3078
MAZZONI	3079
GORRERI	3081
TITOMANLIO VITTORIA	3082
CASALINUOVO	3083
CORONA GIACOMO	3085
VINCELLI	3085
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (306).	3086
PRESIDENTE	3086
COLITTO	3086
SINESIO	3089
ADAMOLI	3094
AMODIO	3100
SCHIANO	3103
CONCAS	3107
Proposte di legge (Annunzio)	3073
Commissione speciale per l'esame della proposta di legge Lucifredi ed altri: Norme generali sull'azione amministrativa (195) (Annunzio di costituzione)	3110
Sull'ordine dei lavori:	
PRESIDENTE	3086

La seduta comincia alle 9,30.

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

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

PINO ed altri: « Norme che disciplinano la concessione dell'autorizzazione a contrarre matrimonio per gli appartenenti al Corpo degli agenti di custodia » (414);

« Estensione dell'assicurazione contro la disoccupazione involontaria ad alcune categorie di lavoratori della provincia di Messina » (415);

BARBIERI ed altri: « Provvedimenti per l'interramento dei binari ferroviari a Firenze e per la costruzione di una strada di scorrimento in raccordo con l'autostrada Milano-Napoli » (416);

COLASANTO: « Perequazione dei ruoli tecnici ad esaurimento del personale del Ministero difesa-aeronautica » (417).

Saranno stampate e distribuite. Le prime due, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

È stata presentata anche la proposta di legge:

CALABRÒ: « Anticipazione di sessanta minuti primi dell'ora normale dalle ore venti-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

quattro del 21 marzo alle ore ventiquattro del 21 settembre » (418).

Sarà stampata, distribuita e, avendo il proponente chiesto di illustrarla, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

E stata trasmessa dal Consiglio regionale della Sardegna, a norma dell'articolo 121 della Costituzione, la proposta di legge:

« Norme integrative alla legge 23 dicembre 1955, n. 1309, concernente provvidenze eccezionali per gli agricoltori e pastori della Sardegna vittime della siccità e costituzione di un fondo per concessione di prestiti e mutui » (419).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione competente, col mandato di riferire all'Assemblea ai fini della presa in considerazione.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della difesa. (239).

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

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

CAVALIERE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi del partito nazionale monarchico muoviamo dal principio che è sacra la difesa della patria, nella sua integrità territoriale, nella sua indipendenza, nella sua civiltà, nel suo prestigio. Ed è da questo principio che scaturiscono tutti i nostri atteggiamenti sia in tema di politica estera sia in materia attinente alla difesa del paese.

Così abbiamo sostenuto e sosteniamo di essere nettamente contrari ad ogni neutralismo che sarebbe disastroso per il nostro paese, sia per la posizione geografica, sia per la presenza di un partito comunista efficiente, attivo, tracotante, le cui intenzioni sono ormai note a tutti, e che costituisce un pericolo permanente per l'integrità territoriale, per la libertà e per la indipendenza della nazione. È per questo che ci siamo schierati a favore della politica atlantica, l'abbiamo sostenuta con convinzione, consci della necessità di non isolare l'Italia e che per la sua salvezza, per la difesa della sua civiltà, non c'era altra scelta che schierarsi con i paesi liberi e democratici dell'occidente.

Abbiamo in tal senso appoggiato la politica estera dei vari governi, pur essendo contrari ai governi stessi per l'impostazione generale dei loro programmi e per altre ra-

gioni, ed abbiamo dato il contributo dei nostri voti quando si è trattato di votare i provvedimenti che sancivano la partecipazione dell'Italia a questo o a quell'altro trattato. Allo schieramento atlantico l'Italia deve dare un contributo completo, con l'apporto delle sue forze armate, e un apporto — direi — territoriale, a fini strategici, per una efficiente difesa.

Le sinistre hanno scatenato anche per il passato una massiccia propaganda contro gli armamenti atomici, si intende semplicemente del nostro paese e dei paesi occidentali, non della Russia e del mondo orientale, e stanno svolgendo una campagna intesa a suscitare nell'animo degli italiani perplessità e preoccupazioni, per la costruzione di basi per il lancio di missili. Noi comprendiamo il ragionamento dei comunisti, i quali debbono perseguire il loro intento e raggiungere il loro obiettivo, debbono in altri termini rendere un servizio alla Russia...

TREBBI. E voi servite i monopoli italiani.

CAVALIERE ...che persegue un suo fine di imperialismo. Ma non possiamo che esprimere il nostro pieno dissenso dalla loro impostazione. Dissenso che deriva da molteplici considerazioni: la posizione dell'Italia fra lo schieramento atlantico e quello dei paesi comunisti; che la Russia nei paesi satelliti ha approntato una efficiente rete di basi missilistiche non a scopi pacifici e di difesa ma, nella maniera più evidente, di offesa e di espansione. È quindi indispensabile che, nell'ambito della solidarietà atlantica, l'Italia non si presti al gioco ed alle pretese delle sinistre, ma, cosciente del dovere preminente di difendere, come dicevo iniziando, la sua integrità, la sua civiltà, il suo prestigio, accetti l'installazione di basi missilistiche.

Dicono gli oratori di sinistra che installare basi missilistiche non significa approntare una difesa, cioè realizzare i principi della nostra politica tendenti ad assicurare la difesa del nostro paese da eventuali attacchi, bensì fare una politica di guerra e di aggressione. Ebbene, noi rispondiamo molto agevolmente col far rilevare che per una efficiente difesa occorre essere in linea con gli armamenti, al fine di frenare le velleità di chi, con arroganza, proclama la sua potenza militare e minaccia e, ogni giorno, crea nuovi focolai di guerra, e perché, in caso di aggressione, si sia pronti a portare contro gli aggressori le stesse armi di cui essi sono dotati e di cui si servono. Quindi, onorevoli colleghi, il nostro non è un atteggiamento

mento di supina acquiescenza, ma cosciente e meditato.

A questo punto, esprimiamo il nostro stupore, per dir meglio il nostro vivo rammarico, perché il capo di stato maggiore dell'esercito, generale Mancinelli, abbia dato motivo, attraverso le sue non ponderate ed equivoche dichiarazioni per far scrivere che egli si sia pronunciato contrario alla installazione di basi missilistiche nel nostro paese.

Qualche larvata smentita è stata già fatta, ma noi le saremmo grati, onorevole ministro, se volesse, nella sua risposta, smentire categoricamente quello che è stato affermato dalla stampa, e che ha dato anche spunto alla presentazione di una interrogazione. Sarebbe davvero grave se continuasse questo equivoco e si desse modo di fare ancora speculazioni al riguardo; sarebbe comunque inconcepibile che il generale Mancinelli continuasse a ricoprire la carica di capo di stato maggiore, qualora avesse veramente fatto le dichiarazioni che gli sono state attribuite.

Noi riteniamo ancora che, per una partecipazione efficiente alla difesa dell'occidente, e quindi della nostra nazione, sia necessario reclamare l'armamento atomico, dotare cioè le nostre forze armate delle armi più recenti, che sono terrificanti, ma d'altra parte indispensabili.

Auspichiamo, anzi, che possano addirittura essere abolite le restrizioni derivanti dal trattato di pace. Ma nell'impossibilità di ottenere ciò, sosteniamo che si deve avvertire almeno la necessità di avere un esercito, una marina ed un'aviazione efficienti, sia pure nei limiti che sono fissati dal trattato di pace.

Diceva ieri l'onorevole Lenoci di parte socialista che le forze armate italiane hanno raggiunto ormai la piena efficienza, e partendo da questa considerazione esprimeva il suo rammarico perché non si fosse ridotto lo stanziamento in bilancio. Rispondiamo all'onorevole Lenoci che evidentemente è il punto di vista del suo partito che gli fa fare simili affermazioni, perché purtroppo la realtà è diversa. Le nostre forze armate sono ancora ben lontane dal raggiungere la completezza dei quadri e la piena efficienza, pur — ripeto — nei limiti stabiliti dal trattato di pace a noi imposto.

Pertanto, riteniamo che gli stanziamenti, pur non indifferenti rispetto alle disponibilità globali del nostro bilancio, non siano sufficienti per pervenire agli scopi che la nostra politica si deve prefiggere, il raggiungimento, cioè, entro breve termine, della piena effi-

cienza delle forze armate. Non disconosciamo quello che è stato fatto, non diciamo che non sia stato fatto nulla — bisognerebbe essere ciechi per affermarlo —; però rileviamo che non è stato fatto abbastanza e sproniamo il Governo a fare di più, per mettersi in linea con gli altri paesi, e in relazione alla nostra posizione geografica e all'importanza dell'Italia nello schieramento atlantico.

Diciamo ancora, onorevoli colleghi, che affinché le forze armate siano efficienti non è sufficiente la completezza dei quadri, con un armamento in linea con i progressi che sono stati compiuti, ma è necessaria soprattutto una preparazione psicologica. Ed è su questo tema che noi ci permettiamo di richiamare l'attenzione del Governo e del ministro della difesa in particolar modo: preparazione psicologica che deve mirare a che gli appartenenti alle forze armate sentano nella sua pienezza il senso del dovere, la sacertà della difesa della patria e l'orgoglio della loro missione.

Per la preparazione psicologica occorrono molti provvedimenti: occorre un'opera continua di educazione e di persuasione, perché tutti comprendano la necessità dell'alleanza atlantica, nel pieno rispetto dell'indipendenza del nostro paese; occorre la formazione di una salda coscienza nazionale.

Ebbene, noi non scopriamo nulla se ricordiamo che la preparazione psicologica difetta per due ragioni: per carenza di azione diretta del Ministero della difesa e, quindi, del personale che esso ha a sua disposizione, e soprattutto per la presenza nel ministero e nei quadri delle forze armate di elementi di sinistra che fanno opera contraria, disgregatrice, e che è necessario eliminare nel più breve tempo possibile.

I socialcomunisti lamentano che si sia fatta strada la politica del sospetto, che ci siano discriminazioni, anzi epurazioni, si dolgono di provvedimenti che sarebbero stati adottati (non certo in maniera drastica e definitiva) dal ministro della difesa, e fanno appello alla libertà e all'uguaglianza dei cittadini. Ma non ha il diritto di appellarsi alla libertà ed all'uguaglianza dei cittadini chi non ha il sentimento del dovere nei confronti della patria.

TREBBI. Centinaia di operai decorati al valor militare sono stati licenziati!

FIUMANÒ. Quelli che sono stati vittime di deportazioni sono stati cacciati!

CAVALIERE. Chi opera nel nostro paese per fini antinazionali, chi opera con la chiara volontà di servire la Russia, non può fare

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

appello a questi principi e deve sottostare a quella che è una dura necessità, un dovere sacrosanto da parte del Governo, per evitare che venga messa a repentaglio l'efficienza delle forze armate. (*Proteste a sinistra*).

È inutile gridare e protestare, tanto le vostre intenzioni le avete palesate in questa aula, le avete conclamate nei comizi e in ogni manifestazione. Non comprendo, quindi, perché protestiate quando dalla nostra parte sosteniamo la necessità che le forze armate vengano difese dalla vostra azione, e bisogna agire con tempestività...

Una voce a sinistra. Da voi si debbono difendere, voi che nel passato avete disgregato le forze armate e ci avete portato alla sconfitta!

CAVALIERE. Mi dispiace di non potere rintuzzare le vostre interruzioni, perché il tempo a mia disposizione è limitato e sta per scadere. Fine ultimo della preparazione psicologica deve essere la formazione di una integra coscienza nazionale. Se manca una salda coscienza nazionale sarà vano sperare in una efficiente preparazione delle forze armate e nella stessa solidarietà atlantica.

Ebbene, in proposito, dobbiamo lamentare parecchie cose e diciamo, in primo luogo, che non si sollecita l'orgoglio delle nostre forze armate e non si rinsalda la coscienza nazionale quando si dice, ad esempio, che la sconfitta è stata una vittoria e soprattutto quando da parte del Presidente della Repubblica si proclama, come ha fatto in occasione della sua visita in Brasile, che si dovrebbe essere riconoscenti verso un esercito straniero, per aver contribuito a «liberare» (è un eufemismo) l'Italia, cioè, in realtà, per avere contribuito a sconfiggere le nostre forze armate. In tal modo non si contribuisce a rendere salda la coscienza nazionale, ad aumentare il prestigio militare.

La nostra partecipazione alla solidarietà atlantica non deve farci perdere di vista la necessità di una salda difesa passiva, cioè della difesa civile. A questo riguardo in Italia non è stato fatto nulla. Si dice che occorrerebbe una spesa ingente, ma la difesa civile deve essere una necessità da sentirsi nell'ambito della solidarietà atlantica e ad essa debbono contribuire tutti i paesi dell'alleanza atlantica. In altri termini, l'aiuto e la collaborazione non debbono tendere solamente alla costruzione di piste di lancio per missili e alla dotazione delle armi più moderne alle forze armate, ma anche e correlativamente ad assicurare la disponibilità dei mezzi per

preparare la difesa civile. Altrimenti sarebbe un disastro, sarebbe tradire il paese.

Ai fini dell'efficienza delle forze armate (accenno soltanto ed ho finito, signor Presidente) occorre anche garantire a tutti un trattamento economico adeguato, che dia a ognuno tranquillità e sicurezza di vita decorosa.

In proposito, a me sembra che sia indilazionabile realizzare l'aspirazione dei sottufficiali dell'esercito, della marina, dell'aeronautica e delle forze armate di polizia ad essere equiparati agli impiegati civili dell'ex grado IX, gruppo C. Mi risulta che al riguardo è stata presentata una proposta di legge, che mi auguro trovi l'appoggio del ministro della difesa, per una sollecita approvazione.

Inoltre, è urgente adeguare al costo della vita e al valore attuale della lira le varie indennità, estendere l'indennità di alloggio ai sottufficiali delle forze armate e portare al livello degli impiegati civili dello Stato il trattamento, specie per quelli dell'Arma dei carabinieri.

Onorevoli colleghi, ho terminato nei limiti di orario assegnatimi, cercando di riassumere i punti di vista della mia parte e confermando ancora una volta che noi siamo per le forze armate efficienti e rispettate, che abbiano un posto di preminenza nella considerazione del popolo italiano, qual si addice a chi ha il compito di assicurare la continuità della nazione, la difesa della libertà e della indipendenza di essa.

Ed abbiamo voluto confermare la nostra adesione alla politica di solidarietà atlantica, che non deve subire oscillanze, per cui esprimiamo anche le nostre preoccupazioni per qualche atteggiamento dell'onorevole Fanfani, che è valso solo a suscitare nei paesi del patto perplessità e diffidenza. Mi auguro che queste mie parole non siano state inutili e che il ministro della difesa voglia tener presente che esse partono da un intimo convincimento e da un profondo desiderio di contribuire a realizzare il bene del nostro paese. (*Applausi a destra*).

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

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello degli onorevoli Romeo, Barontini, Rossi Paolo Mario, Clocchiatti e Angelucci:

« La Camera,

considerato il metodo innovativo introdotto dal secondo comma dell'articolo 1 del

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19;

considerato altresì che tale innovazione ha leso gli interessi economici dei salariati retribuiti per tutti i giorni dell'anno, per i quali l'articolo 8 del regio decreto 24 dicembre 1924, n. 2114, fa obbligo a rimanere in servizio oltre le otto ore giornaliere o le quarantotto settimanali con divieto di corrispondere loro la indennità per lavoro straordinario, come dispone l'articolo 31 dello stesso decreto-legge n. 2114, divieto che non è previsto per i salariati retribuiti per i soli giorni lavorativi,

invita il ministro della difesa ad adoperarsi con urgenza, perché sia predisposto un adeguato provvedimento che determini una speciale indennità giornaliera da corrispondersi ai salariati retribuiti per tutti i giorni dell'anno onde compensarli, almeno in parte, del danno economico subito a causa della norma innovatrice ».

L'onorevole Romeo ha facoltà di svolgerlo.

ROMEO. Alla presentazione dell'ordine del giorno siamo stati spinti dalla situazione di grave disagio economico e morale in cui versano alcune categorie di salariati del Ministero della difesa, categorie che da anni attendono la soluzione del problema su cui ora richiamiamo l'attenzione del Parlamento e per il quale sollecitiamo ancora una volta l'impegno del Governo. Con il nostro ordine del giorno, noi sottolineiamo la esigenza di rendere giustizia e di sollevare quindi dall'attuale stato di disagio i lavoratori dipendenti dal Ministero della difesa che vanno sotto il nome di « lavoratori pagati tutti i giorni dell'anno ». Si tratta di quei lavoratori marittimi, portinai, capi d'arte, conducenti di automezzi, ecc., che, per la caratteristica del loro lavoro, sono obbligati a lavorare oltre il normale orario settimanale, senza possibilità di percepire alcuna indennità di straordinario.

Per queste particolari condizioni di lavoro, fino al 30 giugno 1956, e cioè fino a quando è entrata in vigore la legge delega, la retribuzione giornaliera, a parità di categorie di anzianità rispetto ai lavoratori pagati per le sole giornate lavorative, veniva determinata moltiplicando per 30 o per 31 la paga giornaliera, anziché per 25 o 26.

TITOMANLIO VITTORIA. La questione è superata.

ROMEO. Non è vero, perché il Ministero della difesa non paga i lavoratori che pon-

gono questa rivendicazione. Ad ogni modo, dirà il ministro se è vero o no.

In tal modo questa categoria di lavoratori conseguiva un vantaggio economico che compensava, anche se parzialmente, le ore di lavoro in più prestate oltre le 48 ore settimanali.

Con l'entrata in vigore della legge n. 19 dell'11 gennaio 1956, invece, essendo state fissate retribuzioni annue uniche per i salariati, la misura della paga giornaliera per i pagati tutti i giorni dell'anno è data dalla retribuzione annua diviso 365, mentre quella dei pagati per i soli giorni lavorativi si ottiene dividendo per 312.

Ciò evidentemente ha determinato una sperequazione sensibile, dal punto di vista economico, a danno dei pagati tutti i giorni dell'anno.

Il Ministero della difesa, in conseguenza dell'agitazione dei lavoratori interessati e della pressione dei sindacati, tempo addietro concesse acconti per un totale di lire 15.000 per ogni lavoratore. Ma nel contempo il ministero si guardò bene dal definire una buona volta per sempre, nell'ambito della legge, un provvedimento che assicuri l'equa retribuzione ai lavoratori costretti a lavorare oltre le normali ore settimanali.

Un Governo che ama definirsi sociale non può ulteriormente mantenere questo stato di cose e perciò deve intervenire con la sollecitudine che il caso richiede per rimuovere gli eventuali ostacoli.

Noi non avanziamo nessuna nuova rivendicazione nei confronti del Governo; noi chiediamo al Governo di retribuire equamente i suoi dipendenti.

L'articolo 36 della Costituzione parla chiaro in proposito, laddove sancisce il diritto del lavoratore ad una equa retribuzione per il lavoro prestato. Questo articolo è violato largamente oggi da molte imprese private; non è ammissibile che lo sia da parte del Governo. L'amministrazione della difesa non può pretendere che un lavoratore sia obbligato a lavorare i giorni festivi senza essere retribuito, come non può pretendere che lavori oltre le 8 ore giornaliere senza percepire alcuna indennità. Si tratta di elementari diritti che non possono essere ignorati. Noi chiediamo quindi al Governo di porre fine ai dubbi e alle incertezze; noi chiediamo che il Ministero della difesa predisponga con urgenza i decreti per determinare una speciale indennità giornaliera da corrispondere ai lavoratori pagati tutti i giorni dell'anno al fine di compensare, al-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

meno in parte, il lavoro che prestano oltre il normale. Chiediamo altresì, e per evidenti motivi, che tale indennità venga corrisposta a datare dal 1° luglio 1956.

Nell'ambito delle stesse leggi vigenti, questo è possibile fare. Molto tempo è passato inutilmente. Perciò, signor ministro, il Governo e il suo dicastero non ritardino ulteriormente un simile provvedimento, tanto atteso dalle maestranze interessate, quanto è giusto e indifferibile. Occorre, signor ministro, sbarazzare il campo dagli ostacoli d'ordine burocratico; occorre superare con un po' di buona volontà i contrasti sorti con il Ministero del tesoro. Un ulteriore ritardo nella soluzione del problema non può che aggravare il disagio economico e morale dei lavoratori; un ulteriore ritardo è inammissibile ed inconcepibile per il Governo il quale deve essere di esempio nel rispetto dei diritti dei lavoratori.

Per questo abbiamo voluto portare la questione in Parlamento; per questo chiediamo al Parlamento e al Governo di accettare il nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Lattanzio ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che Bari, centro urbano di notevole importanza e capoluogo di una delle maggiori regioni italiane, ha tutti i presupposti per essere inserita nella rete dei traffici aerei nazionali ed internazionali così come d'altronde si rileva dalle richieste avanzate da numerose compagnie aeree internazionali fra cui le società *B. E. A.*, *Hunting Clan Air Transport*, *Swissair*, *Air Work Lmt.*, *Skaiways*, *Air Persian Services*;

constatato che l'attuale pista di volo dell'aeroporto civile di Bari-Palese ha una lunghezza molto ridotta e cioè di appena 1.680 metri (ragione per cui l'atterraggio degli aerei moderni riesce oltremodo difficile se non impossibile), mentre si richiederebbe una lunghezza di almeno 2.400 metri e una larghezza di 60 metri;

tenuto presente che Bari fu inopinatamente esclusa dalla ripartizione dei 10 miliardi stanziati per la sistemazione degli aeroporti italiani,

impegna il Governo

a provvedere con la massima sollecitudine alla sistemazione dell'aeroporto civile di Bari-Palese, costruendo una adeguata pista di volo atta a soddisfare le inderogabili necessità eco-

nomiche e commerciali di Bari e del mezzogiorno d'Italia ».

Ha facoltà di svolgerlo.

LATTANZIO. La città di Bari, protesa verso le regioni orientali e medio orientali, ha tutti i requisiti perché il suo aeroporto diventi un importante e, direi, indispensabile scalo nei confronti di tali paesi. D'altronde, bisogna ricordare che Bari, sede della Fiera del levante e con una vasta tradizione commerciale, è anche sede della quarta zona aerea che prossimamente si trasformerà in comando di regione aerea comprendente anche la Sicilia.

Pare pertanto doveroso che Parlamento e Governo si preoccupino di far sì che Bari possa essere in grado di ospitare gli aerei in servizio fra il nord Europa e l'oriente; aerei che attendono pure di poter effettuare a Bari i loro scali tecnici, oltreché attuare gli scambi commerciali e turistici cui sono adibiti. La richiesta di numerose compagnie aeree internazionali in questo senso è probativa per tale nostra affermazione.

La realizzazione di tale possibilità, anzi il soddisfacimento di tale necessità, viene frustrata dal fatto che l'attuale pista di volo dell'aeroporto di Bari-Palese è lunga solo 1.680 metri, e per di più il suo orientamento non è corrispondente alla direzione dei venti dominanti.

Di tale difficoltà si rese d'altronde conto il Governo quando riservò all'aeroporto di Bari ben 800 milioni dei 10 miliardi stanziati per la sistemazione degli aeroporti italiani. Purtroppo, però, tale stanziamento non giunse a Bari perché fu successivamente stornato verso altra stazione aerea meridionale.

Preoccupato di tale stato di cose, ho inteso richiamare col mio ordine del giorno l'attenzione del Governo — e in modo particolare del ministro Segni, che tanti meriti ha acquisito per il Mezzogiorno e per Bari — su tale urgente problema, certo che il ministro Segni vorrà dire una parola di assicurazione e soddisfare così le inderogabili necessità economiche e commerciali di Bari e del Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Mazzoni, Seroni, Barbieri e Dami hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

avendo presente che la Mostra nazionale dell'artigianato è divenuta una fra le più importanti rassegne europee e che assolve una funzione essenziale per la conoscenza e la diffusione dei prodotti dell'artigianato ita-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

liano e straniero, si dà meritare una maggiore considerazione e aiuto dallo Stato;

considerato che in questi anni essa ha avuto uno sviluppo dei più lusinghieri, tanto che il numero delle ditte espositrici si è quadruplicato (nel 1947 esposero 600 ditte, mentre nel 1958 esse furono, comprese quelle provenienti da nazioni estere, 2.230, e molte domande dovettero essere respinte), per cui i locali ove attualmente la mostra ha sede sono diventati troppo angusti per poter favorire qualsiasi ulteriore potenziamento;

riconosciuto che, come è stato ripetutamente richiesto dalle autorità comunali, dagli amministratori dell'Ente mostra e dagli artigiani, si rende necessario spostare la Mostra dalla sede attuale in altra più idonea e capace di accogliere tutte le ditte espositrici richiedenti e del nostro e dei paesi esteri, e di consentire la costruzione di padiglioni per mostre permanenti e l'istituzione di botteghe-scuola artigiane;

considerato che tanto il comune quanto l'Ente mostra hanno indicato nella monumentale Fortezza da Basso l'unica area adatta per allestirvi le future rassegne e che il progetto di massima è già stato approvato da un gruppo di architetti ed ha riscosso l'autorevole riconoscimento di alte autorità della Repubblica;

considerato infine che la Fortezza da Basso, oggi in dotazione al Ministero della difesa, è utilizzata per limitate attività industriali e in piccola parte per l'attività del tribunale militare, attività spostabili agevolmente in altri locali;

invita il ministro della difesa

ad adoperarsi perché siano spostate altrove le attività che si svolgono nell'interno della Fortezza, in modo da rendere possibile il passaggio di tale area demaniale alla Mostra nazionale dell'artigianato, onde consentirle di svolgere in maniera più efficace la sua funzione propulsiva in favore dell'attività artigianale e della maggiore conoscenza e diffusione dei prodotti artigiani ».

L'onorevole Mazzoni ha facoltà di svolgerlo.

MAZZONI. Per le sue passate responsabilità di Presidente del Consiglio e per la sua attuale carica di vicepresidente del Consiglio, l'onorevole ministro sarà certamente a conoscenza della questione che è oggetto del mio ordine del giorno. Si tratta di soddisfare la richiesta della Mostra nazionale dell'artigianato, a proposito della quale già nel 1956 fu accolto dal Governo un ordine del giorno

Vedovato e vi furono impegni di interessamento anche dalle autorità dello Stato in occasione delle visite delle stesse alle manifestazioni annuali della Mostra nazionale dell'artigianato.

Si tratta di consentire alla mostra di poter ancor meglio assolvere la sua funzione di diffusione della conoscenza dei prodotti dell'artigianato, e di estendere la possibilità di vendita dei medesimi. L'importanza economica e sociale dell'artigianato è del resto a tutti nota. Nella sua relazione all'ultimo bilancio dell'industria e del commercio l'onorevole Volpe così si esprimeva:

« L'artigianato occupa un posto rilevante tra i settori produttivi del paese non soltanto sotto l'aspetto economico (le produzioni più altamente qualificate di numerosi settori si svolgono, nella massima parte, nel campo artigiano) ma anche sotto l'aspetto sociale se si considera la natura di piccolo imprenditore dell'artigiano, il loro numero (550.000 iscritti agli albi provinciali, cifra certamente inferiore alla realtà), quello dei loro familiari, degli apprendisti e dei dipendenti.

È una cospicua aliquota della popolazione attiva disseminata nei centri più remoti, che fa parte del ceto medio, e che ha meritato e merita, oltre che la considerazione, la più vigila attenzione delle sfere governative ».

L'esigenza di potenziare la mostra fu del resto riconosciuta sia dal relatore sia dal Governo, a nome del quale il ministro Bo presentava un disegno di legge, seppure dopo la presentazione di una identica nostra proposta, per aumentare il contributo statale alla rassegna artigianale fiorentina.

È necessario quindi dare all'ente la possibilità di adempiere compiutamente la sua funzione di stimolo al potenziamento e alla qualificazione dell'artigianato e di conoscenza e diffusione dei prodotti, possibile con lo spostamento della mostra in altre sale più ospitali.

Fino ad oggi sono stati compiuti grandi sforzi per aumentare la capacità di accoglimento nei locali esistenti delle ditte che domandavano ospitalità. Basterà citare alcuni indici dello sviluppo: nel 1957 la Mostra nazionale dell'artigianato ospitò 600 espositori, nel 1958 questi salirono a 2.230; il giro di affari nel 1947 fu soltanto di 150 milioni, che salirono nel 1958 a 3 mila milioni.

Tuttavia, nel 1958, pur avendo potuto ospitare 2.230 ditte, fra cui 366 straniere provenienti da 18 nazioni, centinaia e centinaia dovettero restar fuori. Quindi il problema in radice si risolverà con il passaggio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

dei locali dal *parterre* dove attualmente si trovano a locali più ampi ed accoglienti.

Per questa categoria, la cui importanza produttiva e sociale è stata unanimemente riconosciuta, si sono pronunciate moltissime parole e molte sono state le promesse, gli impegni, i riconoscimenti. È necessario però realizzarli con più celerità e maggiore decisione. Non bastano i riconoscimenti. L'artigianato ha molte necessità, come viene riconosciuto da ogni settore. Da molti banchi si è levata continuamente la voce per chiedere maggiori contributi per gli ammodernamenti degli impianti; una più estesa assistenza tecnica e previdenziale; sgravi fiscali ed agevolazioni creditizie. Molti sono i provvedimenti che gli artigiani ancora attendono, quali l'elevamento della franchigia di ricchezza mobile, la soppressione dell'imposta generale sull'entrata in abbonamento, l'approvazione di provvedimenti previsti dalla legge n. 660, ecc.

Ma se l'artigiano italiano ha bisogno di tutto ciò che è stato indicato, esso ha ancor più bisogno di un mercato più ampio in cui collocare i suoi prodotti, un mercato più ampio sia all'interno sia all'estero, esigenza più pressante con l'attuazione del mercato comune europeo.

Favorire quindi la conoscenza del prodotto dell'artigianato e la sua diffusione è uno fra i principali compiti del Governo, è una delle principali richieste di questa benemerita categoria. A questa esigenza risponde la Mostra nazionale dell'artigianato. Ma per assolvere ancor più tale significativa funzione è indispensabile dare a questo ente un locale che possieda maggiore spazio; occorre consentirgli di approntare nuovi numerosi *stands*; per poter accogliere tutte le richieste di partecipazione di ditte italiane e straniere, occorre consentire l'istituzione di mostre permanenti e di botteghe-scuola. A tale scopo, per unanime riconoscimento, può essere utilizzata soltanto l'area della monumentale Fortezza da Basso.

In quale situazione si trova questo edificio oggi in possesso del Ministero della difesa? Attualmente vi è la direzione della artiglieria, un piccolo centro autieri che funziona principalmente da *garage*, il tribunale militare e l'abitazione di alcune famiglie; quindi qualche limitata attività industriale per conto della difesa ed alcuni uffici.

Io credo che questi possano essere facilmente spostati. Questo chiediamo per consentire alla Mostra nazionale dell'artigianato di assolvere le sue funzioni istituzionali. L'ar-

tigianato italiano, e non soltanto quello fiorentino, aspetta un provvedimento per il quale vi furono già delle promesse, per cui io prego...

SEGNI, *Ministro della difesa*. Da chi furono assunti questi impegni?

MAZZONI. Furono assunti, sia pure genericamente, nel senso che si sarebbe studiata benevolmente la richiesta.

SEGNI, *Ministro della difesa*. Da parte di chi?

MAZZONI. Anche da parte dell'onorevole Zoli, in un suo discorso dell'anno passato.

SEGNI, *Ministro della difesa*. Non ero allora ministro della difesa.

MAZZONI. Il senatore Zoli preannunciò un intervento presso il Ministero della difesa, affinché questa richiesta potesse essere accolta. In tal modo si risolverebbe alle radici questo annoso problema cittadino e nazionale.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Gorreri, Boldrini, Clocchiatti e Bigi:

« La Camera,

in considerazione dell'esperienza relativa all'ultimo richiamo sotto le armi di riservisti appartenenti alle diverse armi e classi, richiamo che è stato effettuato senza concedere ai richiamati il tempo materiale sufficiente per potere sistemare i loro impegni, creando in tal modo una situazione di disagio specialmente per quanto riguarda i liberi professionisti, i titolari di piccole imprese artigiane e commerciali in genere e coltivatori diretti; disagio e conseguente danno finanziario derivato al lavoratore richiamato, sia esso dipendente o indipendente; disagio e danno estesi alla di lui famiglia e soprattutto all'attività produttiva;

non ravvisando in tale provvedimento quelle imprescindibili esigenze di carattere addestrativo del personale in congedo così come ebbe a rispondere l'onorevole ministro della difesa ad una interrogazione;

considerato, in fine, l'esiguità del sussidio riservato ai richiamati stessi ed ai loro familiari e la deliberata limitata assegnazione dello stesso sussidio,

invita il ministro della difesa:

1°) ad adoperarsi perché il sussidio giornaliero da assegnarsi alle famiglie bisognose dei richiamati sia esteso ai genitori del richiamato celibe, e, se ammogliato, alla moglie ed ai figli inferiori all'età di anni 18 e superiori a tale età qualora risultino disoccupati;

2°) a stabilire la misura del sussidio giornaliero per tutti i richiamati, anche se

lavoratore indipendente, in una entità non inferiore al salario o stipendio medio in atto dei lavoratori dipendenti;

3°) a tener conto delle attività professionali e artigiane dei richiamati ai fini che gli stessi non abbiano a trovarsi carenti per adempimenti professionali o per impegni contrattuali ».

L'onorevole Gorreri ha facoltà di svolgerlo.

GORRERI. Il mio ordine del giorno trova la sua origine dalle risposte non soddisfacenti fornite dal Ministero della difesa ad una mia interrogazione in ordine al richiamo alle armi e, sotto l'aspetto politico, dall'allarmismo che tali richiami determinano, oltre che dalla necessità di elevare il trattamento economico ai familiari del richiamato.

Appare evidente che si è cercato di eludere l'aspetto politico. Allorché quei cittadini furono richiamati alle armi, il pericolo di guerra era sul punto di investire tutto il medio oriente, con prospettiva immediata di estendersi a tutte le grandi nazioni, causando quindi un conflitto mondiale.

L'allarmismo suscitato dal pericolo dell'imminente conflitto armato veniva alimentato dalla chiamata alle armi di migliaia di riservisti dell'esercito. Nella cartolina bianca di precetto, strisciata diagonalmente in rosso, era posto l'avvertimento: « Raggiungere immediatamente il corpo assegnato »; perciò chi riceveva un simile invito non poteva che impressionarsi.

Lo stesso *Corriere della sera*, in una corrispondenza da San Pietro in Bagno, scriveva: « Si apprende intanto che i riservisti hanno risposto al richiamo veramente a « tamburo battente »: già il giorno seguente a quello dell'invio delle cartoline molti si sono presentati... ».

Non vi era una speciale necessità di richiamare gli specialisti riservisti, tanto è vero che una lettera pubblicata sui giornali e mai smentita suonava così: « Per dire di come sono andate le cose in questo richiamo per aggiornamento, basti ricordare che molti, richiamati come autisti, non hanno guidato una macchina; io, specialista fotografico, non ho avuto una macchina fotografica. Il rancio era pessimo; molti che sono arrivati sani sono tornati a casa ammalati. In compenso ci facevano bei discorsi sulla nostra bella Italia e noi stavamo ad ascoltare, domandandoci dove andremo a finire se le cose andranno sempre avanti di questo passo ».

GUERRIERI FILIPPO. Ha mai visto quello che mangiano oggi i soldati ?

GORRERI. Questa lettera è stata pubblicata e nessuno l'ha smentita.

SEGNI, *Ministro della difesa*. Non possiamo correre dietro a queste cose !

GORRERI. Rimane poi il problema del numero dei richiamati.

Nel suo discorso pronunciato alle truppe a chiusura delle grandi manovre, l'onorevole Segni, ministro della difesa, affermava a San Pietro in Bagno il 28 agosto 1958: « L'affiatamento di tutti quanti i servizi ha permesso questo ottimo risultato così rapidamente. Sono stati richiamati oltre 22.000 uomini... », mentre la risposta all'interrogazione parla di 12.780.

SEGNI, *Ministro della difesa*. Non è esatto.

GORRERI. Anche questo è stato pubblicato.

SEGNI, *Ministro della difesa*. Si pubblicano tante sciocchezze ! Mi dice che giornale era ?

GORRERI. È il *Corriere della sera*. Può darsi che abbia sbagliato il corrispondente...

GUERRIERI FILIPPO. Alle manovre hanno assistito anche i suoi colleghi. Creda piuttosto a loro che non a queste lettere !

GORRERI. Per quanto riguarda i sussidi, questi, malgrado la legge 10 dicembre 1957, sono ancora insufficienti. Lo stesso relatore a pagina 17 della sua relazione scritta dice: « Un congruo aumento dei sussidi alle famiglie dei militari, specialmente durante i periodi di richiamo per l'istruzione, ancora si invoca nonostante i miglioramenti apportati in merito dalla legge 10 dicembre 1957, n. 1248 ». Si rende, pertanto indispensabile venire incontro a queste esigenze.

La risposta all'interrogazione, inoltre, parla anche di un'erogazione di 10 milioni disposta come integrazione delle forme di assistenza affidate ai comandi dei reparti per premi da concedere ai militari. Per esempio, alla IX compagnia del 20° reggimento fanteria (di oltre 200 uomini) sono state assegnate 8 mila lire. Quindi, ad ogni militare sono toccate circa 40 lire. Ma vi è di più. Quelle misere 40 lire non sono state integralmente versate ai militari, perché essendosi verificata la mancanza di una coperta in dotazione al reparto, la perdita è stata sanata trattenendone l'importo dalle famose 8 mila lire. I richiamati hanno diritto a questa assistenza non all'elemosina e, ripeto, le indennità giornaliere per i richiamati sono veramente irrisorie. Si tenga presente che spesso questi richiamati sono dei lavoratori che hanno dovuto abbandonare il loro lavoro.

talvolta l'hanno dovuto perdere, come è accaduto ad alcuni perché non erano fissi ma saltuari e non possono essere indennizzati con sussidi di questa misura. Proponiamo, pertanto, che l'onorevole ministro intervenga a migliorare la legge del 10 dicembre 1957 attraverso un altro provvedimento perché il sussidio giornaliero da assegnarsi alle famiglie bisognose dei richiamati sia esteso ai genitori del richiamato celibe e, se ammogliato, alla moglie ed ai figli inferiori all'età di anni 18 e superiori a tale età qualora risultino disoccupati; a stabilire la misura del sussidio giornaliero per tutti i richiamati, anche se lavoratori indipendenti, in una entità non inferiore al salario o stipendio medio in atto dei lavoratori dipendenti; a tener conto delle attività professionali ed artigiane dei richiamati affinché gli stessi non abbiano a trovarsi carenti per adempimenti professionali o per impegni contrattuali.

Le esigenze della vita moderna non corrispondono più alla mentalità di un tempo, ormai assai remoto, quando per fare un buon soldato necessitavano privazioni di ogni genere. L'esercito moderno comporta un'apertura ampia, concreta verso ogni esigenza del militare, che deve trovarsi in un'ambiente accogliente sotto ogni aspetto, che deve essere libero della preoccupazione per i familiari e per il suo lavoro abbandonato. Solo in questo modo possiamo ritenere di formare un quadro di militari attivo e sereno, raccolto e cosciente della importanza della sua mansione.

Confido, pertanto, che l'onorevole ministro vorrà accogliere il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Vittoria Titomanlio, Scalia, Frunzio, Bovetti e Colasanto hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ritenuta la necessità di procedere al riordinamento del vigente stato giuridico dei commissari di leva, le cui norme — che non prevedono né gerarchia, né progressione di carriera, né unicità di criteri nell'attribuzione degli stipendi — sono state riconosciute, in varie occasioni dal Parlamento, dal Governo e dal Consiglio di Stato anacronistiche ed atte ad ingenerare perplessità;

considerato che i provvedimenti delegati dell'11 gennaio 1956, n. 16 e del 10 gennaio 1957, n. 3, non hanno tenuto conto del progetto a suo tempo redatto dal Ministero della difesa e che hanno resa ancora più indefinita la posizione giuridica dell'anzidetta categoria,

impegna il Governo

in armonia a quanto stabilito dall'articolo 375 del decreto presidenziale 10 gennaio 1957, n. 3, a predisporre con urgenza un nuovo piano organico dei commissari di leva per cui, con la equiparazione e con l'inquadramento dei detti funzionari nelle nuove carriere e qualifiche, sia consentita una progressività di carriera, giuridicamente ed economicamente disciplinata ».

La onorevole Vittoria Titomanlio ha facoltà di svolgerlo.

TITOMANLIO VITTORIA. Il 20 dicembre 1951 la Commissione difesa del Senato, nell'approvare il disegno di legge contenente norme per il reclutamento dei commissari di leva, votò un ordine del giorno, approvato all'unanimità, che impegnava il Governo a predisporre un provvedimento legislativo per la definizione dello stato giuridico dei commissari di leva.

Il provvedimento fu preparato nel 1952, ma si attese, per la relativa presentazione ed approvazione, la riforma burocratica affidata all'onorevole ministro Tupini. Successivamente, in seguito a continui richiami sull'argomento e autorevoli interventi (vedi ordine del giorno Chiarini del 15 dicembre 1954 e interrogazione Titomanlio Vittoria ed altri del 5 giugno 1957) il Governo, nel predisporre le tabelle relative allo stato giuridico del personale civile dello Stato, equiparò la qualifica dei commissari di leva a quella dei vicecancellieri (tabella 30-A — decreto n. 16 dell'11 gennaio 1956).

La direzione generale leva sottufficiali e truppa, nel rispondere al segretario generale esercito e, per conoscenza, allo stato maggiore esercito, scriveva: « In relazione alla interrogazione, a risposta scritta, degli onorevoli Titomanlio e Colasanto, si comunica che, come è noto, l'amministrazione dello esercito elaborò, fin dal 1952, uno schema di disegno di legge concernente il nuovo stato giuridico dei commissari di leva, schema che fu trasmesso da codesto ufficio al gabinetto, per l'ulteriore seguito, con pro-memoranda del 13 marzo 1952. Tale schema, però, non ebbe esito per l'avviso contrario espresso dal Ministero del tesoro, dall'allora ministro Tupini e dall'ufficio per la riforma della burocrazia. Nel 1955, in sede di predisposizione delle norme delegate per il riassetto dei ruoli del personale civile dell'amministrazione dell'esercito, codesto ufficio, in accordo con la direzione generale personali civili ed affari generali, rielaborò un nuovo schema per la siste-

mazione dei commissari di leva, ma non risulta che tale schema, per il cui aggiornamento la scrivente ebbe a formulare alcune particolari proposte nell'aprile 1956, abbia finora avuto ulteriore seguito. Premesso quanto sopra, questa direzione generale, come ha avuto a rilevare in altre occasioni, non può disconoscere che le norme in vigore sullo statuto dei commissari di leva sono anacronistiche e tali da ingenerare perplessità nell'applicazione, e che sarebbe perciò necessaria e urgente una loro rielaborazione ».

Con l'emanazione delle norme per l'applicazione della legge delega (decreto n. 3 del 10 gennaio 1957), la qualifica del commissario di leva fu del tutto abolita (quadro 31) mantenendosi per detti funzionari uno stato di incertezza e di incongruenza giuridica. Pertanto, si richiama l'attenzione del Governo sulle interrogazioni dell'onorevole Foderaro (9 novembre 1957) e del senatore Spezzano (del 1958), che si riferiscono all'atteso disegno di legge per la progressione della carriera, giuridicamente ed economicamente disciplinata, dei commissari di leva, ponendo fine a caotiche ed ingiuste sperequazioni.

Attualmente, infatti, il commissario di leva, già ufficiale in servizio, può migliorare la sua carriera raggiungendo al massimo il grado superiore a quello coperto all'atto del concorso; invece, ai commissari di leva già in pensione è tuttora conservato il grado corrispondente a quello raggiunto nella posizione di riserva, con possibile promozione al grado superiore, creando così una sperequazione economica e giuridica fra gli stessi commissari di leva, cioè fra quelli che, avendo una maggiore responsabilità e un maggior numero di anni di servizio, hanno alla propria dipendenza ufficiali di gran lunga superiori di grado.

Si invoca, quindi, l'atteso provvedimento legislativo che, senza onere finanziario per lo Stato, riuscirà a definire la posizione dei commissari di leva, che troverebbero, con l'inquadramento nelle nuove qualifiche previsto dall'articolo 375 del decreto presidenziale 10 gennaio 1957, n. 3, la propria sistemazione giuridica già riconosciuta a tutto il personale dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Casalnuovo ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che la soluzione del problema dell'allineamento economico dei sottufficiali delle forze armate ai dipendenti ci-

vili della carriera esecutiva statale — allineamento che poggia su evidenti presupposti giuridici e morali — è ormai indilazionabile,

invita il Governo

ad impegnarsi concretamente per la sua più urgente attuazione ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CASALINUOVO. L'ordine del giorno da me presentato, a nome della mia parte, ripropone un problema che più volte è stato portato all'attenzione della Camera e del Governo nelle varie sedi di competenza, e che, se la Camera ha sempre apprezzato, il Governo ha spesso disatteso, malgrado le promesse formulate. Ciò può dirsi, almeno, dei passati governi, perché è legittima la speranza che, a conclusione di questo dibattito, l'onorevole ministro della difesa voglia non soltanto ripetere la parola della speranza o l'ennesima dichiarazione di buone intenzioni, ma enunciare quegli impegni concreti dell'azione governativa (anche in relazione alle proposte di legge di iniziativa parlamentare già presentate in argomento, e a favore di un loro rapido accoglimento) in quanto soltanto tali impegni possono venire incontro all'attesa dei benemeriti sottufficiali delle forze armate e — voglio crederlo — all'immutato animo della Camera a questo riguardo. Impegni che noi chiediamo espliciti, concreti, precisi da parte del Governo.

Il problema dell'allineamento della carriera dei sottufficiali delle forze armate e dei corpi di polizia con gli impiegati civili della carriera esecutiva dello Stato è uno dei tanti problemi d'equità e di giustizia aperti, piuttosto che chiusi, dai decreti delegati del gennaio 1956. La Camera ne è stata immediatamente investita con l'ordine del giorno presentato e svolto, in sede di discussione del bilancio della difesa, dal nostro compianto collega onorevole Enzo Selvaggi nella seduta del 21 giugno 1956. Vennero successivamente, durante la scorsa legislatura, la proposta di legge dell'onorevole Buffone — che è ritornato sul tema anche nella discussione attuale — e quella presentata dall'onorevole Paolo Greco e da altri deputati del mio partito, la quale — soprattutto per l'ardore dell'onorevole Greco — funzionò da elemento attivatore della questione e, alla fine della legislatura, condusse alla formazione della unanime opinione della Commissione di difesa per una favorevole decisione. Fu in tale sede — e quando purtroppo l'imminente scadenza della legislatura faceva ormai prevedere impossibile la normale conclusione dell'*iter* le-

gislativo delle proposte — che l'onorevole senatore Bosco, allora sottosegretario alla difesa, pur allegando difficoltà del tesoro per una immediata soluzione del problema, dichiarò, in seno alla Commissione della difesa della Camera, di prendere atto a nome del Governo del desiderio unanime della Commissione, e dette assicurazione che il Governo avrebbe fatto in avvenire tutto il possibile per andare incontro alle richieste dei sottufficiali, riconosciute fondate e giuste.

Queste pur impegnative parole del sottosegretario di Stato vennero superate nel corso della campagna elettorale da altre ben più impegnative dichiarazioni dell'onorevole ministro della difesa. In un comizio tenuto a Caserta, l'8 maggio, l'onorevole Taviani ebbe, tra l'altro, a dichiarare: « Dopo incertezze e vicissitudini, l'accordo si è raggiunto sulla questione dell'adeguamento del maresciallo maggiore al grado IX: accordo non soltanto dei ministri da cui dipendono le forze armate e degli stati maggiori, ma anche dei Ministeri finanziari, sanzionato dall'organo supremo per la difesa nazionale ». E la stessa dichiarazione l'allora responsabile del dicastero ripeté in un successivo comizio tenuto al teatro Brancaccio a Roma. Oggi noi vorremmo sapere — e, con noi, credo che lo vogliano la Camera e i sottufficiali — dall'onorevole Segni se quella fosse una responsabile dichiarazione di Governo oppure un *flatus vocis* da campagna elettorale.

Comunque, la proposta di legge n. 6, presentata dall'onorevole Achille Lauro e dagli altri deputati del mio gruppo, ed altre due proposte di legge — espressione unanime, pur nella differenziazione tecnica, della volontà della maggioranza della Camera di risolvere il problema — sono già nei lavori della nostra Assemblea.

Pertanto, con l'ordine del giorno che ho l'onore di proporre, noi chiediamo alla Camera di domandare al Governo un suo esplicito impegno su questo punto, e che sia un impegno concreto, e che il Governo possibilmente dichiari qui il suo favore per un rapido accoglimento delle proposte di legge giacenti, o se esso non preferisca eccitarne l'*iter* parlamentare con un disegno di legge governativo che le unifichi, ovvero in quali altre forme intenda impegnarsi.

Non posso non ricordare alla Camera che lo stesso onorevole relatore, nel pregevole suo documento sottoposto alla nostra attenzione, così si è espresso in merito alla questione: « Come è già stato ricordato in precedenti discussioni sugli stati di previsione

della spesa del Ministero della difesa, il grado massimo raggiungibile dai sottufficiali, e cioè quello di maresciallo maggiore, è equiparato non all'ultimo, ma al penultimo grado della carriera esecutiva, con un conseguente declassamento economico e di prestigio di tutta la scala gerarchica dei sottufficiali.

È da porre in rilievo che i sottufficiali, anche se non sempre reclutati con titolo di studio elevato, compiono nella loro carriera numerosi tirocini, corsi di studio e specializzazione, e che, per effetto dello sviluppo del tecnicismo nelle forze armate, i requisiti professionali richiesti e le mansioni espletate, hanno subito negli ultimi tempi una notevole evoluzione. Oggi, infatti, i sottufficiali sono destinati ad impieghi che richiedono elevate doti di perizia e comportano non trascurabili responsabilità (ad esempio, piloti di aerei o di carri armati; comandanti di rimorchiatori di alto mare, comandanti di stazioni carabinieri, i quali sovente assumono anche il comando interinale delle tenenze ecc.) certamente non inferiori a quelle del personale civile della carriera esecutiva ».

Spero che il Governo non vorrà negare alla Camera ed ai sottufficiali l'esplicita parola che gli viene richiesta. Ma soprattutto ho fiducia che la Camera, accogliendo il mio ordine del giorno, vorrà impegnare su questa via il Governo. Ed è in tale fiducia che desidero mandare, oltre che il mio e quello del mio gruppo, il saluto riconoscente della Camera italiana ai sottufficiali delle forze armate, a questi infaticabili ed oscuri paladini del silenzioso adempimento del dovere, del funzionamento delle più delicate strutture delle forze armate, dell'educazione quotidiana, morale e civile, prima ancora che professionale, dei giovani che ogni anno dal popolo accorrono alle caserme e dalle caserme vengono restituiti alla vita civile, fatti più coscienti della patria e del dovere. Un saluto ai sottufficiali, ai loro eroici caduti di tutte le guerre, agli innumerevoli eroi che, sacrificando la vita e tutto di sé, rendono testimonianza dalla indissolubile unione dello spirito del popolo con la patria e con le sue fortune.

Ed è in nome di questa profonda fusione spirituale, della quale i sottufficiali sono una delle espressioni più sincere, più modeste e nel contempo più alte, che io vi chiedo, onorevoli colleghi, di votare l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare alla Camera.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Giacomo Corona, Filippo Guerrieri, Carlo Matteotti, Marzotto, Romualdi, Durand de la Penne e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

Buffone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che l'insufficiente sviluppo della aviazione civile in Italia dipende, oltre che dalla mancanza di fondi adeguati, anche dalla carenza evidente di una azione politica che solo un organo di Governo autonomo può esprimere.

chiede al Governo

di dare sollecita attuazione all'impegno, a suo tempo già assunto, per la costituzione di un Alto Commissariato per l'aviazione civile presso la Presidenza del Consiglio ».

L'onorevole Giacomo Corona ha facoltà di svolgerlo.

CORONA GIACOMO. Il problema di cui si occupa questo ordine del giorno è già stato ampiamente dibattuto. In definitiva esso riassume le aspirazioni e la volontà unanimemente espresse dagli oratori di tutti i gruppi, per una soluzione che ci sembra la più consona ed anche la più rapida per dare all'aviazione civile quel ritmo di sviluppo che essa richiede.

PRESIDENTE. L'onorevole Vincelli ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

valutata la situazione generale del traffico aereo, e preso atto dell'esigenza del suo potenziamento fondamentale per lo sviluppo di un paese civile;

constatata l'importanza, come scalo di linea aerea e per posizione strategica, dell'aeroporto di Reggio Calabria il quale — oltre ad essere l'unico aeroporto in funzione per gli abitanti della regione calabrese e di parte di quella siciliana — ha anche necessaria funzione di collegamento nel bacino del Mediterraneo.

invita il Governo

ad adottare quei necessari provvedimenti atti a potenziare e a rendere sempre più funzionante l'aeroporto di Reggio Calabria — adeguandolo alle sempre crescenti esigenze sia nel settore dell'aviazione civile come in quello dell'aviazione militare — analogamente a quanto è stato già realizzato in altre importanti località ».

L'onorevole Vincelli ha facoltà di svolgerlo.

VINCELLI. L'ordine del giorno sul quale richiamo l'attenzione del Governo intende proporre un problema che è già a conoscenza dell'onorevole ministro, e che in passato è

stato oggetto di discussione, di valutazione ed anche di una certa presa di posizione che ha interessato vivamente l'opinione pubblica della Calabria ed in particolare quella della città di Reggio: mi riferisco al problema dell'aeroporto, sul quale un comitato appositamente costituito ha richiamato recentemente anche l'attenzione di tutta l'opinione pubblica per la temuta eventualità di una soppressione della linea aerea che attualmente collega Reggio Calabria alla capitale.

Questo problema è già a conoscenza dell'onorevole ministro: si tratta di rendere più moderno e funzionale l'aeroporto di Reggio Calabria che recenti avvenimenti, ma soprattutto avvenimenti successivi all'ultimo evento bellico, hanno reso completamente inadeguato e non più all'altezza della situazione moderna. Le società aeree, l'Alitalia in particolare, fra poco metteranno in linea potenti mezzi, il che impedirà a Reggio Calabria e al suo aeroporto di continuare ad esercitare la necessaria funzione di scalo.

Su questo problema richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, perché nella provincia di Reggio Calabria e in tutta la Calabria si sta verificando una situazione di continua agitazione. Per cause del tutto giustificate, soprattutto di interesse generale, che sovrasta l'interesse particolare, si è dovuto sopprimere una linea di navigazione per l'Australia, che consentiva l'imbarco di emigranti.

La soppressione dell'aeroporto ha determinato uno stato di viva agitazione in tutta l'opinione pubblica. Si è costituito un benemerito comitato e domani sera vi sarà una pubblica manifestazione di protesta a Reggio Calabria.

Pertanto, il problema dell'aeroporto diventa un problema fondamentale e su di esso richiamo la particolare sensibilità del ministro, perché inserito in questa atmosfera di enorme disagio e soprattutto di grave umiliazione per la città. Evidentemente, una soluzione secondo le impostazioni più volte indicate ed illustrate, potrebbe portare ad una situazione di miglioramento e di soddisfazione generale.

L'onorevole ministro, che più volte è stato a Reggio Calabria e più volte è stato interessato al problema, lo conosce nei dettagli e quindi mi astengo dall'illustrarlo. Richiamo soltanto la sua particolare sensibilità, proprio perché, per ragioni di ordine economico e di carattere strategico-militare (non dimentichiamo i servizi che l'aeroporto di Reggio Calabria ha reso alla nazione nel corso dell'ultima guerra), è estremamente

importante valorizzare questo aeroporto con i mezzi che il Governo può avere a sua disposizione.

È stato costituito un consorzio perché l'aeroporto di Reggio Calabria serve alla consorella Messina e alla Sicilia orientale, ma l'esperienza del consorzio non ha avuto esito positivo per difficoltà di ordine campanilistico, che dovrebbero essere superate nel nome di una visione unitaria e globale del problema.

Tutti i tentativi in questo senso ancora non sono completamente falliti e saranno riproposti in un termine più o meno breve. Però la spinta iniziale, quella che dovrà mettere in moto tutte queste altre forze marginali, dovrà venire dal Governo. Ed io mi auguro che l'onorevole ministro della difesa accoglierà questo mio ordine del giorno che propone una delle questioni vitali per la rinascita e per l'ammodernamento di una zona fra le più depresse d'Italia, come quella di Reggio Calabria.

PRESIDENTE. Gli altri presentatori di ordini del giorno non sono presenti: si intende che abbiano rinunciato a svolgerli.

È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, devo informarvi che il calendario dei nostri lavori ha subito una leggera variante.

Il programma dei prossimi giorni, pertanto, rimane così stabilito: domani giovedì 23 nella seduta pomeridiana parleranno il relatore ed il ministro della difesa, il relatore e il ministro della marina mercantile; venerdì 24, nella seduta antimeridiana parleranno il relatore ed il ministro dell'interno; seguirà nella stessa seduta antimeridiana di venerdì la votazione a scrutinio segreto dei bilanci della giustizia, della difesa, della marina mercantile e dell'interno.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959. (306).

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 1958 al 30 giugno 1959.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'esame che in questi ultimi tempi ho compiuto delle norme riguardanti l'ordinamento dei lavori portuali marittimo ha fatto nella mia mente sorgere dubbi circa la costituzionalità delle stesse.

Esporrò al ministro e alla Camera, in questo mio intervento, tali dubbi, sicuro che il ministro me ne sarà grato, perché, ove anche nella sua mente sorgessero, potrebbe predisporre studi sull'argomento per stabilire la fondatezza o meno degli stessi e, nella prima ipotesi, ricercare le vie da seguire per evitare i danni, che sicuramente deriverebbero, come sempre derivano, da un improvviso verificarsi di vuoto legislativo.

Esaminiamo in modo sintetico il fenomeno del traffico portuale. Nel caso più semplice di una banchina non attrezzata, il carico e lo scarico delle merci avviene con i mezzi della nave. L'armatore, il ricevitore e il caricatore sono datori di lavoro delle maestranze impiegate nel carico e scarico. I rapporti, che intercedono tra loro e tra loro e le maestranze, sono rapporti giuridici di carattere privatistico. Né la situazione muta col progredire dell'attrezzatura portuale al più alto grado della tecnica. Tra la nave e la banchina si può interporre la più perfetta attrezzatura di imbarco, sbarco e magazzinaggio e questa attrezzatura può essere patrimonio e gestione di enti privati o parastatali, i rapporti tra tali enti e utenti portuali, per tutti gli atti di natura commerciale, continuano anche in tal caso ad essere di carattere privatistico, come dello stesso carattere continuano ad essere i rapporti tra gli operatori portuali e le maestranze.

Orbene l'articolo 603 del codice della navigazione dispone che sono proposti davanti al comandante di porto, capo del circondario nel quale è iscritta la nave o il galleggiante ove è stato concluso, eseguito o cessato il rapporto di lavoro, ovvero, se trattasi di ingaggio non seguito da arruolamento, è pervenuta la proposta al marittimo, le controversie individuali che non eccedono il valore di lire 10 mila (ora 100 mila), riguardanti, l'esecuzione del lavoro portuale e l'applicazione delle relative tariffe.

Le controversie suindicate, eccedenti il detto valore, sono proposte davanti il tribunale, nella circoscrizione del quale è iscritta

la nave e il galleggiante ovvero, se trattasi di ingaggio non seguito da arruolamento, è pervenuta la proposta al marittimo. Per modo che, se un utente portuale si rifiuta di pagare una fattura di lavoro portuale, il creditore lo dovrà citare a norma dell'articolo sopra richiamato, innanzi al comandante del porto, se l'importo della fattura non superi le 100 mila lire. È da ritenere conforme alla Costituzione, signor ministro, questa norma? A me pare di no, e per diverse ragioni.

A) L'articolo 102 della Costituzione dispone che la funzione giurisdizionale è esercitata da magistrati ordinari, istituiti e regolati dalle norme sull'ordinamento giudiziario, e che non possono essere istituiti giudici straordinari o giudici speciali. La dichiarazione VI delle disposizioni transitorie e finali della Costituzione sancisce, poi, che entro 5 anni dall'entrata in vigore della stessa si sarebbe dovuto provvedere alla revisione degli organi speciali di giurisdizione allora esistenti, salvo le giurisdizioni del Consiglio di Stato, della Corte dei conti e del tribunale militare. Ora non è dubbio che il comandante del porto sia un giudice speciale. Avrebbe, quindi, dovuto essere soppresso entro 5 anni dalla entrata in vigore della Costituzione. La sua permanenza non può, a mio avviso, non ritenersi contraria alla stessa.

B) L'articolo 108 della Costituzione stabilisce che le norme sull'ordinamento giudiziario e su ogni magistratura sono stabilite con legge e che la legge assicura l'indipendenza dei giudici delle giurisdizioni speciali, del pubblico ministero presso di esse e degli estranei, che partecipano all'amministrazione della giustizia.

Ora il comandante del porto, giudice speciale, essendo militare, non gode della indipendenza, voluta appunto dall'articolo 108 predetto.

L'articolo 18 del codice della navigazione affida al corpo delle capitanerie di porto le funzioni amministrative attinenti alla navigazione e al traffico marittimo. E l'articolo 11 aggiunge, a proposito del lavoro portuale, che la disciplina e la vigilanza delle operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto sono esercitate dal comandante del corpo. Ma detto corpo trovasi incluso, in virtù dell'articolo 16 della legge 8 luglio 1926, n. 1778, fra i corpi militari della marina. Le funzioni amministrative, quindi, di cui all'articolo 1 e le funzioni, di cui al successivo articolo 11, che non

sono indubbiamente militari, ma civili, sono affidate dalle norme innanzi ricordate ad un corpo militare.

Ritengo che la eccezione di incostituzionalità, di cui ho parlato, possa essere sollevata anche quando il giudice sia un'autorità civile portuale, come il presidente del consorzio di Genova, cui furono affidate funzioni giurisdizionali dal testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, richiamato dall'articolo 1317 del codice della navigazione. Lo ritengo, perché, potendo detto presidente essere revocato dal ministro, non può dirsi che abbia assicurata la sua indipendenza a norma della Costituzione.

C) Il comandante del porto ed il presidente del consorzio del porto di Genova svolgono funzioni amministrative e, poi, sono chiamati a giudicare della loro attività essi stessi. I due alti funzionari, infatti, nella loro veste amministrativa, approvano con propri decreti le tariffe del lavoro portuale (articolo 112 del codice della navigazione e articolo 203 del relativo regolamento). In sede giurisdizionale, poi, devono pronunciarsi sulla loro legittimità sia formale che sostanziale. Ora, al riguardo, la Costituzione (vedi, fra gli altri, l'articolo 113) non potrebbe essere più esplicita circa la netta separazione fra le funzioni amministrative e quelle giurisdizionali.

Si può verificare una situazione identica anche in caso di controversie di carattere penale. Supponiamo che un utente esegua un'operazione portuale con maestranze non portuali. Egli cade in contravvenzione ai sensi dell'articolo 1172 del codice della navigazione, che appunto dispone: « Chiunque, per l'esecuzione delle operazioni portuali si avvale di personale non appartenente alle maestranze costituite nelle compagnie o nei gruppi, è punito con l'ammenda da lire 50 a lire 100 per ogni persona impiegata e per ogni giornata di lavoro ». Il contravventore potrebbe fare domanda di oblazione per la conciliazione della vertenza, ai sensi del primo capoverso del successivo articolo 1239 del codice della navigazione. Ma, ove non lo facesse, il comandante del porto sarebbe tenuto a procedere nei confronti con decreto penale (articolo 1242 dello stesso codice). Orbene, ove quel contravventore facesse opposizione al decreto penale ed eccitasse la incostituzionalità della giurisdizione del comandante del porto, io ritengo che la Corte costituzionale, ove venisse adita, finirebbe col dargli ragione. Anche forse per un altro rilievo.

L'articolo 3 della Costituzione dispone che «tutti i cittadini sono uguali davanti alla legge» e, quindi, per lo stesso sostanziale atto illegale compiuto dovrebbero essere giudicati dallo stesso giudice. Qui, invece, accade che un utente portuale, che in un porto di navigazione interna incorra nella contravvenzione, di cui all'articolo 1172 del codice della navigazione, è sottoposto alla magistratura ordinaria, mentre, se la stessa contravvenzione gli viene elevata in un porto marittimo è sottoposto al giudice speciale di cui all'articolo 1238 detto codice.

Ma anche nel regolamento per la esecuzione del codice, che fu approvato con decreto presidenziale 15 febbraio 1952, n. 328, pur essendosi nella relazione al Presidente della Repubblica, che lo precede, dichiarato che nella sua redazione si era tenuto conto del nuovo ordinamento costituzionale dello Stato, esistono, a mio avviso, delle norme, che potrebbero essere ritenute incostituzionali.

Tale potrebbe essere ritenuto l'articolo 152. Esso dispone che per l'ammissione tra i lavoratori portuali occorre un concorso, che è disposto dal Ministero della marina mercantile. Ora, se è vero che i lavoratori portuali operano sotto la direzione tecnica ed economica degli operatori portuali, loro diretti datori di lavoro, lo stabilire il *quantum* e la qualità di essi dovrebbe essere affidato al consiglio del lavoro, restando un fatto aziendale in stretta relazione col traffico medio e con le variazioni del traffico di ogni porto. E ancora, l'articolo 161 del regolamento dispone che «la costituzione, la fusione e la soppressione delle compagnie sono fatte con decreto del direttore marittimo». Le compagnie non sono che gruppi di lavoratori portuali, i quali sono chiamati ad amministrare e ripartire i propri salari, nonché a regolare i propri turni di lavoro, a scegliere e nominare i propri capi tecnici e gli impiegati amministrativi. Hanno, quindi, la stessa caratteristica delle normali cooperative di lavoro, che fuori dei porti forniscono forze di lavoro ai datori che ne abbiano bisogno e ai quali non convenga o non sia possibile tenere maestranze fisse.

Non si vede perché, quindi, una volta determinati e scelti i ruoli dei lavoratori portuali, debba intervenire la volontà del direttore marittimo per costituire una compagnia con personalità giuridica restandone interamente assente la volontà dei soci.

L'articolo 161, perciò, è contrario sia all'articolo 18 della Costituzione, sia anche

all'articolo 41, secondo cui i cittadini hanno diritto di associarsi liberamente, senza autorizzazione, per fini che non sono vietati ai singoli dalla legge penale. Le compagnie dovrebbero potersi costituire secondo le norme del diritto privato salvo il decreto di riconoscimento dell'autorità tutoria per l'esclusiva del lavoro nell'ambito portuale e salvi i controlli, contemplati dal citato articolo 41 e dagli altri del codice civile.

Anche gli articoli 202 e 203 mi sembrano incostituzionali. L'articolo 202 stabilisce che l'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale — e cioè i comandanti di porto — sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale, stabilisce gli orari di lavoro e le norme relative alla esecuzione delle operazioni portuali.

L'articolo 203, a sua volta, stabilisce che le tariffe e le norme per la loro applicazione 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 Ministro della marina mercantile.

Con tali articoli, quindi, è demandato al comandante di porto di determinare orari e tariffe e dettare norme per la esecuzione delle operazioni portuali.

Non dovrebbe, invece, tutto ciò essere precisato dagli operatori privati, che nel porto operano con il loro patrimonio, affrontando i rischi che comporta la direzione del lavoro? A me pare di sì.

D'altra parte l'articolo 41 della Costituzione già ricordato, dispone che l'iniziativa economica privata «è libera», e che la legge determina solo i «controlli opportuni, perché l'attività economica, pubblica e privata, possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali».

Quegli orari, quindi, quelle tariffe e quelle norme dovrebbero essere precisati dal consiglio del lavoro portuale e sottoposti al controllo dell'autorità. Ecco perché gli articoli 202 e 203 del regolamento, da me innanzi indicati, sono da ritenersi incostituzionali.

Mi auguro che il signor ministro voglia apprezzare la mia modesta fatica e riconoscere che l'opposizione che gli viene da questi banchi è, almeno nell'intenzione di chi la formula, veramente costruttiva.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Sinesio, il quale ha presentato il

seguinte ordine del giorno firmato anche dagli onorevoli Scalia e Del Giudice:

« La Camera,

visto che con il decreto beylicale 26 luglio 1954, la Tunisia ha esteso le sue acque territoriali oltre il tradizionale limite delle 3 miglia dalla costa, fino alla linea della isobata di 50 metri;

rilevato che la repubblica tunisina ha impedito ai motopescherecci italiani di esercitare la loro attività, anche nelle zone pescose situate nelle immediate adiacenze del limite segnato dalla linea della precitata isobata di 50 metri;

constatato il continuo fermo, dirottamento e la conseguente confisca dei motopescherecci italiani sorpresi, per la maggior parte dei casi, a navigare e a non pescare, in prossimità o dentro la zona anzidetta da parte delle vedette tunisine;

rilevato che le confische dei motopescherecci e le ammende hanno notevolmente danneggiato il patrimonio peschereccio siciliano,

invita il Governo:

1°) a intraprendere, senza ulteriori remore, concrete iniziative perché sia avviata a soluzione la questione della pesca nelle acque prossime alla Tunisia;

2°) di predisporre, nelle more di tali trattative, un servizio nelle zone di pesca del canale di Sicilia, a protezione dei pescherecci che vi esplicano la loro attività;

3°) ad emanare provvidenze atte ad assicurare ai pescatori, che hanno subito la confisca dei loro natanti, in applicazione del decreto beylicale citato, un indennizzo pari al valore del natante, o dei natanti confiscati;

4°) ad adoperarsi perché la questione della territorialità delle acque tunisine, in analogia con quella più recente della territorialità delle acque islandesi, venga deferita all'esame dei competenti organi dell'O. N. U.».

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

SINESIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, cercherò, brevemente, di esaminare alcuni dei tanti problemi che oggi rendono difficili le condizioni di vita di tutti coloro che operano nel settore produttivo della pesca e nelle attività ad esso sussidiarie o di esso complementari. A nessuno può sfuggire l'importanza economica, politica e sociale di questo settore produttivo, cui sono interessati oltre un milione di italiani, i quali attendono dal Parlamento e dal Governo che sia loro concessa la possibilità

di espandere il loro reddito in connessione all'espansione del reddito nazionale.

A causa degli alti prezzi di vendita al minuto dei prodotti ittici, coloro i quali vivono lontani da questo settore lo ritengono altamente produttivo, convinti che esso dia un non trascurabile contributo al bilancio economico, nonché una vita serena e tranquilla agli uomini che vi si dedicano.

Ciò, purtroppo, non corrisponde alla realtà delle cose, perché in effetti trattasi di un settore economico estremamente povero. Nonostante la particolare posizione geografica della nostra penisola, protesa nel Mediterraneo, nonostante il notevole sviluppo costiero, l'attività della pesca, nel 1957, ha contribuito al reddito nazionale solo in misura dello 0,18 per cento, segnando una flessione rispetto agli anni precedenti.

La « relazione generale sulla situazione economica del paese » ha indicato sinteticamente le cause di tale flessione tanto nella contrazione del valore globale della produzione quanto nell'aumento dei costi di esercizio, dovuto all'inasprimento dei prezzi dei materiali impiegati e alla maggiorazione degli oneri a carico degli armatori.

Ciò purtroppo è vero anche se potrà apparire strano che si sia verificato un calo della produzione nonostante la marineria da pesca italiana abbia fatto, in questi ultimi anni, un notevole sforzo di potenziamento e di ammodernamento: sforzo che avrebbe dovuto dare un incremento e della produzione e del reddito.

Il naviglio motorizzato infatti ha subito, negli anni che vanno dal 1952 al 1957, un incremento pari al 44,9 per cento. Debbo rilevare che l'incremento maggiore si è avuto nel settore della piccola pesca costiera con un aumento del numero delle motobarche pari al 59,1 per cento.

Tale orientamento della motorizzazione ha causato un maggiore e più intensivo sfruttamento della piattaforma continentale, su cui vivono tante specie economicamente importanti, che ha pur sempre una limitata estensione ed ha messo in maggiore rilievo la inadeguatezza per numero e per organizzazione dei porti rifugio. Basta rilevare che pochissimi dei 380 piccoli centri pescherecci disseminati lungo le nostre coste hanno un porto rifugio ed una attrezzatura adeguata.

Ma ad aggravare la situazione dei nostri pescatori mediterranei ha contribuito la mancanza di chiarezza nei rapporti internazionali nel settore della pesca costiera.

Vero è che tutte le conferenze internazionali organizzate al fine di determinare le competenze territoriali ed i limiti di pesca costiera si sono arenate concludendosi con un nulla di fatto, ma è vero che anche il decreto beylicale del 26 luglio 1951, nella stessa sua impostazione è semplicemente assurdo.

I termini della questione della pesca in Tunisia sono ben noti: la Tunisia ha esteso le sue acque territoriali oltre il tradizionale limite delle tre miglia dalla costa, fino alla linea, cioè, della isobata di 50 metri.

In virtù di tale provvedimento, mai accettato dall'Italia, la Tunisia, specie da quando si è costituita in repubblica autonoma, ha impedito ai motopescherecci italiani di esercitare la loro attività, anche nelle zone pescose situate nelle immediate adiacenze del limite segnato dalla linea dell'isobata precitata di 50 metri, e quindi, in acque internazionali, disponendo, prima con l'ausilio di vedette francesi e, quindi, con vedette proprie, il fermo e il dirottamento in porti tunisini — fermo e dirottamento che d'ordinario si traducono in confisca — dei motopescherecci sorpresi, per la maggior parte dei casi, a navigare, non a pescare, in prossimità o dentro la zona anzidetta. Ne sono conseguiti fermi, confische, ammende che hanno notevolmente danneggiato il patrimonio peschereccio siciliano, a parte l'enorme danno economico derivato ai pescatori per il non aver più potuto esercitare la loro attività in zone pescose molto ricche, che prima della promulgazione del citato decreto beylicale avevano sempre, e tranquillamente, sfruttato.

I continui abusi, le confische progressive dei motopescherecci, il disagio economico in cui versano i pescatori, il fatto che i natanti confiscati vengono subito ceduti a cooperative di pescatori tunisini — il che conferma in modo inequivocabile l'intendimento dei tunisini di volersi fare un flotta peschereccia a spese degli armatori italiani, e siciliani in particolare — fanno sì che gli armatori siciliani non possano oltre attendere che il problema abbia una sua immediata e soddisfacente soluzione.

Prima che si verifichi l'irreparabile e visto che agli atti di pirateria, agli abusi e agli arbitrî, si sono recentemente aggiunti veri e propri atti di barbarie — l'equipaggio del motopeschereccio *Resurrezione*, matricola 125 Trapani, fermato da una vedetta tunisina il 4 settembre 1958 e privato del libretto di navigazione — chiede: 1°) che vengano intraprese, senza ulteriori remore, concrete trattative perché sia avviata a soluzione la que-

stione della pesca in Tunisia; 2°) che nelle more di tali trattative, vengano inviate nelle zone di pesca del canale di Sicilia vedette italiane, a protezione dei pescherecci che vi esplicano la loro attività; 3°) che vengano emanate provvidenze atte ad assicurare agli armatori, che hanno subito la confisca dei loro natanti, in applicazione del decreto beylicale citato, un indennizzo pari al valore totale del natante, o dei natanti confiscati; 4°) che la questione della territorialità delle acque tunisine, in analogia con quella più recente della territorialità delle acque islandesi, venga deferita, se necessario, all'esame dei competenti organi dell'O.N.U.

L'aver determinato con questo decreto il limite delle acque territoriali con il criterio batimetrico ha ristretto quindi enormemente non solo la possibilità di pesca, ma ha distrutto completamente la già fiorente industria delle spugne che veniva esercitata sui bassi fondali fra Lampedusa e l'Africa. È veramente uno spettacolo pietoso, recandosi a Lampedusa, trovare centinaia di battelli fermi da anni, in attesa di poter riprendere una attività che va a profitto di quelle famiglie e dell'intero paese.

Non essendo possibile prevedere, a quanto pare, una rapida chiarificazione dei rapporti con la Tunisia e non potendo risolvere il problema con un trasferimento — così come è stato fatto altrove — in altre zone mediterranee è necessario intanto porre il problema su altre basi e cercare altre soluzioni più soddisfacenti.

Ci si è domandato spesse volte se non sia possibile migliorare le attuali condizioni di pesca aumentando, con opportuni interventi, la pescosità dei nostri mari. Chi vi parla si è interessato di questi studi ma più che alla mia breve esperienza in materia, intendo riferirmi a quella di eminenti studiosi, i quali sono pervenuti a conclusioni negative, in quanto la temperatura e la povertà di sali d'azoto e di fosforo dei nostri mari rendono difficile lo svilupparsi della fauna ittica, che non può, per numero e per grandezza, avere le caratteristiche delle stesse specie che vivono nell'Atlantico.

È da considerare anche che l'enorme estensione dei mari e l'impossibilità di eseguire operazioni di fecondazione artificiale della fauna marina su scala industriale, non permettono una efficace azione dell'uomo intesa ad incrementare la produttività mediante opere di ripopolamento.

Teoricamente, e solo nelle zone di mare semichiuso, si potrebbe tentare la concimazione del fondo marino, allo scopo di aumen-

tare il *plancton* minuto, onde attirare nella zona un maggior numero di pesci. I tentativi fatti in tal senso, però, non hanno dato risultati soddisfacenti, per cui le uniche misure da adottare in mare aperto sono quelle intese a tutelare il patrimonio ittico eliminando tutte le cause che sconvolgono il normale equilibrio biologico.

Bisogna evitare che venga ostacolata la riproduzione naturale dei pesci distruggendoli allo stato di novellame e in età giovanile o catturandoli nel periodo della riproduzione. Anche i pescatori di mestiere, talora, spinti da necessità immediate e poco curanti dell'avvenire, usano reti od attrezzi non permessi dalla legge, ovvero pescano nel periodo della riproduzione della specie ittica, senza considerare che il pesce sotto misura o i riproduttori pregni di uova catturati oggi rappresentano il loro pane di domani.

Questo è, però, un problema di facile soluzione. Il Governo regionale siciliano, infatti, con il decreto assessoriale n. 199 del 15 marzo 1956, ha determinato i periodi di pesca a strascico ed a ciancuolo, le caratteristiche delle reti e dei mezzi luminosi di pesca.

Ma di non facile soluzione rimane il problema di far osservare la legge reprimendo la pesca di frodo, specie quella esercitata con veleni, con la corrente elettrica, le bombe, ecc.

Soprattutto sono noti al paese, perché ricorrenti sulla stampa a causa dei luttuosi incidenti che hanno provocato, i danni causati dai dinamitardi. Questi bracconieri del mare forse non si rendono conto che per qualche chilo di pescato mettono a repentaglio la loro incolumità, mentre non riescono a raccogliere che una minima parte del pesce ucciso.

Infatti, la distruzione della fauna e della flora microscopica vivente nella zona determina così la diserzione per lunghi periodi di tempo. Per eliminare tali criminali attività non vi è che un mezzo: intensificare la sorveglianza sul mare punendo esemplarmente i colpevoli.

Ma sorvegliare il mare aperto non è cosa facile e comunque sono pochissime le capitanerie di porto fornite di mezzi nautici idonei e le somme stanziare in bilancio non possono assicurare un miglioramento della situazione attuale.

La regione siciliana, non potendo risolvere il problema fornendo le capitanerie dei mezzi nautici idonei, in quanto, purtroppo, non si è ancora regolamentato il passaggio dei poteri sull'organizzazione amministrativa, ha sollecitato i pescatori a costituire un servizio di guardia giurata. Personalmente ritengo che

questa non sia la migliore delle soluzioni perché non è giusto trasferire ai privati anche parte dei poteri e dei compiti di polizia propri dello Stato; comunque data la particolare situazione, bene ha fatto la regione siciliana a scegliere, fra i due mali, il minore.

Il ripopolamento dei mari è però sempre molto lento e sarebbero necessari lunghi periodi di tregua per potere ottenere migliori risultati. Ma, non potendosi pretendere la soppressione della pesca per lunghi periodi di tempo, appare indispensabile organizzare su nuove basi tutto il settore produttivo.

La organizzazione su basi artigianali, infatti, si è trasferita dalla vela al motore senza che un piano preordinato avesse guidato l'avvento delle motobarche e dei motopescherecci sulla strada che conduce al coordinamento delle iniziative per conseguire gestioni economiche a costi d'esercizio meno elevati. La maggior parte dei pescatori sono rimasti chiusi nel loro angusto mondo di ieri fatto di sacrifici, di rischi e di scarso rendimento, per cui non vi è da sorprendersi se la vita di queste risorte aziende non sia florida e se il duro lavoro del pescatore non sia più equamente remunerato.

Solo l'organizzazione su nuove basi della marineria da pesca può consentire lo spostamento verso mari più pescosi. Si è da più parti sostenuto che l'avvenire dei nostri pescatori è sull'Atlantico poiché esso per la sua pescosità offre, indubbiamente, migliori possibilità di vita. I pochissimi mezzi di pesca che si sono avventurati oltre gli stretti, infatti, pur essendo solo una diecina, hanno contribuito alla produzione nazionale per oltre il 50 per cento.

L'operazione Atlantico, però, si è dimostrata antieconomica per la distanza dal porto di armamento, per la scarsa capienza dei mezzi impiegati, per la necessità di trasportare il pescato con i normali sistemi di refrigerazione e per mancanza di una idonea organizzazione commerciale. È necessario, quindi, che il problema venga impostato e risolto con criteri di completezza che dalla amara esperienza traggano spunto ed ammaestramento.

Non può infatti operarsi verso l'Atlantico con i criteri seguiti per lo spostamento dei mezzi di pesca già operanti nell'Adriatico, provvedimento questo, che, a mio modo di vedere, non ha raggiunto altro scopo che quello di rendere ancora più battuto un mare già insufficiente per i mezzi che vi operavano.

La soluzione migliore sarebbe quella di sostituire al naviglio di natura mediterranea un naviglio atlantico. Si tratta di motonavi da

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

pesca, di navi moderne, economiche, altamente produttive e confortevoli, atte a produrre a basso costo.

Questa sarebbe una soluzione avveniristica, mentre intanto si potrebbe seguire il sistema di organizzazione delle aziende norvegesi ed olandesi che operano nei pescosi mari della Mauritania e di quasi tutte le altre marine da pesca operanti negli oceani a grande distanza dai porti di armamento. Il naviglio da pesca è accompagnato da navi appoggio che hanno il compito di assistere gli operatori ed i loro mezzi, non solo, ma anche di conservare e trasportare il pescato dal luogo di produzione al mercato di consumo. È ovvio che tale sistema consente lo spostamento anche di quelle unità che, da sole e nelle condizioni in cui operano oggi, non potrebbero dedicarsi alla pesca oltre gli stretti.

È accaduto anche che alcune unità, che avevano tentato l'avventura atlantica, sono tornate in patria, dopo lungo e pericoloso lavoro, con le stive colme di pesce arrivato in buone condizioni di commestibilità, pur con i sistemi normali di refrigerazione, ma hanno dovuto distruggere il pescato perché il mercato di consumo non consentiva un rapido assorbimento del prodotto, né vi era la possibilità di conservarlo in attesa di condizioni migliori.

Tale fatto, però, non è stato causato da una impossibilità di assorbimento in senso assoluto, ma piuttosto da una deficiente organizzazione commerciale, così come si rileva molto bene nella pregevole relazione dell'onorevole Durand de la Penne, il quale ha messo in luce la opportunità, la necessità e l'urgenza di interessarsi a questi problemi.

Mi si consenta di dire che è vero che la media nazionale del consumo dei prodotti ittici è molto bassa, essendo di soli 6 chilogrammi e mezzo *pro capite* per anno, ma è pur vero che le importazioni superano il 50 per cento del consumo nazionale e che a pochi chilometri dalla costa, nei piccoli centri, il consumo del pesce è pressoché ignorato.

Difetto di organizzazione commerciale del settore, quindi, cui consegue anche un forte divario tra prezzi all'ingrosso e prezzi al minuto.

Già in Francia e in Inghilterra circolano a migliaia le autopescerie, veri e propri negozi ambulanti tecnicamente attrezzati, che approvvigionano i piccoli centri, anche i più lontani dalla costa.

Inutile discutere per determinare se sia preferibile incrementare la produzione ovvero i consumi. È indubbio che una maggiore pro-

duzione possibilmente a prezzi di costo più bassi, una migliore organizzazione dei mercati all'ingrosso, la creazione di una catena del freddo potenziata e perfezionata, una migliore organizzazione dei mezzi di trasporto e di vendita daranno certamente ottimi risultati, ottenendo prezzi più remunerativi per i produttori e meno alti per i consumatori, nonché un maggiore consumo dei prodotti ittici, riducendo nel contempo le importazioni.

Solo ottenendo tali risultati potremo resistere e potremo inserirci nella organizzazione del mercato comune, salvando gli operatori del settore della pesca.

È con questa visione unitaria che lo Stato, e per lo Stato il Governo, deve inserirsi nella vita economica del settore, a sostegno e guida dell'iniziativa privata. Forse, proprio per la mancanza di una visione unitaria del problema lo sforzo finanziario dello Stato non ha dato i risultati sperati. Nonostante siano stati impiegati, negli ultimi nove anni, circa 12 miliardi, in gran parte non recuperabili, non si è avuto né un incremento della produzione, né un incremento del reddito netto, né, quindi, un maggiore contributo del settore al reddito nazionale.

Non ritengo di dover però concludere, come ha fatto qualcuno, che sarebbe stato meglio non spendere miliardi in un settore non suscettibile di miglioramento. Questo non è vero: senza l'intervento dello Stato, la situazione economica e sociale del settore sarebbe oggi ben più grave, se non addirittura disastrosa.

Debbo rilevare in merito che, a mio modo di vedere, fra le varie provvidenze statali il fondo di rotazione è quello che esercita, sull'iniziativa privata, una funzione di migliore stimolo di quanto non facciano gli investimenti a fondo perduto. Una maggiore facilità ed un più basso prezzo del credito, tutelato e garantito pur sempre dai mezzi assicurati, rende più semplice l'intervento dello Stato e più cauti e solerti gli operatori economici.

Lo Stato, infine, non può e non deve trascurare il settore previdenziale. È veramente penoso vedere come, nell'ambito dello stesso paese, si abbiano tre casse marittime, rispettivamente a Trieste, Genova e Napoli, che operano separatamente, e che qualche volta operano addirittura in contrasto, facendo magari spendere allo Stato, ai produttori e agli stessi pescatori il doppio di quello che sarebbe necessario per poterli tutelare nella assistenza e nella previdenza. Questo è un argomento che mi riservo di trattare in occasione dell'esame del bilancio del Ministero del lavoro e della

previdenza sociale, manifestando fin d'ora l'intenzione di presentare una proposta di legge per la unificazione delle casse marittime.

Nel territorio di competenza di qualche cassa marittima, infatti, si lamenta un eccessivo onere contributivo cui fa riscontro una insufficiente e male organizzata assistenza ai lavoratori. Riusciamo a scontentare l'armatore ed insieme il pescatore, perché i marittimi non ricevono l'assistenza cui hanno diritto, mentre i datori di lavoro pagano contributi così onerosi da compromettere l'esistenza stessa dell'azienda.

Tale incresciosa situazione di fatto è dovuta, secondo me, ad una difettosa organizzazione, essendo causata principalmente dalla mancanza di una efficiente rete ambulatoriale periferica e dal mancato decentramento amministrativo, in alcuni casi senza meno indispensabile.

Il Governo, quanto meno a mezzo dei rappresentanti dei ministeri del lavoro e della marina mercantile nei consigli di amministrazione degli istituti preposti all'assistenza, può e deve intervenire per eliminare gli inconvenienti lamentati.

Rapportando la distribuzione degli oneri sociali alla capacità ed alla stazza dei mezzi assicurati, si otterrebbe poi una maggiore giustizia contributiva che aiuterebbe, e non poco, il settore economico del quale mi sto occupando.

Nel breve tempo concessomi ho cercato di fare un affrettato e certamente non completo esame della situazione del settore della pesca, ricercando la cause della poco felice situazione in cui oggi si dibattono e la nostra marineria e le altre attività economiche ad essa connesse o complementari, indicando come, a mio modo di vedere, si può e si deve venire incontro alle necessità economiche e sociali delle categorie interessate.

I problemi sono molti e complessi, non certo tali da potersi risolvere facilmente e in poco tempo. Questo è anche conseguenza del fatto che la marina mercantile è stata finora un po' la cenerentola del bilancio dello Stato.

Necessitiamo di porti pescherecci e di rifugio attrezzati e di una efficiente rete di distribuzione del carburante.

Perché la pesca mediterranea sia più tranquilla ed abbia possibilità di azione e di vita è necessario definire con la massima sollecitudine possibile i rapporti con le altre nazioni che si affacciano sul Mediterraneo e proteggere meglio il nostro patrimonio ittico intensificando gli studi e le esperienze, regolamentando meglio i periodi ed i mezzi di pesca ed

intensificando la sorveglianza sui mari per reprimere la pesca di frodo.

La politica della pesca, dei suoi servizi e delle attività connesse e complementari deve avere un indirizzo unitario, fissando un preciso programma poliennale. Essa deve proporzioni di incrementare le agevolazioni creditizie e fiscali nonché i contributi, non tanto per aumentare le unità della flotta da pesca quanto per favorire l'ammodernamento tecnico delle navi esistenti, favorendo le costruzioni del tonnellaggio per la pesca oceanica, non trascurando di promuovere e di facilitare la qualificazione tecnica del personale navigante.

Bisogna migliorare, il più celermente possibile, le attrezzature a terra per la conservazione e per la distribuzione del pescato, sia in vista del gioco della concorrenza che nascerà dalla messa in moto del mercato comune europeo, sia anche e soprattutto nell'interesse dei produttori e dei consumatori.

In un organico piano di interventi a favore del settore non potrà trascurarsi la riorganizzazione ed il potenziamento dei servizi sociali.

Le possibilità ed i mezzi per intervenire vi sono, ma una cosa è certa: i nostri pescatori per abilità, per dedizione e per spirito di sacrificio non sono secondi a nessuno. La loro attività, però, deve essere incoraggiata e seguita perché possano, con maggiore fiducia e con maggiore fortuna, contribuire meglio al benessere economico e sociale della nazione. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Adamoli, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dai deputati Maglietta, Polano, Ravagnan e Vidali:

« La Camera,

considerata la situazione in cui versano tuttora i vecchi lavoratori del mare;

rilevate le difficoltà per il regolare funzionamento della Cassa nazionale previdenza marinara,

invita il ministro della marina mercantile:

1°) a predisporre sollecitamente un nuovo provvedimento sulle pensioni ai marittimi, assicurando aumenti percentuali almeno pari a quelli già applicati a favore degli assicurati obbligatori per l'invalidità e vecchiaia e la perequazione del trattamento fra i pensionati prima della legge del 1952 e i successivi;

2°) a svolgere ogni opportuna azione affinché sia assicurato l'equilibrio finanziario

nella gestione della Cassa nazionale previdenza marinara ed effettuati i versamenti previsti dalla legge e riconosciuti dal ministro del tesoro ».

L'onorevole Adamoli ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

ADAMOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che non solo noi di questi banchi avvertiamo un profondo senso di imbarazzo nell'affrontare la discussione del bilancio della marina mercantile con il cronometro alla mano, nella stretta di un tempo massimo che toglie ogni possibilità di approfondimento dei problemi. Non minore imbarazzo deve essere avvertito certamente dallo stesso onorevole ministro, che, pur nella sua breve esperienza quale titolare del dicastero, ha già potuto misurare la vastità dei compiti che gli sono stati affidati e l'urgenza di soluzioni di grande peso per l'economia nazionale.

Alcuni segni, apparentemente di poco rilievo, potrebbero già offrire alcuni elementi di giudizio sulla valutazione che dà il Governo di un settore che non può non essere definito di primaria importanza in un paese come il nostro: il settore dell'attività marinara. Fra tutti i bilanci, questo della marina mercantile credo sia l'unico a non raccogliere neanche il processo di gonfiamento delle spese e di aumento dei costi che costituisce l'aspetto generale e permanente della nostra economia, ed a presentarci addirittura, nei suoi già magri stanziamenti di una ventina di miliardi, una riduzione di oltre 3 miliardi e mezzo: il 15 per cento rispetto agli stanziamenti del precedente esercizio. E nella distribuzione del tempo che ci resta in questa marcia forzata verso il 31 ottobre, è proprio a questo bilancio che è toccata la parte minore. Non intendo certo rivolgere una osservazione alla Presidenza della Camera, ma solo segnalare quale basso punteggio, nella valutazione delle varie materie del bilancio generale dello Stato, è riuscita sinora a conquistarsi la marina mercantile.

Nel tanto esaltato attivismo governativo, nell'abbondanza di piani, di decreti-legge o di progetti di legge che con estrema disinvoltura trascurano le coperture finanziarie, quando non intaccano lo stesso ordinamento costituzionale, non vi è stato posto sinora per i problemi del mare, dei porti, della pesca, dei lavoratori marittimi e portuali, per la sistemazione della previdenza marinara (e accenno solo alle questioni più rilevanti).

Lungo sarebbe l'elenco dei problemi insoluti, anche quelli di non grande rilievo, segna-

lati del resto sia nella relazione al Senato del senatore Tartufoli sia in quella alla Camera del collega Durand de la Penne: dalla famosa vasca navale di San Paolo che va sgretolandosi senza che si provveda né alle riparazioni né all'impostazione di una nuova vasca, allo stato incivile in cui si trovano tante capitanerie di porto, alla scarsità dei porti-rifugio e degli approdi per la marina da diporto, ecc.

Noi ci permettiamo il lusso in questo di essere carenti, di avere un vuoto giuridico in un settore vitale: quello delle convenzioni con le società del gruppo Finmare, scadute sin dal 31 dicembre 1956, prorogate volta a volta con decreto-legge sino al 30 giugno 1958. Ora non si è trovato né il tempo, né la volontà almeno per una ulteriore proroga, per cui ci troviamo senza nessuna formale regolamentazione. Le società di preminente interesse nazionale non sanno oggi come saranno sistemati i loro bilanci, quali orientamenti debbono seguire nello sviluppo della loro attività.

Onorevole ministro, non vogliamo rifarci alla borsa retorica vecchia e nuova del destino dell'Italia sul mare, non vogliamo riferirci alle gloriose tradizioni delle nostre repubbliche marinare se non per raccogliere insegnamento e incitamento; a noi basta guardare alla realtà del nostro paese, allo sviluppo delle sue coste, alle decine e decine di porti, alcuni dei quali di importanza mondiale, che caratterizzano l'economia di vaste regioni italiane, ai 300 mila lavoratori interessati in modo diretto o indiretto alle attività marinare, al potenziale produttivo dei 400 cantieri grandi e piccoli capaci di costruire quasi mezzo milione di tonnellate di nuovo naviglio ogni anno, ai 408 milioni di dollari, circa 250 miliardi di lire, che costituiscono l'apporto della marina mercantile italiana alla bilancia dei pagamenti, per guadagno e per risparmio di valuta. Guardiamo soprattutto ai limiti attuali della nostra politica marinara, alle grandi possibilità di allargamento e di potenziamento dei traffici, alla vasta area mondiale dalla quale la nostra bandiera è tuttora quasi completamente assente, alla stessa ritirata che abbiamo dovuto segnare sui mari che bagnano le nostre coste, sull'Adriatico e sul Mediterraneo, per misurare quanto impegnativo dovrà essere il compito del Parlamento e del Governo per far salire ad un giusto piano l'attività marinara, quale fattore propulsivo di vasti settori mercantili ed industriali dell'economia nazionale.

Non è certo ad una politica di prestigio che ci riferiamo, ma ad interessi concreti,

esigenze mature, alla funzione che l'Italia o e deve svolgere per uno sviluppo pacifico le relazioni internazionali che trovano sulle grandi vie naturali di incontro e di ulazione per il progresso civile delle genti. Nel poco tempo che abbiamo a disposizione dovremo limitarci essenzialmente alla unciazione di alcuni problemi, ripromettenci, con opportune iniziative parlamentari, riprendere con maggiore calma il discorso i portare il contributo del nostro gruppo per giusta soluzione dei tanti problemi ancora rti.

Questo preambolo, che non è solo tale, ché in esso è già contenuto un giudizio, o essere ritenuto troppo negativo di fronte iò che fino ad oggi è stato compiuto per la ascita e lo sviluppo della marina mercantile iana.

Non abbiamo alcuna difficoltà a ricercare che le cifre così come si presentano in mini assoluti possono indicare un imgnotevole e degli apprezzabili risultati. acquisito che la nostra marina mercantile, quale dalle 3.430.000 tonnellate del 1939 era trovata, al placarsi del terribile ciclone la guerra, ridotta al 10 per cento della sua nsistenza, alla fine del 1957 aveva raggiunto onnellaggio di 4.887.000, con un aumento 42,50 per cento rispetto all'anteguerra.

In questo momento non vogliamo neanche rontare la ricerca dell'indirizzo seguito l'azione governativa e a vantaggio di è andata la ricostruzione della flotta e cremento del tonnellaggio. Ci sembra però il succedersi delle leggi (ora, onorevole nistro, tocca a lei, dopo le leggi Cappa, agat, Tambroni e Cassiani), alcune delle ali senza reticenza definite « leggi tamne », stia a dimostrare la mancanza di una one organica e che, in definitiva, l'orientamento sulla marina italiana è scaturito dal-mamento libero a favore del quale si sono rati fondamentalmente i vari provvedimenti governativi.

Ora, dobbiamo fare il punto della situazione: accertare qual è la posizione della tra bandiera nei confronti delle bandiere ere, sia dal punto di vista quantitativo dal punto di vista qualitativo.

Quando parliamo di sviluppo della nostra rina mercantile, certamente non dobbiamo orare che l'intera flotta mondiale si è uppata e che perciò, se vogliamo avere a idea esatta della nostra attuale situazione, è nel quadro della situazione monle che dobbiamo esaminarla.

Ebbene, la flotta mercantile mondiale è passata dalle 68.509.000 tonnellate nel 1939 alle 110.246.000 tonnellate alla fine del 1957, con un incremento del 60 per cento. Il nostro incremento del 42,50 per cento ci dice dunque, come prima cosa, che noi non siamo riusciti a seguire la curva di sviluppo generale del naviglio mercantile, che rispetto all'anteguerra la nostra bandiera ha una presenza relativamente minore nei mari del mondo, come, del resto, risulta dal rapporto del nostro tonnellaggio rispetto a quello mondiale: 4,99 per cento nel 1939, 4,12 per cento nel 1957.

Ecco un primo obiettivo che ancora è da raggiungere, onorevole ministro: ritornare effettivamente sulle posizioni di anteguerra, chiudere questa prima fase della ricostruzione che si è protratta troppo a lungo, per procedere, e speriamo con passo più lesto, verso la conquista all'economia marinara del giusto posto che le spetta nel quadro dell'intera economia nazionale.

Ma il problema non è solo di quantità, vi è anche un grave problema di qualità. Gli indici sull'età della flotta italiana rispetto a quella mondiale stanno ad indicare quali sforzi dobbiamo compiere per metterci all'altezza dei tempi, sia dal punto di vista tecnico sia da quello sociale. Al 30 giugno 1957 la percentuale delle navi di età superiore ai 25 anni su scala mondiale era del 15,37 per cento; su scala nazionale del 26,48 per cento. Rispetto all'anteguerra la flotta mondiale ha subito un sensibile processo di ringiovanimento. Le navi di età superiore ai 25 anni sono scese dal 19,71 per cento al già ricordato indice del 15,77 per cento. La nostra flotta si è spostata di poco: dal 28,92 al 26,48 per cento.

Ecco un altro obiettivo ché si lega all'efficienza del registro navale: un grosso problema che ci rincresce di non potere qui affrontare per la brevità del tempo a nostra disposizione. L'obiettivo di eliminare vecchie e decrepite « carrette » che rappresentano non solo l'abbassamento delle nostre capacità concorrenziali nell'agguerrito campo dei traffici marittimi, ma anche un residuo vergognoso di concezioni negriere nei confronti degli equipaggi, costretti a condizioni di lavoro e di vita inaccettabili, quando addirittura non pagano con la vita le brame speculative di quegli armatori che mandano per gli oceani navi incapaci di resistere all'urto delle più normali tempeste. I ventidue marittimi scomparsi nel febbraio scorso nelle acque dell'Atlantico quando la nave su cui

erano imbarcati, la *Bonitas*, vecchia di oltre trent'anni, si è sfasciata come il guscio di una noce al primo urto di una tempesta che veniva superata agevolmente da tutte le altre navi che si trovavano nella zona, aggiungono il loro atto di accusa a quello di centinaia di loro fratelli sacrificati sull'altare del massimo profitto. E non si tratta solo di età: ella lo sa bene, onorevole ministro, si tratta anche della esigenza di navi di maggiori dimensioni e dotate di nuove forme di energia motrice, già entrate in uso presso tutte le principali marine del mondo. Nei cantieri americani e in quelli giapponesi sono state già costruite e sono in costruzione supercisterne di oltre 100 mila tonnellate di stazza. Alla fine del 1957 erano in costruzione sette di questi colossi dei trasporti marittimi: due negli Stati Uniti, cinque in Giappone. Sempre in Giappone erano sugli scali, alla stessa data, altre quattro supercisterne di 85 mila tonnellate.

La relazione della Confederazione italiana degli armatori liberi ci informa che la tendenza verso dimensioni sempre maggiori si è riscontrata anche nel settore della navi a carico secco. La cronaca delle costruzioni navali è piena di notizie di grande interesse e nello stesso tempo di grande preoccupazione per la nostra marina, i nostri cantieri e i nostri porti.

A Rotterdam poco tempo fa sono stati inaugurati nuovi cantieri navali con scali per petroliere da 100 mila tonnellate di stazza e per navi da 80 mila tonnellate di altre categorie. A fianco degli scali sono stati costruiti due bacini per le riparazioni delle navi di massimo tonnellaggio.

In Giappone nel 1957 sono stati investiti 30 miliardi per l'ammodernamento dei cantieri. Ad Amburgo è in corso la costruzione di uno scalo lungo 250 metri e largo 50 per la costruzione di petroliere di portata superiore alle 100 mila tonnellate.

Ecco i grandi problemi che si affacciano per i nostri cantieri, i nostri porti, le nostre officine di riparazioni navali ed è per questo che ci sembra pericoloso e sterile fermarsi ad esaltare quello che si è fatto, senza tener conto di come le cose anche in questo campo vanno rapidamente cambiando nel mondo.

Si affaccia sul mare anche l'energia atomica e non solo con il *Nautilus*, che purtroppo accompagna nelle sue magnifiche imprese i termini tristi della strategia bellica, ma anche con la bandiera del progresso pacifico, anche se complesse questioni di sicurezza a bordo e nei porti impegnano ancora l'attenzione dei

tecnici. È dall'anno scorso che i ghiacci artici sono aggrediti dal rompighiaccio sovietico « Lenin » a propulsione atomica; negli scali americani è già in avanzata fase di costruzione una nave mista passeggeri e carico di 21.800 tonnellate, in Inghilterra sono stati ultimati i piani per la costruzione di una supercisterna sommergibile di 80.000 tonnellate; in Germania è stato ordinato ai cantieri di Kiel il primo mercantile tedesco a propulsione atomica; in Francia è stata impostata la chiglia della prima petroliera atomica da 40.000 tonnellate; in Svezia sono in costruzione tre petroliere a propulsione nucleare da 65.000 tonnellate; in Polonia il piano per la utilizzazione pacifica dell'energia atomica approvato nel 1957 prevede la costruzione della prima nave oceanica polacca a propulsione atomica da 35.000 tonnellate; infine, l'associazione di costruttori navali giapponese ha reso noto che nella primavera di questo anno sono stati impostati una supercisterna di 80.000 tonnellate e un transatlantico di 20.000 tonnellate.

Questo è il nostro tempo, onorevoli colleghi, e noi dobbiamo, non dico precorrerlo, ma seguirne il passo. Purtroppo, e credo che lo stesso onorevole ministro concorderà con noi su questo punto, sino ad oggi non si è delineata una vera politica marinara. Il nostro paese in questo campo di primaria importanza per la sua economia, non solo non va avanti, ma rischia di rimanere sempre più indietro, come da tempo ci avvertono le voci allarmate che si levano dai grandi porti italiani, le cui attrezzature sono tecnicamente superate e difficoltosi e antieconomici i collegamenti con i loro *hinterlands*. Si leva l'allarme dai cantieri distaccati ormai gravemente nei tempi e nei metodi di costruzione dai concorrenti europei e extraeuropei, si leva dalle officine di riparazioni navali i cui bacini restano inadeguati alle nuove dimensioni delle navi e al ritmo attuale delle operazioni.

Nella attuale situazione è al Parlamento, al Governo che spetta il compito non solo di fissare gli orientamenti di una politica del mare, ma di assumere in modo diretto le iniziative necessarie per dare ad essa una concreta realizzazione. Certamente ascolteremo anche nel corso di questa discussione l'esaltazione del coraggio e dell'iniziativa dell'armamento libero. Non vogliamo qui fare delle facili contestazioni, ricordare quanto è costato alla collettività il famoso « coraggio » degli armatori, rifare la storia delle *Liberty*

acquistate subito dopo la guerra dal Governo italiano, delle quali ben 105 vennero cedute a straordinarie condizioni di favore, in periodo di *boom* dei noli, agli armatori privati, ricordare le decine e decine di miliardi che i vari provvedimenti governativi hanno messo a disposizione del « coraggio » armatoriale e come l'amore per la propria bandiera sia stato dimostrato dal comodo rifugio sotto le famigerate bandiere-ombra di centinaia di migliaia di tonnellate di naviglio nazionale. La realtà è che l'economia italiana è caratterizzata dall'esistenza di varie aree nelle quali si esprime, in modo diretto o indiretto, la partecipazione dello Stato, che esiste un potente gruppo di società di navigazione che fanno capo all'I. R. I., che il 75 per cento dei cantieri italiani appartiene al gruppo I. R. I., che grandiosi stabilimenti siderurgici e meccanici per la costruzione di motori e attrezzature marine sono pubblico patrimonio, che le più importanti officine di navigazione statale sono a partecipazione statale, che le attrezzature portuali e il loro sviluppo fanno capo direttamente a organismi pubblici.

Questa è la realtà: l'esaltazione dell'armamento libero e lo sforzo della collettività spinta in tale direzione non risolvono nessuno dei problemi di fondo in tale settore. La soluzione ha anzitutto una radice politica ed è l'allargamento delle nostre relazioni internazionali con tutta una parte del mondo che ci ostiniamo ad ignorare. Essa richiede poi il riconoscimento della realtà della struttura economica del nostro paese, della esistenza di un capitalismo di Stato che impone una determinata politica economica.

Una vera politica marinara deve partire da un potenziamento delle flotte delle società di preminente interesse nazionale, deve investire il problema dell'ammmodernamento dei cantieri, dello sviluppo moderno dei porti, del coordinamento con tutti gli altri settori della pubblica amministrazione per quanto riguarda i collegamenti viari e ferroviari, ecc.

Mi sembra che anche l'onorevole relatore avverta l'esigenza di un radicale mutamento nell'ordinamento della marina mercantile. Ma, a mio giudizio, non si tratta tanto di riorganizzazione e di riordinamento delle attribuzioni del Ministero della marina mercantile (su cui tutti conveniamo), quanto di orientamenti precisi e di programmi. Si tratta non tanto di un nuovo Ministero, quanto di una nuova concezione della politica economica italiana che dalle attività marinare tragga uno dei suoi elementi di caratterizzazione e

una delle leve per far spostare in avanti la produttività nazionale.

Finché non si arriverà a una tale visione organica ed unitaria, ogni anno, in sede di bilancio, si sarà costretti a ripetere più o meno le stesse cose; come sono costretti a fare i ministri e relatori, nonché i deputati che intervengono in questa materia.

Vorrei riferirmi, come esempio tipico, al problema dei cantieri. Da anni noi sentiamo parlare di divario fra i costi nazionali per le costruzioni navali e i costi internazionali. In relazione a tale questione il ministro Tambroni impostò la sua famosa legge n. 522 sul concetto che in un ciclo di dieci anni i costi dei cantieri nazionali, in seguito alla azione tecnica e amministrativa esercitata dal provvedimento, si sarebbero allineati ai costi internazionali. A quattro anni dalla promulgazione della legge Tambroni, ci si accorge che essa non ha funzionato, ci si accorge che i fattori esterni, i quali esistevano anche quattro anni fa, hanno mantenuto elevato il costo delle materie prime e neutralizzato i fattori interni. Non è che quella legge non sia servita a nessuno. È servita ancora una volta agli armatori privati, che hanno aumentato i loro patrimoni e i loro profitti. Ma i cantieri si trovano al punto di prima; e ora si propongono nuove provvidenze in favore dell'armamento libero. Essi non demoliscono la navi vecchie largamente ammortizzate in una serie di anni facili: deve preoccuparsene la collettività.

Il problema dei costi delle costruzioni navali è ovviamente molto complicato, come lo è tale problema in tutti i grandi complessi industriali. Ma in questo campo, finché si procederà con l'altalena che ha caratterizzato in questi anni il carico di lavoro dei cantieri, che passano dagli scali deserti al supersfruttamento dei lavoratori costretti a pesantissimo lavoro straordinario; finché la produzione presenterà il carattere di atipicità che tuttora mantiene, il cumulo dei costi generali fissi, spesso improduttivi, avrà le sue anormali incidenze e falserà ogni giudizio economico. Ecco l'esigenza del piano a cui ci richiamiamo costantemente, non perché siamo schiavi del mito della pianificazione economica — di cui conosciamo tutti i limiti in una società ad ordinamento capitalistico — ma perché solo con l'armonica composizione di tutti gli elementi del settore marinaro potrà affermarsi e difendersi quella famosa economicità che costituisce il mito di comodo del capitale finanziario italiano.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

È sul potenziamento, il rimodernamento, lo sviluppo della flotta delle società di premiente interesse nazionale che un tale piano deve trovare il suo punto di forza. Ma anche qui si tratta di rovesciare la politica seguita dai governi diretti dalla democrazia cristiana. Quale sia stato l'orientamento di tutti questi anni emerge chiaramente dallo spostamento che si è avuto nel rapporto tra tonnellaggio dell'armamento libero e tonnellaggio dei servizi marittimi sovvenzionati. Vale la pena di ricordare qui che, mentre nel 1939 la flotta Finmare rappresentava il 41 per cento dell'intero tonnellaggio nazionale, alla fine del 1957, dopo tanto parlare di ricostruzione, era appena del 13,50 per cento.

Vale anche la pena di sottolineare che l'aumento in assoluto dell'intero tonnellaggio nazionale è avvenuto con uno spostamento interno nel tipo delle navi: la flotta italiana è oggi diversa nella sua composizione da quella dell'anteguerra e, secondo noi, si è allontanata dalle caratteristiche della nostra economia: è aumentato sensibilmente il tonnellaggio di navi cisterna, ma abbiamo in meno, rispetto all'anteguerra, ben ottanta navi-passeggeri, per quasi mezzo milione di tonnellate.

In questo campo, gli orientamenti imposti dall'armamento libero ci hanno fatto andare controcorrente. Infatti, mentre diminuiscono le navi-passeggeri italiane, è aumentato il movimento passeggeri nei porti nazionali: dalla media annua dell'anteguerra di 384 mila passeggeri sbarcati e imbarcati si è saliti a 754.878 passeggeri nel 1957, con un aumento del 96 per cento. Di questo aumento si è avvantaggiata però la bandiera estera: infatti nell'anteguerra il 78,30 per cento dei passeggeri interessava la bandiera italiana e solo il 21,70 per cento le bandiere estere. Nel 1957, attraverso un processo continuo di caduta, il rapporto si è invertito: solo il 46,50 per cento per la nostra bandiera e il 53,50 per cento a bandiere straniera.

Non solo nuove bandiere (come quella di Israele) battono con successo le vie degli oceani, ma in casa nostra, nell'Adriatico, la bandiera jugoslava e quella greca hanno sopravanzato quella italiana: mi sono trovato domenica scorsa a Brindisi e sono stato colpito dall'abbondanza delle insegne in caratteri ellenici nella zona del porto e dalla frequenza con la quale si poteva raccogliere nelle vie di quella città il melodico accento del linguaggio greco. Tutto ciò può fare anche piacere, poiché ci richiama ad una antica civiltà e ci accosta ad un popolo che vogliamo amico; ma purtroppo tutto ciò sta anche a

ricordarci che in questo bel porto adriatico, credo particolarmente caro all'onorevole sottosegretario Caiati, l'ottanta per cento dei passeggeri si serve oggi di navi elleniche.

Noi ci siamo preoccupati dell'armamento libero, che ha scelto la via del massimo profitto, la via del petrolio, e abbiamo lasciato cadere i servizi di linea, pregiudicando tradizionali interessi e contribuendo alla crisi dei porti italiani.

Le grandi città marinare italiane si sono disputate le basi di armamento, scendendo talvolta in una polemica che ha rischiato di far risorgere antiche rivalità e che aveva il suo fondamento non in situazioni di privilegio di questo o di quel porto, ma nell'insufficienza generale del naviglio di linea. Genova, Napoli, Trieste e Venezia (e lo stesso fenomeno si è riprodotto fra i porti minori) si sono contese le navi in servizio, alcune basi di armamento sono state spostate, quasi che il traffico seguisse la nave e non fosse legato a linee obbligate di collegamenti internazionali. La conseguenza è stata il passaggio su navi straniere di altre aliquote di passeggeri, quando addirittura non si sono allungati i tempi di viaggio, aumentando i costi e diminuendo le nostre possibilità di concorrenza nei confronti delle navi straniere.

Colleghi di Napoli, di Trieste, di Venezia e di tutte le altre città marinare d'Italia, non si tratta di contenderci l'osso o diappare un buco per aprirne un altro più grosso, si tratta di essere uniti per lo sviluppo della marina italiana, condizione per la vita dei nostri porti e per la conquista alla nostra bandiera del posto che giustamente le spetta nella grande gara emulativa aperta sui mari del mondo.

Punto fermo, secondo noi, per la realizzazione di un tale programma è lo spostamento delle attenzioni governative dall'armamento libero alla flotta Finmare la quale deve essere liberata dalle sue attuali gravi deficienze qualitative e quantitative.

Nel 1939 il gruppo Finmare disponeva di 264 navi per un totale di 1.345.353 tonnellate; dispone oggi di 94 navi per 656.801 tonnellate: siamo al di sotto del 50 per cento rispetto all'anteguerra. La flotta Finmare è inoltre inadeguata all'attività competitiva su un mercato internazionale dinamico e ricco di iniziative. Essa è costituita per il 25 per cento da navi di età superiore ai 25 anni per un tonnellaggio di 160.380 unità, ed ha fra le navi di età minore ancora 14 *Liberty* per un totale di 100.383 tonnellate.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

Gran parte delle navi di linea sono, dunque, dell'anteguerra, gravate da decenni di esercizio, che hanno subito la terribile usura del periodo bellico, recuperate, ripristinate, riassettate più volte in un faticoso e oneroso tentativo di tenerle il più possibile vicine all'alto livello raggiunto dalle esigenze dei traffici internazionali; parte della flotta, quella formata dalle *Liberty*, ha tutt'ora l'apparenza di un ripiego che non ha più nessuna giustificazione dopo il pieno superamento del periodo congiunturale che l'aveva imposto.

Il programma quadriennale dell'I. R. I., annunciato nel corso della discussione del bilancio delle partecipazioni statali, prevede investimenti nel settore marittimo di 108 miliardi per la costruzione di 13 navi per un totale di 170 mila tonnellate. Dopo quanto si è detto, è evidente l'insufficienza di un tale programma, insufficiente non solo per riportare il gruppo Finmare al suo originale potenziale, ma per un effettivo miglioramento della sua attuale flotta. Infatti ben 38 sono le navi di età superiore ai 25 anni o di tipo *Liberty* per un totale di 260.763 tonnellate: fra 4 anni, dunque, amesso che davvero questo programma venisse realizzato, non avremmo neanche levato di mezzo tutte le navi condannate dal tempo e dalla tecnica, e, fra 4 anni, naturalmente, sentiremmo nuovamente tuonare i rappresentanti dell'armamento libero sugli alti costi e sulla pesantezza della gestione Finmare.

Lo stanziamento è insufficiente nei confronti delle esigenze della nostra flotta, lo è nei confronti della situazione che sta maturando nei cantieri, lo è nei confronti della flessione nei consumi dei prodotti siderurgici, lo è nei confronti delle difficoltà delle nostre industrie meccaniche.

Insieme con tecnici e con rappresentanti dei lavoratori, perfettamente aggiornati sulla situazione del naviglio delle quattro società di preminente interesse nazionale, abbiamo voluto elaborare un progetto di ricostruzione della flotta del gruppo Finmare. Si tratta, a nostro giudizio, di un programma minimo, la cui realizzazione ci permetterebbe di colmare il distacco che si è venuto creando.

Il nostro progetto prevede la costruzione di 40 navi per un totale di 380.750 tonnellate, e si sviluppa analiticamente per ogni società e secondo le diverse linee, nel modo seguente.

Italia: linea nord-America (in sostituzione del *Vulcania* e del *Saturnia*), navi 2, stazza lorda 30 mila, tonnellaggio 60 mila; linea sud-America (in sostituzione del *Conte*

Grande e del *Conte Biancamano*), navi 2, stazza lorda 27.500, tonnellaggio 55 mila; linea centro-America-sud-Pacifico, navi 2, stazza lorda 20 mila, tonnellaggio 40 mila.

Lloyd Triestino: linea Australia (in sostituzione delle *Australia*, *Oceania* e *Nep-tunia* da adibirsi alla Tirreno-sud-Africa), navi 2, stazza lorda 20 mila, tonnellaggio 40 mila; linea India-costa occidentale e orientale (in sostituzione delle *Liberty*), navi 3, stazza lorda 10 mila, tonnellaggio 30 mila; linea sud-Africa (da carico), navi 4, stazza lorda 7.500, tonnellaggio 30 mila; linea bananiera, navi 1, stazza lorda 3 mila, tonnellaggio 3 mila; linea Somalia (in sostituzione delle *Tripolitania* e *Diana*) (miste), navi 2, stazza lorda 6.500, tonnellaggio 13 mila.

Adriatica: linea Dalmazia-Pireo, navi 1, stazza lorda 2 mila, tonnellaggio 2 mila; linea commerciale Adriatico-Egitto-Siria-Anatolia (da carico), navi 2, stazza lorda 3 mila, tonnellaggio 6 mila; linea commerciale Tirreno-Siria-Anatolia (da carico), navi 2, stazza lorda 3.000, tonnellaggio 6 mila; linea commerciale Adriatico-Grecia-Turchia-Mar Nero (da carico), navi 2, stazza lorda 2.500, tonnellaggio 5 mila; linea commerciale Tirreno-Grecia-Turchia-Mar Nero (da carico), navi 2, stazza lorda 2.500, tonnellaggio 5 mila; linea Tremiti-Manfredonia (in sostituzione della *Pola*), navi 1, stazza lorda 500, tonnellaggio 500.

Tirrenia: linea Adriatico-Tirreno-nord Europa (in sostituzione di 2 navi attualmente noleggiate), navi 4, stazza lorda 4.200, tonnellaggio 16.800; linea Genova-Porto Torres, navi 1, stazza lorda 4.350, tonnellaggio 4.350; linea Livorno-Bastia-Porto Torres, navi 1, stazza lorda 4.350, tonnellaggio 4.350; linea Napoli-Tripoli (in sostituzione dell'*Argentina*), navi 1, stazza lorda 5.250, tonnellaggio 5.250; linea Adriatico-Spagna e Adriatico-periplo d'Italia (in sostituzione delle: *Celio*, *Città di Messina*, *Maria Carla* e *Marechiaro*), navi 2, stazza lorda 2.500, tonnellaggio 10 mila; linea Genova-Sardegna-Sicilia-Tunisia, navi 1, stazza lorda 2.500, tonnellaggio 2.500. In totale: navi 40, tonnellaggio 338.750.

Sempre sulle società di preminente interesse nazionale restiamo in attesa del disegno di legge del riassetto dei servizi. Noi ci auguriamo che l'onorevole ministro terrà conto nella rielaborazione del primitivo disegno, rimasto nel limbo, nonostante la sua dichiarazione di urgenza nel 1956, delle critiche e delle osservazioni venute da ogni parte; che si riconoscano le prerogative del

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1958

Parlamento per l'approvazione delle nuove convenzioni; che si elimini la facoltà che si vorrebbe dare al Governo di affidare all'armamento libero l'esercizio di linee di preminente interesse nazionale e che, inoltre, si affronti la sistemazione dei rapporti delle quattro società con la Finmare che, da società finanziaria, si è andata trasformando in una vera superdirezione con tutti gli inconvenienti che si possono immaginare, tra cui, il più delicato, quello di togliere alla direzione, e, in generale, agli organi direttivi delle compagnie ogni potere e ogni responsabilità.

Tralascio una serie di altre questioni, tra le quali quelle sulla situazione del lavoro portuale, sulla quale mi riservo di tornare nelle opportune forme parlamentari.

Un problema, a conclusione del mio intervento, mi sia concesso ancora, rapidamente, di trattare, quello della previdenza marinara. Si tratta di fare giustizia anche in questo campo, signor ministro, di portare le pensioni a un livello umano, di eliminare dolorose sperequazioni, di normalizzare il funzionamento della cassa nazionale di previdenza marinara.

Il mio pensiero in proposito e quello del mio gruppo è espresso nell'ordine del giorno che ho presentato e che mi auguro le potrà dare l'occasione di portare un senso di sollievo a migliaia e migliaia di vecchi lavoratori del mare; e, con l'umana solidarietà, una prova di giustizia e di rispetto per il rischioso compito che hanno assolto.

Attendiamo, signor ministro, la sua risposta sulle questioni che abbiamo sollevato. Crediamo di non essere stati spinti solo dalla passione che ci può venire dal fatto che viviamo in una città che dal mare è nata e sul mare ha le sue maggiori fortune, ma da una visione nazionale dei grandi e gravi problemi che fanno capo al suo dicastero.

Noi siamo convinti che non solo i marittimi, i portuali, gli spedizionieri, quel mondo irrequieto degli « scagni » e quello insidioso delle grandi compagnie di armamento siano interessati alle questioni marinare; non solo gli operai e i tecnici dei cantieri e delle officine di allestimento e di riparazioni navali, ma anche i nostri contadini, anche i poveri braccianti del sud, in una parola, tutto il popolo lavoratore italiano, poiché si tratta di portare un grande contributo all'elevazione del tono dell'intera economia nazionale.

Ed è con questa visione che cercheremo di continuare a trattare questi problemi, per il bene esclusivo degli interessi generali

del nostro paese. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

« La Camera,

considerato che le linee di navigazione ex 93 e ex 94 collegavano Amalfi e la costiera amalfitana con i capoluoghi della provincia e della regione in virtù della convenzione 9 novembre 1925 con movimento globale annuo di circa 51.000 passeggeri;

ricordato che tali linee furono soppresse nel 1939 a cagione della requisizione del naviglio per i noti eventi bellici e che le popolazioni di dette località attendono con fiducia il riconoscimento di loro antichi diritti;

constatato che oggi più che mai i traffici ed i servizi di collegamento via mare rappresentano una insopprimibile esigenza per i centri turistici dei due golfi,

fa voti

al ministro della marina mercantile perché sia considerata con la massima benevolenza l'opportunità di riattivare le soppresse linee per consentire, specie durante la stagione estiva, il rapido collegamento tra i più rinomati centri del golfo di Napoli e di Salerno e contribuire alle loro fortune economiche e turistiche ».

L'onorevole Amodio ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

AMODIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ho sentito il bisogno di prendere la parola sul bilancio della marina mercantile per intrattenermi esclusivamente sui problemi della pesca, sia per l'importanza che ad essi si connette dal punto di vista sociale ed economico, sia per la lunga esperienza diuturnamente vissuta, fin dai primi anni della mia infanzia, a contatto con questa categoria di modesti lavoratori, generosi e silenziosi, adusi soltanto a conoscere i rischi e i pericoli di una vita dura e difficile.

Scorrono come in un fotogramma dinanzi alla mia mente i volti di centinaia e centinaia di pescatori di tutto l'arco del golfo salernitano ed anche napoletano; di amici dal volto rosso dalla salsedine; di vecchi curvi sotto il peso degli anni, ma ancora pronti a scrutare l'orizzonte per decidere se prendere il mare all'imbrunire, per ritornare, dopo una notte di lavoro, più curvi e più stanchi e spesso anche senza il conforto di un equo compenso alla propria fatica.

Noi esprimiamo il nostro più sincero compiacimento all'onorevole ministro per il suo immediato interessamento per il settore della pesca, fin dal primo suo insediamento alla direzione del Ministero e traiamo i migliori auspici perché i problemi della pesca possano, da questo Governo, più decisamente essere affrontati ed avviati a soluzione.

Abbiamo letto attentamente la relazione dell'illustre collega Durand de la Penne, e credo di poter dire che egli ha saputo testimoniare come un uomo di valore e di ardimento sia anche uno studioso di valore dei problemi della nostra marina mercantile, che ha trattato con competenza veramente non comune.

Molto è stato fatto, anche in passato, per la passione e la competenza dei ministri che si sono succeduti al Ministero di piazza della Minerva; ma è soltanto verso la fine della seconda legislatura che si sono cominciati a realizzare quei punti programmatici che furono fissati dall'onorevole Fanfani e dall'onorevole Cassiani in quel memorabile convegno tenuto negli ultimi giorni del luglio 1955 a Salerno e nella mia Amalfi, su iniziativa dell'onorevole Zaccagnini, allora dirigente dell'ufficio provinciale del lavoro della democrazia cristiana. Si ha quindi la legge Ferrarascalia per la previdenza e l'assistenza; il fondo di rotazione per le costruzioni e gli ammodernamenti; il fondo, sia pure inadeguato, per studi ed esperienze.

Rimangono però ancora da risolvere numerosi problemi della pesca, considerando che si possono distinguere quattro tipi di pesca: oceanica, mediterranea, pesca costiera e piccola pesca. Occorre la trasformazione della pesca da remo-velica in pesca motorizzata. Occorre la costruzione di motopescherecci di altura con particolari caratteristiche tecniche, previa demolizione dei vecchi natanti e la costruzione di navi per la pesca atlantica. Occorre altresì il potenziamento e la creazione di centri pescherecci e delle relative attrezzature per la conservazione e la distribuzione del pesce. È questo un problema di credito, ma anche di studio.

Ecco quindi la necessità della unificazione dei servizi attualmente divisi. Lo ha detto anche il senatore Tartufoli, nella sua relazione: «Prima per altro di svolgere le trattazioni che mi sono riproposte, intendo qui asserire quanto fu antica e direi costante postulazione in merito alla unificazione dei servizi della pesca del Ministero della marina mercantile, onde i problemi tecnici, di studio e di ricerca trovino uno stretto coordinamento

con chi cura la organizzazione di fatto del mondo peschereccio e si attiva coi suoi uffici, i suoi interventi, le sue regolamentazioni, a far sì che la pesca e i pescatori sentano vicina la sollecitudine dello Stato».

Ed è un'esigenza particolarmente sentita quella di poter compiere un piano organico di studi scientifici e, soprattutto, tecnici di ridimensionamento e di trasformazione del naviglio e delle relative attrezzature nel tempo.

È un problema anche di credito. Il credito così come è stato disposto non giova proprio a quelle categorie della piccola pesca per le quali erano stati disposti particolari provvedimenti. La lentezza burocratica, la richiesta di garanzie non giovano allo sviluppo della politica della pesca che si voleva favorire ed incoraggiare. Occorre, in attesa di tale unificazione, che vi sia il passaggio immediato degli istituti talassografici di Trieste, di Messina e di Taranto dalla dipendenza del Ministero dell'agricoltura e foreste a quella del Ministero della marina mercantile e del laboratorio centrale di idro-biologia applicata alla pesca. Occorre aggiornare le carte della pesca, occorre adeguare la legislazione e la regolamentazione della pesca in relazione a quello che è stato il progresso tecnico. Occorre la qualificazione professionale dei giovani; occorre prepararsi ai nuovi compiti, alle nuove responsabilità che ci darà la creazione del mercato comune. In attesa che tutto ciò possa avviarsi a soluzione, noi confidiamo nell'opera del ministro perché potenzi nel frattempo la direzione generale della pesca; per consentire ai pescatori di non sentirsi soli o quasi abbandonati, di non vedere con tristezza ed amarezza abbandonare la strada del mare e darsi ad altre attività. Sono buon testimone della verità dolorosa ed accorata di questa mia affermazione per la esperienza diuturna, per il contatto giornaliero che ho con i pescatori della mia città; sicuramente, un gravissimo danno si avrebbe all'economia del nostro paese se non si risolvesse la situazione. Invece la pesca può e deve attendersi ogni sostegno perché può significare economia di valuta e sostanziale miglioramento della nostra alimentazione.

Vorrei ora intrattenermi sul problema delle case per i pescatori; problema umano, sociale che deve essere risolto d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici. Occorre programmare e passare alle realizzazioni.

Un amico e collega carissimo ha accennato al problema dei porti di rifugio. Il relatore nella sua relazione ha scritto: «Si rende

necessario un chiarimento: il porto di rifugio interessa la sicurezza per il piccolo naviglio, ed è perfettamente giusta la proposta di istituire una classe di approdi (rifugi pescherecci) da sistemare a totale carico dello Stato». I comuni dovrebbero intervenire nella realizzazione di questi porti di rifugio, partecipando alla loro costruzione. Chi vi parla, onorevoli colleghi, è amministratore di un comune e conosce le difficoltà gravissime in cui si dibattono i comuni e quindi l'impossibilità più assoluta che questi diano il contributo che lo Stato richiede. E allora, la legge diventa inoperante e noi, lungo tutti i litorali, raccogliamo i lamenti continui dei nostri pescatori che vedono i loro natanti abbandonati al pericolo di essere portati al largo e distrutti dalla furia del mare.

Occorre, quindi, che si studi e si vari un piano organico, quinquennale o decennale, per l'allestimento di questi porti di rifugio, di intesa con il Ministero dei lavori pubblici; ma è necessario che questi porti di rifugio vengano costruiti a totale carico dello Stato.

Nella mia provincia, vi sono centri pescherecci importantissimi, come Agropoli, Sapri, Ascea e Cetara, dove non esiste un approdo sicuro per decine e decine di natanti.

Un altro problema urgente è quello della pesca di frodo, della pesca abusiva. A questo riguardo, bisogna sottolineare che ad una mia segnalazione, nella mia qualità di presidente del consorzio dei pescatori, il presidente dell'amministrazione della mia provincia rispose che aveva affidato la sorveglianza di questo importante settore alla Federazione sportiva della pesca. (Il suo sorriso, onorevole ministro, mi dice tutto). Purtroppo, quel che ho detto è vero. Ed intanto, viene distrutta notevole parte della nostra fauna marina.

Su 37 capitanerie, 18 soltanto hanno mezzi a disposizione, mentre altre non sono attrezzate per un intervento efficace in questo settore. Venga presto, sì, il codice della pesca che disciplini, e disponga pure pene più severe, ma è necessario che questo aspetto gravissimo della distruzione dei banchi di pesca venga decisamente affrontato. Si tratta di problemi molto importanti di cui mi permetto di richiamare l'urgenza, già segnalata del resto dall'onorevole relatore e dall'amico e collega che mi ha preceduto.

Siamo sodisfatti del provvedimento del Consiglio dei ministri a favore della creazione dei mercati; facciamo voti, però perché l'onorevole ministro curi che le cooperative ed i consorzi dei pescatori siano messi in condizio-

ne di poter avvicinare la produzione al consumo.

Altro importante provvedimento che ci permettiamo di invocare, e che è stato già ampiamente trattato anche nell'altro ramo del Parlamento, è quello relativo alle casse di previdenza.

È vero, onorevole ministro, che il provvedimento è di competenza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ma è anche vero che i contribuenti appartengono alla categoria dei marittimi, per cui noi la preghiamo di voler intervenire o unificando in un solo organismo le tre distinte casse di previdenza o almeno perequando i contributi previdenziali assicurativi. Ho troppo ascoltato e troppo vissuto il dramma di parecchi di questi miei amici per non invocare, onorevole ministro, il suo cortese e sollecito interessamento.

Queste sono le mie modeste osservazioni, mosse da passione per questi problemi, nella speranza di poterli rivedere più rapidamente avviati a soluzione. I nostri pescatori, operatori, silenziosi, lavoratori onesti, non devono più sentirsi gli ultimi della società, ma parte attiva ed integrante della nostra economia e della nostra società. Diamo ad essi la sicurezza che sono difesi nei loro legittimi interessi, diamo ad essi la possibilità (la volontà non manca in loro) di operare e di operare positivamente. A lei, onorevole ministro, ed ai suoi collaboratori, l'invito ad accelerare nel modo più rapido la soluzione di questi problemi.

Prima di chiudere il mio dire, passo rapidamente a svolgere il mio ordine del giorno relativo ad una auspicata ripresa delle linee di navigazione marittima ex 93 ed ex 94 che collegavano fino al 1939 la costiera di Amalfi con Napoli, Capri e Salerno.

Comprendo benissimo che le convenzioni sono già state rinnovate, ma, onorevole ministro, ella che conosce la zona e sa che il turismo rappresenta la principale sua risorsa economica, vorrà — lo spero — accogliere egualmente questo mio ordine del giorno tenendolo almeno in particolare evidenza.

Prima della guerra, 43 mila passeggeri venivano trasportati dalle motonavi della Partenopea di navigazione sulla linea 93 che collegava Napoli con Capri e con Amalfi e 8.130 sulla linea 94 tra Amalfi e Salerno.

Il dopoguerra ci ha tagliato fuori da questi collegamenti che avevano per noi un'importanza vitale. Perché, purtroppo, non basta per sopravvivere l'orgoglio delle antiche tradizioni e delle antiche glorie. Amalfi è fiera

del suo passato, ma non si può vivere soltanto di ricordi. La vita di tutti i giorni ha le sue imprescindibili esigenze. L'averci tagliato fuori sul mare dai rapporti con Napoli e con Salerno è stato un gravissimo danno per la economia turistica e commerciale di tutto il litorale salernitano e napoletano.

Bisogna che queste due linee vengano al più presto ristabilite. Se non è possibile per tutto l'anno, è necessario che esse vengano almeno esercitate durante la stagione estiva, per consentire l'afflusso dei turisti dall'una e dall'altra parte.

Ringrazio l'onorevole ministro per la sua cortese attenzione ed i colleghi per la loro. Spero che questo mio voto, che non interessa soltanto la mia Amalfi ma tutto l'arco del golfo, nonché migliaia di lavoratori che dal turismo traggono il loro sostentamento, possa trovare benevola accoglienza, signor ministro, nella sua comprensione e nella sua volontà. *(Applausi al centro)*.

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

SCHIANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio breve intervento mira a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro della marina mercantile essenzialmente su due problemi di carattere generale: l'uno interessante la classe dei marittimi per la tutela, continuità e sicurezza del lavoro, l'altro i comuni rivieraschi e le popolazioni marinare.

Come napoletano dovrei, per la verità, soffermarmi altresì su alcuni problemi locali e principalmente su quello assillante dello sviluppo del porto di Napoli, che va dal potenziamento delle attrezzature all'ammmodernamento degli impianti portuali, affinché esso possa divenire finalmente capolinea per le navi di preminente interesse nazionale che collegano l'Italia con il nord America.

Ma poiché questi argomenti sono stati recentemente dibattuti alla presenza del ministro Spataro, che ha dato le più ampie assicurazioni, mi limito a rinnovare in questa più autorevole sede le cennate istanze partenopee unitamente a quella delle tariffe e dei costi delle operazioni del porto, che, per altro, comprende la difesa del lavoro portuale a Napoli.

E, per assolvere il mio dovere di parlamentare della zona, dovrei anche richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su regolamentazioni della navigazione del golfo di Napoli.

Come è noto, in questo golfo la navigazione viene esercitata da una società sovvenzionata (S. P. A. N.) e dalla navigazione libe-

ra. La prima gode di una situazione di assoluto privilegio: posizione che, se può essere giustificata in quanto società sovvenzionata, e cioè esercente un pubblico servizio, non può trovare una giustificazione quando la stessa società esercita nel contempo la navigazione ed il traffico non più nell'ambito della convenzione, ma in concorrenza con la marina libera. Gli orari, ad esempio, di partenza delle navi libere vengono subordinati dalle autorità marittime a quelli fissati dalla S. P. A. N., e non solo — ripeto — quando trattasi di linee convenzionate, ma anche quando la società, per sue esigenze commerciali o di gestione, esercita la navigazione al di fuori ed oltre la convenzione, e sullo stesso piano della navigazione libera. Comunque, non sembra possa giustificarsi, a fronte del cennato vantaggioso traffico libero e della notevole sovvenzione, l'aumento di circa il 50 per cento sui prezzi dei biglietti applicato dalla S. P. A. N. nei giorni scorsi, con grave disagio delle popolazioni interessate e specie di quelle delle isole.

E vengo ora agli argomenti di carattere generale che mi sono prefisso di trattare più ampiamente per le preoccupazioni che destano nei rispettivi ambienti interessati. Desidero essenzialmente richiamare l'attenzione dell'Assemblea ed invocare provvedimenti efficaci da parte del ministro della marina mercantile sul grave problema della disoccupazione della gente di mare, in merito al quale ho già presentato nell'agosto scorso una interrogazione, senza ottenere finora risposta. Ma, purtroppo, dalla relazione si evince la non favorevole impressione degli ambienti per quanto riguarda le trattative sindacali.

Come tutti sanno, il fenomeno della disoccupazione si manifesta sempre in tutti i settori produttivi allorché si determina uno scompenso tra offerta complessiva di lavoro, che nel nostro caso è costituita dalla massa di iscritti agli uffici di collocamento della gente di mare, e la domanda di lavoro, cioè di unità lavorative delle varie categorie di marittimi, effettuata dall'armamento. È quindi evidente che, se si vuole ridurre il numero dei marittimi disoccupati, bisogna agire in modo da avvicinare quanto più è possibile i due poli dell'offerta e della domanda di manodopera nel campo marittimo, riducendo al minimo possibile il margine di sovrabbondanza dell'offerta rispetto alla domanda.

Ciò, a mio avviso, si può e si deve ottenere sia ridimensionando e riqualificando con opportuni provvedimenti l'offerta com-

plessiva, in modo da renderla organicamente più adeguata alle effettive esigenze presenti e future dell'industria dei trasporti marittimi, sia cercando di spianare la strada a quelle iniziative che, in campo sindacale, le organizzazioni dei lavoratori hanno finora cercato inutilmente di promuovere per aumentare indipendentemente dalla particolare congiuntura in atto la richiesta di unità lavorative da parte dell'armamento nazionale.

Per quanto concerne il ridimensionamento della massa degli iscritti agli uffici di collocamento, occorre soprattutto salvare dall'attuale lento logoramento quell'inestimabile patrimonio di energie lavorative, che è costituito dagli autentici marittimi, ponendo riparo ai non pochi mali causati dal decreto 11 agosto 1952, col quale il ministro allora in carica stabilì l'apertura indiscriminata dell'immatricolazione fra la gente di mare per tutti coloro che non avessero superato il venticinquesimo anno di età.

L'emanazione di tale provvedimento si disse a suo tempo che veniva giustificata con la necessità di ringiovanire i quadri; ma sta di fatto che, senza ottenere alcun ringiovanimento del personale navigante, si è per contro dilatato a dismisura il numero degli iscritti agli uffici di collocamento appartenenti, soprattutto, alle categorie non qualificate (garzoni, mozzi, « piccoli », ecc.), in attesa di imbarco.

Infatti molte migliaia di persone, in parte anche già impiegate in attività a terra, attratte dalla suggestione di un imbarco per avvicendamento, si sono negli ultimi anni immatricolate tra la gente di mare e, una volta ottenuto il libretto di navigazione, si sono messe in seno al collocamento, rendendo ancora più lunghi e penosi i periodi di permanenza a terra di coloro che, per tradizione locale o familiare o anche per aver imparato ad amare la vita del mare prestando servizio ed acquistando esperienza professionale nella marina militare, hanno effettivamente scelto la professione del marittimo.

Per affrontare, dunque, su basi pratiche il problema della pleora dei marittimi disoccupati, che è — come e più che in ogni altro settore produttivo — pleora di personale non qualificato, occorre innanzitutto che l'onorevole ministro della marina mercantile, avvalendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 119 del codice della navigazione, disponga, d'intesa con le organizzazioni sindacali competenti, la sospensione dell'immatricolazione indiscriminata fra la gente del mare, limitandola ai soli giovani che non

abbiano superato il ventesimo anno di età, siano figli o orfani di marittimi, o pescatori (non inquadrati già fra i pescatori), e risultino in possesso della dichiarazione di un armatore, che dovrebbe impegnarsi di iscrivere l'immatricolando nei propri turni particolari, tenendolo poi arruolato fino al raggiungimento dei 14 mesi per l'avvicendamento.

Naturalmente, dovrà essere agevolata l'utilizzazione degli allievi E. N. E. M. e delle altre scuole professionali marittime, ma deve soprattutto essere incoraggiato, senza limitazione alcuna, per l'immatricolazione, l'avviamento dei giovani alla carriera di capitano di lungo corso e di capitano di macchina, anche mediante la concessione di concreti aiuti economici, da assegnare a coloro che, pur desiderando diplomarsi, non possono frequentare l'istituto nautico per mancanza di mezzi. Se si pensa che oggi già si avverte una preoccupante insufficienza di diplomati nautici, pur essendo numerose le navi in disarmo, è facile immaginare quale gravità presenterà il problema della formazione dello stato maggiore della nostra marina mercantile quando potrà essere ripresa in pieno l'attività armatoriale.

Inoltre, allo scopo di conseguire un giovevole alleggerimento dei turni di collocamento, occorre che il ministro della marina mercantile, d'intesa col ministro del lavoro e della previdenza sociale, adotti i necessari provvedimenti perché gli iscritti agli uffici di collocamento negli ultimi 5 anni, che appartengono a categorie non specializzate e non abbiano mai navigato, vengano avviati ad altri proficui lavori mediante l'istituzione di opportuni corsi di riqualificazione professionale.

Ma, accanto alle limitazioni ed ai correttivi sin qui suggeriti per ridimensionare e riqualificare la massa di marittimi di tutte le categorie, occorre anche attuare tutti quei provvedimenti che si dimostrino idonei a promuovere una maggiore richiesta di unità lavorative da parte dell'industria dell'armamento. Ciò si può ottenere, indipendentemente dalla congiuntura, promuovendo l'instaurazione, a bordo delle navi, di condizioni di vita più giuste ed umane, ed eliminando quella che è una vera e propria causa di sottoccupazione, e cioè la ristrettezza delle tabelle d'armamento, le quali sono assai spesso inadeguate alle reali esigenze di bordo e danno luogo a quella tipica forma di sfruttamento del personale imbarcato costituita dalla prestazione del lavoro straordinario, di cui solo

una parte viene effettivamente retribuita agli interessati. È una piaga nota a tutti, ma non tutti i marittimi hanno il coraggio di protestare, non tutti i marittimi possono avanzare questa giusta richiesta senza correre il rischio di essere sbarcati al prossimo porto! Onde la necessità dell'intervento dell'onorevole ministro della marina mercantile.

L'onorevole relatore, a pagina 5 della sua relazione, parla degli « uomini di mare, dal comandante all'ultimo mozzo, che vivono gli stessi rischi di una vita eccezionalmente ardua, senza riposo » e tesse l'elogio dei marittimi. Dobbiamo vivamente compiacerci con l'illustre collega relatore, che ha avuto parole di viva comprensione per la benemerita classe dei lavoratori del mare, ma non basta la sola comprensione, anche se mista a lusinghiere parole, quando a queste non seguono provvedimenti atti ad alleviare il disagio pratico in cui vive tale categoria, sia quando è imbarcata, sia quando attende pazientemente il turno di lavoro.

Quando pensiamo che, nonostante il notevole incremento di tonnellaggio conseguito dalla nostra flotta rispetto alla consistenza raggiunta nell'anteguerra, si è tuttavia verificato un aumento anziché una diminuzione della disoccupazione fra i marittimi, appare chiara la necessità che il Governo ponga in opera al più presto i provvedimenti da noi invocati, chiamando opportunamente a collaborare con esso le organizzazioni sindacali di categoria; perché tutti i discorsi che si sono fatti in questa Assemblea in merito alla conquista da parte della nostra bandiera di nuove correnti di traffico sono destinati a rimanere vano eloquio, se non si risolve il problema dei quadri e non si tiene nel dovuto conto il fattore umano, che condiziona sul mare, come altrove, lo sviluppo ed il successo di qualunque politica produttivista. Non basta, dunque, affinare le attrezzature e rimodernare i mezzi tecnici; occorre anche, e prima di tutto, migliorare la condizione umana di chi opera e difende sul mare non soltanto il prestigio dell'Italia nel mondo, ma soprattutto interessi permanenti vitali per il nostro paese.

Avviandomi alla conclusione, vengo a trattare brevemente un altro problema, che assume ogni giorno aspetti sempre più preoccupanti, cioè quello costituito dagli inconvenienti talvolta veramente deplorabili, di ordine panoramico ed estetico, da una parte per esempio, grossi complessi di stabilimenti balneari che in lunghe file impediscono la

veduta del mare, e, dall'altra, d'ordine urbanistico-edilizio, determinati dalla esecuzione di costruzioni in prossimità di centri urbani, su zone demaniali marittime, concesse a privati dalle capitanerie di porto, per essere destinate a capannoni, a chioschi per la vendita di bibite, a ristoranti, a depositi di materiali ed agli usi più svariati, in contrasto con le prescrizioni dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi dei comuni rivieraschi interessati.

Tale stato di cose trova la sua origine nello spirito antidemocratico, che purtroppo si perpetua, con cui viene attuato, da parte delle stesse capitanerie di porto e degli altri uffici marittimi minori, il principio, tutt'altro che pacifico, della inapplicabilità dei regolamenti edilizi locali ai beni del demanio pubblico marittimo, ciò facendo principalmente sul rilievo che l'attività statale non può venire assoggettata alla disciplina di un ordinamento posto da enti pubblici minori, laddove sia le disposizioni dei regolamenti edilizi, sia quelle dei piani regolatori hanno la loro fonte diretta nella legge urbanistica e nei decreti presidenziali di approvazione dei piani.

Il principio della inapplicabilità dei regolamenti edilizi nell'ambito del demanio marittimo, come vedremo, comunque non può essere accolto senza opportuni limiti, senza quei limiti, cioè, che assicurino il rispetto delle esigenze e dell'autonomia dei comuni, garantiti dalla Costituzione repubblicana.

Sta di fatto che fin dal 12 dicembre 1939 il Consiglio di Stato, interpellato sui poteri dell'autorità marittima in concorrenza con i poteri di altre autorità statali o locali, e proprio a proposito della efficacia di norme regolamentari, non soltanto edilizie, emanate dai comuni, pur riconoscendo un potere discrezionale preminente all'autorità marittima, così concludeva: « Le sezioni sono d'accordo, ed analoga raccomandazione fanno ai ministri interessati, che nei limiti del possibile le autorità marittime debbono studiarsi di lasciare in vigore, nei luoghi di demanio marittimo, tutte le disposizioni dei regolamenti locali che non siano incompatibili con le esigenze marittime e debbono le autorità procedere, di concerto con le amministrazioni comunali, in tutto ciò che possa interessare le amministrazioni stesse. Per quanto si riferisce ai regolamenti locali e dalle disposizioni delle autorità comunali, raccomandano che le autorità marittime debbano imporre la osservanza ai concessionari ed agli utenti ». È questo il parere n. 1429 del 12 dicembre 1939.

Come è evidente, le raccomandazioni del Consiglio di Stato fin d'allora stavano a significare appunto riconoscimento di un interesse degli enti territoriali a vedere rispettate le norme dei propri regolamenti anche dalle autorità marittime. E tutta la dottrina, a cominciare dal Pacinotti - «Regolamenti comunali e beni demaniali», in *Rivista amministrativa*, 1948 - sostiene questo principio, specie dopo la emanazione della Costituzione.

E tali principi, fissati nel 1939 dal supremo consesso amministrativo, nonostante fossimo in periodo di statolatria e di soverchiamento delle istanze autonomistiche dei comuni, trovano rispondenza nella sopramenzionata legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 150, e nelle successive pronunce dell'autorità giudiziaria ordinaria. Dispone infatti l'articolo 29 di tale legge che compete al Ministero dei lavori pubblici accertare che le opere da eseguirsi da parte delle amministrazioni statali non siano in contrasto con la prosecuzione dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi vigenti nel territorio comunale in cui ricadono.

A tale scopo le amministrazioni interessate sono tenute a comunicare preventivamente i progetti a detto ministero e l'articolo 32 aggiunge: «Quando la inosservanza dei regolamenti edilizi locali si riferisca a costruzioni eseguite da amministrazioni statali, il sindaco ne informa il Ministero dei lavori pubblici agli effetti del precedente articolo 29».

Ora, è chiaro che tali norme comportano prima di tutto il riconoscimento dell'interesse legittimo del comune alla osservanza delle disposizioni del regolamento edilizio anche da parte delle autorità statali per le costruzioni dalle stesse eseguite; inoltre, riconoscono al Ministero dei lavori pubblici la competenza ad accertare che le opere stabili non siano in contrasto con le norme dei regolamenti edilizi ed impongono, di conseguenza, l'obbligo alle amministrazioni statali di presentare preventivamente i progetti delle opere da costruire, non soltanto al Ministero dei lavori pubblici, ai fini del predetto accertamento, ma altresì al sindaco, affinché questi e, per lui, la commissione edilizia locale, possa esaminare se i progetti stessi siano conformi alle norme del regolamento comunale e, in caso contrario, possa esercitare la facoltà di riferire al Ministero dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 32 della legge urbanistica. Se a tali principi giuridici devono conformarsi tutte le pubbliche amministrazioni statali, per il coordinato contemporaneo delle superiori esigenze dello Stato

per le costruzioni da esso direttamente eseguite con l'altra pur valida esigenza, costituita dall'osservanza delle norme dei regolamenti locali, è evidente che, a maggior ragione, dovrebbe cadere sotto il rispetto assoluto dei regolamenti stessi le opere che i privati eseguono, per concessione amministrativa, su aree demaniali.

Infatti, trattandosi di concessioni costitutive e non traslative, nessun potere della amministrazione viene trasferito con la concessione dell'uso, così da far considerare le opere del privato come fatte nell'interesse della pubblica amministrazione concedente e giustificare la sottoposizione di esse al regime speciale previsto dagli articoli 29 e 32 della legge urbanistica, anziché alla normale disciplina dettata dal regolamento comunale. Gli uffici marittimi competenti a sostegno della loro assolutistica (antidemocratica) interpretazione, in opposizione al pensiero del Consiglio di Stato, da qualche tempo invocano la nota sentenza delle sezioni unite della Corte di cassazione del 25 ottobre 1954, n. 4091 (in *Giurisprudenza italiana*, 1955, I, 1182).

A tale proposito va osservato che tale sentenza, pur negando al comune il diritto, quindi non già l'interesse, di imporre allo Stato il rispetto di quelle particolari norme che concernono la licenza per la costruzione, le distanze, le altezze, eccetera, confermava implicitamente le conclusioni a cui sono dianzi giunto, perché nella cennata rigorosa sentenza il Supremo collegio prendeva in considerazione gli articoli 29 e 32 della legge urbanistica solo per riaffermare il principio che, nel contrasto tra le superiori esigenze dello Stato e le norme del locale regolamento edilizio, è un organo dello Stato, vale a dire il Ministero dei lavori pubblici che è chiamato a decidere, di volta in volta, se ed entro quali limiti gli interessi locali possano coesistere con quelli generali, o essere sacrificati in favore di questi ultimi. È, quindi, senza alcun fondamento ed incompatibile con l'autonomia del comune garantita dalla Costituzione il principio assoluto, ricavato da una erronea interpretazione dell'articolo 30 del codice della navigazione in base al quale si postula l'inapplicabilità delle norme dei regolamenti edilizi alle costruzioni eseguite nell'ambito del demanio marittimo. È per contro evidente che, quando si tratti di costruzioni di interesse statale, trova applicazione la disciplina speciale di cui agli articoli 29 e 32 della legge urbanistica, mentre quando si tratti di costruzioni eseguite da privati con-

cessionari e che, quindi, non rivestono carattere di pubblico interesse, deve trovare piena applicazione la normale disciplina dettata dall'intero complesso delle norme dei regolamenti edilizi locali.

Ora, non è ammissibile che le zone del demanio marittimo, che in certe località ed in certe stagioni rappresentano il cuore della vita comunale, siano avulse o completamente staccate dagli ordinamenti del comune.

Non è ammissibile che per le intemperanze o le errate applicazioni delle leggi da parte delle autorità marittime locali, i comuni rivieraschi siano illogicamente privati della vista del mare e, dall'altra, deturpati e soffocati da costruzioni eseguite da privati in dispregio dei regolamenti edilizi e dei piani regolatori comunali; ciò non può non determinare situazioni di turbamento e di tensione fra le popolazioni interessate. Non è ammissibile che, di fronte al rapido e crescente sviluppo di tanti nostri centri balneari turistici o di interesse storico-archeologico, per i quali il razionale assetto degli arenili e di tutte le aree demaniali marittime rappresenta un necessario strumento di difesa del paesaggio e delle sue caratteristiche e, nello stesso tempo, la condizione per il soddisfacimento di insopprimibili esigenze delle popolazioni locali; non è ammissibile, dicevo, che i comuni vengano tuttora tenuti in una situazione d'impotenza a porre riparo agli inconvenienti lamentati ed a difendere le aspirazioni legittime delle popolazioni interessate.

Chiedo, pertanto, al ministro della marina mercantile che la materia sia adeguata alla nuova realtà storico-giuridica, e, quindi, vengano impartite disposizioni a tutte le autorità marittime periferiche, perché i progetti delle opere che devono essere costruite da soggetti privati o pubblici nell'ambito del demanio marittimo vengano regolarmente inviati ai comuni interessati per il preventivo nulla osta, in modo che le commissioni edilizie competenti possano effettuare il controllo di conformità dei progetti stessi alle prescrizioni dei regolamenti e dei piani regolatori comunali, come è previsto dalla legislazione vigente.

Colgo l'occasione per fare, prima di chiudere, accenno ad altro problema. Allo scopo di promuovere una efficace opera di collaborazione fra le autorità marittime e le amministrazioni comunali, ai fini di una sana tutela degli interessi pubblici generali e locali, è necessario che le capitanerie di porto e gli

uffici circondariali marittimi competenti non sottraggano all'uso pubblico, senza preventivamente sentire il parere dell'autorità comunale, zone di evidente utilità per le collettività locali, come approdi e arenili che consentano al pubblico il libero ed agevole accesso al mare in uno o più punti della costa contigua all'aggregato urbano.

Desidero aggiungere, a proposito dei capitoli del bilancio di cui non può essere fatto carico all'attuale ministro, che non soddisfano le somme stanziare per la vigilanza sulla pesca, problema di cui ha parlato l'oratore che mi ha preceduto. Infatti, come può, signor ministro, bastare la cifra di 25 milioni nel capitolo 69 per la vigilanza sulla pesca di frodo che va sempre più distruggendo il nostro patrimonio ittico?

Queste, onorevoli colleghi e signor ministro, le conclusioni cui giungo a nome del mio gruppo. (*Approvazioni*).

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

CONCAS. La limitazione di tempo non permetterà neppure a me una discussione approfondita su problemi che interessano in maniera grandissima la vita del nostro paese, come possono essere i problemi marinari.

Penso sia doveroso da parte nostra dare immediatamente atto al relatore di aver complicato una relazione che, per la sua chiarezza, per la sua competenza e anche per il coraggio con il quale certe cose sono state scritte in essa, merita senz'altro il nostro elogio.

Ho detto coraggio, perché è la prima volta che noi possiamo leggere, in una relazione presentata al Parlamento cose che avrebbero potuto essere dette dalla nostra parte politica. E mi voglio riferire in particolar modo a quanto il relatore afferma a pagina 4 della relazione, e dove si legge che sarebbe venuto meno al suo dovere di osservatore obiettivo e sereno se non avesse rivelato alcune cose, ed esattamente che talune unità delle società di preminente interesse nazionale hanno bisogno di essere rimpiazzate; che il 25 per cento della flotta dell'armamento libero supera i 25 anni di età; che i collegamenti con le isole dovranno essere ulteriormente potenziati per essere all'altezza del crescente volume dei traffici; che la modernizzazione degli impianti cantieristici e delle industrie affini costituisce una impellente necessità, in relazione soprattutto all'economicità dei costi; che l'esigenza di rendere più celeri e meno costosi i porti nazionali impone il rinnovo di parte dei loro impianti; che l'opera di preparazione e di assi-

stenza della gente di mare deve essere intensificata, avendo come principale obiettivo il miglioramento delle loro condizioni economiche; che migliaia di pescatori mancano ancora dei moderni strumenti necessari per esercitare la loro attività».

Sono affermazioni che noi non abbiamo mai mancato di far presenti in Parlamento tutte le volte che i nostri colleghi hanno preso la parola durante la discussione dei bilanci della marina mercantile. Questo sta a significare, onorevole ministro, che vi è stata una carenza politica da parte dei governi che fino ad oggi hanno portato avanti la politica marinara nel nostro paese. Penso che il Ministero della marina mercantile, che ormai conta l'età di 12 anni, poteva senz'altro dare un'impronta nuova, seria, alla politica marinara del nostro paese. Noi leggiamo, sempre nella relazione, che il Governo dovrebbe senz'altro preparare un piano organico, coordinato con altri piani economici, per dare una volta per sempre una politica marinara al nostro paese.

Onorevoli colleghi, noi non possiamo farci alcuna illusione su quella che è la realtà. Noi assistiamo continuamente alla caduta dei noli. Sappiamo che questa caduta dei noli incide tremendamente sulla intensità dei nostri traffici, costringendo a disarmare un numero rilevante di unità. Noi diciamo che questa situazione di crisi è dovuta ad una situazione che si è creata nel mondo dopo la recessione americana. Noi diciamo che questo non è altro che un riflesso di questa situazione esistente e contro la quale da parte del nostro Governo non si è mai fatto niente per cambiarla. Questa situazione di disagio, in cui vive oggi la marineria del nostro paese, trova altri argomenti che stanno a dimostrare che la situazione è grave. Esiste la concorrenza delle navi battenti la cosiddetta «bandiera ombra», le quali viaggiano col favore di un regime fiscale privilegiato e beneficiamo di una situazione di sfruttamento dei marittimi. È chiaro che le navi battenti queste bandiere, possono offrire oggi riduzioni di prezzo, mantenendo alti i profitti, rispetto ai prezzi che sono invece costrette a praticare le navi che non hanno trovato la maniera truffaldina di battere bandiere diverse da quella del loro vero paese.

Bisogna tener conto inoltre del rallentamento del ritmo delle nostre attività portuali, che ha determinato gravi preoccupazioni circa la possibilità di assicurare continuità di lavoro ai portuali e alle attività collaterali che si alimentano alla vita dei porti.

Questa situazione di difficoltà si ripercuote necessariamente sui cantieri navali. Vi sono troppe navi in disarmo, scarseggiano le ordinazioni e a volte si arriva addirittura all'annullamento di esse: vorremmo sapere dall'onorevole ministro se e quanti di questi annullamenti si sono verificati in questi ultimi tempi.

La caduta delle ordinazioni ha determinato gravi riflessi sulla situazione economica del paese e particolarmente delle città interessate ai cantieri navali; in relazione alla diminuzione della manodopera impiegata.

È evidente che questa situazione deve essere affrontata dal Governo, attraverso una politica che si differenzi nettamente da quella seguita sinora dai vari governi della democrazia cristiana, che hanno cercato di ricorrere a tamponamenti senza mai attuare un piano organico per la soluzione dell'intero problema. Tale soluzione è evidentemente legata alla politica che si intende fare.

Noi pensiamo che l'orientamento del Governo dovrebbe essere quello della espansione dei nostri traffici verso paesi e mercati nuovi. La ricerca di nuovi mercati, però, non può consistere nella enunciazione di pie intenzioni astratte, ma deve essere il risultato di un indirizzo generale del Governo.

Vi sono nel mondo paesi nuovi, finora tenuti ai margini della civiltà, e che oggi risorgono o nascono a nuova vita; paesi che stanno affrontando una fase di intensa industrializzazione e che hanno bisogno di scambi commerciali e di incontri con popoli più progrediti di loro.

La nostra posizione geografica ci consente di diventare, per così dire, la staffetta di questo movimento e di avviare più frequenti contatti con i paesi del medio oriente e dell'America latina e con la grande Cina popolare, paesi tutti che vedrebbero di buon occhio più attivi e fecondi rapporti commerciali con il nostro paese. Si tratta di paesi che sarebbero ben lieti di accogliere le nostre navi e le nostre bandiere.

Se noi riusciremo a imprimere questo nuovo orientamento alla nostra politica, ci avvieremo incontro a un futuro più roseo di quello che invece ci si prospetta attualmente.

È per altro evidente che questo problema non può essere affrontato da solo. È necessario che, contemporaneamente, il Governo svolga una politica che consenta il potenziamento dei nostri cantieri. A questo riguardo dobbiamo lamentare insufficienze e carenze della politica dell'I. R. I. Esiste un problema di ammodernamento dei cantieri

navali i quali oggi producono a costi alti; esiste un problema di ammodernamento che incide sui costi. Si deve lottare su di un piano di concorrenza con i cantieri stranieri.

Questa carenza dell'I. R. I. è rilevante e si può dire che è la causa determinante di questa situazione. Non vi può essere uno sviluppo tecnico dei cantieri navali senza una politica seria dell'I. R. I. I nostri prodotti non devono più imporsi nel mondo solo per la loro qualità, ma anche per il loro costo. Se l'I. R. I. non ha fatto questa politica, è perché non vi è stata un'azione di incoraggiamento da parte del Governo, dato che la politica dell'I. R. I. dovrebbe essere un riflesso della politica governativa e, oggi, anche della politica del Ministero delle partecipazioni statali.

In tutti i settori si attua oggi una politica che vive alla giornata, con l'emanazione di decreti-legge, intaccando così l'ordinamento costituzionale e le prerogative del Parlamento. Si esaminano i problemi marginali, ma non quelli di fondo della nostra società.

Altro settore molto importante è quello della pesca. Tutti i colleghi che hanno preso la parola hanno messo in rilievo la crisi di questo settore. Esiste un continuo processo di smobilizzazione dei natanti, ed in particolare dei motopescherecci, dovuto all'insufficiente ed arretrata attrezzatura, agli alti costi di produzione, alla diminuita pescosità dei nostri banchi ed alla crisi ittico-conserviera.

Quale politica intende proporre il Governo in questo settore? Noi attendiamo una risposta. Non esiste una politica creditizia nei confronti della pesca. È necessario venire incontro alle esigenze di ammodernamento dell'attrezzatura e del graduale rinnovamento della nostra forza peschereccia mediante la adozione di premi o contributi per la piccola pesca e la pesca meccanica. Ci dobbiamo preoccupare, con piani organici, di sfruttare i banchi di pesca e di ripopolare quelli già sfruttati. Ci dobbiamo preoccupare non soltanto delle acque italiane, ma anche di quelle jugoslave, tunisine, della Libia e della Corsica; necessita perciò un'intesa con i governi interessati per rendere accessibili ai nostri pescherecci quelle acque.

Non deve capitare ciò che è già accaduto per il trattato di pesca con la Jugoslavia, che fu preparato da persone che poi hanno dimostrato, per quello che hanno fatto, di essere incompetenti, perché imponeva ai pescatori di pagare milioni, per poi andare a pescare in acque prive di pesce.

Occorre, inoltre, stabilire delle agevolazioni che tendano a diminuire i costi di produzione e ad elevare la remuneratività della pesca. Intendo riferirmi ad agevolazioni nella fornitura del carburante, di attrezzi e di tutto quanto riguarda gli stessi carichi contributivi.

Necessitano altresì energiche misure per la repressione della pesca di frodo. A questo riguardo mi associo a quanto ha detto il collega che mi ha preceduto. La somma stanziata di 25 milioni è assolutamente insufficiente. Ricordo di aver parlato a Porto Corsini ed a Bellaria con alcuni pescatori, i quali si lamentavano dei danni prodotti dai pescatori di frodo. Allorché mi feci portavoce di queste lagnanze presso la capitaneria di porto di Rimini, mi fu risposto che non vi era niente da fare, in quanto l'unica motovedetta di cui quella capitaneria disponeva doveva sorvegliare un tratto di mare compreso fra Ancona e Grado, e per di più con una dotazione di carburante insufficiente alla stessa repressione della pesca di frodo sul tratto di mare antistante.

Anche di questo non ha colpa l'attuale ministro; a lui chiediamo soltanto di prendere adeguate misure per mettere fine a questo stato di cose; a lui diciamo che le capitanerie, la guardia di finanza, i delegati di spiaggia, debbono essere maggiormente assistiti dal Ministero.

Un altro problema che riguarda la pesca è quello delle celle frigorifere e, più in generale, quello dei mercati ittici, al fine di stroncare la speculazione degli incettatori, i quali per pochi soldi si assicurano il pescato. Questo avviene in quanto i pescatori sono costretti a vendere subito il prodotto, essendo sprovvisti di celle frigorifere. Al contrario, gli incettatori conservano il pesce nei frigoriferi, per buttarlo sul mercato a prezzi esorbitanti nei giorni di carenza di pesce. Chiedo che anche su questo problema il Governo ci faccia conoscere i suoi intendimenti.

Un altro argomento riguarda i pescatori. Quale intervento vi è stato finora? Cosa intende fare il Governo per migliorare le condizioni di vita dei pescatori?

In occasione dei vari convegni che si sono tenuti, abbiamo sempre sentito parlare di provvedimenti per il settore della pesca, ma di fatto i pescatori sono dei lavoratori sfruttati e che vivono nella miseria, senza godere di alcuna protezione né di alcun aiuto.

Vorrei accennare anche alla questione delle famose case dei pescatori. Che fine

hanno fatto queste cose? Voglio sperare che il Governo ci possa dire qualche cosa.

L'altro problema che intendo brevemente trattare riguarda i marittimi. Dopo quanto ho detto, ritengo che sia più che giusto affermare che questo settore della marina mercantile non risponde affatto alle esigenze richieste dai paesi moderni come dovrebbe essere l'Italia. Esistono condizioni di vita e di lavoro per i marittimi che sono veramente insopportabili. Ho inteso parlare a questo riguardo di tabelle, di turni, di avviamenti e di tante altre cose. Devo aggiungere che la scarsità delle retribuzioni è rilevante e non è assolutamente adeguata alla pesantezza del servizio, ai pericoli cui continuamente i marittimi sono esposti. È anche notevole la possibilità che hanno gli imprenditori di sfruttare i marittimi, agevolati in ciò dalle vecchie norme del codice di navigazione.

Ritengo che sulle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi e anche sul codice di navigazione il Governo debba dire e spiegare quali sono i suoi intendimenti, se desidera ancora perpetuare una situazione di questo genere. La mia parte politica non può che unirsi alle associazioni sindacali, ai marittimi e a tutti coloro che richiedono l'aggiornamento delle norme del codice di navigazione e che sia riconosciuto il diritto che a bordo — nell'ambito di ciascuna nave — possano costituirsi le commissioni interne. Perché, se in tutte le industrie e in tutte le aziende esistono le commissioni interne in modo che i lavoratori possano far sentire la loro parola, sulle navi questo non avviene e assai difficilmente i marittimi riescono a far conoscere i loro bisogni, i loro desideri, non avendo a disposizione lo strumento adatto che possa valere di fronte ai datori di lavoro.

E mi avvio celermente alla fine di questo breve intervento che ha avuto semplicemente lo scopo di denunciare alcune situazioni di fatto, gravi, che esistono nel settore della

marina mercantile. Non si dica, però, che non esistono oggi le condizioni per poter valorizzare la nostra marina mercantile. Basterebbe che il Governo lo volesse seriamente, dato che queste possibilità esistono, come ha dimostrato il nostro stesso relatore avanzando delle proposte concrete e sottoponendo all'attenzione del Parlamento un tipo di piano che noi non vorremmo che facesse la fine di tanti altri piani che sono stati più volte progettati, e che sono rimasti sempre sulla carta. Anche se la valorizzazione della nostra marina mercantile dovrà costare qualche sacrificio al popolo italiano, noi siamo convinti che qualsiasi sacrificio sarà completamente ricompensato, dal contributo che la marina mercantile potrà dare alla nostra economia e al prestigio dell'intero paese, e questa politica di potenziamento della nostra marina mercantile — onorevoli colleghi siatene ben certi — non potrà che trovare consenzienti tutti gli italiani. (*Applausi a sinistra*).

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

Costituzione di Commissione speciale.

PRESIDENTE. Informo che la Commissione speciale per l'esame della proposta di legge di iniziativa dei deputati Lucifredi ed altri: « Norme generali sull'azione amministrativa » (195) ha proceduto, nella seduta odierna, alla propria costituzione.

Sono risultati eletti: presidente, il deputato Tozzi Condivi; vicepresidenti: i deputati Secreto e Luzzatto; segretari, i deputati Cuttitta e Guidi.

La seduta termina alle 13,20.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI