

LXI.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 23 OTTOBRE 1958

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **BUCCIARELLI DUCCI**

INDI

DEL PRESIDENTE **LEONE**

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedo	3194	
Disegno di legge (<i>Trasmissione dal Senato e deferimento a Commissione</i>)	3194	
Disegni di legge (<i>Seguito della discussione</i>):		
Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (239)	3194	
PRESIDENTE	3195, 3223, 3224, 3229, 3230, 3234	
BACCELLI, <i>Relatore</i>	3195	
SEGNI, <i>Ministro della difesa</i> 3205, 3221,	3225	
SEMERARO	3223	
GUADALUPI	3223, 3227	
ROMEO	3224	
SCHIANO	3224	
ORLANDI	3224	
BARONTINI	3224	
CLOCCHIATTI	3224, 3230	
BUFFONE	3225	
LATTANZIO	3225	
MAZZONI	3225	
GUERRIERI FILIPPO	3225	
LENOCI	3225	
LANDI	3225	
GORRERI	3225	
ROMUALDI	3225	
TITOMANLIO VITTORIA	3226	
CASALINUOVO	3226	
CORONA GIACOMO	3226	
COLASANTO	3226	
VINCELLI	3226	
SERVELLO	3226	
CRUCIANI	3226	
BOGONI	3227	
FIUMANÒ	3227	
VEDOVATO	3227	
PACCIARDI	3229	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (306)	3231	
PRESIDENTE	3231, 3253, 3264	
DURAND DE LA PENNE, <i>Relatore</i>	3231	
SPATARO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	3236, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266	
TROISI	3263	
AMODIO	3263	
PAOLUCCI	3263	
GONELLA GIUSEPPE	3263	
VIDALI	3263	
GRILLI ANTONIO	3263	
MAGLIETTA	3263	
NICOSIA	3263	
BIANCHI GERARDO	3263	
ADAMOLI	3263	
MANCO	3263, 3264	
BOLOGNA	3264	
POLANO	3264	
CAPRARA	3264	
LAPENNA	3264	
RICCIO	3264	
COLASANTO	3264	
SCIOLIS	3264	
LUCIFREDI	3264	
FIUMANÒ	3264, 3265	
RAVAGNAN	3265, 3266	
GEFTER WONDRICH	3266	
CAVALIERE	3266	

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

	PAG.
PELLEGRINO	3266
SINESIO	3266
DEL GIUDICE	3266
D'AREZZO	3266
CACCURI	3266
SCALIA	3266
SPALLONE	3266
Proposte di legge (Annunzio)	3194
Interrogazioni (Annunzio)	3267
Sostituzione di un Commissario	3195
Verifica di poteri	3194

La seduta comincia alle 16.

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

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Bersani.

(È concesso).

Trasmissione dal Senato e deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Informo che il Presidente del Senato ha trasmesso il disegno di legge, approvato da quel consesso:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 918, concernente la proroga delle disposizioni dell'articolo 3 del decreto-legge 3 ottobre 1948, n. 1199, relative alla riduzione dell'imposta erariale sui consumi dell'energia elettrica effettuati nell'Italia meridionale ed insulare » (436).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, in sede referente.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

TERRAGNI: « Istituzione di un'imposta comunale sulle aree per il finanziamento di lavori pubblici » (429);

SANTI ed altri: « Riforma dei contratti agrari » (430);

CINCIARI RODANO MARIA LISA ed altri: « Norme di attuazione della parità di retribuzione tra la manodopera maschile e femminile per un lavoro di valore uguale » (431);

SCIORILLI BORRELLI ed altri: « Estensione dei benefici economici e di carriera previsti dal secondo comma dell'articolo 6 della legge 12 agosto 1957, n. 799, agli idonei iscritti nei ruoli speciali transitori e immessi nei ruoli ordinari con le leggi 23 maggio 1956, n. 505, e 8 febbraio 1957, n. 36 » (432);

BISANTIS: « Modificazioni all'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato: unificazione dei ruoli di avvocato e di procuratore dello Stato » (433);

SAVOLDI ed altri: « Modifiche ed aggiunte al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, concernente lo statuto degli impiegati civili dello Stato » (434);

FAILLA ed altri: « Riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi ed abolizione della sovrimposta di cui al decreto-legge 21 novembre 1956, n. 1267, convertito in legge il 27 dicembre 1956, n. 1415 » (435).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, 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:

LAPENNA: « Distacco della contrada « Difesa delle valli » dal comune di Carlantino, in provincia di Foggia, e sua aggregazione al comune contermini di Colletorto, in provincia di Campobasso » (437).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Informo che la Giunta delle elezioni, nella seduta odierna, ha verificato non essere contestabili le seguenti elezioni, e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

Circoscrizione IX (Verona-Padova-Vicenza-Rovigo):

Gonella Guido, Rumor Mariano, Prearo Roberto, Cengarle Onorio, Casati Vincenzo, Perdonà Valentino, Dal Falco Luciano, Gui Luigi, Limoni Dino, Romanato Giuseppe, De Marzi Fernando, Bettiol Giuseppe, Borin Qui-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

rino, Canestrari Alessandro, Storchi Ferdinando, Breganze Uberto, Fornale Matteo, Ambrosini Silvio, Cavazzini Severino, Busetto Franco, Bertoldi Luigi, Albarello Adelio, Merlin Angelina, Ceravolo Domenico, Marzotto Vittorio Emanuele.

Do atto alla Giunta di tale comunicazione e dichiaro convalidate queste elezioni.

Sostituzione di un Commissario.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare di inchiesta per esaminare il comportamento degli organi della pubblica amministrazione in ordine alla cosiddetta « anonima banchieri » il deputato Tesoro, in sostituzione del deputato Lucifredi, il quale ha chiesto di essere esonerato dall'incarico.

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.

Come la Camera ricorda, nella seduta antimeridiana di ieri è stata chiusa la discussione generale ed esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Baccelli.

BACCELLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, raduniamo gli sparsi fogli degli appunti ed iniziamo la replica a questa discussione. Credo che tanto io quanto lei, signor ministro, dovremo far presto, perché abbiamo avuto quindici interventi, più otto ordini del giorno svolti, entro quella che l'onorevole Guadalupi ha definito « la troppo rigida agenda » dei nostri lavori, entro le fissate e stabilite nove ore.

Non credo di condividere la definizione dell'onorevole Romualdi che questa nostra discussione, come quella degli altri bilanci, sia « uno spettacolo non confortante ». Però devo constatare che sembrava che vi fosse attesa, sulla stampa e nell'opinione pubblica, per la discussione di questo bilancio, quasi che la Camera dovesse agitarsi e tumultuare, come se dovessero essere rilevate chissà quali colpe e misteri ed essere messo in difficoltà e sotto accusa il Governo. Invece (e vi è da compiacersi, tutto sommato) abbiamo avuto una pacatissima discussione che, tolto qualche intervento più vibrato e politico, diciamo così, si

è imperniata e limitata (in una serie di discorsi molto appropriati ed onesti) entro l'arido schema del bilancio, meno fra le pieghe ed i commenti della mia relazione, soprattutto sui « problemi del personale » (che hanno fatto la parte del leone) e, naturalmente, anche per lo sviluppo e, osiamo dire, la franchezza datane nella relazione, sulla aviazione civile, che, per usare il termine del ministro Segni, è diventata un po' la beneficiaria di questo bilancio.

Colpa della ristrettezza del tempo a disposizione? Svotamento di interesse per le dichiarazioni sui missili anticipate, in questa aula, il 30 settembre dal ministro? Rinvio alla discussione in corso, sul bilancio degli affari esteri, di taluni problemi militari che — ha detto giustamente l'onorevole Romualdi — sono condizione e fondamento della stessa politica estera? O, piuttosto, constatazione (lieta o forzata) che il bilancio è chiaro, è convincente, è onesto; che il ministero, fra ristrettezze e sacrifici, ha fatto e fa del suo meglio; che le forze armate sono sulla via di decisa ripresa ed efficienza — in una dura gara di sviluppo e aggiornamento tecnico — e che, come ammollo all'inizio della relazione, *ipsa sua mole*, in questo bilancio, la facile critica non può trovar posto? Probabilmente ciascuno di questi motivi ha diretto il corso della discussione, di cui devo sottolineare alcune affermazioni, chiarire alcuni aspetti, dar voce a qualche silenzio.

Ma, prima, mi corre l'obbligo di ringraziare quanti, nei loro interventi, hanno avuto la bontà di fare riferimento ed appoggio, quasi sempre consenziente, alla mia relazione (gli onorevoli Guadalupi, Romualdi e Gorreri) e specialmente coloro che hanno avuto parole di apprezzamento e di elogio immeritato (l'onorevole Leone Raffaele, il caro onorevole Filippo Guerrieri, l'onorevole Vedovato, che mi ha più volte citato con gradite puntualizzazioni e franchezza, e l'onorevole Veronesi che, con mio piacere, ha fatto proprio, trattandolo da par suo, il mio schema sull'aviazione civile).

Ringrazio tutti gli altri, che pure ho seguito con la massima attenzione e piacere, i quali, per il fatto di non avermi ricordato (magari mentre dicevano, pari pari, cose esplicitamente elencate e chiarite nella mia relazione), mi hanno dato tuttavia la dimostrazione e il piacere di avermi letto, poiché, non criticandomi, hanno mostrato di accogliere il mio preambolo, che li invitava, nel giudizio sulla mia modesta fatica, alla indulgenza e al perdono! C'è un solo giudizio che mi pare

immeritato e arbitrario: quello dell'onorevole Boldrini, il quale, sia pur pacatamente, tutto teso al suo tema... di base (missilistica, naturalmente), s'è frettolosamente sbarazzato di ogni preambolo e, col preambolo, di me, affermando che « la relazione di maggioranza non affronta i problemi di fondo, ma fa solo un quadro fotografico ».

Ora a noi, modestamente (a parte la fotografia, doverosa, delle linee del bilancio e la illuminazione delle cifre di variazione e le luci particolari su percentuali e statistiche) non pare proprio semplice fotografia, ma coraggiosa intenzione, che, talvolta, ci è sembrata perfino eccessiva e ci ha fatto riflettere e sostare, e trattazione di fondo, quando — dalla cornice fatale delle cifre — si esce, con onesto scopo, per amore di bene, a dar colpi di piccone su ruderi di forme e d'istituzioni cadenti; a suggerire modelli di educazione e cultura; a prospettare e ricordare formule politiche e nuove esigenze; ad indicare l'esempio ammonitore degli altri (e... le minacce degli altri!); a sottolineare il progresso travolgente della tecnica e della civiltà; ad additare nuovi orizzonti — con metodi nuovi, con mezzi adeguati — accettando, per superarla (Dio volesse anche nella costruzione difensiva dei missili, che tanto par che a lui preme!) la sfida preoccupante che all'Italia è lanciata!

Ma, forse (che ingenuo sono!) non si toccano problemi di fondo quando non si condivide la tesi voluta, quando non si posino i piedi sul fondo scelto dall'altro e, da laggiù, non si scrutino le cose ed i gravi problemi con lo stesso occhio dell'altro...

Dopo questa necessaria premessa, dividendo e raccogliendo gli argomenti secondo i capitoli della relazione al bilancio, passo a parlare degli interventi uditi nei giorni scorsi.

Sulla nota finanziaria si è avuta praticamente una sola osservazione, una domanda, una constatazione, un giusto rilievo: quello dell'onorevole Barontini. Vuol dire, come avevo affermato all'inizio della mia relazione, che questo bilancio è chiaro e convincente.

L'onorevole Raffaele Leone ha detto che « tanto il relatore che il ministro hanno quasi dimostrato di chiedere scusa al paese nel giustificare le cifre impressionanti di questo bilancio ». Ora, a parte il fatto che l'onorevole ministro, nel discorso di replica al Senato del 29 luglio, ha portato effettivamente qualche giustificazione per mitigare l'impressione che poteva derivare dalla enormità di queste cifre, invito l'onorevole Raffaele Leone a trovare, nella mia relazione e nel corso di questa mia replica, una parola che chieda scusa al paese

per queste cifre impressionanti. Non ho chiesto scusa, non ho detto nulla di tutto questo; tanto che, come invece ha fatto lo stesso onorevole Leone, non mi son lasciato neppure sedurre dalla facile tentazione di far confronti (in percentuali) con le spese degli altri paesi, tanto ero convinto ch'era una spesa necessaria.

Cosa ho scritto, in sintesi, nella mia relazione? Ho detto che il bilancio ascende, quest'anno, alla spesa di 595 miliardi, 23 miliardi in più del bilancio dello scorso anno: 529 miliardi di spese ordinarie e 66 di spese straordinarie. Tolte le spese extra istituzionali, le spese strettamente attinenti alle forze armate sono di 493 miliardi, costituenti l'83,84 per cento delle spese effettive. Delle spese effettive (589 miliardi) quasi 323 miliardi sono destinati al personale (54,82 per cento delle spese effettive). Per i servizi restano 266 miliardi (il rimanente 45,18 per cento). Il bilancio costituisce il 17,24 per cento delle spese generali dello Stato.

E concludevo: « Dovrebbe, nei bilanci futuri, questa spesa essere aumentata per accrescerne le possibilità funzionali, nel costante aggiornamento delle dotazioni e dei mezzi ». Ha ragione, però, l'onorevole Leone. Siamo portati, se non altro nel tono, in tutto l'andamento della discussione, almeno da parte del Governo e da parte nostra di maggioranza, a giustificare ciò che l'onorevole Romualdi non vuol che si chiami « tragico lusso », per colpa dell'opposizione, per timore della quale, ingiustamente, spessissimo, abbiamo l'aria di rammaricarci e di giustificarci. « Più scuole, con questi soldi; più opere produttive », dice l'opposizione. Quando — e non voglio polemizzare — scuole e opere produttive andrebbero in malora ed inutili sarebbero, se non servissero le nostre gloriose forze armate a garantire la nostra libertà e indipendenza!

L'unico rilievo, dicevamo, è quello dell'onorevole Barontini, il quale ha rilevato, fra esercito e marina, una discordanza di variazioni negli stanziamenti dei capitoli delle paghe dei salariati rispetto alle corrispondenti variazioni verificatesi nella entità numerica di detto personale. Egli ha chiesto perché certi conti non tornano. Anch'io, in una prima lettura, avevo fatto questa osservazione, prima di stilare la relazione; senonché, mi pare che l'onorevole Barontini — mi dispiace che sia assente — non abbia letto le note in margine al bilancio. La discordanza alla quale si riferisce, guardando quelle note, è soltanto apparente.

È da rilevare, innanzitutto, che, a partire dall'esercizio 1958-59, gli stanziamenti dei sud-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

detti capitoli comprendono anche gli oneri previdenziali che negli esercizi precedenti erano iscritti in distinti capitoli; in secondo luogo le variazioni che appaiono nello stato di previsione, come si rileva anche dalle note apposte in calce a ciascuna pagina, corrispondono alla somma algebrica di diverse variazioni in più ed in meno.

Nel caso dei capitoli delle paghe salariali dell'esercito (capitolo 44) e della marina (capitolo 67) si ha: per l'esercito, lo stanziamento per il 1957-58 in 19 miliardi e 741 milioni; per la marina 18 miliardi e 266 milioni. Nel 1958, per questo bilancio di previsione, per trasferimento di oneri previdenziali, abbiamo l'aumento di un miliardo e 830 milioni per l'esercito e di un miliardo e 310 milioni per la marina. Per maggiore onere in applicazione della legge n. 868 del 1957, abbiamo: per l'esercito, 235 milioni e per la marina 80 milioni in più; per il maggiore o minore fabbisogno previsto dalla previsione del bilancio: per l'esercito 699 milioni in più; per la marina invece una diminuzione di 487 milioni. Lo stanziamento, quindi, per il 1958-59, è il seguente: per l'esercito 22 miliardi e 505 milioni, per la marina 19 miliardi e 169 milioni.

L'apparente discordanza sta nel fatto che, di fronte alla diminuzione del numero dei salariati nelle due forze armate (esercito, 1.753; marina, 1.356), l'esercito ha un maggiore fabbisogno di 699 milioni, mentre la marina presenta una contrazione di 487 milioni. Circa la maggiore spesa prevista per l'esercito, che sembra essere in contrasto con la diminuzione della forza, è da rilevare che in sede di formazione dello stato di previsione per l'esercizio finanziario 1957-58, il capitolo delle paghe dei salariati venne ridotto dal Tesoro di un miliardo e 15 milioni rispetto allo stanziamento proposto dalle forze armate (729 milioni quale minore integrazione per i miglioramenti economici connessi con i provvedimenti delegati e 286 milioni per il trasferimento al capitolo « fondo a disposizione »). Per il 1958-59, si è dovuto provvedere ad adeguare lo stanziamento alle reali esigenze del personale, tenendo conto: 1° dell'effettivo livello medio di paga risultante dopo ultimato l'inquadramento economico del personale, in applicazione dei provvedimenti delegati; 2° degli scatti biennali maturati o maturandi nel corso dell'esercizio; 3° delle mutazioni verificatesi nelle situazioni familiari (matrimoni, nascite, trasferimenti).

Si deve quindi concludere che, se lo stanziamento delle paghe salariati dell'esercito nell'esercizio 1957-58 fosse rimasto fissato nel-

la cifra proposta dalla difesa, il corrispondente capitolo dell'esercizio 1958-59, avrebbe presentato anche per l'esercito un minore fabbisogno, come si verifica per la marina.

Onorevoli colleghi, credo che la mia relazione sia stata sufficientemente ampia nel trattare dell'esercito, la più antica, la più popolare e cara delle nostre forze armate. Nella rigida disponibilità dei 274 miliardi e 600 milioni degli stanziamenti, naturalmente insufficienti, ho cercato di illustrare i miracolosi sforzi fatti dall'esercito per assolvere ai suoi compiti, vecchi e nuovi, parlando della forza organica dei reparti, ormai irriducibile (contrariamente a quanto — sia pure in cambio di una maggiore qualificazione — vorrebbe, per ragioni di economia, l'onorevole Lenoci).

Ho sostenuto, naturalmente, la necessità di un esercito forte, dotato di armamento convenzionale e ne ho spiegato il motivo. Al problema dell'armamento ho connesso, come benefica conseguenza, lo sviluppo e le possibilità dei settori industriali del paese. E ho detto anche, chiaramente e fermamente, che, condotto quasi a termine l'aggiornamento sia della dottrina, sia degli strumenti, l'esercito è quasi pronto all'avvento delle nuove armi, dopo un'opera prudente ma sicura di trasformazione.

A questo riguardo, l'onorevole Vedovato ha portato una parola di stimolo, quando ha parlato dei servizi tecnici, che oggi hanno « una vita lenta », e ha avvertito la necessità di « reperire » (come anche ho sottolineato nella relazione) « fonti di reclutamento di personale tecnico ». Per questo, soprattutto per una preparazione — come dire? — di base, tecnico-professionale, io avevo osato parlare di eventuali scuole.

In proposito l'onorevole Vedovato mi ha citato gli esempi di Agnelli e di Olivetti. Lo ringrazio di questa informazione, ma mi pare che la sua conclusione sia troppo drastica ed affrettata. Egli infatti ha affermato che il Ministero della difesa non si deve sostituire in una materia che rientra nei compiti del Ministero della pubblica istruzione: ciò creerebbe una non giovevole confusione di competenze.

Evidentemente in questa, che è stata la parte più angosciosa della mia relazione, forse non sono stato chiaro. Volevo solo accennare a un campo che forse non avevo troppo chiaro in mente, per lo stretto legame che postulo fra forze armate e vita borghese, per una loro continuità, per assicurare mancanza di rottura.

A me è parso che questa preparazione tecnica potesse inserirsi nei compiti del mini-

stero. Non si tratta, evidentemente, di scuole (che rientrano nei compiti fondamentali del Ministero della pubblica istruzione); si tratterà di corsi, di qualcosa del genere. Di questo problema, nel corso della passata legislatura, parlammo a lungo con l'onorevole Francesco Franceschini: vi fu persino un gruppo compatto di parlamentari che aveva intenzione di presentare una proposta di legge per dar vita a un nuovo sistema di scuole professionali, nel quale vi fosse il controllo e l'apporto del Ministero della pubblica istruzione, di enti locali, di associazioni.

Ora, a me sembra che l'esercito potrebbe avvantaggiarsi di questi corsi, che abbiano i requisiti della regolarità, della serietà e della volontarietà, che ho messo a cardine di questa idea. Pare a me che questi corsi potrebbero proficuamente inserirsi nella vita del paese, anche per ciò che riguarda — usiamo questa brutta parola — il settore post-militare, che tenga maggiormente saldi i contatti fra vita civile e forze armate.

GUADALUPI. Questo comporta una modifica sostanziale dell'ordinamento dell'esercito.

BACCELLI, Relatore. Ho scritto anche della revisione degli organici — per una maggiore capacità manovriera — e di una maggiore efficienza, a parità di forza organica, mediante l'adozione di mezzi blindati e corazzati. Ho parlato del necessario ammodernamento dei materiali, e mi sono più a lungo soffermato sulla nuova organizzazione territoriale e su quella del reclutamento a proposito della quale (ad avvalorare, con altre tesi, le mie parole ed una mia precisa proposta) ho sentito opportune osservazioni, oltre che da parte dell'onorevole Vedovato, dal collega Lenoci.

Sulla necessità di un esercito sano moralmente e spiritualmente, che inculchi e tramandi nei giovani la coscienza del dovere, l'amore per la patria, le idee-forza del Risorgimento e della Resistenza, ho udito con piacere parole di consenso e di conforto da tutti i settori della Camera.

Ai miei accenni sulle scuole dai C.A.R. a quelle di specializzazione tecnica ad altissimo livello e sulla preparazione dei quadri (di cui avevo sottolineato il duro travaglio e la non facile vita), l'onorevole Vedovato ha voluto, e lo ringrazio, aggiungere opportuni consigli, mettendo in evidenza la necessità e l'aspetto tecnico del problema, accennando anch'egli al biennio propedeutico di ingegneria, da smaltirsi in tre anni.

Molti colleghi si sono soffermati sui problemi dei sottufficiali. È inutile che ne parli anch'io, firmatario, insieme con il propo-

nente onorevole Buffone, nella passata e nell'attuale legislatura, di una ormai famosa proposta di legge. Ringrazio comunque tutti coloro che, da ogni parte della Camera, hanno voluto dimostrare il loro affetto a questa categoria, sollecitando per essa l'allineamento al grado massimo della carriera esecutiva, nonché avanzando altre legittime rivendicazioni: tutti questi colleghi sento il dovere di ringraziare.

Rinnovando quanto già ho scritto, voglio esprimere il mio compiacimento ai vari ministri che si sono succeduti in questi anni per l'impulso dato alle attività sportive e ricreative, con caserme più idonee e più attrezzate di quelle passate, con nuovi locali, con sale di lettura con apparecchi televisivi, con ogni altra forma di ricreazione e di conforto, rendendo meno dura e più gradevole ed accogliente (più festosa, se così si può dire) la vita militare, in modo che questi giovani, concludendo il periodo di vita militare, debbano chiudere una parentesi non dannosa e dolorosa, ma utile e proficua anche per la successiva vita civile.

L'onorevole Marzotto ha toccato, nel suo breve intervento, il problema dei rapporti tra forze armate ed enti locali, citando il caso di Asiago, dove quasi sempre è impossibile, egli ha detto, l'intesa fra le une e gli altri. Evidentemente l'onorevole Marzotto si riferiva al problema dei campi addestrativi cui ho dedicato, a pagina 8, una parte della mia relazione e per la cui soluzione il Ministero della difesa si sta orientando nel senso indicato dall'onorevole Marzotto, consapevole della necessità di soddisfare anche le esigenze e gli interessi legittimi delle popolazioni che, a causa delle manovre addestrative e delle esercitazioni, non devono subire se non i danni strettamente indispensabili.

Fra gli appunti presi ascoltando i vari oratori intervenuti nella discussione, non trovo accenni alla marina, a questo nobile e importante settore della difesa, se non una nota accidentale, e pessimistica, dell'onorevole Romualdi circa la reale consistenza del naviglio da guerra in confronto al fabbisogno.

Non posso concordare con l'onorevole Romualdi e non ho che da ripetere quanto già scrivevo nella relazione, e cioè che attualmente il fabbisogno è valutato in 200 mila tonnellate di naviglio militare operativo, in 50 mila tonnellate di naviglio ausiliario, in 48 velivoli antisommersibili e in 30 elicotteri. « In confronto al suddetto fabbisogno — scrivevo allora e ripeto oggi — con l'entrata in servizio di tutte le unità del primo programma

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

navale, avremo presto una reale disponibilità di 135 mila tonnellate di naviglio militare operativo, di cui 65 mila non di recente costruzione, e di circa 50 mila tonnellate di naviglio ausiliario. Il programma di rinnovamento del naviglio procederà con gli adattamenti determinati dalle possibilità (anche qui, purtroppo, modeste) di finanziamento ».

Non bisogna dimenticare, onorevoli colleghi, la distruzione della flotta subita dall'Italia e, compiacendoci degli sforzi intelligenti e tenaci compiuti, augurarci e dare opera affinché essa ritorni agli antichi splendori. Gli uomini, in questa Italia marinara, non mancano (non ho che da ripetere — fra tanti — i nomi luminosi di tre eroi della nostra marina, uno dei quali siede ancora nel nostro Parlamento); ma scoraggia lo stanziamento di 102 miliardi e 304 milioni (compresa la difesa aerea territoriale e nuove armi) di cui 2 miliardi per « movimento di capitali ».

Sulla necessità di una marina efficiente noi tutti, penso, siamo convinti (l'onorevole Raffaele Leone ha toccato questo argomento e l'ha sostenuto, se non sbaglio, con una triplice argomentazione) e io nella mia relazione ho aggiunto altre ragioni: gli impegni internazionali, la lunghezza delle nostre coste, la loro configurazione e posatura indicano l'eventuale difesa da invasori marittimi e la necessità di rifornimenti a mezzo di convogli integrativi delle linee ferroviarie, che sono facile bersaglio.

Nell'ulteriore programma navale, avremo le prime navi italiane dotate di impianti per il lancio di missili contraerei teleguidati, di tipo modernissimo; ed anche qui, come per l'esercito, l'industria beneficia e si aggancia alle costruzioni navali, con vantaggio del progresso della nazione. E sarà consentito di porre i cantieri navali e l'industria in condizioni di gareggiare con la concorrenza internazionale per ottenere commesse di forniture dall'estero.

Nella mia relazione, onorevoli colleghi, ho fatto cenno (timidamente da qualcuno, qui, riecheggiato) all'attività di studio e progettazione, di ricerca e sperimentazione, alle armi e apparecchiature che, con vanto, sono state messe a disposizione per nuove costruzioni militari italiane e di alcune marine estere, sia nell'ambito della N.A.T.O. che fuori, vincendo la concorrenza internazionale. Ho accennato allo stimolo di questa attività della marina sull'industria civile, verso la quale convergono i quadri tecnici militari, e purtroppo si capisce il perché. Ho detto dell'addestramento tecnico del personale (già destinato a

frequentare appositi corsi per le nuove armi teleguidate); della difesa atomica, biologica e chimica; del personale e della forza bilanciata della marina, rimasta immutata da ben sette esercizi. Più a lungo mi ero soffermato sull'addestramento del personale, imprescindibile premessa per la possibilità di un efficiente impiego dei mezzi di cui la marina dispone, navi veicoli, armi e apparecchiature di bordo.

Nessuno ha ritenuto di far cenno a questa serie di argomenti. Soltanto l'onorevole Raffaele Leone — da buon rappresentante di una nobile città marinara in un discorso preciso (e caldo nella conclusione) sugli arsenali e sul personale — ha raccomandato l'ammmodernamento e l'aggiornamento degli arsenali di La Spezia e di Taranto e ha sottolineato l'importanza, ai fini operativi, di quelli di Augusta e della Maddalena...

GUADALUPI. Vale a dire ha ripreso un concetto che noi andiamo esprimendo da 12 anni.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

BACCELLI, *Relatore*. Mi duole di non potermi dilungare sull'aeronautica, su quest'arma simpatica e gloriosa, sia per la ristrettezza del tempo concessomi, sia perché nessuno ne ha fatto esplicito e approfondito riferimento. Devo ritenere che la mia trattazione sia stata condivisa, dal principio alla fine: dall'ammirato saluto alla risorta ala d'Italia, all'ammirazione per tecnici e piloti, all'esposizione del programma che io ho enunciato. Desidero soltanto sottolineare che il numero degli aiuto-specialisti è salito a 3.300, di fronte ai 26.231 specialisti, che sono quelli che con una ferma particolare diventano tali. Gli aiuto-specialisti, invece (che sono cresciuti anche quest'anno, fortunatamente) sono quelli che a questa qualifica, ancora non perfetta, arrivano con la ferma ordinaria come gli altri.

Desidero pure rimarcare i programmi addestrativi della forza dell'aeronautica, col notevole aumento delle ore di volo, in virtù degli sgravi fiscali — approvati dal Parlamento e poi prorogati fino al 30 giugno 1960, ma da abolirsi, spero, per sempre — concessi sui carburanti speciali utilizzati sugli aviogetti.

Desidero altresì richiamare la vostra attenzione su quanto ho scritto circa gli impianti di infrastrutture e, soprattutto, circa l'industria aeronautica nazionale, per la quale, onorevole Romualdi, il velivolo prototipo *G-91* di progettazione italiana (riuscito primo fra i

velivoli prototipi delle nazioni europee partecipanti al concorso N.A.T.O. per la specialità caccia tattico leggero) sia pure nel modesto impegno d'ordinativo di 50 velivoli ciascuna da parte dell'Italia, Francia e Germania, con un respiro opportuno, ha pur voluto dire qualcosa. Ciò non toglie ch'io non sia sensibile alle giuste preoccupazioni espresse dall'onorevole Romualdi, tanto appassionatamente, a questo riguardo.

Onorevoli colleghi, per la difesa aerea territoriale, per la quale sono stati necessari notevoli sforzi, non ritengo opportuno aggiungere parole a quanto ho scritto a pagina 15 della relazione, augurandomi che (per l'importanza che essa riveste ai fini della sicurezza della nazione) il programma preventivo per l'esercizio in corso possa essere completamente attuato con la costituzione del gruppo missili suolo-aria per la difesa aerea e degli altri due gruppi dello stesso tipo con efficienza ridotta; ed augurandomi altresì che, ben utilizzando i modestissimi fondi, alla data prevista dell'aprile 1959, con assoluta priorità conferita a tale programma difensivo, la progettazione di tutte le opere sia realizzata.

Connessa con i problemi della tutela territoriale in genere e, più ancora, per le offese che possono giungere dall'aria, è la difesa civile, della quale — per spunti e scopi diversi, ma con eguale calore — si sono giustamente preoccupati gli onorevoli Boldrini e Romualdi. Pensiamo, almeno io penso, che la sua organizzazione dovrebbe costituire attività complementare del Ministero della difesa (abbiamo sentito parlare alcuni anni fa di una trasformazione della direzione generale servizi antincendi), particolarmente in relazione alla tragica eventualità dell'altrui impiego, penso, di armi nucleari.

Anche gli appartenenti alla difesa civile devono oggi acquisire una serie di nozioni, di conoscenze strettamente connesse con i problemi tecnici e devono essere a disposizione dei comandi locali per un impiego immediato ed efficace.

A parte una semplice citazione dell'onorevole Marzotto (il quale ha detto giustamente che, per rivalutare una indennità militare speciale, non dobbiamo moltiplicare quest'ultima per due ma per sessanta) nessuno ha fatto riferimento all'arma dei carabinieri.

Evidentemente (e qui è inutile fare della retorica), tutti siamo consapevoli dell'importanza e della vastità dei compiti dell'arma dei carabinieri, dei meriti eccezionali, dei sacrifici quotidiani che essi affrontano. E voglio anch'io, come ella ha fatto, signor ministro,

al Senato, ricordare qui (anche se non ve n'è bisogno) a mio conforto, ammonimento ed ammirazione, la cifra di 25 morti e 1.891 feriti che l'arma ha registrato nel 1957.

Vorrei dire qualcosa circa l'attività addestrativa e circa i mezzi, che, forse con eccessiva facilità, io stesso nella relazione ho definito abbastanza efficienti, sol perché ogni stazione dei carabinieri è stata dotata almeno di una motocicletta. Noi, che nelle nostre province ci spostiamo continuamente e conosciamo i compiti infiniti di ogni genere che hanno le stazioni dei carabinieri e i militi di quelle stazioni, siamo consapevoli delle esigenze e delle necessità, per cui si richiede, come avevo concluso io, una forza organica maggiore per aumentare le possibilità di addestramento e di istruzione. Comunque, se questo non è possibile, siano almeno dati maggiori mezzi a disposizione. Voglio terminare questo breve capitoletto mandando, certamente interprete del pensiero e del sentimento di tutti, perché forse non me ne sarà data ulteriormente l'occasione, un saluto deferente e grato all'arma dei carabinieri. (*Applausi al centro*).

Signor Presidente, io, a questo punto, mi trovo nel pelago magno del trattamento economico del personale, che da tutte le parti è stato trattato ed analizzato, con codicilli ed appendici anche nei corridoi e nel transatlantico. Non posso qui (risponderà evidentemente il ministro) trattare tutti gli argomenti toccati dagli onorevoli colleghi, tanto più che relativamente ad alcuni non so ancora il pensiero del ministro e soprattutto del tesoro (*Commenti a sinistra*), e poi perché molti di questi sono stati anche da me accennati, anche se, come ho detto, pari pari copiandoli, non s'è fatto cenno alla relazione.

L'onorevole Leone Raffaele, parlando degli arsenali, ha detto giustamente che è un problema, oltre che di ammodernamento e di aggiornamento, anche di manodopera. Egli ha ricordato che le maestranze sono tutte civili e che gli attuali specializzati, per conseguenza della legge sull'esodo volontario, non bastano più.

Una voce a sinistra. Li licenziate!

BACCELLI, *Relatore.* Necessitano nuove assunzioni, altrimenti la marina sarà costretta a ricorrere all'industria privata. Egli si è poi occupato delle necessità del personale, che ha giudicato sperequato rispetto a quello delle altre amministrazioni e ha concluso, ecco perché l'ho citato, affermando che il morale è basso in queste categorie (e questo debbo dire anch'io). All'onorevole Raffaele Leone, che mi ha fatto un appunto in proposito, fac-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

cio osservare che a pagina 17 della relazione ho affermato che queste categorie « non possono essere contente ». Avevo una serie di appunti e di lettere e so, anche per esperienza quotidiana e sentita, quali sono le richieste di queste categorie. Non hanno nessuna ora di straordinario, non hanno benefici, non godono dei premi in deroga che i dipendenti di altre amministrazioni hanno. È parso a me, e se mi sono sbagliato chiedo ammenda, che compendiare in una frase con un punto esclamativo in fondo e dichiarare che le categorie « non sono contente » avrebbe avuto più efficacia che un'arida elencazione.

Approvo i suoi cinque punti di richieste e prego l'onorevole ministro, se è possibile, vagliandole una per una, di venire incontro — ella, onorevole Segni, che ha riscosso parole di approvazione da tutte le parti della Camera — a queste singole necessità.

L'onorevole Barontini ha detto che « c'era attesa di novità ». Dopo ogni elezione c'è sempre un'attesa del genere. Del resto, in ogni discussione sulle dichiarazioni programmatiche e per ogni bilancio, ogni anno, c'è sempre, da quella parte, attesa. Ma siccome non ha parlato dei « problemi di fondo » che ha toccato l'onorevole Boldrini, ma ha parlato di personale civile e altre cose, evidentemente l'onorevole Barontini (noi tutti già sapevamo che egli, da par suo, con diligenza forse maggiore di qualsiasi altro, avrebbe toccato questo argomento) pretendeva che nel giro di pochi mesi, dato che in lei, onorevole Segni, c'era fiducia ed attesa immensa, questi problemi ella risolvesse !

Ora, senza analizzare tutto, vorrei dire al caro collega Barontini che io personalmente approvo tutte queste sue richieste, che prego il ministro di prendere in considerazione. Come non essere d'accordo per quanto riguarda gli impiegati dei ruoli transitori, oggi ruoli aggiunti ? Come non essere d'accordo sul problema economico ed anche, se volete, sulla *gaffe* di una certa circolare ?

Ma quello che non posso condividere è il tono dell'onorevole Barontini, che io sento qui — e sono uno degli ultimi arrivati — per la sesta volta. Più che altrove, nel Ministero della difesa si notano — dice l'onorevole Barontini — la discriminazione, la faziosità, le persecuzioni. Io non comprendo. Evidentemente, non è vero che tutto il mondo è paese; in ogni provincia e in ogni città d'Italia la situazione è diversa, a seconda che sia bianca o rossa.

BOLDRINI. Questo è vero.

BACCELLI, *Relatore*. No, no ! Quello che non capisco è proprio questo: la faziosità nei vostri confronti dovrebbe verificarsi nella mia bianchissima città di Lucca o a Bergamo; invece siete voi, che provenite da province rosse, che parlate sempre di discriminazioni. Io parlo forse di un'esperienza di otto anni quale segretario provinciale.

CLOCCHIATTI. Ma lì vi è uno stabilimento militare ?

BACCELLI, *Relatore*. No, ma ricordo che nell'ascoltare quel discorso dell'onorevole Longo, divenuto ormai famoso (« frugate queste donne ! Su le gonne ! » questi i comandi che, secondo l'oratore, risuonavano non solo alle manifatture tabacchi, non solo negli stabilimenti militari), a me sembrava di cascar dal cielo, perché nella mia città, dove più facile, per l'imperio assoluto del colore bianco, sarebbe stato attuare queste discriminazioni, dal giorno della liberazione si è verificato proprio il contrario: sciocchi noi !

È inutile citare gli articoli 52 e 54 della Costituzione e ricordare come *pendant* ed antemurale, apposta perché servono, gli articoli 49 e 39, che sono quelli che interessano le categorie sindacali rappresentate dalla commissione interna. La Costituzione, di cui nell'anniversario del decennale avete esaltato le glorie, affermando che il vanto di essa è quasi esclusivamente vostro, va ricordata ed applicata tutta ! È vero che la Costituzione garantisce la libertà del lavoro, in quest'Italia repubblicana e democratica fondata sul lavoro; ma vuole anche il rispetto e l'osservanza leale da parte di tutti. E non c'è chi non veda, come ha ricordato l'onorevole Segni nella sua replica al Senato, che lealtà, osservanza, disciplina, rispetto e fiducia (tanto che, egli ha detto, quando devo scegliere un servitore lo scelgo dopo averlo guardato in faccia) più che altrove sono necessari negli arsenali militari.

Per il resto risponderà l'onorevole ministro.

GUADALUPI. Ella, dicendo queste cose, che non sono affatto vere, ha confuso l'Assemblea con il corridoio di un treno rapido.

BACCELLI, *Relatore*. Ho detto quello che è a mia conoscenza e quello che mi risulta per la mia esperienza.

ROMEO. Cosa sa ella degli arsenali di Taranto ?

GUERRIERI FILIPPO. Ma se a Spezia avete la maggioranza del 75 per cento !

DI GIANNANTONIO. Non esageriamo, ché non sembri Taranto un luogo d'arbitrio: questo è accaduto quando voi comunisti eravate al comando ! (*Proteste a sinistra*).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

BACCELLI, *Relatore*. Ad ogni modo, signor Presidente, visto che questo è argomento scottante, sarà compito del ministro precisare.

Una voce a sinistra. Il relatore sa che cosa è avvenuto a Spoleto?

BACCELLI, *Relatore*. Concludo dichiarando che su tutti gli argomenti portati dagli onorevoli Raffaele Leone, Barontini, Colitto, che ha detto cose già toccate nella mia relazione, dall'onorevole Lenoci, nonché dall'ordine del giorno Buffone — che è inutile ricordare perché parla dei sottufficiali — come pure sugli infiniti problemi toccati dall'onorevole Vedovato, sono consenziente, salvo questo tono e questa premessa. Sono problemi esistenti, problemi sentiti, sacrosanti, che a poco a poco si spera di risolvere.

Ma si consideri che in questo bilancio sono stanziati, per il personale, 323 miliardi: il 54,82 per cento dello stanziamento totale del bilancio. E mi pare che miracoli, specialmente un ministro da poco assunto a questo dicastero, non possa farne.

Onorevoli colleghi, nella relazione ho voluto far cenno a casi già discussi e, direi, maturi: trattare degli ufficiali e sottufficiali; fare un fugace accenno al soldo della truppa che — con quelle 114 lire — pare ancora vergognoso all'onorevole Lenoci; ricordare il sussidio alle famiglie dei richiamati (sul quale si è soffermato l'ordine del giorno dell'onorevole Gorreri); parlare degli assegni di imbarco e di marcia, ai quali si aggiunga pure, onorevole Vedovato, la rivalutazione dell'indennità operativa; parlare del trattamento del personale militare in quiescenza e dei salariati pagati per tutti i giorni dell'anno, onorevole Barontini, di cui ho detto ampiamente a pagina 18 della relazione; e anche delle case « Incis » e di altri problemi accennati e sostenuti in molti interventi.

A questo punto, onorevole ministro, vorrei richiamare la sua attenzione, uscendo da questo argomento, sull'ordine del giorno illustrato dalla onorevole Vittoria Titomanlio, sui commissari di leva. Esistono evidentemente degli equivoci: a commissari di leva accedono funzionari dell'amministrazione dell'esercito, tratti però dagli ufficiali in servizio permanente o nella riserva, in seguito a concorso per titoli. Vi sono indiscutibili anomalie e discrepanze (ha citato un caso tipico la onorevole Titomanlio) e c'è, quale rimedio, uno schema di disegno di legge sullo stato giuridico che, al tempo del ministro Tupini, si fermò al palazzo di via Vittorio Emanuele, in sede di riforma burocratica, ed è ancora fer-

mo. Veda di posare la sua attenzione su questo argomento, onorevole ministro!

Lo scopo comune di tutti gli interventi sul personale è stato quello di affermare e sostenere la necessità del decoro, l'attaccamento al dovere, il riconoscimento dei meriti e dei sacrifici, la riconoscenza alle forze armate, alle quali — militari e civili — si è appartenuto.

Onorevoli colleghi, avevo pregato nella relazione di non sostenere tesi contrarie all'interesse della nazione. Evidentemente, sapevo che la raccomandazione sarebbe stata inutile, perché, anche se non numerose, anche se non violente, queste tesi da qualcuno sarebbero state toccate. Avevo detto (sarò brevissimo, signor Presidente, perché questa è una parte politica che veramente spetta al ministro ed al Presidente del Consiglio) che noi non abbiamo mire aggressive e che sosteniamo e tendiamo alla pace, in una unione di genti dell'Europa e del mondo. Ma continuavo: nessuno più di noi crede alla inefficacia della speranza come arma di difesa. Quindi, la necessità e il dovere della difesa, secondo i metodi e con i mezzi tradizionali, ogni giorno sempre più perfezionati. Accedere — dicevo anche — al consiglio, che può sembrare suggestivo, della neutralità, vorrebbe significare la fine dell'Italia come nazione libera; e l'esempio della Svizzera, ben diverso dal nostro, e l'esempio inutile e il sacrificio inutile del Belgio, violato tanto nella prima quanto nella seconda guerra mondiale, ricordati dal ministro Segni nella sua replica al Senato, fanno testo. E sostenevo la necessità di continuare, lealmente e decisamente (come del resto è sostenuto — ho letto stamane — nel preambolo della sua bellissima relazione sul bilancio degli esteri dall'onorevole Vedovato), lealmente e immancabilmente, dicevo, gli impegni dell'alleanza atlantica: e non per essere il primo della classe, onorevole Boldrini,...

BOLDRINI. Altro che il primo!

BACCELLI, *Relatore*. ...ma per assolvere lealmente il nostro compito, in quel quadro, in quello « scudo » che ha ricordato l'onorevole Lenoci (e lo ringrazio di questo apporto che, lui socialista, ha dato alla nostra tesi; anzi, ci ha insegnato il sistema per essere di efficace aiuto nel settore dello « scudo » che ha ideato il generale Gruenther), non per essere il primo della classe, ma per assolvere lealmente il nostro compito.

Ora che fino al 1956 vi sia stata una politica di *deterrent* e che ora, invece, dietro lo stimolo — ha detto lei — degli Stati Uniti, si vada verso una forma nuova di strategia atomica della difesa avanzata verso l'est, queste sono for-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

mule, oltre alle quali, dietro alle quali e in conseguenza delle quali se ne avranno, forse, altre. Ma quando, per fatalità e per necessità del momento del dopoguerra, quando, per affinità di quelle coalizioni non solo di Stati, ma di gruppi di Stati, di cui ella, onorevole Vedovato, parla sempre nella relazione, si è scelta una strada, bisogna fino in fondo, lealmente, apparendo anche a volte i primi della classe, seguirla essendo sinceramente solidali con i nostri alleati; con tutte le conseguenze, anche per la istituzione di rampe di lancio per missili che, a parer mio (pur non volendo prolungare il discorso, in quanto non sono il professor Battistini che possa improvvisare su simile argomento), sono un perfezionamento delle armi convenzionali. E non è affatto detto che siano necessariamente offensive.

Del resto, a questo riguardo, il 30 settembre, qui alla Camera, più preciso, conciso, chiaro ed energico il ministro Segni non avrebbe potuto essere.

Non voglio polemizzare, non voglio dire che si protesta soltanto, come ha ricordato al Senato il ministro, quando si tratta di fatale necessità di impianti di basi missilistiche in Italia. Nessuno domanda niente a voi (*Indica la sinistra*), al vostro beato regno. Voi siete in Italia, ma siccome portate sempre come formula di applicazione, anzi avete lo scopo di difendere quella politica, vorrei che spostassimo questa discussione e questo dibattito e dimostrare che vi scandalizzate per qualcosa di fatale e di conseguente, che si deve applicare in Italia, mentre non vi scandalizzate affatto di quella cerchia innumere di basi che circonda l'Italia e che può scagliare contro di noi un volume di fuoco, di morte e di minaccia.

Chi ha citato il mio grande conterraneo Calamandrei ha dimenticato che anche noi diciamo che la pace si basa soprattutto sui trattati di commercio e di cultura; ma non possiamo concludere nulla, finché durerà la vostra presenza, finché durerà il vostro atteggiamento (e non parlo di voi come gruppo parlamentare, ma di voi con la *v* maiuscola) in Europa. Sarebbe ingenuo, a differenza di quanto diceva il professor Calamandrei, non affermare il vecchio motto *si vis pacem para bellum*. (*Commenti a sinistra*).

Evidentemente vogliamo il disarmo, ma il disarmo da parte di tutti e di tutte le armi. Su questo punto possiamo essere d'accordo. Se vi è, purtroppo, da dire una cosa è che si va con lentezza esasperante in questo campo. Noi abbiamo letto e sappiamo che l'ex ministro Taviani per l'Italia, insieme con il Ca-

nadà, la Francia, la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, al dipartimento di Stato sta incontrandosi con i rappresentanti di grandi potenze per perfezionare le proposte già formulate alla Russia il 29 agosto del 1957 in quello che venne allora definito il più comprensivo « pacco » di progetti per il disarmo. È un'opera lenta, della quale non ci rammarichiamo, ma per la quale, onorevole ministro, dobbiamo (facendo eco, se bene mi hanno riferito, ad una affermazione fatta stamane in quest'aula dall'onorevole Bettiol purtroppo, constatare che non vi è affiatamento nel mondo occidentale. Ed è anche la dichiarazione dell'altro ieri del comandante del fronte atlantico europeo: « Le esitazioni, le reticenze, le diverse politiche costringono l'occidente ad una perpetua difensiva, ad una difensiva anche difficile ». E per questo voi (*Indica la sinistra*) gongolate.

Signor Presidente, faccio venia di tutto quello che riguarda gli altri interventi a proposito della difesa, perché — e con queste parole rispondo pure all'onorevole Boldrini — intendo manifestare il mio rispetto anche nei riguardi di coloro che non hanno condiviso le mie tesi. Per altro, faccio mie, dalla prima all'ultima parola, nel tono, nell'entusiasmo, nella convinzione, le affermazioni che a questo riguardo, in quest'aula, sono state fatte dall'onorevole Romualdi e dal collega che per ultimo ha parlato, onorevole Cavaliere Stefano.

BOLDRINI. Prendiamo atto di questo compiacimento!

BACCELLI, Relatore. Prendetene pure atto quanto vi pare, perché si tratta di una cosa lapalissiana. L'onorevole Cavaliere è stato tanto onesto che su questo punto egli e il suo gruppo han voluto essere solidali con la politica del Governo, che pure essi non appoggiano. È chiaro che il mio assenso va riferito a questa parte da lui ben definita e non all'intero atteggiamento del suo gruppo in ordine a tutti gli altri problemi. Ecco perché non vedo nessun motivo per cui io mi debba rammaricare della sua solidarietà.

Sull'aviazione civile molti hanno parlato, presentando anche ordini del giorno, a cominciare da quello Guadalupi (che, del resto, il giorno 8 di questo mese ne aveva svolto uno sullo stesso argomento, in sede di discussione sul bilancio delle partecipazioni statali) che ha rifatto la storia di sei schemi di disegni di legge. A questo proposito ci sarebbe da rettificare che nel febbraio 1948 non poteva essere — contrariamente a quanto detto dall'onorevole Guadalupi — Malvestiti, ma se mai

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

Malintoppi, al Ministero della difesa. (*Commenti a sinistra*). Ma, a parte questo condivido l'analisi che egli ha fatto della situazione.

Desidero esprimere un ringraziamento all'onorevole Veronesi che, del resto, ho già ricordato; all'onorevole Marzotto, all'onorevole Romualdi e all'onorevole Filippo Guerrieri; come un ringraziamento desidero esprimere agli onorevoli Corona Giacomo, Lattanzio, per i rispettivi ordini del giorno.

A questo punto, signor Presidente, potrei essere tentato d'insistere sugli argomenti trattati nella relazione, di cui sono profondamente convinto, per quanto riguarda l'aviazione civile. Ma me ne astengo. Voglio soltanto ringraziare gli onorevoli Veronesi e Guerrieri che, in appoggio alle statistiche e alle percentuali da me riportate, hanno chiarito, con loro dati e percentuali, la situazione di arretratezza in cui l'Italia si trova in questo campo. Il pericolo, come ha rilevato anche l'onorevole Romualdi (mi pare), è quello dell'avanzata, in altri paesi, di nuovi mezzi più veloci e più moderni che minacciano, da qui a qualche anno, di lasciarci ulteriormente indietro.

Vorrei, a questo punto, onorevole ministro (non se ne abbia a male), dire una cosa, chiara e netta, a proposito dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, sul quale mi sono a lungo soffermato nella relazione. Mi è giunta ieri sera notizia diramata dalla stampa (a me è giunta da amici) che, a seguito dello scioglimento della commissione speciale per l'aeroporto intercontinentale di Roma, è stato costituito un ufficio di gestione avente il compito di seguire la progressiva messa in efficienza dell'aeroporto. A tale ufficio sarebbe preposto un generale che sarà designato dall'aeronautica militare. Come comprendere tutto questo? Forse, veramente, *operam perdidit* — dopo tutto quello che ho scritto — se per dieci anni, con voce univoca, una soluzione del genere è stata ritenuta non soddisfacente! Questa notizia, in verità, mi ha sorpreso. E, nel caso che fosse vera, le chiedo di conoscere (è una specie d'interrogazione che rivolgo al ministro) se la nomina di un generale di aeronautica appaia come compatibile sia con le esigenze di organizzazione, esclusivamente civile, del nuovo aeroporto intercontinentale di Fiumicino, sia con l'esigenza tecnica connessa all'impiego nelle loro funzioni specifiche di alti ufficiali dell'arma aeronautica. L'aviazione civile è diventata, secondo una espressione che gira negli aeroclub, il « cimitero degli elefanti ». Non ritengo che un alto ufficiale dell'aeronautica possa assolvere

convenientemente le funzioni specifiche inerenti ad un aeroporto civile, considerando la esigenza tecnica di preporre a funzioni connesse con l'esercizio degli aeroporti personale competente, perfettamente aggiornato negli specialissimi problemi tecnico-giuridico-amministrativi di carattere prevalentemente internazionale del settore, e non suscettibile di essere in prosieguo di tempo, come accade normalmente con gli alti ufficiali dell'aeronautica, stornato ad altre funzioni di comando, che nulla hanno a che vedere con la organizzazione moderna della gestione di un grande aeroporto civile. Chiedo, perciò, di conoscere perché, tenuto conto di quanto sopra detto, all'ufficio in parola non venga preposto un direttore civile di aeroporto.

Terminando, onorevoli colleghi, io non posso che ripetere quanto ho scritto a pagina 21 della mia relazione: « Alla radice di questo insufficiente sviluppo della nostra aviazione civile — secondo l'opinione concorde del Parlamento e della pubblica opinione — non v'è tuttavia soltanto una insufficienza di stanziamenti, ma principalmente una carenza di azione politica, in mancanza di un organo di Governo incaricato specificamente di questa attività, e munito di piena autonomia, di proprio bilancio, di proprio personale, di propria organizzazione centrale e periferica. Tale carenza — continuavo nella relazione scritta — è stata opportunamente messa in evidenza, confrontando l'organizzazione amministrativa dell'aviazione civile con quella degli altri mezzi di trasporto, che hanno nei Ministeri della marina mercantile e dei trasporti i validi difensori ed assertori della utilità e delle esigenze dei settori di attività da essi rappresentati. L'aviazione civile, immersa nel *mare magnum* del Ministero della difesa, assillato da gravissime preoccupazioni di ogni genere, di carattere interno e internazionale, connesse prima con la ricostruzione delle forze armate e oggi con i rapporti che legano l'Italia alle nazioni della N.A.T.O., non ha potuto finora essere validamente patrocinata nelle sue esigenze dal ministro competente ».

Anch'io, come tutti coloro che si sono rivolti alla sua buona e cara immagine paterna, onorevole Segni, insisto perché ripeta in questa sede le dichiarazioni fatte al Senato e ci assicuri di aver già messo a punto il disegno di legge da presentarsi al più presto al Consiglio dei ministri. Diversamente, dopo convegni, dopo congressi e affermazioni del Senato e della Camera, parrebbe a me che ogni valore stesse per perdere la parola democrazia, se l'esecutivo non eseguisse quanto da dieci

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

anni andiamo suggerendo: dare all'aviazione civile un organo politico, autonomo e responsabile.

Onorevoli colleghi, terminando sento il bisogno di salutare, come ho fatto per iscritto, il ministro e i sottosegretari. Ma in questo saluto vorrei accomunare, almeno a nome del mio gruppo, l'onorevole Pacciardi, che è stato lo sbizzatore dei primi momenti ed ha lavorato in questo settore in tempi assai difficili, l'onorevole Taviani, che vi ha portato il suo giovanile entusiasmo e l'onorevole Segni verso il quale, come questa discussione ha dimostrato, converge tutta la simpatia della Camera e nel quale si ha tanta fiducia. Il mio saluto va ai bravi sottosegretari Russo, Martino ed al valoroso senatore Caron, che ha ascoltato con attenzione tutti gli interventi e questa mia replica, largamente dedicati all'aviazione civile. Ma il mio saluto veramente vibrante e commosso va, al termine di questa imperfetta relazione e di questa affrettata replica, alle forze armate, di tutte le specialità, a tutti i dipendenti da esse, dal più elevato in grado al più umile, col ricordo, la nostalgia, il rimpianto e l'affetto di chi ha militato in una di esse, la più cara e la più popolare, la fanteria, e di chi soprattutto è stato in guerra.

Vi invito, onorevoli colleghi, a votare questo bilancio di un ministero che ho detto essere complesso e difficile, bilancio che, come ho affermato prima, dovrebbe essere stato chiaro e convincente per tutti. Ma prima voglio formulare un augurio. Da qualche oratore, anche del mio stesso settore, è stato detto che la politica militare è un po' troppo in sordina e pudica. È vero, signor ministro: vi è qualche cosa, vi sono quelle che io ho chiamato le idee-forza che vanno diffuse nella gioventù. Io porto una esperienza di questi giorni, non so quanto calzante a questo bilancio, ma ne sento ancora un fremito mentre qui la ricordo. L'altra sera sono stato al cinema Capranica ad assistere al film *Il ponte sul fiume Kwai*. Ebbene, a un certo punto, e non me ne vergogno, davanti a quel manipolo di soldati inglesi (comunque, la nazionalità non conta) laceri, bagnati, con i piedi scalzi, e di fronte all'oltracotanza di quel colonnello giapponese che schiaffeggiava il colonnello inglese, mentre quella fiera truppa, sull'attenti, non obbediva al comando straniero ma esigeva il rispetto di leggi internazionali che valgono anche in prigionia, mi sono sentito le lacrime agli occhi. (*Interruzione a sinistra*). Non dimostrate di essere come quelli di cui sto per parlare! Intorno a me una decina di giovanastri sghignazzava e faceva offensivi apprezzamenti su quel nobile, su quel fiero atteggiamento.

Ebbene, quando insieme con noi, che fummo combattenti, vibrerà e si commuoverà, di fronte a certi episodi, anche la gioventù con negli occhi la stessa stilla di pianto, allora le forze armate avranno il rispetto della patria! (*Vivi applausi al centro e a destra — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della difesa.

SEGNI, Ministro della difesa. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione breve e pacata, la relazione amplissima e la replica ancor più efficace del relatore facilitano il mio compito: un compito che potrebbe essere, in una discussione meno affrettata, estremamente difficile, convinto come sono che le forze armate (non stupisca questa affermazione da parte mia) siano la base della vita della nazione. Come per un individuo il primo problema è vivere, così per una nazione il primo problema è vivere libera e indipendente. Di questa condizione indispensabile sono garanzia le forze armate. Ritengo che la fretta con cui si è svolta la discussione sia stato il motivo per cui si è mancato di porre nella giusta luce l'importanza del bilancio della difesa.

Bilancio, questo, non importante per le sue cifre (vedremo come queste cifre, purtroppo, si scompongono) ma innanzitutto perché mette in risalto il significato morale che le forze armate hanno per una nazione come l'Italia, che avendo avuto la sventura di subire periodi di oppressione dai quali si è riscattata, è ben consapevole della necessità di evitare ricadute in situazioni pericolose, assicurando alle sue forze armate quella consistenza, quella robustezza e quello spirito che derivano (come ben diceva il relatore) dall'affetto, dalla stima, dalla passione di tutta la nazione. *Primum vivere*: e la nostra nazione vuol vivere, e vivere libera e indipendente. Il problema tragico che si è presentato in questi anni è stato quello di far risorgere quasi dal niente un esercito, un'aviazione e una marina e di renderli idonei ai compiti dei nostri nuovi tempi.

Ringrazio gli oratori, che hanno dimostrato l'importanza del problema e soprattutto i miei predecessori, l'onorevole Pacciardi qui presente, l'onorevole Taviani lontano, e coloro che li hanno preceduti. Nel quadro della resurrezione della nazione italiana, la ripresa delle forze armate è un fenomeno confortante, un fenomeno fondamentale, un fe-

nomeno sul quale noi ci dobbiamo soffermare per sentirne vivamente tutta l'importanza.

Una nazione che ha subito le catastrofi abbattutesi sull'Italia tra il 1940 e il 1945 avrebbe potuto anche percorrere una via diversa. L'Italia ha voluto essere fedele alla propria civiltà e alle proprie idealità, riprendendo la strada sulla quale il destino l'aveva arrestata.

Non significa essere militaristi voler difendere la propria libertà e la propria indipendenza. E, questo, anzi, uno stretto dovere per noi che reggiamo il Governo: anche se non fossi a capo di questo specifico dicastero, lo sentirei comunque. Occorre assicurare a tutti gli italiani che essi non si sveglieranno un giorno, di sorpresa, schiavi, mentre il giorno precedente erano liberi!

Se l'affermazione che è riecheggiata più volte in quest'aula e che lo stesso relatore condivide: *si vis pacem para bellum*, non mi trova consenziente e preferisco l'altra formula, quella di De Gasperi: *si vis pacem para pacem*, ciò però non significa che l'Italia si debba portare su una linea di disarmo e di neutralità unilaterale.

Ho già detto al Senato, e lo ripeto qui, che l'attuale Governo, come tutti quelli che l'hanno preceduto, non solo non è mai stato contrario ma anzi ha favorito tutte quelle intese internazionali che meglio potessero assicurare lo sviluppo pacifico della nazione. Gli stessi trattati di Roma rispondono a questo spirito. Ma sinché questo magnifico ideale non si sarà realizzato, sinché non si potrà avere la garanzia della libertà attraverso la parola e l'impegno degli Stati, noi dobbiamo assicurare che la libertà e l'indipendenza d'Italia siano efficacemente tutelate.

Niente, quindi, si oppone alle trattative che si stanno svolgendo: non vi è nessun contrasto fra i tentativi già in corso a Washington per la preparazione dell'incontro di Ginevra e di quelli che ne deriveranno e il fatto che noi chiediamo (come sostanzialmente ha chiesto l'onorevole Baccelli nella sua relazione e io stesso nel discorso al Senato) un rafforzamento della nostra difesa.

Il tema della neutralità unilaterale non è stato trattato da altri e non voglio quindi farlo io. Mi sembra che il non averlo trattato significhi sostanzialmente l'aver riconosciuto la irrealtà della posizione di una Italia neutrale. Quello della neutralità italiana è comunque un tema che ritorna spesso e i suoi assertori si rifanno all'esempio della Svizzera; ma abbiamo già avuto occasione di ricordare al Senato come il parallelo fra le due

nazioni sia del tutto inconsistente: la nostra posizione geografica ha infatti portato l'Italia nel corso dei secoli ad essere teatro o partecipe delle battaglie altrui. E fra le due ipotesi, se si dovessero verificare, la seconda mi pare quella che più giustamente si deve scegliere.

Non sono gli impegni internazionali che ci costringono a condurre una politica di difesa. Anche senza di essi, ricordiamolo, noi avremmo sempre dovuto fare una politica di rafforzamento delle nostre forze armate. Del resto paesi dichiaratamente neutrali come la Svezia e la stessa Svizzera hanno speso e spendono ingenti somme per potenziare le loro forze armate.

La nostra posizione geografica, come ho detto, la nostra situazione economica, il numero dei nostri abitanti ci impongono quindi una determinata condotta nella difesa del paese e ci vietano la strada della neutralità, anche se per ipotesi non vi fosse l'alleanza atlantica, alla quale intendiamo rimanere fedeli.

Può darsi che i tempi si modifichino e che il disarmo universale ci apra nuove prospettive; ce lo auguriamo, ma dobbiamo rimanere vigili sulla strada che abbiamo percorso e che percorreremo con sempre maggiore decisione fino a che il futuro che ci auspichiamo non si sia realizzato.

Le forze armate non costituiscono solo un problema politico, ma anche un problema morale. Lo stesso servizio militare è una questione soprattutto morale, è il sacrificio della propria individualità per il bene della collettività: in pace o in guerra rappresenta l'offerta che ciascuno di noi fa per il bene comune.

La grande famiglia militare si regge non solo per i fondi che possiamo mettere a sua disposizione, non solo per l'ingegno e per gli strumenti tecnici, ma soprattutto per la fiducia che la nazione le tributa, in virtù della sua forza e della sua consistenza.

Le forze armate, le organizzazioni e gli stabilimenti militari dipendenti, comprendono complessivamente 516.717 unità. Cifra notevole che dimostra come l'esercito, la marina e l'aviazione e gli organi connessi impegnino tutta la vita del paese. L'attaccamento geloso dimostrato dai cittadini italiani verso gli stabilimenti militari, gli uffici delle forze armate dislocate anche nei più piccoli centri sta a dimostrare che il senso della nazione è teso con affetto e con passione verso le forze armate e si manifesta nella premurosa custodia degli strumenti della sua difesa.

Le forze armate non sono soltanto un insieme di persone che pratica l'istruzione militare. Molto bene ha detto il relatore chiarendo oggi il suo pensiero. Le forze armate recano un apporto importante allo sviluppo non solo morale, ma anche tecnico della nazione. Attraverso i corsi delle accademie (i quali svolgono studi elevati), i corsi degli operai, attraverso tutta una serie di atti, esse penetrano nella vita civile del paese e servono al suo sviluppo. Notevoli sono stati in tutti i tempi gli apporti che specialmente in certi settori delle forze armate hanno dato al progresso della tecnica ed al progresso economico del paese.

Nel bilancio che è stato discusso ed esaminato vi sono una serie di stanziamenti che dimostrano come la ricerca tecnica, lo sviluppo della istruzione e della educazione hanno una parte notevole. Abbiamo qui sentito parlare dei vari corsi di specialisti i quali sono stati recentemente (l'anno scorso) riconosciuti dal Ministero del lavoro ai fini del collocamento. Io ricordo i capitoli 188, 189, 190, 295, 297, 298 del bilancio, i quali sono proprio destinati, per un ammontare complessivo di 4 miliardi e 700 milioni, a spese per ricerche di carattere tecnico e scientifico. Si tratta di ricerche delicatissime nel campo dell'energia nucleare, della propulsione nucleare, dell'elettronica e della motorizzazione, che trovano sì il loro sviluppo nell'organizzazione militare, ma i cui effetti si estendono nella vita e nell'economia civile.

Lo stesso fatto denunciato con rammarico di alti ufficiali delle armi tecniche che lasciano, qualche volta con troppa facilità le forze armate perché trovano una sistemazione nel campo dell'attività civile, dimostra quale alto livello tecnico abbiano raggiunto oggi tutte le forze armate.

L'ultimo riconoscimento — mi piace dirlo — viene da parte del Ministero della pubblica istruzione, il quale ha stabilito che gli anni dell'accademia di Modena debbano essere considerati equivalenti ai primi due anni propedeutici del corso di ingegneria. Il relativo progetto di legge, dopo l'approvazione del Consiglio superiore della pubblica istruzione, sarà sottoposto al Consiglio dei ministri, e io spero che possa essere al più presto approvato.

È inutile ricordare tutte le altre cifre del bilancio che dimostrano come le forze armate si rivolgono ad attività che pur sembrando estranee al loro specifico compito, permettono il loro inserimento nel vivo della comunità nazionale. Le forze armate hanno compiti complessi in tutti i campi: da quello del-

l'istruzione elementare (qualcuno si è lamentato che la somma stanziata di 125 milioni sia esigua; noi la reputiamo sufficiente dato che l'analfabetismo sta fortunatamente decrescendo) a quello dell'assistenza (centinaia e centinaia di milioni per le refezioni agli operai dei nostri cantieri e dei nostri stabilimenti).

Si è fatta qualche osservazione sulla ripartizione delle forze armate tra ufficiali, sottufficiali e soldati: si è criticato, ad esempio, l'eccessivo numero dei sottufficiali, la critica è stata fatta in maniera piuttosto sbrigativa, in quanto si è affermato inesattamente che i sottufficiali sono un terzo della truppa. Essi sono in realtà un sesto, ma dal momento che costituiscono il nerbo delle forze armate il loro numero è addirittura inadeguato agli effettivi bisogni.

In quanto al numero degli ufficiali, che rappresentano poco più di un ottavo dell'intero complesso delle forze armate vere e proprie, ritengo che sia conforme alle necessità.

Sulle cifre essenziali del bilancio la discussione si è soffermata poco.

Qualcuno ha affermato che noi abbiamo l'aria di volerci scusare per la consistenza del bilancio. Non ci scusiamo, anzi riteniamo che tale cifra esaminata nella sua realtà sia inferiore al fabbisogno.

Si tratta di un bilancio di 595 miliardi dei quali, tolti i movimenti di capitale, restano 589 miliardi, su un totale complessivo di spesa di circa 3.400 miliardi.

Di questi 589 miliardi — risulta chiaramente dalla relazione — ben 95 rappresentano spese estranee alle forze armate: si tratta soprattutto del debito vitalizio, cioè delle pensioni che sono in rapido accrescimento. Possiamo dire che i 23-24 miliardi di aumento rispetto al bilancio passato sono assorbiti per oltre 8 miliardi dall'aumento delle pensioni.

Dei 493 miliardi residui ben il 92 per cento è destinato a spese relative a stipendi, a salari, a indennità, al mantenimento ed al funzionamento; solamente 41 miliardi e 870 milioni su 493 miliardi, cioè appena l'8,5 per cento, sono destinati agli investimenti veri e propri delle forze armate. Questo bilancio, quindi, si riporta ad una situazione che è andata peggiorando in questi anni e che è oggi ad un limite così basso dal quale noi dobbiamo risalire. Le proporzioni tra spese di esercizio e spese di potenziamento di altri eserciti, sono due terzi e un terzo, o anche il 60 e il 40 per cento. Non è certo possibile pretendere di raggiungere queste cifre, ma

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

è certo, e lo dichiaro ancora una volta esplicitamente, che questa situazione deve essere modificata. Le spese di potenziamento debbono avere un necessario incremento. Ci si dice: spendete troppo. Ma quando noi spendiamo 232 miliardi per il pagamento di stipendi, assegni ed indennità e 219 miliardi per il vitto, per il vestiario, per l'allenamento, per l'istruzione delle truppe, non possiamo limitare le cure per le forze armate al semplice vegetare, dobbiamo cercare di operare perché esse siano al livello di una difesa moderna, in fase di evoluzione.

Se facciamo un parallelo con altri Stati occidentali e orientali, constatiamo che questi Stati spendono notevolmente più di noi. Ci direte (come mi pare sia stato già detto) che questi Stati sono più ricchi e, quindi, possono spendere di più. Ho voluto fare un esame approfondito della questione per vedere che rapporto esiste fra reddito *pro capite* individuale e spesa *pro capite* per le forze armate. Noi siamo molto indietro. Nella stessa Inghilterra, dopo la notevole riduzione del suo bilancio, si spendono 48.600 lire *pro capite*, mentre noi spendiamo 11 mila 900 lire *pro capite*, comprese anche le pensioni; tenuto presente che il reddito individuale italiano è poco più di 300 mila lire all'anno, mentre il reddito inglese individuale è poco più del doppio, noi spendiamo meno della metà di ciò che spendono gli inglesi. Fatta anche la debita proporzione fra la ricchezza delle due nazioni, ne consegue che la spesa inglese è il doppio della spesa italiana.

Facciamo qualche altro esempio. La Cecoslovacchia spende ben 58.712 lire *pro capite* e non possiamo certo dire che il reddito individuale in Cecoslovacchia sia superiore al reddito italiano. La Svizzera che ha un reddito maggiore del nostro paese spende anche essa 67 mila lire *pro capite*. In Francia (e qui mi si parlerà delle spese che essa sostiene in Algeria, ma le cifre che io indico sono state depurate da queste ultime) si spendono 44.900 lire *pro capite*, vale a dire, poiché il reddito francese *pro capite* non è il doppio del nostro, esattamente il doppio di quello che spendiamo noi. Se, poi, facciamo un'altra considerazione rispetto alla proporzione fra le spese generali dello Stato e le spese delle forze armate, noi vediamo che la percentuale destinata alle forze armate è andata progressivamente diminuendo dal 1953-54 fino all'attuale bilancio. Rispetto alle spese le erogazioni alle forze armate sono passate dal 17,5 per cento dell'intero bilancio del 1953-54 al 12,68 per cento del bilancio del 1958-59.

Ho già detto che quelle cifre sono state depurate; comunque, quel che importa è il constatare che, tenendo sempre presenti gli stessi cespiti di erogazione, le spese sono passate, per quanto riguarda le forze armate, dal 17,45 per cento di 5 anni or sono, al 12,68 per cento dell'attuale bilancio. Ciò dimostra ampiamente come l'argomento, secondo il quale questo bilancio (che io difendo con perfetta obiettività, non avendo in alcun modo contribuito a formarlo) possa essere un indice chiaro dell'accrescimento del nostro intento bellico, sia del tutto infondato.

L'onorevole relatore ha ben dimostrato come dei 24 miliardi di aumento circa del bilancio 1958-59 rispetto al precedente, soltanto 1 miliardo è stato destinato al potenziamento delle armi mentre la rimanente somma è stata destinata in parte all'aumento delle pensioni e in grandissima parte dell'aumento di stipendi, salari e indennità derivanti dalla legge delega.

Riconoscere questa situazione non significa da parte mia esprimere una critica verso coloro che mi hanno preceduto. Nei difficili anni trascorsi non era possibile fare di più; né, del resto, la situazione tecnica induceva a farlo per le molte incertezze sulle strade da scegliere; strade che si delineavano ma che non erano ancora chiare. Oggi siamo al punto cruciale: sono cessate le incertezze nella ricerca degli strumenti più adatti alla difesa della patria, e sono anche migliorate le condizioni economiche che negli anni precedenti avevano suggerito una maggiore cautela.

Dobbiamo ora cercare di riparare alle deficienze del materiale lamentate dal relatore e dagli altri oratori, che non nomino per non incorrere in omissioni.

È certo che l'esercito ha bisogno di attrezzature più moderne, di una maggiore mobilità, di una difesa antiaerea efficiente, di artiglierie a maggiore gittata, più adeguate di quelle attualmente in dotazione presso paesi nostri vicini.

La marina militare ha, in realtà, tutte le insufficienze che il relatore ha sottolineato. Quando sarà eseguito il primo programma navale, avremo 135 mila tonnellate di naviglio moderno rispetto alle 200 mila tonnellate che ci sono necessarie. Questo primo traguardo sarà raggiunto soltanto tra quattro esercizi, vale a dire al termine dell'esercizio 1962-63. Si tratta di un traguardo ancora insufficiente, che ci impegna tuttavia a recuperare il tempo perduto per arrivare a quei limiti necessari già indicati nella relazione.

Sono necessarie queste nuove forze della marina? Si è detto (ma non ricordo se in quest'aula) che, non avendo più colonie, non abbiamo bisogno di navi. Purtroppo, anche se non abbiamo più colonie, abbiamo ancora bisogno dei viveri e delle materie prime che ci vengono d'oltremare. Perché le nostre industrie possano lavorare, occorrono cotone e carbone. Tutto il traffico necessario alla vita della nazione e non soltanto quello tra le colonie e la madrepatria è tenuto dalla marina.

Per quanto riguarda l'aviazione, è stato ricordato come manchi una efficiente difesa antiaerea, come il paese sia esposto agli attacchi aerei di alta e bassa quota.

Il problema non è sfuggito agli esperti, come non è sfuggito a noi.

Nel campo tecnico non esistono più incertezze fra missili ed artiglieria contraerea, ma affinché i programmi possano essere attuati con tutta l'urgenza necessaria, occorrono mezzi finanziari adeguati.

La necessità dell'apporto di nuovi materiali per la difesa su terra, per la scorta dei nostri convogli e soprattutto per la difesa aerea nel territorio da attacchi che possono venire anche di sorpresa, è da tutti riconosciuta e dinanzi ad essa le ragioni di bilancio debbono essere superate. Quando ho parlato di missili, ho parlato di missili terra-aria, cioè di missili che non suscitano discussioni. Dei missili a media portata ho parlato già venti giorni or sono, e non ho che da ripetere quelle stesse affermazioni. Non vediamo perché (da dichiarazioni ufficiose di due giorni fa si rileva che numerosi missili a media ed a lunga portata sono in possesso delle nazioni orientali) i missili in mano nostra costituiscano una offesa ed in mano di altri uno strumento di semplice difesa. È una contraddizione che voi (si rivolge al settore di sinistra) non riuscirete mai a superare perché non è assolutamente superabile. Noi non vogliamo aggredire nessuno. La realtà di una enorme scorta di potenza atomica presso la Russia ci dice che le nostre risorse atomiche non possono significare pericolo per nessuno. Quando uno Stato è così munito, non si può certo pensare di attaccarlo con pochi missili a media portata. Questi strumenti hanno però una efficacia di natura psicologica. La minaccia della loro ritorzione può produrre, come ci ha insegnato l'esperienza del nostro secolo, il mancato scoppio della guerra minacciata.

BOLDRINI. Questo valeva nel 1914.

BUFFONE. È valido ancora.

SEGNI, Ministro della difesa. Superata la questione dei missili intermedi, i quali pos-

sono scoraggiare ma non certo minacciare nessuno, veniamo al più modesto problema di come andare incontro alle necessità dichiarate dal relatore e da me confermate.

Si è parlato da parte di alcuni oratori della possibilità di certe economie. Io le ritengo presenti e ne discuterò; ma vorrei esaminare il modo di vita nell'esercito, nella marina e nell'aviazione e le condizioni negli stabilimenti per vedere dove queste economie sono realizzabili.

Riduzione di ferma: non mi pare che vi abbia accennato nessuno, ma è una questione che per scrupolo devo proporre. È un problema vecchio, già discusso al Senato e trattato ripetutamente nelle discussioni dei precedenti bilanci. La riduzione dell'attuale ferma, che praticamente dura 17 mesi, non apporterebbe nessun risparmio, anzi, determinerebbe un maggior onere.

Quanto a contrarre le forze bilanciate, noi dobbiamo tenere presente che la stessa configurazione geografica dell'Italia non permette di concentrare la sua difesa in un unico punto; per cui le forze bilanciate attuali sono piuttosto inferiori che non pari al fabbisogno.

Non è certo il trattamento delle truppe che noi vorremmo ridurre. Si è detto anzi che questo trattamento è inferiore a quello che dovrebbe essere. Non ritengo che ciò sia esatto. Le 114 lire odierne rappresentano 1.140 volte il soldo — si chiamava così perché era costituito da 10 centesimi al giorno — del 1914.

LENOCI. Per l'esattezza erano 2 soldi.

SEGNI, Ministro della difesa. Due soldi, cioè appunto dieci centesimi. E coloro che hanno una certa età li hanno presi nel 1913 e nel 1914.

Questa riduzione non si può fare, e neppure si possono applicare riduzioni sugli altri notevoli miglioramenti attuati durante questi ultimi anni nel trattamento delle truppe. Si è accennato ad una esigenza di miglioramento, anche per quanto riguarda le caserme. Sono tutte esigenze giuste che dovrebbero essere soddisfatte se avessimo i mezzi per farlo. Comunque in questi anni, ad opera dei ministri Pacciardi e Taviani, notevoli miglioramenti sono stati apportati nel trattamento dell'esercito, della marina e dell'aviazione per quanto riguarda il vitto e il vestiario. Del resto i più anziani ricordano come era vestito e come mangiava un soldato nel 1914; vedendo come veste e come mangia invece nel 1958, possono testimoniare che un grande balzo in avanti è stato fatto: tutti riconosciamo che bisogna proseguire su questa via, sempre che le pos-

sibilità ci siano. Negli ultimi anni la razione è stata aumentata di oltre il 15 per cento in calorie; i soldati hanno oggi vestiti, scarpe, maglieria di qualità che prima non avevano. Ho addirittura appreso dalla viva voce di molti soldati meridionali che da borghesi non avevano mai avuto un vestiario così idoneo. (*Commenti a sinistra*).

Questo dimostra che il trattamento del soldato è perfettamente adeguato alle esigenze civili e morali di un cittadino del nostro paese.

GUERRIERI FILIPPO. Quello che il ministro ha detto è una dolorosa verità.

BOLDRINI. L'onorevole Pacciardi non l'avrebbe detto.

DI GIANNANTONIO. L'onorevole Boldrini è il più bravo di tutti!

BOLDRINI. Noi le cose le facciamo seriamente in ogni momento.

SEGNI, *Ministro della difesa.* Il trattamento delle truppe è stato quindi notevolmente migliorato e le vostre ironie non possono negarlo.

Sono state anche migliorate le caserme e sono in corso numerosi progetti di legge per permutare di aree demaniali con nuovi fabbricati. Si cedono le vecchie caserme che non corrispondono più alle necessità moderne e se ne costruiscono di nuove. Tutte queste spese per il mantenimento delle truppe, per l'alloggiamento, per il vestiario, ecc., non sono comprimibili.

Certamente non potete pensare ad una riduzione del personale civile, del quale, anzi, da tutte le parti si è chiesto un aumento o comunque una espansione sia pure sotto varie forme. Riconosciamo che il personale civile è stato ridotto in questi ultimi dieci anni, ma dobbiamo esaminare i motivi. Mi dispiace di dover constatare che sono stati citati fatti non esatti ed escludo che vi siano state faziose discriminazioni da parte dei miei predecessori.

I due esempi che mi sono stati citati sono però alquanto da considerare. Mi si è parlato di una discriminazione a danno di un certo Masci, che non è né comunista né socialista. E allora dov'è la discriminazione? Lo stesso onorevole che me ne ha parlato mi ha dichiarato che questi appartiene al partito repubblicano. E ciò consta anche a me. È l'onorevole Pacciardi che dovrebbe dunque lagnarsi di una discriminazione, ma il fatto che nemmeno lui se ne lagni dimostra che discriminazione non vi è stata.

PACCIARDI. Sarei stato capace di farlo anche contro dei repubblicani, per spirito di giustizia!

BARONTINI. Contro repubblicani dell'onorevole Conti, non dell'onorevole Pacciardi.

SEGNI, *Ministro della difesa.* L'esempio era quindi scelto male. Ma l'altro esempio era scelto ancor peggio, perché l'onorevole che ha fatto il nome della signora o signorina Ada Cappi, ignorava che dal 30 settembre è tornata a Bologna. Dove è la discriminazione? Domando se è serio parlare di discriminazione citando questi due esempi!

Tornando all'esame delle questioni relative al personale, dopo che questa parentesi sulla discriminazione è stata superata...

BARONTINI. Superata?

SEGNI, *Ministro della difesa.* È stata superata! Mi sono stati citati due esempi senza fondamento!

BARONTINI. Mutilati e partigiani...

SEGNI, *Ministro della difesa.* Nessuno ha provato che sono stati discriminati per le loro opinioni politiche! Mi sono stati citati due casi, ma in tutti e due non vi è stata discriminazione politica.

BARONTINI. Gliene ho fatti 1.300! Porterò i nomi!

SEGNI, *Ministro della difesa.* Ella poteva anche dire 13.000. Quando esamineremo i 1.300 nomi si vedrà. Ma i due casi citati hanno provato che discriminazione non c'è stata.

BARONTINI. 1.300 casi!

SEGNI, *Ministro della difesa.* Saranno 1.298, perché questi due casi li abbiamo già eliminati.

ADAMOLI. Fate dell'ironia sulla miseria!

SEGNI, *Ministro della difesa.* Nessuna ironia! Vogliamo solo impedire speculazioni! (*Applausi al centro — Rumori a sinistra*).

BARONTINI. Le ho trasmesso un memoriale quando ella era Presidente del Consiglio.

SEGNI, *Ministro della difesa.* Probabilmente tutte le vostre affermazioni saranno fondate come queste! (*Interruzione del deputato Barontini*). In ogni modo, vi è stata tutta una serie di infondate affermazioni su questo argomento.

Ruoli permanenti: vi è stato un largo passaggio di operai con contratto annuale ai ruoli permanenti; è regolato dalla legge del 1948 e dal regolamento del 1954. Si trattava di esaminare 60.000 posizioni individuali per fare le graduatorie di questi 60.000 operai. Il regolamento, ripeto, è stato fatto nel 1954 e le graduatorie per tutte e tre le forze armate sono state già pubblicate. Non è esatto quanto è stato affermato, che cioè le graduatorie siano state pubblicate per una sola delle forze armate. Come è naturale, le graduatorie han-

no dato luogo ad una serie di reclami da parte di coloro che affermano di avere diritto ad una posizione migliore. Questi reclami sono in corso di esame ed entro l'anno saranno mandati i decreti di nomina alla Corte dei conti.

BARONTINI. Sono passati dieci anni!

SEGNI, *Ministro della difesa*. Ecco da che cosa deriva il preteso scandalo di quel numero di posti di ruolo di operai permanenti non coperti e di operai annuali più numerosi. Deriva da questo fatto: che essendosi creata una legge per sistemare il personale assunto durante la guerra (la legge del 1948), i posti creati con detta legge non si potevano coprire finché le graduatorie non si fossero fatte. Ora le graduatorie sono state fatte e i 26.000 operai saranno tutti quanti regolarmente nominati non appena saranno stati esaminati i non numerosi ricorsi pendenti.

Si parlava di possibilità di riduzione di spesa. Ma tutte queste cose portano invece ad una espansione di spesa che se pure modesta sarà inevitabile. Donde la conseguenza che se vogliamo il potenziamento dell'esercito dovremo anche, naturalmente, fare i necessari sacrifici con nuovi apporti del bilancio.

L'altra questione degli operai pagati tutto l'anno, è una questione annosa. Le nostre trattative con il Ministro del tesoro hanno approdato ad una soluzione che speriamo possa essere prossimamente approvata con soddisfazione da parte degli operai.

Altre questioni di questo genere sono già state illustrate e riguardano il collocamento nei ruoli — giustamente richiesto — degli operai a contratto annuale.

Quanto al personale ufficiale e sottufficiale è naturale che si siano rilevate le differenze negative a carico di questo personale rispetto a quello civile. Però nessuno ha visto il rovescio della medaglia, cioè come a certe abbreviazioni di carriera siano contrapposti dei vantaggi, come a certe condizioni di disagio siano contrapposte delle condizioni positive. Riconosco, dallo stesso fatto che vi siano state delle difficoltà nel reclutamento degli ufficiali, come sia necessario di esaminare tutto il problema per trovare, con qualche ritocco alle leggi esistenti (l'ultima legge dell'avanzamento è del febbraio 1958 e certo non ci possiamo mettere a modificarla a distanza di 8 mesi) il modo di facilitare ed aumentare l'affluenza del personale ufficiale.

Vi sono settori nei quali i miei predecessori hanno potuto realizzare una certa riduzione di spesa. Ma ogni qualvolta che noi cerchiamo di concentrare alcuni edifici e stabili-

menti militari per ridurre le spese, capitano degli inconvenienti. Mi pare che in questa discussione, con vari ordini del giorno, si sia sostenuta la necessità di mantenere piccoli stabilimenti militari la cui convenienza economica è inesistente. L'unificazione dei servizi, la soppressione di duplicati, la riduzione di passive officine dell'amministrazione che portano ad un aggravio nel bilancio senza corrispondenti risultati, è un orientamento che l'amministrazione da anni sta seguendo, sia pure con grande lentezza e difficoltà, ma con significativi risultati. Non è possibile realizzare ulteriori economie. Una economia sarà possibile in base alla nuova legge sul reclutamento che riuscirà più spedita, come spero, per le reclute e anche meno dispendiosa, dal momento che le due visite attuali sono state ridotte ad una sola.

Arriviamo ora al punto cruciale che è stato denunciato dal relatore e sul quale sono stati presentati diversi ordini del giorno. Il Governo non è in grado, in questo momento, di precisare un programma perché siamo in sede di bilancio già formato. Possiamo semplicemente (e questo è dovere nostro) indicare quali sono le maggiori necessità dell'esercito, della marina e dell'aviazione e nel contempo i rimedi da adottarsi. Questi rimedi sono naturalmente da ricercare in una migliore ripartizione tra spese di esercizio e spese di potenziamento, con un forse inevitabile aumento della spesa globale. Questa notizia può essere male interpretata, ma bisogna considerare che nell'attuale bilancio solo l'8,5 per cento è destinato alle spese per il potenziamento dell'esercito in un momento in cui — si badi bene — tutta la tecnica militare sta per cambiare radicalmente. Mancheremmo sinceramente al nostro dovere se non dicessimo chiaramente al Parlamento — come ho avuto l'onore di dire già al Senato — che questa prospettiva deve essere tenuta presente se vogliamo fare in modo che l'Italia resti una nazione libera ed indipendente e non cada sotto un giogo qualsiasi.

Altri problemi che, seppure non marginali, rivestono tuttavia minore importanza, riguardano le questioni dell'aviazione civile e altre questioni relative ai servizi tecnici.

Per quanto riguarda l'aviazione civile è già stata pronunciata una lunga ed appassionata difesa; volerla spingere oltre sarebbe da parte mia voler sfondare una porta aperta. Sono convinto, sin da quando ero Presidente del Consiglio, della necessità di dare una autonomia all'aviazione civile. Ma quale strada scegliere? I progetti finora presentati hanno

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

avuto orientamenti diversi. Personalmente credo che la strada migliore sia quella della istituzione di un alto commissariato in seno alla Presidenza del Consiglio dei ministri, di modo che l'aviazione civile, almeno per qualche tempo, sia svincolata dell'eventuale influenza di altri Ministeri (sia il nostro, sia altro). La strada scelta mi sembra la più giusta, quantunque il problema, nel suo complesso, sarà tra breve sottoposto al Parlamento. Mi limito ad accennare al fatto che le maggiori difficoltà derivanti dal Tesoro e dal Ministero della riforma burocratica sono state, mi sembra, superate.

Sempre a proposito dell'aviazione civile vi è un'altra obiezione di cui bisogna tener conto: l'alto commissariato, in forza del disegno di legge sulla Presidenza del Consiglio dei ministri può essere istituito con decreto interministeriale. Ciò potrà essere possibile quando la legge relativa sarà approvata. Attualmente non vi è altra strada se non quella della istituzione di un commissariato o di un ministero, attraverso il normale iter legislativo.

Parlando dell'aviazione civile sento il dovere di dare alla Camera qualche notizia sul tragico incidente avvenuto ieri a Nettuno, in seguito a collisione tra un reattore militare della IV aerobrigata e un aereo di linea della società britannica *B.E.A.* Il Governo italiano, che rinnova in questa sede il suo più vivo cordoglio, è intervenuto immediatamente nella persona del sottosegretario Caron, predisponendo sul posto immediate operazioni di ricupero delle salme e dei valori e curando che le pietose operazioni si svolgessero nel massimo ordine. È stata pure nominata una commissione di inchiesta che ha iniziato il lavoro oggi stesso.

GUADALUPI. Peccato che sia composta solo di militari.

SEGNI, Ministro della difesa. Non è esatto. Di essa, oltre alle rappresentanze del Ministero della difesa-aeronautica, fanno parte tecnici della direzione generale dell'aviazione civile, del Registro aeronautico italiano e anche i rappresentanti dei piloti civili. Allo svolgimento delle indagini prenderanno parte anche i delegati della compagnia inglese *B.E.A.* Allo stato degli atti, è prematuro fare dichiarazioni sulle presunte cause del disastro che saranno invece accertate dall'inchiesta.

Quanto all'aeroporto di Fiumicino, ho il piacere di dire che la notizia della costituzione di un ente di gestione è infondata. L'ufficio speciale che presiedeva i lavori di Fiumicino ha esaurito i suoi compiti, avendo completato

le progettazioni, ma non è ancora stato costituito nessun ente per la gestione dell'aeroporto stesso. La questione è aperta e verrà risolta con la necessaria ponderazione.

Avevo detto all'inizio che i problemi delle forze armate sono, per uno Stato moderno, problemi vitali. Il progresso civile di una nazione può essere infatti annullato in una sola giornata, se non è sufficientemente protetto. I 12 anni trascorsi sono stati da noi impiegati, e con effetti positivi, per il graduale maggiore benessere delle classi lavoratrici, per assicurare al popolo un maggiore livello morale e sociale, ma tutto ciò può essere, ripeto, distrutto in poche ore, senza una opportuna vigilanza.

Abbiamo dunque il dovere di salvaguardare le conquiste fatte dal popolo lavoratore italiano che vuole essere libero e fedele alla sua civiltà occidentale e cristiana, di cui apprezza tutto il valore. È dovere di tutti, qualunque sia la corrente politica cui si appartenga, cooperare alla salvaguardia di questi beni fondamentali e appoggiare il Governo nell'opera che esso intende perseguire per rendere sempre più efficienti le forze armate.

Questi sentimenti devono essere tanto più vivi questo anno in cui si celebra il quarantennio di Vittorio Veneto. È nella coscienza e nell'intimo di noi tutti che si difendono le istituzioni democratiche e la libertà; ma il primo concreto presidio di tale difesa è rappresentato dalle forze armate, alle quali invio il mio più caldo saluto.

Or sono quarant'anni un popolo libero e democratico conclude l'epopea del Risorgimento in una entusiasmante unità di intenti. Sono convinto che ancora oggi il Parlamento e il popolo italiano sapranno essere concordi nella difesa delle fondamentali libertà, della indipendenza, della civiltà, dando al Governo i mezzi necessari per assicurare al paese tali fondamentali beni. (*Vivissimi applausi al centro — Molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

SEMERARO, Segretario, legge:

La Camera,

vista la situazione del personale civile addetto alle mense della marina militare;

ritenuto che il servizio viene disimpegnato su mezzi di imbarco in continuo movimento da una base ad un'altra;

constatato che il trattamento economico è uguale a quello dei salariati pagati tutti i

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

giorni dell'anno e che detto personale è di circa 200 unità,

fa voti

che venga riconosciuto alla detta categoria un assegno di imbarco in ragione di lire 200 giornaliere, ed una indennità di disagio alloggio quando le unità trovansi ai lavori; che venga corrisposto il lavoro straordinario durante il periodo della navigazione.

SEMERARO.

La Camera,

in armonia ed in conseguenza dei numerosi ed impegnativi voti espressi nei due rami del Parlamento dall'anno 1949 ad oggi e degli studi completati sul problema della autonomia organica e funzionale dell'aviazione civile italiana e del suo sganciamento dall'amministrazione militare dell'aeronautica, ed in esecuzione delle formali assicurazioni date al Senato della Repubblica dal ministro della difesa, nella seduta del 29 luglio 1958;

in immediata applicazione delle conclusioni tecnico-amministrative sul problema, già manifestate dal Ministero della difesa;

in considerazione della sempre crescente importanza nell'economia nazionale del traffico aereo civile in merci ed in passeggeri e della conseguente necessità di programmare e realizzare una concreta politica di sviluppo del trasporto aereo a fronte del graduale incremento degli scambi commerciali, turistici e culturali tra i paesi ed i popoli d'Europa e del mondo;

considerando come l'Italia, noto centro di attrazione turistica — nell'agosto-settembre dell'anno 1960 — ospiterà le « Olimpiadi » e dovrà necessariamente assicurare, tra gli altri servizi, anche quello di una massima « ospitalità aerea », nella recettività e nell'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali ed in particolare degli aeroporti di Roma (Fiumicino), Milano, Brindisi, Bari, Palermo e Venezia,

invita il vicepresidente del Consiglio, ministro della difesa:

a) a voler completare — in modo organico e con rapida procedura — il coordinamento delle varie e spesso discordanti posizioni dei Ministeri interessati sul problema della « istituzione dell'Alto Commissariato dell'aviazione civile », onde assicurare a tale problema, in tutte le sue istanze e servizi, di grande interesse economico e sociale, la sede più naturale e più capace di provvedere all'incremento ed allo sviluppo di una mo-

derna aviazione civile, nella prospettiva dei mutamenti che la nuova tecnica aviatoria comporta e di rapporti pacifici tra tutti i Paesi ed i popoli del mondo. In ogni caso a voler porre a rispetto la volontà già manifestata dal Parlamento di creare un organo di Governo incaricato specificamente dell'attività dell'Aviazione civile e munito di piena autonomia, di proprio bilancio, di proprio personale, di propria organizzazione centrale e periferica.

b) a voler predisporre ed attuare per il corrente e i prossimi esercizi finanziari, un organico piano di opere e di lavoro, per garantire — nel progressivo perfezionamento dei relativi mezzi tecnici — la migliore assistenza e sicurezza del volo; per migliorare e rendere più rispondenti alle accresciute esigenze ed al prevedibile incremento del traffico aereo interno ed internazionale, le infrastrutture o il sistema degli aeroporti, con le attrezzature mobili ed impianti, apparati ed installazioni — avendo particolarmente presenti le immediate esigenze degli aeroporti di Roma (Fiumicino), Milano, Brindisi, Bari, Palermo e Venezia.

GUADALUPI, LENOCI, GHISLANDI, ALBARIELLO, BERTOLDI, LANDI, PIGNI.

La Camera,

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

ROMEO, BARONTINI, ROSSI PAOLO MARIO, CLOCCHIATTI, ANGELUCCI.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

La Camera,

ravvisata la necessità di dare finalmente un adeguato assetto ai ruoli del personale civile del Ministero della difesa, ritenuti assolutamente insufficienti alle reali esigenze delle tre forze armate;

constatata la necessità di consentire al personale appartenente a tali ruoli di compiere una regolare carriera e nello stesso tempo spingere i giovani a partecipare ai concorsi — oggi in gran parte disertati — banditi dall'amministrazione per coprire i numerosi posti vacanti;

ritenuto giusto ed equo dare un riconoscimento al suddetto personale — spesso dimenticato — che in pace o in guerra ha sempre dato un notevole contributo di capacità, di intelligenza e di abnegazione,

impegna il Governo:

a promuovere sollecitamente provvedimenti atti a riordinare ed ampliare i ruoli del personale civile del Ministero della difesa, con particolare riguardo alle carriere direttive maggiormente deficitarie;

a tenere presenti, in tal riordinamento, la situazione dei moltissimi impiegati delle carriere di concetto ed esecutiva, che muniti di titolo di studio superiore (laurea o diploma) potrebbero benissimo, e con grande beneficio dell'amministrazione essere inquadrati nelle carriere superiori in relazione al titolo di studio posseduto.

SCHIANO.

La Camera,

considerato l'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19, che determina le modalità per l'attribuzione degli scatti biennali di anzianità al personale di ruolo e non di ruolo delle amministrazioni dello Stato;

considerato inoltre che per la prima applicazione dell'articolo 1 in questione, il Governo ha proceduto con la necessaria rapidità per attribuire al personale dipendente gli scatti biennali per l'anzianità maturata fino al 30 giugno 1956;

rilevato peraltro che per molte migliaia di dipendenti — specie personale operaio dell'amministrazione della difesa — il Governo non ha ancora provveduto ad attribuire gli scatti biennali per l'anzianità maturata dopo il 1° luglio 1956, con conseguente grave danno economico sia per quanto riguarda il mancato, sollecito, aggiornamento delle retribuzioni e sia per quanto concerne il mancato

pagamento degli arretrati già maturati agli aventi diritto,

invita il Governo

a predisporre i necessari mezzi atti a potenziare gli uffici preposti al lavoro amministrativo in modo che le variazioni delle retribuzioni conseguenti alla maturazione degli scatti biennali di anzianità proceda con celerità e comunque con un margine di tempo tale da non rideterminare l'attuale situazione.

ORLANDI, SCHIANO.

La Camera,

rilevato che il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 940, ed il regolamento di attuazione dello stesso (decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1954, n. 572) a tutto oggi non hanno trovato pratica attuazione;

considerato che tale ritardo ha arrecato grave danno agli interessi della categoria, fino al punto di compromettere il trattamento di quiescenza dei vecchi lavoratori;

ritenendo che tale situazione non può essere ulteriormente mantenuta e che pertanto necessita che il Governo adegui la sua azione alle disposizioni di legge,

impegna il Governo

a provvedere con la massima urgenza all'applicazione della legge e del relativo regolamento.

BARONTINI, ROMEO, ANGELUCCI, BIGI, CLOCCHIATTI.

La Camera,

considerato che il Governo ha proceduto, nel corso di molti anni, ad allontanare dall'amministrazione della difesa numerosi lavoratori di rilevante anzianità di servizio e con comprovata capacità professionale attraverso la procedura del « non rinnovo del contratto di lavoro »,

rilevato che la giustificazione di esuberanza di personale resa dello stesso Governo a motivazione dei licenziamenti non risponde alla realtà perché ha proceduto e procede all'assunzione presso la stessa amministrazione della difesa di migliaia di operai giornalieri come è dimostrato dallo stanziamento in bilancio per il capitolo spese di questo personale (esercito 849 milioni; marina 150 milioni; aeronautica 50 milioni);

considerato che un'alta percentuale dei lavoratori allontanati dal servizio con la procedura del « non rinnovo del contratto di lavoro » appartiene alle categorie dei mutilati,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

invalidi di guerra e del lavoro, ex combattenti, partigiani, categorie per le quali disposizioni di legge prevedono diritti di precedenza nelle assunzioni presso le amministrazioni dello Stato,

invita il Governo

a procedere con gradualità, e di volta in volta che si manifestano necessità di assunzione di personale operaio nell'amministrazione della difesa ed in altre amministrazioni dello Stato, alla riassunzione degli operai temporanei allontanati dal servizio dall'amministrazione della difesa per « non rinnovo del contratto di lavoro ».

CLOCCHIATTI, BARONTINI, ROMEO, ROSSI PAOLO MARIO, ANGELUCCI.

La Camera,

considerata l'urgenza di addivenire alla completa equiparazione dei sottufficiali delle forze armate con la categoria esecutiva degli impiegati civili dello Stato, allineando il maresciallo maggiore al coefficiente 271;

preso atto delle reiterate dichiarazioni ed assicurazioni fornite dagli organi responsabili circa la validità e la legittimità morale, oltre che economica, della richiesta;

tenuto conto che la materia formò oggetto di discussione nella passata legislatura,

invita il Governo

a volere avviare concretamente lo studio per quanto riguarda la copertura dell'impegno finanziario occorrente onde soddisfare aspirazioni e bisogni conosciuti ed encomiabilmente considerati dall'attuale ministro della difesa.

BUFFONE, GUERRIERI FILIPPO, VILLA, BACCELLI, DANTE, BIASUTTI, GALLI, SORGI, CORONA GIACOMO, ALESSANDRINI, CALVI, BERLOFFA.

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 aerei internazionali fra cui le società *B.E.A.*, *Hutting 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 1680 metri (ragione per cui l'atterraggio degli aerei moderni riesce oltremodo difficile se non im-

possibile), 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 economiche e commerciali di Bari e del mezzogiorno d'Italia.

LATTANZIO.

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 italiano e straniero, si da 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 1959 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 dall'ente mostra e dagli artigiani, si rende necessario spostare la « ostra » 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 approntato 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 tri-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

bunale 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 artigianali.

MAZZONI, SERONI, BARBIERI, DAMI.

La Camera,

considerato il crescente sviluppo della aviazione civile,

invita il Governo

a provvedere, in via di urgenza, all'ampliamento ed ammodernamento dell'aeroporto di Genova in modo che quel centro primario industriale, commerciale, turistico, mediante una adeguata reciproca integrazione del traffico marittimo con quello aereo, veda accresciuta la sua attività tanto utile anche alla economia nazionale.

GUERRIERI FILIPPO, DURAND DE LA PENNE, VIALE.

La Camera,

affermando che il trattamento economico del personale alle armi ha diretto rapporto con il potenziamento materiale e morale delle forze armate,

invita il ministro della difesa:

ad adoperarsi perché l'attuale irrisoria paga giornaliera dei militari e graduati di truppa sia elevata;

a concedere in misura adeguata ed onerosa il soccorso giornaliero anche alle famiglie di quei militari di leva che risultino sostegni di famiglia bisognosa;

a rimuovere nel trattamento di quiescenza degli ufficiali e dei sottufficiali che hanno lasciato o che lasciano il servizio, le esistenti manchevolezze e la ingiusta disparità con il trattamento riservato ai pensionati di altre amministrazioni dello Stato;

ad eliminare la ingiusta discriminazione esistente nella corresponsione dell'assegno cassa ufficiali dopo il recente aumento.

LENOCI, ALBARELLO, BERTOLDI, GHISLANDI, GUADALUPI, LANDI, PIGNI, BERLINGUER.

La Camera,

considerato che, in mancanza di nuove ed aggiornate norme sullo stato giuridico e sul trattamento economico degli operai statali ed in attesa della sostituzione della vecchia legislazione con uno strumento giuridico tecnicamente più efficace e socialmente più attuale e giusto, si rende intanto indispensabile accogliere le istanze ormai indifferibili dei dipendenti civili degli stabilimenti militari,

invita il Governo:

1°) a ripristinare nell'ambito degli stabilimenti militari le garanzie per l'esercizio delle attività sindacali e per la libera funzione delle commissioni interne;

2°) ad adeguare gli organici del personale civile alle effettive esigenze dei servizi degli stabilimenti;

3°) ad abolire l'anacronistico e fondamentalmente illegittimo istituto del « contratto a termine », mercè il quale gran parte del personale operaio è stato ed è tuttora sottoposto ad un rapporto periodicamente rinnovabile e rescindibile il quale nulla concede a quelle esigenze di sicurezza di retribuzione e di stabilità di impiego che pure sono patrimonio acquisito del moderno mondo del lavoro;

4°) a disporre perché le assenze per infermità non vengano considerate come elementi di giudizio per il conferimento delle qualifiche annuali ai salariati degli stabilimenti militari;

5°) a dare una definitiva ed equa soluzione al problema dei lavoratori pagati tutti i giorni;

6°) a disporre la riassunzione in servizio degli operai licenziati dagli stabilimenti militari per « non rinnovo di contratto di lavoro ».

LANDI, GHISLANDI, GUADALUPI, ALBARELLO, BERTOLDI, LENOCCI, PIGNI, BOGONI, PINNA, ANDÒ.

La Camera,

premesso:

che, con la legge del 20 dicembre 1954, n. 1181, il Parlamento aveva delegato al Governo l'emanazione delle norme relative al nuovo statuto dei dipendenti civili dello Stato;

che tale delegazione è rimasta completamente inattuata per gli operai statali, il cui stato giuridico è ancor oggi regolato dalla arretrata ed antidemocratica legislazione del 1923-24:

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

che la situazione di grave disagio morale ed economico che da tale inadempienza deriva agli operai statali ed ai salariati degli stabilimenti militari in particolare, rende imprescindibile la necessità di un sollecito adeguamento della disciplina del loro rapporto di lavoro ai principi costituzionali,

impegna il Governo

a predisporre, senza ulteriori indugi, un organico provvedimento relativo alla generale revisione ed al razionale coordinamento delle norme sul trattamento giuridico, economico, di quiescenza e di previdenza degli operai statali.

ALBARELLO, LANDI, GHISLANDI, GUADALUPI, BERTOLDI, LENOCI, PIGNI, BOGONI, PINNA, ANDÒ.

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.

GORRERI, BOLDRINI, CLOCCHIATTI, BIGI.

La Camera,

considerato: che il Ministero della difesa-esercito con sua nota 29 marzo 1950, n. 1265/Ord. n. IV, ha ritenuto che debbasi attuare una differenza di trattamento tra i prigionieri di guerra in mano delle Nazioni Unite e i prigionieri in mano tedesca, nel senso che solo ai secondi debbano essere attribuiti tutti i benefici che la legge ha previsto per i combattenti mentre ai primi competerebbe il solo beneficio economico consistente nel computo, ai fini degli aumenti periodici di stipendio, del periodo trascorso in prigionia;

che tale opinione del Ministero della difesa si basa forse su una errata interpretazione degli articoli 4 e 5 della legge 24 aprile 1950, n. 390, in quanto detto articolo 5, al secondo comma, dispone che « ai militari e militarizzati in servizio all'8 settembre 1943 che vennero catturati dai tedeschi o dai giapponesi... i periodi di prigionia sono riconosciuti utili per il computo delle campagne di guerra », senza aggiungere — perché superflua — l'indicazione di « prigionieri catturati dalle Nazioni Unite »;

che comunque una tale interpretazione appare manifestamente in contrasto con tutti i principi che regolano il trattamento unitario dei combattenti e dei prigionieri di guerra,

invita il Governo

a voler chiarire l'interpretazione stessa nel modo da non sottrarre ai prigionieri di guerra catturati dalle Nazioni Unite i benefici e i riconoscimenti riconosciuti a quelli catturati dalla Germania o dal Giappone.

ROBERTI, ROMUALDI.

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

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

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.

TITOMANLIO VITTORIA, SCALIA, FRUNZIO, BOVETTI, COLASANTO.

La Camera,

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

CASALINUOVO.

La Camera,

considerate la mutata tecnica dei mezzi di difesa e la mutata situazione strategica del nostro paese nel sistema occidentale,

invita il Governo

a voler affidare l'incarico di capo di stato maggiore generale delle forze armate ad un ufficiale scelto a turno fra i massimi esponenti delle tre armi.

MICHELINI, ROMUALDI.

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.

CORONA GIACOMO, GUERRIERI FILIPPO, MATTEOTTI GIANCARLO, MARZOTTO, ROMUALDI, DURAND DE LA PENNE, BUFFONE.

La Camera,

esaminata l'attuale composizione del Consiglio supremo di difesa,

invita il Governo

a predisporre un provvedimento che contempli che entrino a far parte del massimo consiglio della difesa, oltre al capo di stato maggiore generale, i capi di stato maggiore delle tre armi e che preveda, in seno all'organismo, un segretariato generale da affidarsi ad un ufficiale di alto grado che ne assicuri la continuità dei lavori.

ROMUALDI.

La Camera,

convinta della necessità di adeguare od almeno di avvicinare il trattamento del personale civile del Ministero della difesa a quello dei dipendenti delle altre amministrazioni dello Stato,

fa voti

perché il Governo provveda:

1°) all'adeguamento degli organici del personale civile alle effettive esigenze di servizio;

2°) alla regolazione degli scatti biennali;

3°) alla revisione dello stato giuridico dei salariati ed alla completa sistemazione quali operai temporanei dei salariati giornalieri;

4°) all'eliminazione delle sperequazioni economiche esistenti a danno dei salariati pagati tutti i giorni dell'anno;

5°) alla revisione dei soprassoldi;

6°) all'eliminazione delle sperequazioni economiche esistenti rispetto al personale di altre amministrazioni statali e nell'ambito della stessa amministrazione della difesa, con:

a) una più equa distribuzione dei fondi per lavori straordinari;

b) la concessione di premi speciali a particolare compenso delle diverse indennità e dei premi di cui godono i dipendenti di altre amministrazioni dello Stato, mentre quelli della difesa percepiscono quasi solo il magro trattamento tabellare.

COLASANTO.

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

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

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.

VINCELLI.

La Camera,

considerato che le assegnazioni di bilancio non rispondono alle esigenze della difesa ed allo sviluppo ed ammodernamento delle forze armate secondo le necessità politiche e strategiche dell'Italia;

cosciente delle sue responsabilità storiche di fronte al paese e della urgente necessità di adottare alfine una politica militare ferma e conseguente, che porti l'Italia al livello dei suoi alleati europei, chiudendo una era di ingiustificata inferiorità che non può che rendere inefficiente la nostra politica estera,

invita il Governo:

ad esporre al Parlamento con risoluta e sincera chiarezza quali siano gli scopi da raggiungere nel campo della difesa, indicando quali sarebbero i mezzi necessari, e pertanto:

1°) a predisporre un progetto organico e conseguente di ordinamento difensivo del territorio e di ordinamento delle tre forze armate, considerate non già separatamente, ma come elementi interdipendenti di un organismo indirizzato ad uno scopo unitario, chiudendo l'era dei particolarismi, che purtroppo tuttora permangono;

2°) ad adeguare nel bilancio della difesa la aliquota delle spese di esercizio all'aliquota delle spese di potenziamento, in modo che le forze armate italiane non divengano ancora una volta inefficienti;

3°) a dare sollecita attuazione per la costituzione di un organismo separato per l'aeronautica civile, adempiendo ai voti unanimi espressi dal Parlamento da ben undici anni e mantenendo le promesse di dare corpo effettivo alla nostra aeronautica civile, adottando infine una politica aeronautica civile, che riporti in questo campo il nostro Paese all'altezza dei tempi.

SERVELLO. ROMUALDI. GRILLI ANTONIO.

La Camera,

considerato che il campo di aviazione di Foligno è largamente superiore per dimensioni alle necessità di un eventuale futuro traffico aereo turistico e che necessità di piano regolatore, di viabilità e di impianti sportivi premono perché sia restituita al comune l'attuale piazza d'armi in uso formale alla Scuola allievi ufficiali di artiglieria,

invita il ministro della difesa:

1°) ad autorizzare la Scuola allievi ufficiali di artiglieria di Foligno all'uso del campo di aviazione;

2°) a disporre la restituzione dell'attuale piazza d'armi al comune.

CRUCIANI.

La Camera,

considerate le gravi condizioni economiche del Mezzogiorno ed in particolare quelle delle province di Lecce e di Brindisi, in cui il reddito *pro-capite* è tra i più bassi d'Italia;

ritenuta fortemente dannosa per le ricordate due province la preannunciata soppressione dei « Laboratori confezioni e recuperi » del quinto centro di Lecce e di Fasano di Puglia in una situazione generale di scarsa ed insufficiente industrializzazione;

tenuto presente la conseguenza che sul piano sociale deriverebbe dall'attuazione di un tale provvedimento di soppressione ed anche in considerazione che la maggior parte delle maestranze impiegate in detti stabilimenti militari è femminile e ben difficilmente potrebbe altrove ed altrimenti essere riutilizzata;

al fine di una utilizzazione economicamente produttiva dei detti laboratori, da ammodernare e potenziare nelle strutture e nei macchinari e di salvaguardare gli scopi economici e sociali,

invita il ministro della difesa

a mantenere in efficienza e a far ammodernare e potenziare i laboratori confezioni e recuperi di Lecce e di Fasano di Puglia.

BOGONI, GUADALUPI, LENOCI, DE LAURO MATERA ANNA, SCARONGELLA.

La Camera,

considerato che molte stazioni appaltanti non si preoccupano di bandire le speciali gare riservate alle imprese meridionali ed insulari, come prescritto dall'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, n. 835, causando gravi conseguenze alle aziende interessate e frustrando le sagge finalità del legislatore,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

invita il Governo

a predisporre chiare norme regolamentari per l'applicazione della legge 6 ottobre 1950, n. 835, che fa obbligo alle amministrazioni dello Stato, tra cui quelle della marina militare, dell'esercito e dell'aviazione, di riservare un quinto delle forniture e lavorazioni di ciascun esercizio finanziario agli stabilimenti industriali ed artigiani del Mezzogiorno e delle isole,

invita altresì il ministro della difesa

a voler considerare le capacità produttive nel settore aeronautico degli stabilimenti industriali della S.A.C.A. di Brindisi e, quindi, ad assegnare a tale azienda nuove commesse di lavoro.

MANCINI, GUADALUPI, BOGONI, LENOCI.

La Camera,

tenuto conto che il traffico aereo civile, attualmente si presenta inadeguato e sottoposto a forte concorrenza da parte di società straniere;

ritenuto che occorre mantenere e potenziare le linee e gli aeroporti tuttora esistenti e istituire nuove linee aeree e costruire nuovi aeroporti;

ritenuto che l'aeroporto di Reggio Calabria — l'unico in funzione nella regione calabrese, utile anche per la città di Messina e per l'importante zona dello stretto omonimo — per esperienza decennale si è rivelato idoneo dal punto di vista delle condizioni generali all'esercizio di linee aeree civili e di uso militare, in posizione strategica e di traffico importante nel centro del Mediterraneo;

tenuto presente che gli ordini del giorno da alcuni anni a questa parte votati da parte di enti economici, sindacali e del turismo, dei due consigli comunali delle città di Reggio e Messina, del consiglio provinciale di Reggio Calabria e l'attuale generale agitazione in atto esistente nella città di Reggio Calabria, sono tutti intesi a rivendicare il potenziamento dell'aeroporto,

invita il ministro della difesa

a voler prendere gli opportuni provvedimenti intesi ad allargare e potenziare l'aeroporto di Reggio Calabria, con la costruzione di idonea pista capace di ricevere gli aerei più moderni, rendendolo così idoneo e funzionale tanto per le necessità crescenti dell'aviazione civile quanto per quelle dell'aviazione militare.

FIUMANÒ, DE PASQUALE, MISEFARI.

La Camera,

valutate le non positive conseguenze determinate dal fatto più volte ripetutosi di ufficiali generali trattenuti in servizio oltre il limite di età a causa delle elevate cariche militari ricoperte,

invita il Governo

a non derogare per nessun motivo dalla legge sull'avanzamento, trattenendo in servizio ufficiali già colpiti dai limiti di età, sia pure investiti di altissime funzioni, e a predisporre invece per tempo la loro sostituzione scegliendo con opportuno anticipo i nuovi incaricati.

ANFUSO, DE MICHELI VITTURI, ROMUALDI.

La Camera,

constatata la necessità che le caserme debbano essere funzionali e lontane dai centri abitati;

tenuto presente che la Mostra mercato dell'artigianato di Firenze ha raggiunto proporzioni meritevoli della più attenta considerazione sul piano nazionale e su quello internazionale: raccogliendo sul primo, quanto di meglio produce l'artigianato italiano in tutte le regioni e sul secondo, un sempre crescente numero di adesioni di nazioni straniere;

considerato che il numero degli espositori, inassime nella ripresa post-bellica, è andato annualmente crescendo e che essa è divenuta ormai il centro più frequentato dagli artigiani le cui domande non possono essere interamente accolte per mancanza di spazio;

considerata la inadeguatezza — riconosciuta dallo stesso ministro dell'industria e del commercio — della sede in cui è allestita la mostra mercato che occupa i locali del parterre di San Gallo, edificato su terreno di proprietà del comune di Firenze e da questo ceduto in uso di superficie, su un'area di metri quadrati 11.069 oltre un padiglione di metri quadrati 1500, ora sopraelevato e per la stessa superficie, ed un insieme di tettoie per altri metri quadrati 4000;

ricordando che in occasione della discussione del bilancio dell'industria e commercio per l'esercizio 1956-57 il ministro competente accettò come raccomandazione un analogo ordine del giorno,

invita il Governo

a voler prendere tempestivamente le misure necessarie per il trasferimento della sede in questione in più ampio ed adeguato locale; tenendo presente che le autorità locali hanno

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

indicato nella Fortezza da Basso, oggi in dotazione alle forze armate, il luogo più idoneo per lo svolgimento di tale importante manifestazione; e tenendo presente altresì che un organico piano di trasferimento della Mostra mercato dovrebbe articolarsi in modo:

a) da approntare locali per ospitare 5-600 ditte artigiane;

b) da costituire la « casa dell'artigiano » con alcuni padiglioni per mostre permanenti a settori di elaborati artigiani provenienti da ogni regione d'Italia;

c) da comprendere « botteghe scuola » permanenti;

si da fare della Mostra mercato nazionale ed internazionale dell'artigianato di Firenze un vero centro essenziale di artigianato, destinato ad agire — con quali conseguenze dal punto di vista umano, sociale ed economico è superfluo sottolineare — come lievito propulsore su tutto l'artigianato italiano ed, in certo senso, anche su quello estero.

VEDOVATO.

La Camera,

valutate le perduranti conseguenze morali e pratiche di sanzioni disciplinari prese a suo tempo a carico di numerosi ufficiali e sottufficiali delle forze armate per ragioni di ordine eccezionale,

invita il Governo

ad emanare i necessari provvedimenti perché siano annullate tutte le sanzioni disciplinari non derivanti da motivi che intacchino l'onore e l'onestà personali prese in quel tempo a carico di esponenti delle forze armate.

LECCISI, ROMUALDI.

PRESIDENTE. Gli ultimi otto ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale. Quale è il parere del Governo sugli ordini del giorno?

SEGNI, *Ministro della difesa*. Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Semeraro.

Accetto l'ordine del giorno Guadalupi e altri (come accetto gli altri ordini del giorno che si occupano della stessa materia, e cioè dell'aviazione civile), in quanto esso risponde a una linea di condotta già adottata dal Ministero.

Quanto all'ordine del giorno Romeo, sul personale salariato retribuito per tutti i giorni dell'anno, che viene a perdere certi vantaggi che aveva prima dell'attuazione della legge delega, siamo in trattative con il Ministero del tesoro e speriamo che possa

concedersi una indennità. Quindi, accetto l'ordine del giorno.

Quanto all'ordine del giorno Schiano, non posso impegnarmi che a esaminare il problema. Riconosco che vi sono alcuni ruoli del personale civile troppo ristretti, come i ruoli tecnici dei fisici e dei chimici. È da poco tempo che stiamo esaminando il problema e ancora non è stato raggiunto un accordo con il Ministero del tesoro.

Ordine del giorno Orlandi: assicuro che abbiamo dato istruzioni affinché alla maturazione degli scatti venga corrisposto al più presto possibile l'aumento del 2,50 per cento. Il Parlamento sa anche che da pochi giorni a questa parte i funzionari civili e militari che vanno a riposo ricevono il libretto di pensione al momento del collocamento in pensione. Faremo anche tutto il possibile affinché gli scatti periodici siano corrisposti al personale stesso.

In merito all'ordine del giorno Barontini ed altri, ho già chiarito che gli elenchi del personale sono stati già pubblicati e che sono in esame i ricorsi. Appena i ricorsi saranno esaminati, la questione sarà definita. Quindi da parte del Ministero si è fatto tutto quello che si poteva fare.

BARONTINI. È da dieci anni che la questione è pendente! Ella, onorevole ministro, ci prende in giro!

PRESIDENTE. Onorevole Barontini!

SEGNI, *Ministro della difesa*. Non ho mai preso in giro nessuno! Non permetto che si usino nei miei confronti certe espressioni.

Ho dato assicurazioni che si accelererà quanto più possibile il disbrigo di tutte le pratiche, ma si deve tener presente che occorre rispettare l'iter amministrativo previsto dalla legge: una volta pubblicati gli elenchi bisogna esaminare i ricorsi (sono state già esaminate 60 mila posizioni) e ciò richiede del tempo, anche perché dopo l'esame dei ricorsi occorre emettere i decreti e trasmetterli alla Corte dei conti. Tutte queste operazioni comportano evidentemente una notevole perdita di tempo, ma posso assicurare che il lavoro procede celermente e che presto sarà completato. Non posso quindi accettare l'ordine del giorno Clocchiatti, non per il suo contenuto, ma perché è stato illustrato in modo irrispettoso e suona sfiducia verso i miei predecessori.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Buffone. Sono in corso trattative con i Ministeri interessati e mi auguro che il problema dei sottufficiali possa essere risolto nel modo più favorevole per la categoria. Essendo in corso tali trattative non posso

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

ancora precisare i termini della soluzione prospettata.

Sempre come raccomandazione accetto anche l'ordine del giorno Lattanzio.

Circa l'ordine del giorno Mazzoni (che solleva un problema prospettato anche in un altro ordine del giorno a firma dell'onorevole Vedovato, al quale pure rispondo in questa sede) devo fare rilevare che la « Fortezza da Basso » ospita attualmente numerosi uffici militari. Mi rendo conto delle esigenze dell'ente mostra dell'artigianato, che vorrebbe occupare quei locali, e assicuro che il Ministero studierà attentamente il problema e non mancherà di lasciar libera la fortezza se si riuscirà a trovare una opportuna sistemazione per gli uffici che in essa attualmente hanno sede. Fatta questa riserva, accetto gli ordini del giorno Mazzoni e Vedovato come raccomandazione.

Quanto all'ordine del giorno Guerrieri Filippo, non ho difficoltà ad accettarlo, dato che l'aeroporto di Genova è tra quelli di cui è previsto l'ampliamento e l'ammodernamento.

Il problema che forma oggetto dell'ordine del giorno Lenoci è già stato da me affrontato in sede di replica. Devo far rilevare che il servizio militare costituisce uno dei sacrifici chiesti ai singoli per il bene della collettività e che sotto questa luce va considerata la esigua paga giornaliera spettante ai giovani di leva. Circa i soccorsi giornalieri alle famiglie dei militari, devo far rilevare che esse sono di competenza del Ministero dell'interno; per quel che riguarda invece i militari di leva non è purtroppo possibile sopportare un onere di questo genere, anche se il Ministero non mancherà di intervenire in casi di particolare bisogno come ha già fatto in più di una occasione e come del resto è a conoscenza dell'onorevole Lenoci. Non posso nemmeno aderire agli ultimi due commi dell'ordine del giorno perché la loro accettazione significherebbe impegnarsi ad assumere un onere finanziario, il che non posso fare. Non posso quindi accettare l'ordine del giorno Lenoci.

Ordine del giorno Landi: per il primo punto devo dire che non mi consta che le garanzie per l'esercizio dell'attività sindacale e per la libera funzione delle commissioni interne siano state violate, poiché in questi giorni si sta procedendo all'elezione delle commissioni interne in una infinità di stabilimenti. Circa il secondo punto dirò che stiamo rivedendo alcuni di questi casi. Circa il terzo punto devo dire che i 26 mila operai dei

ruoli con contratto annuale, diventeranno permanenti, ma non possiamo abolire il contratto a termine per tutti, anche perché la legge del 1948 e il regolamento del 1954 non ce ne danno la facoltà. Se si vuole il passaggio di quegli operai a contratto annuale in permanenti, ripeto, questo è in corso. Per il punto quinto siamo in trattative con il Tesoro per una equa sistemazione. Non posso accettare il punto sesto, poiché si tratta di licenziamenti di 10 e anche 12 anni fa.

GUADALUPI. L'onorevole Pacciardi, allora ministro, ne fece licenziare 2.784.

PACCIARDI. Ho messo ordine negli stabilimenti militari e le spie non ci sono più.

BARONTINI. Vedremo chi sono le spie.

PACCIARDI. Le ho denunciate alla Camera. Abbiamo già fatto questa discussione.

SEGNI, *Ministro della difesa*. L'ordine del giorno Gorreri non è di competenza del Ministero della difesa.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Albarello.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Roberti. Si tratta di una questione sostanzialmente giustificata, che importa però un onere finanziario, per cui devo mettermi d'accordo con il Tesoro. Riconosco però la fondatezza della questione.

Il problema sollevato dall'onorevole Titomanlio esiste e lo stiamo esaminando. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

Per l'ordine del giorno Casalnuovo siamo in trattative con il Tesoro e speriamo di arrivare ad una soluzione.

All'onorevole Michelini devo dire che non vi è alcuno ostacolo a che il capo di stato maggiore possa essere scelto in una delle tre armi. Come criterio meccanico no: dipenderà dagli uomini che abbiamo disponibili.

Circa l'ordine del giorno Corona Giacomo, ho già risposto.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Romualdi, voglio ricordare che i tre capi di stato maggiore possono già partecipare con voto consultivo al Consiglio supremo di difesa. Non credo però che sia opportuno farli partecipare sempre con voto deliberativo. Quindi non posso accettare l'ordine del giorno nel senso che debbano essere sempre presenti.

Accetto come raccomandazione il primo punto dell'ordine del giorno Colasanto. Quanto al secondo punto, ho già dato assicurazioni che si provvederà con la massima regolarità. Non posso invece accettare il terzo punto — relativo alla revisione dello stato giuridico dei salariati — per l'onere che comporterebbe.

Sul quarto punto, ho già detto delle trattative che sono in corso, e che credo stiano per approdare a qualche risultato che varrà a riparare questo inconveniente. Quanto alla revisione dei soprassoldi, la questione, enunciata così genericamente non può essere accettata. Qualche soprassoldo potrà essere ritoccato, altri no. Circa le richieste contenute nel sesto punto, voglio ricordare che noi non possiamo disporre che di quei fondi per lavori straordinari che sono equamente distribuiti né posso accettare aumenti in questo settore, perché l'onere è già abbastanza rilevante.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Vincelli, anche perché quanto viene richiesto è già compreso nel programma.

Devo dire all'onorevole Servello, che tra i programmi che devono essere finanziati vi è quello di una difesa organica contro le offese aeree. Quanto alla richiesta contenuta nel secondo punto del suo ordine del giorno, mi pare di essermi già espresso nettamente a favore di questo migliore equilibrio. Ho già risposto al terzo punto, sul quale siamo d'accordo.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Cruciani.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Bogoni, devo assicurare che i due centri di ammodernamento di Lecce e di Fasano non corrono oggi pericoli. Pertanto, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

Ordine del giorno Mancini: posso assicurare che, dove è possibile, cioè nei casi in cui le commesse possono essere rivolte indifferentemente in qualunque parte del nostro territorio, il rispetto del quinto delle forniture si è avuto. Ma vi sono anche forniture di certi apparecchi che non possono essere fatte che da ditte specializzate. Se queste si trovano nel sud...

GUADALUPI. Non ci riferiamo a quelle indivisibili.

SEGNI, *Ministro della difesa*. Allora, assicuro che sarà posta la massima cura per questo rispetto.

Ordine del giorno Fiumanò: ho già accettato come raccomandazione un altro ordine del giorno sullo stesso oggetto.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Anfuso.

GUADALUPI. Questo è in contrasto con il disegno di legge presentato ieri sera al Senato e che riguarda i generali di squadra aerea.

SEGNI, *Ministro della difesa*. Riguarda l'aumento dei limiti di età, che è molto infe-

riore per i generali. Si tratta di due problemi diversi.

Ho già risposto sull'ordine del giorno Vedovato.

L'ordine del giorno Leccisi concerne provvedimenti disciplinari che sono stati già oggetto di una misura di clemenza nel 1946. Non è più possibile esaminare la questione generale, tanto più che frequenti sono le revisioni individuali di queste posizioni. Annullare tutto non è proprio possibile e, pertanto, non posso accettare l'ordine del giorno.

ROMUALDI. Questo intralcia le promozioni di ufficiali che per altro, sono stati giudicati ottimi.

SEGNI, *Ministro della difesa*. Quelle sanzioni disciplinari sono state molto mitigate. Il principio di annullare in massa tutte queste sanzioni disciplinari non posso accettarlo.

Ringrazio, ora, tutti i presentatori degli ordini del giorno che mi hanno dato modo di toccare tante questioni e tutte le così importanti alla chiusura di questo dibattito.

Desidero, insieme col mio saluto ai collaboratori di questa discussione, rivolgere un saluto, che credo corrisponda allo spirito della Camera ed allo spirito del paese, alle nostre forze armate, presidio della nostra libertà e della nostra indipendenza. (*Vivi, generali applausi*).

PRESIDENTE. Ritengo doveroso, onorevole ministro, a nome dell'Assemblea, associarmi a questo saluto alle forze armate, che rappresentano la garanzia della libertà nel nostro paese e alle quali guardiamo con fiducia, con speranza, con certezza! (*L'Assemblea, in piedi, applaude a lungo*).

Chiederò, ora, ai presentatori se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

Onorevole Semeraro?

SEMERARO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Guadalupi?

GUADALUPI. Signor Presidente, vorrei pregare la Camera di sottolineare con il suo voto l'accettazione da parte del Governo.

PRESIDENTE. Si intende che la Camera deciderà con questa votazione contemporaneamente sugli ordini del giorno Guadalupi, Corona Giacomo (limitatamente all'autonomia della aviazione civile), Servello, accettati dal Governo, e che pongo in votazione cumulativamente in quanto concernono lo stesso argomento e sono stati accettati dal Governo.

(*Sono approvati*).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

Onorevole Romeo ?

ROMEO. Poiché l'onorevole ministro accetta il nostro ordine del giorno, vorrei semplicemente raccomandare che le trattative in corso con il Ministero del tesoro possano concludersi il più rapidamente possibile, in quanto è dal 1956 che questi lavoratori attendono la soluzione dei loro problemi.

PRESIDENTE. Onorevole Schiano ?

SCHIANO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Orlandi ?

ORLANDI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Barontini ?

BARONTINI. Non insisto per la votazione, ma desidero approfittare dell'occasione in cui mi si dà la parola per meglio esprimere il mio pensiero, dopo che l'onorevole ministro ha considerato le mie affermazione poco parlamentari ed offensive, avendo io dichiarato che non dobbiamo prenderci in giro a vicenda.

Desidero innanzitutto dire che non intendevo offendere la Camera né l'onorevole ministro. Intendevo soltanto stigmatizzare una situazione che lascia inappagati 26 mila operai, i quali da dieci anni — dico dieci anni — aspettano di avere una sistemazione sulla base di una legge.

L'onorevole ministro ha risposto che sono state pubblicate le graduatorie di tutte e tre le amministrazioni; del resto, nel mio intervento avevo affermato che ero certo della pubblicazione della graduatoria per il personale della marina, ma non ero sicuro della pubblicazione delle graduatorie per il personale dell'esercito e dell'aeronautica. Ho sentito dire da parte dell'onorevole Segni che si lavora per poter arrivare alla soluzione di questo problema. Ma, che si lavora per potere arrivare alla soluzione di questo problema noi ce lo sentiamo ripetere dal 1948. Prima vi era il pretesto della mancanza del regolamento, ma dopo che nel 1954 venne varato il regolamento, non si è fatto alcun passo avanti.

Invece di esprimere parole offensive nei riguardi di onesti lavoratori, l'onorevole Pacciardi dovrebbe ricordarsi che anch'egli ha buona parte di queste responsabilità. Anziché andare a caccia delle streghe, colpendo pacifici ed onesti lavoratori degli stabilimenti militari, l'onorevole Pacciardi avrebbe fatto molto meglio ad occuparsi di questo problema.

Quando ella, onorevole ministro, mi dice che gli operai verranno sistemati, mi viene di domandarle: accetta o non accetta il mio ordine del giorno ? Invece di trincerarsi dietro affermazioni che non centrano il problema, ella avrebbe potuto dire che il suo pensiero

coincideva con il mio ordine del giorno ed io l'avrei ringraziato. Ella, invece, ha preferito dare una risposta campata in aria, per cui ciò mi ha spinto a caldeggiare la posizione di questi 26 mila lavoratori, i quali hanno ben il diritto di dire che è giunto il momento di dare una definitiva sistemazione ai loro problemi.

PRESIDENTE. Onorevole Clocchiatti ?

CLOCCHIATTI. Non insisto, signor Presidente. Mi sia consentito, però, dire brevemente qualche parola di chiarimento, dopo le affermazioni dell'onorevole Segni.

Onorevole ministro, se potessi ritirare le affermazioni che ho fatto verso i suoi predecessori ed ella potesse contemporaneamente accettare il mio ordine del giorno, lo farei più che volentieri. Ho già detto in sede di svolgimento del mio ordine del giorno che esso era già stato accettato all'unanimità dalla Camera ed impegnava i vari governi succedutisi ad applicarne il dettame.

Non sono molto ingenuo, o almeno tanto ingenuo da credere che ella avrebbe potuto dirottare dalla linea seguita dai suoi predecessori Pacciardi e Taviani. Ma perché, dico io, ho preso la parola ? Perché noi abbiamo sentito un minuto fa l'onorevole Pacciardi fare delle affermazioni gravissime. Affermazioni che ella, onorevole Pacciardi, dovrebbe fare fuori di quest'aula. Lo abbiamo sentito dire che 3 mila operai sono stati da lui licenziati perché erano delle spie. Se un giorno noi saremo in possesso degli archivi dei nostri Ministeri (*Proteste al centro*), non so chi eventualmente risulterà che abbia avuto il ruolo di provocatore o di spia. (*Applausi a sinistra — Vive proteste del deputato Pacciardi*).

PRESIDENTE. Onorevole Clocchiatti, moderi i suoi termini.

CLOCCHIATTI. Ho il dovere di tutelare il diritto dei cittadini italiani mutilati, partigiani, ex combattenti, che quel signore ha licenziato e che oggi definisce spie.

PRESIDENTE. Non si dice « quel signore »; si dice: l'ex ministro Pacciardi. Perché lo stile parlamentare va rispettato, per lo meno finché v'è un Parlamento che si rispetti. (*Applausi al centro*).

Onorevole Clocchiatti, ella per regolamento può motivare la sua non insistenza per la votazione, ma non può prenderne pretesto per fare una polemica con l'onorevole Pacciardi. Altrimenti riapriamo la discussione.

CLOCCHIATTI. Mi pare che io sia stato richiamato dal ministro perché ho avuto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

verso i suoi predecessori delle espressioni tali, per cui egli non può accettare l'ordine del giorno, che suona sfiducia. Ma io dico (e concludo): se l'onorevole Pacciardi ha creduto di vedere delle spie a quei posti, ha tradito il suo compito di ministro italiano, poiché egli avrebbe dovuto deferirle alla magistratura, militare o civile. Così avrebbe dovuto fare, invece di venir qui a dire che erano delle spie. Si tratta invece di gente onesta; sono patrioti, sono combattenti, sono uomini generosi che ella, onorevole Pacciardi, ha calpestato, che ella ha messo in condizioni difficili di vita. Ritengo mio dovere tutelare l'onore di quei soldati, di quei combattenti, di quei partigiani, che ella ha infamato.

PACCIARDI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Onorevole Pacciardi, le darò la parola dopo la votazione dei capitoli. Onorevole Buffone ?

BUFFONE. Non insisto e ringrazio il ministro per le dichiarazioni che ha voluto fare. Mi interesso di questo problema da cinque anni con la maggioranza della Commissione della difesa, e poiché abbiamo trattato a fondo la questione con l'ex presidente della Commissione onorevole Guerrieri in sede di bilancio del tesoro, chiedo al ministro della difesa che ci conceda un colloquio perché potremmo suffragare la tesi a sostegno delle giuste rivendicazioni della categoria dei sottufficiali.

PRESIDENTE. Onorevole Lattanzio ?

LATTANZIO. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro, ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Mazzoni ?

MAZZONI. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro auspicando una azione effettivamente solerte, perché gli artigiani attendono.

PRESIDENTE. Onorevole Guerrieri Filippo ?

GUERRIERI FILIPPO. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Lenoci ?

LENOCI. Non insisto per la votazione, però mi permetto di far osservare all'onorevole ministro che nel 1913-14 la paga del soldato era di due soldi; pertanto la rivalutazione non è stata di 1.200, ma di 600 volte. Nel 1914-15 un professore di liceo prendeva 45-50 lire mensili. Pertanto non ci si deve riportare al valore della moneta nel 1938, ma al valore che aveva nel 1913-14, quando un cavallo od un mulo costavano 200-250 lire.

Inoltre mi sorprende come ella onorevole ministro, non abbia sentito il bisogno di eliminare quella discriminazione umiliante che viene praticata nella corresponsione dell'assegno cassa ufficiali; come ho detto nel mio intervento, per gli ufficiali che lasciarono il servizio prima del 1956 — e si tratta di persone ormai agli ultimi anni della loro vita — la rivalutazione è stata solo di tre volte, mentre per quelli mandati in ausiliaria o in pensione posteriormente a quella data è stata di otto volte. Mi permetto pertanto di pregarla di tener conto particolarmente di questa esigenza, di volere eliminare questa grave ingiustizia e ancora quelle disparità di trattamento che sussistono tra ufficiali e sottufficiali collocati in pensione.

PRESIDENTE. Onorevole Landi ?

LANDI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Landi, insiste per l'ordine del giorno Albarello, di cui ella è cofirmatario ?

LANDI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gorreri ?

GORRERI. Non insisto; però, onorevole ministro, a me pare troppo facile rispondere che ella non può pronunciarsi, perché la materia è di competenza del ministro dell'interno.

L'ordine del giorno chiede semplicemente che il ministro si adoperi affinché la legge sia migliorata per quanto riguarda il sussidio alle famiglie dei richiamati; e lo stesso relatore si occupa di questo argomento nella sua relazione. Io vorrei solo che l'onorevole ministro dichiarasse se personalmente è favorevole a rivedere questa legge.

SEGNI, *Ministro della difesa*. Non posso dire nulla perché, ripeto, in materia è competente il ministro dell'interno.

PRESIDENTE. Onorevole Romualdi, insiste per l'ordine del giorno Roberti, di cui ella è cofirmatario ?

ROMUALDI. Non insisto, signor Presidente, né per l'ordine del giorno Roberti, né per gli ordini del giorno Michelini, Anfuso e Leccisi che recano anche la mia firma.

Quanto al primo, siamo sodisfatti che si riconosca il buon diritto di tutti i prigionieri di guerra, salvo le necessarie precisazioni di carattere finanziario.

Per quanto riguarda tutti gli altri ordini del giorno, dichiaro ora i motivi per cui non insistiamo, onde evitare di riprendere la parola in seguito. Siamo sodisfatti per l'accoglimento del principio che nell'ufficio di capo di stato maggiore generale si alternino i rappresentanti delle tre armi. Questa è una importante innovazione nel nostro ordi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

namento militare, che finora ha visto questa, che è la più alta carica militare, sempre affidata ad ufficiali generali dell'esercito. Noi riteniamo invece che le mutate condizioni tecniche dei mezzi bellici, e la diversa posizione strategica del nostro paese, nel quadro di una nuova impostazione difensiva dell'occidente, consiglino di rivedere questa rigida posizione, per metterci al passo con le nuove armi e le nuove esigenze di ordine strategico e persino tattico.

Quanto all'ordine del giorno che reca soltanto la mia firma, riguardante l'ingresso dei capi di stato maggiore nel Consiglio supremo di difesa, ritengo, senza per altro chiedere che l'ordine del giorno sia posto in votazione, che il ministro della difesa farebbe bene ad insistere perché in questo supremo organo della difesa nazionale vi siano gli elementi militari a rappresentare una garanzia tecnica, i soli che possono anche assicurare una continuità ai lavori del Consiglio, continuità che altrimenti quest'organo non può avere; o che comunque, senza questi uomini non può essere in ugual misura assicurata.

Per quanto riguarda l'ultimo ordine del giorno (a firma dell'onorevole Leccisi e mia), che ella non ha ritenuto di accettare, le vorrei ricordare, signor ministro, che son passati molti anni da quegli avvenimenti e che durante questi anni voi stessi avete avuto occasione di apprezzare la serietà, la capacità, l'onestà e la lealtà di questi ufficiali, di questi uomini che hanno continuato e continuano a servire nelle forze armate, che continuano a servire il loro paese, ma che si trovano spesso in condizioni di inferiorità rispetto a uomini che hanno minori responsabilità delle loro e che danno anche a voi, e non soltanto a noi, minori garanzie. Vorrei che, in armonia a tutto ciò, e in armonia anche a molte cose che sono state volutamente dimenticate anche da noi, con senso di responsabilità, se vogliamo veramente riunire nelle forze armate le intenzioni e le responsabilità comuni di tutti gli italiani, si rivedessero — e penso che sia ormai venuto il tempo — questa ed altre posizioni. Così come nella vita civile e politica altre posizioni devono essere rivedute se si vuole ristabilire sul serio l'unità della vita nazionale.

PRESIDENTE. Onorevole Titomanlio ?

TITOMANLIO VITTORIA. Ringrazio il relatore e il ministro: soprattutto l'onorevole ministro che si è impegnato a studiare e a risolvere il problema, e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Casalnuovo ?
CASALINUOVO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Giacomo Corona ?

CORONA GIACOMO. Non insisto e ringrazio.

PRESIDENTE. Onorevole Colasanto ?

COLASANTO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Vincelli ?

VINCELLI. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Servello ?

SERVEELLO. Non insisto per la votazione e prendo atto delle buone e positive intenzioni dell'onorevole ministro in ordine ai problemi che sono stati indicati nei tre punti del nostro ordine del giorno.

Devo tuttavia rilevare che, mentre per altri dicasteri, certamente importanti, come quelli dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, sono stati predisposti — direi — dei piani a lunga gittata, dei piani strategici che riguardano proprio la soluzione di annosi problemi che involgono responsabilità e impiego di massicci capitali dell'ordine di migliaia di miliardi, altrettanto non è stato fatto, viceversa, per le forze armate, che sono la base, il presidio e tutte quelle altre belle cose che abbiamo sentito dire e che abbiamo anche approvato col nostro applauso in questa sede.

Bisogna che anche per le forze armate questo piano di revisione e di potenziamento sia predisposto; bisogna che questo vizio d'origine che è stato riconosciuto dallo stesso onorevole Segni al Senato e alla Camera, per cui solo l'8 per cento del bilancio viene impiegato per il potenziamento delle forze armate, abbia finalmente a cessare e che i termini del problema vengano capovolti; che veramente quel che avviene in altri paesi, e dove almeno il 40 per cento del bilancio viene impiegato per il potenziamento delle forze armate, si realizzi anche nel nostro paese e si predisponga quel piano organico di carattere difensivo che abbiamo indicato nel nostro ordine del giorno e si adegui il bilancio di questo dicastero alle rinnovate esigenze della difesa nazionale. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. Onorevole Cruciani ?

CRUCIANI. Ringrazio l'onorevole ministro per avere accettato il mio ordine del giorno come raccomandazione. Vorrei solo far rilevare al ministro che il problema di cui tratto è il problema di una città circondata da una ferrovia, da un impianto militare (un campo di aviazione), da un fiume e da un altro impianto militare (una piazza d'armi). Noi chiediamo che sia restituita alla città questa

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

piazza d'armi che non serve a nessuno. Preghiamo il ministro di volersi informare, direttamente o attraverso i suoi rappresentanti, altrimenti questa città sarà costretta ad augurarsi il cambio di un colonnello che sia convinto della necessità della restituzione della piazza d'armi.

PRESIDENTE. Onorevole Bogoni?

BOGONI. Prendo atto dell'accettazione dell'ordine del giorno come raccomandazione e, specialmente, dell'assicurazione data che i laboratori di Lecce e di Fasano non corrono alcun pericolo di smobilitazione. Quindi, non insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Guadalupi, insiste per l'ordine del giorno Mancini, di cui ella è cofirmatario?

GUADALUPI. Prendiamo atto delle assicurazioni date dal ministro della difesa e ci teniamo a sottolineare che la ragione che ha ispirato il nostro ordine del giorno non era quella che ha potuto immaginare l'onorevole ministro, ma ben altra. In effetti, nell'assegnazione delle commesse di lavoro e delle forniture alle industrie meridionali, a tutte le industrie meridionali che sono iscritte nel registro delle ditte fornitrici delle amministrazioni dello Stato, in questi ultimi esercizi, salvo debite eccezioni, la riserva del quinto delle lavorazioni non è stata rispettata, e, sul piano tecnico si è sempre risposto a tutte le proteste e a tutte le richieste degli enti economici e politici che vi sono delle produzioni e delle lavorazioni cosiddette indivisibili. In questo caso non trattavasi di indivisibilità, ma di una divisibilità di assegnazione delle forniture in senso lato e generale.

Poiché in questi termini l'onorevole ministro ha accettato come raccomandazione il nostro ordine del giorno, teniamo a sottolineare l'importanza che hanno ai fini delle attività militari delle forze armate - dell'esercito, dell'aviazione e della marina - le molte industrie capaci del mezzogiorno d'Italia e ci auguriamo che, in esecuzione anche a questo voto, l'onorevole ministro disponga perché le tre armi e le tre competenti direzioni generali bandiscano regolarmente in favore delle industrie meridionali.

PRESIDENTE. Onorevole Fiumanò?

FIUMANÒ. Non insisto; però desidero richiamare l'attenzione del ministro sulla grave situazione che attualmente esiste nella città di Reggio Calabria.

Proprio a quest'ora in cui noi siamo qui riuniti, nella città di Reggio Calabria, per

questo problema dell'aeroporto e per altri importanti problemi, si tiene una manifestazione pubblica da parte di un comitato per la tutela degli interessi di Reggio Calabria, a cui partecipano tutti gli schieramenti politici, le autorità, gli enti economici e sindacali, appunto per sollecitare il Governo e richiamarlo ai suoi doveri di fronte alla grave situazione della città.

Noi ci aspettavamo, più che una accettazione dell'ordine del giorno come raccomandazione, un impegno preciso in questa direzione.

PRESIDENTE. Onorevole Vedovato?

VEDOVATO. Prendo atto dell'accettazione da parte del ministro del mio ordine del giorno. Lo ringrazio vivamente e mi auguro che gli obiettivi indicati nell'ordine del giorno siano raggiunti.

Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno. Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1958-59, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge (*Vedi stampato n. 239*).

(*Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 414.850.000.

Debito vitalizio e trattamenti similari: Spese comuni alle tre forze armate, lire 75.782.250.000.

Spese funzionali: Cooperazione internazionale: Spese comuni alle tre forze armate, lire 2.600.000.000.

Personale: Spese comuni alle tre forze armate, lire 1.161.800.000.

Servizi dell'esercito, lire 92.250.850.000.

Servizi della marina militare, lire 43 miliardi 998.500.000.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 42 miliardi 760.000.000.

Corpi ed enti militari: Spese comuni alle tre forze armate, lire 896.000.000.

Servizi dell'esercito, lire 3.752.000.000.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

Servizi della marina militare, lire 610 milioni.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 584 milioni.

Servizi tecnici: Spese comuni alle tre forze armate, lire 2.500.000.000.

Servizi dell'esercito, lire 36.340.000.000.

Servizi della marina militare, lire 21 miliardi 530.700.000.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 27 miliardi 623.000.000.

Servizi logistici: Spese comuni alle tre forze armate, lire 802.000.000.

Servizi dell'esercito, lire 54.631.000.000.

Servizi della marina militare, lire 10 miliardi 530.000.000.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 29 miliardi 466.000.000.

Servizi sanitari: Servizi dell'esercito, lire 1.400.000.000.

Servizi della marina militare, lire 405 milioni.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 360 milioni.

Servizi culturali e dell'addestramento: Spese comuni alle tre forze armate, lire 60 milioni.

Servizi dell'esercito, lire 4.258.000.000.

Servizi della marina militare, lire 1 miliardo 055.500.000.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 1 miliardo 436.000.000.

Servizi scientifici: Spese comuni alle tre forze armate, nulla.

Servizi dell'esercito, lire 359.251.000.

Servizi della marina militare, lire 660 milioni.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 483 milioni.

Servizi speciali: Spese comuni alle tre forze armate, lire 1.288.000.000.

Servizi dell'esercito, lire 185.200.000.

Servizi della marina militare, lire 257 milioni 500.000.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 10 milioni.

Spese diverse: Spese comuni alle tre forze armate, lire 244.000.000.

Servizi dell'esercito, lire 884.000.000.

Servizi della marina militare, lire 31 milioni.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 98 milioni.

Fondo a disposizione: Spese comuni alle tre forze armate, lire 2.777.869.000.

Spese per l'Arma dei carabinieri: Debito vitalizio e trattamenti similari, lire 671 milioni.

Spese di personale, lire 56.987.310.000.

Spese di funzionamento, lire 5.261.200.000.

Spese diverse, lire 61.000.000.

Fondo a disposizione, lire 401.627.000.

Spese per l'aeronautica civile: Debito vitalizio e trattamenti similari, lire 1.000.000.

Spese di personale, lire 50.080.000.

Spese di funzionamento, lire 1.240.576.000.

Totale della categoria I della *Parte ordinaria*, lire 529.089.063.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese per la riduzione dei quadri: Spese comuni alle tre forze armate, lire 11.378.000.000.

Spese funzionali: Personale: Servizi dell'esercito, lire 56.000.000.

Servizi della marina militare, lire 10 milioni.

Servizi dell'aeronautica militare, nulla.

Corpi ed Enti militari: Servizi della marina militare, lire 57.000.000.

Servizi tecnici: Servizi dell'esercito, lire 6.000.000.

Servizi della marina militare, lire 50 milioni.

Servizi sanitari: Spese comuni alle tre forze armate, lire 20.000.000.

Spese per il potenziamento della difesa: Spese comuni alle tre forze armate, lire 41.870.000.000.

Spese diverse: Spese comuni alle tre forze armate, lire 200.500.000.

Servizi dell'esercito, lire 1.265.150.000.

Servizi della marina militare, lire 261 milioni 933.000.

Servizi dell'aeronautica militare, lire 121 milioni 900.000.

Spese per l'Arma dei carabinieri: Spese per la riduzione dei quadri, lire 108.800.000.

Spese per l'aeronautica civile: Spese di funzionamento, lire 4.550.000.000.

Totale della Categoria I della *Parte straordinaria*, lire 59.955.283.000.

Categoria II. *Movimento di capitali*. — *Partite che si compensano con l'entrata*. — Spese comuni alle tre forze armate, lire 5.250.000.000.

Spese per i servizi dell'Arma dei carabinieri, lire 900.000.000.

Totale della Categoria II. Movimento di capitali, lire 6.150.000.000.

Totale del Titolo II. Parte straordinaria, lire 66.105.283.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 595.194.346.000.

Riassunto per Categorie. — Categoria I. *Spese effettive* (Parte ordinaria e straordi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

narìa), lire 589.044.346.000. Categoria II. Movimento di capitali, lire 6.150.000.000.

Totale generale, lire 595.194.346.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli e per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1958-59.

Si dia lettura della appendice n. 1 (tabella per la composizione della razione viveri in natura e per le integrazioni di vitto e generi di conforto).

SEMERARO, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 239*).

PRESIDENTE. La pongo in votazione. (*È approvata*).

Si dia lettura degli articoli del disegno di legge, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

SEMERARO, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 239*).

(*La Camera approva tutti gli articoli, da 1 a 8*).

PRESIDENTE. Onorevole Pacciardi, ella ha chiesto di parlare per fatto personale, in relazione alle frasi pronunziate dall'onorevole Clocchiatti. In effetti, però, queste frasi contengono valutazioni non di carattere personale ma riferite a provvedimenti adottati quando ella era ministro della difesa. Ella ha pertanto facoltà di parlare ai sensi del secondo comma dell'articolo 73 del regolamento.

PACCIARDI. Signor Presidente, ho sentito il bisogno di prendere la parola non per dire cose nuove, perché la discussione su questi pretesi licenziamenti di alcune centinaia di operai negli stabilimenti militari è stata fatta, se non erro, nel 1950-51, cioè da circa una decina di anni. Questa discussione l'abbiamo fatta allora in questa Camera in tono naturalmente vivace, perché vivaci sono sempre queste discussioni (o lo erano quando io ero a quel posto di fronte alla opposizione), ma fu fatta in un modo calmo anche perché i diritti degli operai erano difesi in quel tempo dal compianto onorevole Di Vittorio, che in molti episodi della nostra comune vita ha avuto per me espressioni di rispetto e non si sarebbe mai permesso la sconcezza di un linguaggio così abituale in certi suoi più giovani amici. (*Proteste all'estrema sinistra*).

BIGI. Rispetti gli altri se vuole essere rispettato!

AMENDOLA GIORGIO. Lasci stare i morti!

PACCIARDI. Vi sono gli atti parlamentari attraverso cui è possibile constatare come

l'intervento dell'onorevole Di Vittorio fu estremamente vivace e sostenuto da copiosità di argomenti. Ma vi sfido a trovare una sola ingiuria. Invece voi non avete argomenti, ma molte ingiurie (*Proteste all'estrema sinistra*).

Intanto, non si tratta di licenziamenti: si tratta di un non rinnovo dei contratti di lavoro. (*Commenti e proteste all'estrema sinistra*).

Debbo dare questa precisazione di carattere giuridico non perché riconosca che praticamente esista molta differenza nel fatto in sé, ma perché ritengo necessario rivendicare il diritto dell'amministrazione, diritto di cui mi sono valso e che vale non soltanto per il Ministero della difesa, ma anche per tutti gli altri ministeri, di non rinnovare un contratto di lavoro alla scadenza di esso. In altri termini l'amministrazione stipula un contratto a termine con un prestatore d'opera e alla scadenza ha tutto il diritto di non rinnovarlo. Altra cosa, almeno sotto il profilo giuridico, è il licenziamento.

BARONTINI. Solo nel Ministero della difesa vi sono questi contratti a termine.

PACCIARDI. Questo non è vero, ma ciò non ha importanza. Spiegherò più particolarmente, ancora una volta, di che cosa si trattava. Il « comitato della scure », di buona memoria, nell'affrontare il problema delle economie possibili nel bilancio della difesa, ridusse anche sul capitolo relativo agli impiegati, operai e personale civile in genere, gli stanziamenti del Ministero, se ben ricordo, di circa sei miliardi. Per questo non fu più possibile procedere al rinnovo dei contratti di lavoro a tutti gli operai temporanei.

GUADALUPI. È la prima volta che ella fa dichiarazioni di questo genere.

PACCIARDI. Evidentemente ella non ricorda, perché questa dichiarazione è stata da me già fatta alla Camera e gli atti parlamentari lo possono documentare.

Proseguo. Il ministro non è in grado di conoscere tutti gli operai che lavorano alle dipendenze del Ministero della difesa. Quale doveva essere il criterio in base al quale non rinnovare il contratto ad un certo numero di operai? Si decise di seguire il criterio di non rinnovarlo a tutti coloro che nel complesso delle loro qualità e attività avevano dato minore affidamento. Furono proposti al Ministero degli elenchi dai comandi dipendenti. Il ministro nominò una commissione comprendente anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali per vagliare questi elenchi. A prescindere dalle discussioni che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

sorsero in separata sede con i rappresentanti della C. G. I. L. e in modo particolare con l'onorevole Di Vittorio, ai lavoratori cui non vennero rinnovati i contratti di lavoro fu concesso il diritto di reclamare. Ogni posizione singola venne così esaminata e riesaminata dalla commissione. Alla Camera venne discussa la questione e l'onorevole Di Vittorio propose, se ben ricordo, ma si può vedere dagli atti, il non rinnovo del contratto per certe categorie, mi pare per i più anziani, e la riassunzione indiscriminata degli operai secondo il criterio dell'età, che avrebbe dovuto consentire la ripresa al lavoro degli elementi più giovani. Queste ed altre proposte di riassunzione indiscriminata urtarono contro ostacoli insormontabili. Dissi, a titolo di esempio, senza voler offendere nuovamente tutti i licenziati, nella gran massa moralmente ineccepibili, ma per spiegare la mia tesi contro le riassunzioni per categorie, che si dovevano esaminare i casi individuali perché fra le persone cui non si era rinnovato il contratto di lavoro c'erano senza dubbio alcune spie e agenti provocatori (*Applausi al centro — Rumori all'estrema sinistra*).

Spiego perché dissi questo. Non si poteva fare un modello di un nuovo cannone che non venisse pubblicato sull'*Unità*; non si poteva mandare una circolare segreta senza che venisse letta alla Camera dai rappresentanti comunisti. (*Proteste all'estrema sinistra*).

Si stavano facendo, contro le limitazioni di allora del trattato di pace, studi di sottomarini, ma tali progetti erano pubblicati sull'*Unità*. (*Proteste all'estrema sinistra*).

Altri uomini, di cui allora feci i nomi (non ho gli atti sott'occhio), avevano perfino operato sulle linee telefoniche, se ben ricordo. Tutte queste cose, con nome e cognome degli interessati, dissi alla Camera nella discussione vecchia ormai di parecchi anni.

BARONTINI. Bugiardo!

PRESIDENTE. Onorevole Barontini, la richiamo all'ordine!

PACCIARDI. Onorevole Barontini, le sue ingiurie mi onorano. Ella può dire di me tutto quello che vuole. Le sue ingiurie sono altrettante medaglie per me, quelle medaglie che ella non ha. (*Applausi al centro — Proteste all'estrema sinistra*).

AMENDOLA GIORGIO. Perché questi casi non sono stati denunciati all'autorità giudiziaria? Quante condanne penali vi sono state?

PACCIARDI. Io ho riferito qualche nome e cognome. Non spetta al ministro della di-

fesa condannare, ma alla magistratura. E mi dispiace moltissimo... (*Interruzione del deputato Amendola Giorgio*).

PRESIDENTE. Onorevole Giorgio Amendola, non continui ad interrompere. Ella può non essere convinto della risposta che l'onorevole Pacciardi le ha dato, ma la risposta v'è stata.

PACCIARDI. Signor Presidente, insegni ai colleghi comunisti come devono regolarsi in queste circostanze. Essi affermano che io non dissi le stesse cose allora; ma, siccome gli atti parlamentari esistono, non hanno che da prendere la parola sul processo verbale e documentare se mento io o mentono essi.

CLOCCHIATTI. Ella non ha ancora detto perché questi casi non furono denunciati all'autorità giudiziaria! (*Commenti al centro — Proteste all'estrema sinistra — Scambio di apostrofi tra i deputati dell'estrema sinistra e del centro*).

PRESIDENTE. Basta, onorevoli colleghi! Onorevole Pacciardi, a causa del clamore, ella non è forse riuscito a percepire questa obiezione che le è stata rivolta: perché quei casi non furono denunciati all'autorità giudiziaria.

PACCIARDI. Ho percepito benissimo, signor Presidente. L'obiezione mi fu fatta anche allora. Io affermo che per alcuni di questi episodi fu proprio la pubblica sicurezza che fece la denuncia al Ministero e probabilmente in altra sede. Non so quale fine abbiano fatto queste denunce. Negli atti parlamentari della discussione di allora, si troveranno specificati alcuni episodi. Evidentemente, io non potevo denunciare chi aveva l'imprudenza — trattandosi di affari riservati — di leggere in questa Camera circolari segrete. Questa non era materia di denuncia; né io sapevo chi aveva dato queste circolari. A me, come ministro, interessava mettere l'ordine negli stabilimenti e nell'amministrazione. Io ero il ministro e non un agente di pubblica sicurezza. La pubblica sicurezza faccia il suo mestiere. Ai magistrati spetta poi di giudicare.

Perché ho dato queste spiegazioni? Non certo per rispondere alle volgarità di alcuni interruttori. (*Vivi applausi al centro*). Ho dato queste spiegazioni per dire che vi era in questi stabilimenti militari — e l'onorevole Di Vittorio stesso in quella discussione.. (*Interruzioni a sinistra*). Non faccio riferimento a discorsi privati che posso avere avuto con l'onorevole Di Vittorio, ma a discorsi pubblici. Se facessi riferimento a discorsi privati, allora avreste veramente

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

diritto di protestare; e forse, ne avreste anche materia. (*Commenti all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi prego! L'onorevole Di Vittorio è stato ricordato con molto rispetto.

PACCIARDI. Dal complesso di queste cose, si denotava che vi era, in effetti, un grave disordine negli stabilimenti militari, dove alcuni operai erano in realtà non a disposizione del Ministero ma agli ordini dei capi-cellula. Faccio notare alla Camera che gli operai erano in continuo contatto con gli ufficiali ed i sottufficiali, sottoposti questi ad una disciplina alla quale non erano evidentemente soggetti gli operai. Questa convivenza di militari e civili in stabilimenti in cui si trattano anche segreti militari e dove si fanno costruzioni che per loro natura devono essere segrete, crea per gli stessi operai doveri speciali e condizioni particolari non rispettando i quali si determina, come si determinò nell'amministrazione militare, un disordine che andava eliminato. Io ho avuto il coraggio di eliminarlo, e me ne prendo la responsabilità. (*Vivissimi applausi al centro — Rumori a sinistra*).

PRESIDENTE. Il bilancio del Ministero della difesa sarà votato a scrutinio segreto domani.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile. (306).

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

Come la Camera ricorda, nella seduta pomeridiana di ieri è stata chiusa la discussione generale ed esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Durand de la Penne.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo innanzi tutto ringraziare i colleghi che sono intervenuti della discussione per quanto hanno detto in riferimento alla mia relazione. Essi hanno svolto i loro argomenti con passione e competenza. La discussione ne è risultata obiettiva e proficua; ed io sono convinto che, se quanto è stato detto sarà ricordato, il dibattito risulterà anche costruttivo.

L'onorevole Concas si è compiaciuto di dire che io ho redatto una relazione « coraggiosa ». In verità, ho cercato di esporre con obiettività le necessità della nostra marina mercantile, soprattutto in ordine allo svec-

chiamiento della flotta in genere, considerando poi in particolare il rinnovo di navi e degli ordinamenti delle compagnie di preminente interesse nazionale, l'ammodernamento e il potenziamento delle nostre attrezzature cantieristiche e portuali, le migliorie da apportare alle linee che collegano le isole col continente, l'opera che occorre svolgere per intensificare la preparazione e l'assistenza della gente di mare e per migliorarne le condizioni economiche, ed infine facendo un esame della grave situazione nella quale si trova la quasi totalità della nostra industria della pesca. Ma non ho dimenticato di segnalare (anche se ciò non è stato ricordato) quanto in passato è stato fatto.

Nell'immediato dopoguerra mi trovai al comando di un gruppo di sminamento, il cui compito era di togliere le mine magnetiche e gli altri ordigni esplosivi che infestavano le zone dei porti. Ricordo quali erano le condizioni dei nostri porti in quei tempi, la tristezza, lo sgomento che si provavano entrando nei loro recinti: non vi era una nave che galleggiasse, vi erano solo navi adagate sul fondo; le attrezzature erano demolite, le officine distrutte, i bacini danneggiati.

Allora avevamo navi mercantili per sole 200 mila tonnellate: navi che avevano valorosamente fatto la guerra, navi logore, con equipaggi stanchi; oggi, abbiamo una marina mercantile della quale possiamo andar fieri. Di questo bisogna ringraziare indubbiamente la gente del mare per la volontà di tornare al mare, malgrado i pericoli ancora esistenti, gli armatori per il loro spirito d'iniziativa, per il loro coraggio e la loro capacità organizzativa; ma è doveroso ricordare l'opera svolta dal Governo che permise, con i suoi decisivi interventi e provvedimenti, la completa ricostruzione della nostra marina mercantile.

È ora opportuno esaminare, singolarmente, nella maniera più sintetica, i vari problemi.

La marina mercantile è un'organizzazione complessa che non può essere considerata da un solo angolo visuale: rientrano direttamente o indirettamente in questo settore impianti siderurgici, cantieri navali, porti, attrezzature, i lavoratori portuali, la flotta, la gente di mare, gli armatori, gli assicuratori, i periti, ecc.

Tutta questa organizzazione, un tempo quasi completamente distrutta dalla guerra, è oggi nuovamente operante. Se sino ad ora il Governo ha dovuto intervenire prevalentemente con provvedimenti di urgenza, nell'attuale situazione è indispensabile e possibile

impostare una nuova politica navale e con piani preordinati ed a lunga scadenza; opera che un ministro potrà realizzare — a mio avviso — solo se avrà poteri e mezzi necessari per intervenire, organizzare, armonizzare e guidare tutto questo vasto mondo che opera e vive attorno alla marina mercantile e che ora è invece quasi essenzialmente dipendente da altri ministeri. Occorre dare al ministro la necessaria autorità nel campo operativo, in modo ch'egli abbia la reale possibilità di attuare una organica politica mercantile. È indispensabile procedere in tal senso; la realizzazione di questo riordinamento dimostrerà la volontà del Governo di svolgere un'opera nuova costruttiva e coraggiosa a favore della marina mercantile.

Gli onorevoli Adamoli, Lucifredi, Lauro, Ravagnan, Geffer Wondrich, Bardanzellu e Colasanto hanno parlato delle compagnie di preminente interesse nazionale. A mio avviso queste società devono esercitare delle linee in settori di traffico ove non esista una parallela attività dell'armamento libero. Si tratta di linee che dal punto di vista economico spesso non sono attive, ma devono essere regolari e svolte con orari sicuri. Devono essere cioè delle linee che ci colleghino in ogni caso con il mondo e che per l'Italia siano, economiche o no, di preminente interesse nazionale.

Ove poi si verifichi esservi una linea gestita da una compagnia di preminente interesse nazionale accanto ad una dell'armamento libero, è necessario che queste due linee non agiscano in concorrenza, ma siano il complemento l'una dell'altra.

Le necessità dei vari traffici merci e passeggeri di P. I. N. devono essere soddisfatte nelle migliori possibili condizioni, e pertanto è indispensabile e necessario che siano disponibili ottime navi per svolgere nel modo più completo ed economico questi servizi. Per questo io ho chiesto che venga rinnovata la flotta della Finmare. Infatti abbiamo navi — come il « Conte Grande », il « Conte Biancamano », il « Saturnia », il « Vulcania », ed alcune navi da carico, che, a causa della loro età, sono sempre superate ed antieconomiche. Le nuove navi dovranno navigare sempre sulle linee di preminente interesse nazionale e mai essere impiegate in concorrenza all'armamento libero. Il mare deve essere libero e battuto anzitutto da navi libere.

Si è chiesto quali siano i compiti della Finmare. Si è parlato di una superdirezione. La Finmare non è una superdirezione. Essa, per legge, deve operare per dare un coordinamento tecnico e una assistenza finanziaria

alle società del suo gruppo. Tali società hanno una politica armatoriale comune, e questa deve essere decisa dalla Finmare, la quale inoltre deve evitare che vi siano interferenze fra le varie compagnie nel particolare campo; deve fare adottare sistemi analoghi in campo amministrativo, in ordine alle assicurazioni, ai rifornimenti, ecc.; deve dare una direttiva unica in campo sindacale e particolarmente per i contratti di lavoro. Quindi la Finmare è una utile coordinatrice, organizzatrice, armonizzatrice, ma non è una superdirezione. Per quanto mi risulta le compagnie Finmare sono libere di operare nel campo loro assegnato.

L'onorevole Adamoli ha ieri parlato di una diminuzione della flotta Finmare in relazione al tonnellaggio anteguerra. È esatto, ma gli faccio osservare che la situazione dell'anteguerra è cambiata rispetto a quella attuale; le stesse condizioni geopolitiche sono cambiate. Inoltre fanno scalo oggi in Italia navi straniere che prima della guerra non toccavano i nostri porti. Questi ed altri fattori determinano essere necessario alle società di P. I. N. un numero di unità notevolmente inferiore. Ritengo che il tonnellaggio quantitativo attuale di queste società sia sufficiente per esercitare le linee assegnate. Ho detto quantitativo e non qualitativo poiché, ripeto, per migliorare le condizioni della flotta alcune di queste navi dovranno essere sostituite, senza però variare quello che è il tonnellaggio attuale complessivo.

Le linee aeree hanno ridotto, se pure in maniera limitata, il traffico passeggeri sulle linee marittime. Oggi però esiste una forma di collaborazione in campo aeronavale per il traffico passeggeri. Tale forma di collaborazione è già in atto su alcune linee: vi sono aerei che prendono i passeggeri a Gibilterra e li portano a Roma e viceversa; vi sono linee combinate per il sud-America con tratti aerei e tratti marittimi. Questa cooperazione aeronavale porta già vantaggi ad entrambi i tipi di navigazione ed è in continuo sviluppo.

È evidente che, con il passare del tempo, progredendo il mezzo aereo, si incontreranno sempre maggiori difficoltà per ciò che riguarda il traffico passeggeri sulle linee marittime, ma, se vi saranno difficoltà per i passeggeri, è indubbio che non ve ne saranno mai per il traffico da carico. Questo settore deve quindi essere particolarmente curato.

La Camera dovrà affrontare, tra non molto, i problemi connessi al rinnovo delle convenzioni della Finmare. È mia opinione — e ritengo sia opinione comune — che nelle nuove convenzioni non si dovrà più parlare

di integrazioni ma di sovvenzioni. È mia ferma convinzione che ai dirigenti delle compagnie della Finmare dovrà essere data una maggiore libertà operativa nell'ambito di quanto stabilito nelle nuove convenzioni, ma che a questa maggiore libertà dovrà corrispondere una maggiore responsabilità.

Gli onorevoli Lauro, Lucifredi e Trombetta hanno parlato dell'industria cantieristica. Ho sentito affermare che la legge n. 522 non ha raggiunto lo scopo che si prefiggeva, e cioè di permettere ai nostri cantieri di adeguarsi alle industrie internazionali. Va anzitutto ricordato che le attuali difficoltà dei cantieri italiani sono date da fattori esterni e non interni, e cioè da fattori indipendenti dalla volontà dei dirigenti i cantieri. Se nel 1945 noi potevamo ed abbiamo costruito navi per 9 mila tonnellate e nel 1959 invece il nostro potenziale sarà di 600 mila tonnellate, bisogna pur riconoscere che vi è stato un continuo notevole progresso. Le leggi attuali non sono tuttavia sufficienti per permettere di reggere la concorrenza estera; le navi, non bisogna mai dimenticarlo, sono vendute su mercato internazionale. Se prendiamo per base il prezzo inglese, vediamo che il nostro è del 30 per cento più alto. Altre nazioni, come la Germania, il Giappone e la stessa Francia, portano la differenza percentuale a valori ancora più alti. È una situazione insostenibile che può essere risolta solo se il Governo prenderà nuovi ed urgenti provvedimenti. Quanto ai tempi di costruzione delle navi, non è affatto vero che noi siamo all'ultimo posto del mondo. (*Interruzioni a destra*). Noi abbiamo costruito l'anno scorso una turbocisterna di 31 mila tonnellate, l'«Elios», non in 18 mesi, ma in 13 mesi, con una permanenza sullo scalo di 8 mesi. Abbiamo costruito una motonave da carico di 10 mila tonnellate in 11 mesi, con una permanenza sullo scalo di 7 mesi. Così è stata costruita un'altra motonave di 16 mila tonnellate in 9 mesi, con una permanenza sullo scalo di 4 mesi.

I cantieri di Montalcone oggi possono accettare ordinazioni per la costruzione di una supercisterna di 50 mila tonnellate impegnandosi a portarla a termine entro 12 mesi. Quindi, le cifre che ho indicato sono molto diverse da quelle che ieri ho sentito citare; e queste sono cifre che riguardano navi varate e non prospettive di costruzione.

Nella relazione mi sono permesso di avanzare alcune proposte, partendo da un ragionamento che ritengo abbia un certo valore, e cioè che, se non avverranno modifiche nel

campo delle quotazioni dei noli tendenti a far cessare l'attuale gravissima crisi, la dipendente situazione delle nostre industrie cantieristiche sarà tra non molto gravissima.

È difficile vedere oggi — a meno di fatti particolari — una soluzione molto rapida o per lo meno molto prossima della crisi e sino a quando la crisi non sarà superata poche o nessuna saranno le commesse alla nostra industria cantieristica.

Con le ordinazioni in corso, nel 1959 noi avremo lavoro per il 70 per cento della capacità di produzione dei cantieri italiani; nel 1960 per il 40 per cento e nel 1961 per il 10 per cento. La nostra industria cantieristica dà lavoro a circa 200 mila persone, il che comporta un movimento, per sole paghe al personale, di circa 200 miliardi. Qualora non si prendano tempestivi e preordinati provvedimenti, tra qualche anno ci troveremo di fronte ad una situazione insostenibile. Saremo quindi obbligati ancora una volta, come in passato, ad agire in situazioni d'emergenza e prendendo provvedimenti di urgenza che, in effetti, saranno di relativa efficienza economica.

Bisogna inoltre pensare a tutte le industrie che lavorano attorno ai cantieri e che resterebbero gravemente danneggiate dalla crisi delle industrie di costruzioni navali; nonché considerare che, se le 200 mila persone dell'industria cantieristica restassero disoccupate, si dovrebbero spendere molti miliardi per consentire ad esse di vivere insieme con le loro famiglie.

Se noi, viceversa, facciamo oggi un piano preordinato ed organico — e tengo a mettere bene in chiaro che il piano servirà per superare la crisi cantieristica e non deve essere considerato, come da alcuni detto, un vantaggio per l'industria armatoriale — con una relativa limitata cifra potremo evitare l'inattività dei nostri cantieri, rinnovare la flotta Finmare e quella dell'armamento libero, dare ai nostri porti bacini per operazioni di riparazione; potremo, infine, portare i nostri cantieri ad un livello di efficienza pari a quello dei costruttori esteri. Oggi vi è ancora tempo per esaminare e concretare tali provvedimenti, dato il carico di lavoro per l'anno in corso dei nostri cantieri, ma non bisogna perder troppo tempo e farsi sorprendere impreparati.

Desidero rivolgere viva preghiera all'onorevole ministro affinché tenga conto di questi suggerimenti.

Fra le mie proposte vi è anche quella di concedere crediti a lunga scadenza con tassi adeguati. Abbiamo sentito ieri l'onorevole

Achille Lauro dire che gli armatori italiani, se vi fossero crediti a lunga scadenza, oggi potrebbero ancora costruire. Io ritengo che queste affermazioni debbano essere profondamente ponderate.

Per quanto riguarda la pesca, gli interventi sono stati, come sempre, moltissimi. Hanno parlato sull'argomento gli onorevoli Sinesio, Amodio, Concas, Ravagnan, Cucco e Bardanzellu.

Ho già esposto nella mia relazione quello che, secondo la mia opinione, dovrebbe essere fatto per porre fine alla grave situazione nella quale versa la categoria dei pescatori, e cioè esaminare a fondo e provvedere per migliorare i tre elementi essenziali di questo ramo: produzione, distribuzione e consumo. Per quanto concerne la pesca atlantica, occorre esaminare l'operato delle pochissime navi che attualmente vanno in Atlantico; e, se i risultati sono positivi, aumentare le unità atlantiche immettendo in quel settore personale appositamente istruito che oggi esercita altro tipo di pesca.

Altro problema è quello della pesca a strascico, in merito al quale è necessario provvedere con mezzi e studi per individuare zone ove vi sia una maggiore pescosità da sfruttare: se in mari stranieri, mediante la definizione di trattati tra l'Italia e le nazioni interessate, o se in nostri mari, segnalando la posizione dei banchi ai pescatori.

Per la piccola pesca, bisogna riconoscere che molto deve essere ancora fatto e che l'attuale situazione è grave. Vi sono pescatori che vivono veramente in condizioni miserevoli, pescando con mezzi antiquati e spesso pericolosi, con guadagni che si aggirano sulle 10 mila lire mensili. Siamo nell'era dell'energia nucleare e questi uomini vanno a pesca con barche a remi e a vele. Alcuni sono riusciti, a prezzo di gravi sacrifici, a costruirsi barche a motore, migliorando così le loro condizioni; ma coloro i quali vivono nelle zone più povere, perché meno pescose, oggi non sono in grado di fare altrettanto. Bisogna dare a questi marinai mezzi più adeguati. Prego l'onorevole ministro di voler esaminare quanto da me proposto nella relazione ed autorevolmente intervenire per migliorare le condizioni di questi marinai che hanno il diritto di condurre una esistenza più umana.

Per quanto riguarda gli armatori liberi, l'onorevole Lauro ha parlato con molta cognizione dell'argomento. Bisogna considerare obiettivamente quanto egli ha detto, ricordando quanto egli ha saputo realizzare in questo campo. Ritengo si debba dar atto a

questo gruppo di operatori del mare per il loro coraggio e per il loro spirito di iniziativa. Si sono dimenticate, forse troppo facilmente, le condizioni del dopoguerra. Io ricordo benissimo che quando le prime *Liberty*, che oggi alcuni quasi rimproverano esser di proprietà degli armatori, dovevano essere loro assegnate, nessuno, o per lo meno molto pochi, volevano o potevano acquistarle. Questo, sia per gli impegni economici che comportavano, sia per le difficoltà allora esistenti, causate da noli bassi, dalle condizioni di scarsa efficienza dei nostri porti e dalla poca disponibilità di gente di mare idonea, causa le perdite dovute alla guerra. Ma, malgrado tanti fattori negativi, allora vi furono persone che, prevedendo quello che sarebbe stato il futuro, considerando la necessità per noi di avere una marina mercantile, acquistarono non senza rischi quelle navi che furono il vero fattore primo della rinascita della nostra marina mercantile. Successivamente alcuni armatori, ancora prima che i noli migliorassero e giungessero a quei livelli che ebbero come conseguenza il *boom* delle costruzioni navali, ordinarono ai nostri cantieri navi, dando così mezzo alla nostra industria cantieristica di riprendersi.

Gli armatori liberi hanno ricostruito una flotta che è superiore, qualitativamente e quantitativamente, a quella dell'anteguerra. Soprattutto io ritengo bisogna dare atto agli armatori liberi di una nuova mentalità. Ho visto come vive la gente a bordo delle nuove navi: in maniera confortevole ed umana. Si sente che tra la gente di bordo e l'armatore vi è un collegamento, vi è una reciproca comprensione: si è formato un senso sociale che in altri tempi non esisteva.

Un altro problema che ritengo di eccezionale importanza è quello che riguarda la vasca navale. In tutte le discussioni sul bilancio della marina mercantile si parla dell'argomento, ma non si trova mai una soluzione.

In Italia abbiamo un'unica vasca navale, praticamente quasi demolita, che non serve per tenerci in condizioni di parità con gli altri Stati più progrediti nel campo degli studi e delle ricerche per il progresso e l'economia in campo navale. L'Inghilterra dispone di sette vasche e qualsiasi prova può essere effettuata; la Francia ne ha tre; noi siamo quasi a zero. Ogni paese che ha una marina mercantile possiede almeno una vasca navale moderna che permette di studiare nuove forme di carene che consentano, ad un tempo, risparmio di combustibile, velocità superiori

e maggiori doti nautiche per le navi convenzionali. Nella vasca navale si possono studiare quegli interessantissimi mezzi che sono i sommergibili per il trasporto di carico via mare e sperimentare nuovi tipi di scafi che dovranno sostituire in un giorno più o meno lontano gli attuali. Pertanto occorre che anche l'Italia abbia a disposizione questo mezzo di studio.

Oggi noi, dopo essere stati in questo campo nel passato precursori e maestri, quando partecipiamo a conferenze internazionali non possiamo portare una parola nuova; se vogliamo controllare i nostri scafi siamo costretti spesso a provare in vasche straniere.

La vasca navale costa 3 miliardi ed ha bisogno di 5 anni per essere realizzata e l'entità della spesa è relativa in confronto ai risultati che ne possono conseguire. Mi permetto quindi di sollecitare all'onorevole ministro la soluzione di questo problema.

L'onorevole Lauro ha esposto quella che è la sua opinione circa il registro navale italiano. La situazione del registro, per diversi motivi, non ultimo il fatto che non si sia attuata quella riorganizzazione che doveva aver luogo nello scorso anno, è veramente difficile. Presso il registro navale lavorano elementi ottimi e capaci, che però non hanno intorno a sé quell'ambiente tranquillo e sereno che il loro delicato compito richiederebbe. Il lavoro svolto dai periti del registro comporta gravi responsabilità e si esplica nel controllo sull'efficienza delle navi: perizie degli scafi, macchine, mezzi di salvataggio, poi nel seguire la costruzione delle navi, ed infine nel rilascio di quei certificati che consentono alle autorità marittime di permettere la partenza della nave dal porto.

Si è tentato in questi anni di riordinare il registro, ma per ora scarsi risultati si sono ottenuti. È questo un problema che deve essere risolto perché comporta, come già detto, gravi responsabilità nei confronti degli uomini che sono in mare. Penso che dovrebbe essere attribuita a persona di fiducia del ministro della marina mercantile una gestione straordinaria. A questa persona dovranno essere chiaramente definiti i compiti ed i limiti dell'azione da svolgere, in modo che entro un termine di tempo da stabilire, egli possa presentare al Ministero della marina mercantile, e quindi al Parlamento, quelle proposte di modifica che valgano a rendere più operante ed efficiente il nostro registro.

Qualche parola devo aggiungere a proposito dei porti. I nostri porti, soprattutto tenendo conto delle nuove esigenze poste dal

mercato comune, devono essere modernizzati; i mezzi di sbarco devono diventare più rapidi ed efficienti; dobbiamo dare ai lavoratori portuali la possibilità di svolgere il loro lavoro in migliori condizioni. I lavoratori portuali sono ottimi, ma, con mezzi inadeguati, il loro rendimento è scarso. Occorrono i bacini e tutti quei mezzi che permetteranno in un prossimo futuro di sostenere la concorrenza dei porti esteri.

Bisogna sempre ricordare che sul mare si lavora in regime di libera concorrenza e che le navi scelgono possibilmente i porti meglio attrezzati.

Quindi, anche su questo problema, rivolgo all'onorevole ministro la preghiera che, nei limiti delle sue possibilità, voglia intervenire per migliorare la situazione attuale.

È stata lamentata da vari oratori la mancanza di mezzi di cui soffrono le capitanerie di porto per la sorveglianza sulla pesca. Lo si ripete ad ogni bilancio; e, benché il rimedio a questo stato di cose non comporti una spesa rilevante, non si trova mai la soluzione. Certo si è che appare inutile pretendere una efficiente sorveglianza per la pesca di frodo e per i bastimenti a strascico che pescano in zone proibite se non si provvede a dotare le capitanerie dei mezzi idonei allo scopo.

Sempre in tema di capitanerie, proporrei dei corsi di aggiornamento per i giovani ufficiali, cui incombono sempre maggiori responsabilità. Gli ufficiali delle capitanerie sono per la maggior parte laureati in legge, entrati nel corpo per concorso: ottimi elementi, ma non molto al corrente di cose di mare. Bisogna dar loro mezzi per aggiornarsi nella non facile disciplina. Ritengo che per ovvi motivi la marina militare sia interessata a che questi ufficiali abbiano la più adeguata preparazione e sia disposta ad organizzare appositi corsi.

Occorre poi ricordare gli apprestamenti difensivi delle navi da carico. È un punto implicitamente trattato, anche se in via subordinata, nelle proposte fatte per i cantieri, ove si chiede di modificare il regolamento per le nuove costruzioni. Occorre fin d'ora porre le navi mercantili nelle migliori condizioni di efficienza per affrontare i pericoli di una guerra. Secondo la regolamentazione attuale, si impone ancora di fare a bordo le sistemazioni per il trasporto di muli, quando si sa che i muli non vengono più impiegati in nessun esercito moderno. Bisogna invece preoccuparsi delle sistemazioni per la navi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

gazione in convoglio e per la smagnetizzazione delle navi.

Problema vasto, quello della gente di mare. È una categoria che è rappresentata in strane condizioni. Vi sono oggi 300 mila iscritti ai ruoli della gente di mare e circa 150.000 iscritti ai turni di imbarco. Il massimo numero di marittimi che si può imbarcare si aggira sulle 60.000 unità.

Malgrado questa abbondanza di personale, nei casi e nei momenti di bisogno, in alcune categorie particolari, non si riesce a trovare le persone che servono per completare un equipaggio. Questo perché tra gli iscritti troppi sono i lavoratori generici e troppo pochi gli specializzati.

Ritengo che la iscrizione ai turni della gente di mare debba, per un certo periodo, essere limitata a coloro i quali abbiano veramente la capacità e il desiderio di andare in mare. Il libretto di navigazione non deve essere un libretto di lavoro qualsiasi da tenere in tasca per sfruttare una eventuale possibilità raramente utilizzata, ma deve servire a classificare i marittimi. Nella attuale situazione il libretto, in definitiva, rappresenta un diaframma, un intralcio, per l'imbarco di chi è veramente marinaio.

L'appartenenza alla gente di mare dovrebbe essere condizionata al possesso di particolari requisiti, come ad esempio aver fatto parte della marina militare o l'aver frequentato una scuola nautica, o alla presunzione lecita di capacità, come può aversi per i figli della gente di mare. Bisogna diminuire questa massa che è circa il quintuplo di quanto sia consentito utilizzare in condizioni di massima possibilità di imbarco.

Si creano oggi situazioni impossibili che si prestano anche a facili speculazioni.

Bisogna poi soprattutto (e qui, onorevole ministro, la prego di ricordare che il suo predecessore ha preso un chiaro impegno) migliorare le pensioni. Le pensioni per i marittimi sono divise in due categorie: quelle per i marittimi che sono andati in pensione prima del 1952 e quelle per i marittimi che sono andati dopo il 1952. Per coloro che hanno finito di navigare prima del 1952, persone che oggi sono tutte in età avanzata e che hanno fatto la prima e la seconda guerra, le condizioni di pensione sono di molto inferiori a quelle stabilite per il periodo successivo al 1952.

Ho indicato nella relazione quelle che devono essere le percentuali di aumento da applicare ai vecchi pensionati affinché vi

siano uguali condizioni di trattamento tra tutti i pensionati marittimi.

Per quanto riguarda il personale è anche problema essenziale la preparazione. Gli istituti nautici non sono molto aggiornati, non hanno i mezzi più moderni. Di scuole professionali ve ne sono alcune ottime, che possiamo far vedere a chiunque con giusta fierezza; ma ve ne sono altre che vivono stentatamente.

Bisogna ricordare che oggi il personale che va a bordo è tutto o quasi tutto un personale che deve essere specializzato. Sulle navi non si può più imbarcare manovalanza, occorre personale qualificato, che sia stato preparato bene nelle scuole e che possibilmente abbia dimostrato, prima ancora di andare a scuola, di voler veramente navigare.

Nella relazione ho rilevato che i vari ministri della marina mercantile che si sono succeduti nel tempo hanno lavorato certamente con molto impegno. Debbo ringraziarli per quanto hanno fatto; e a titolo personale debbo ringraziare l'onorevole Spataro per l'intelligente comprensione che ha avuto nei miei riguardi.

Credo che risulterà abbastanza chiaro come io sia più marinaio che oratore. Ad ogni modo posso assicurare che i problemi della marina mercantile sono stati da me affrontati con vera passione, con la passione di chi ha vissuto più di venti anni in mare e tra i marinai.

Vorrei, per concludere, chiedere agli onorevoli colleghi della Camera di essere amici di questi uomini che navigano e che lavorano con entusiasmo, ricordando loro quello che la marina mercantile rappresenta per il nostro paese e ricordando soprattutto i sacrifici che in ogni tempo i marinai hanno sostenuto in mare, sia in pace sia in guerra, che spesso culminarono con la perdita della vita nell'adempimento del proprio dovere. E con questo ho finito.

Prego la Camera di volere approvare il bilancio della marina mercantile. (*Vivissimi applausi al centro — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina mercantile.

SPATARO, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per la necessità di giungere all'approvazione dei bilanci entro il mese di ottobre accade spesso che la discussione dello stesso bilancio avviene a distanza di pochi giorni nelle due Camere. In questa situazione il ministro responsabile rischia di ripetere, sia pure con diverse parole, gli stessi fatti, le stesse idee, le stesse previsioni per il futuro.

Il mondo marittimo, però, è così vario e così complesso che mi consente di illustrare avanti alla Camera alcuni aspetti delle attività marittime da me non esposti esaurientemente avanti al Senato per mancanza di tempo.

Pur rinunciando ad illustrare alcuni problemi, come quello della sicurezza della navigazione, devo fare appello alla benevola e paziente attenzione della Camera per poter fare una esposizione se non completa, però di una certa ampiezza.

Per brevità di tempo alcuni dati, se il Presidente acconsente, li passerò agli stenografi, perché è bene che restino acquisiti agli atti parlamentari.

Naturalmente per l'esame del bilancio è sempre utile tenere presenti le mie recenti dichiarazioni al Senato, come di grande aiuto è l'ampia e documentata relazione dell'onorevole Durand de la Penne, il quale, oltre a richiamare cifre e dati della apprezzata relazione del senatore Tartufo, ha esposto suggerimenti e proposte per una maggiore attività del Ministero in tutti i settori attualmente di sua competenza ed anche in quelli che l'onorevole relatore auspica siano affidati al Ministero della marina mercantile.

Davanti a voi, onorevoli colleghi, mi propongo dunque di esaminare alcuni aspetti fondamentali della situazione attuale della nostra marina mercantile, della sua consistenza, della sua vitalità, della sua posizione in dipendenza della presente crisi che travaglia, in maggiore o minore misura, le flotte commerciali di tutti i paesi marittimi, siano quelli di lunga tradizione nel campo marinaro, siano quelli che hanno acquistato un'enorme importanza ai nostri giorni in conseguenza purtroppo del fenomeno delle bandiere ombra.

Come è ormai ben noto, il momento attuale non è molto favorevole, da un punto di vista generale: una crisi profonda investe tutto il settore marittimo ed essa dipende essenzialmente dal giuoco della fondamentale legge economica della domanda e dell'offerta. Quando l'offerta di navi e, cioè, la disponibilità di tonnellaggio, supera di molto, come è oggi, la domanda, cioè le concrete possibilità di trasporto di merci da una ad altra località via mare, molte navi debbono rinunciare a svolgere l'attività per la quale sono state costruite e sono costrette a rimanere inattive, ferme nei porti. È questo il fenomeno dei disarmi, disarmi che, si badi bene, vi sono e vi saranno sempre, in diversa misura, in tutti i tempi ed in tutti i paesi, perché, anche in periodi prosperi, vi possono es-

sere dei settori travagliati da una crisi particolare o da momenti di avversa congiuntura economica.

Quando si parla di percentuale di navi in disarmo rispetto alla consistenza totale della flotta, non si deve pensare che in precedenza tutte le navi di quella flotta fossero in piena attività di servizio, allo stesso modo che, quando si parla di un certo numero di disoccupati, non si deve dimenticare che una certa aliquota di personale non occupato esiste sempre, per vari e complessi fenomeni, cioè per gli inevitabili sfasamenti che si verificano nel campo della produzione e della distribuzione. Si deve tener presente, poi, circa il naviglio, che questo deve essere sottoposto periodicamente a lunghi lavori di revisione.

Il disarmo di una nave può, infatti, dipendere essenzialmente da due ordini di fatti: quelli tecnici e quelli economici. La nave, cioè, può restar ferma perché deve essere assoggettata a lavori di riparazione o perché non è in grado di trovare merce da trasportare. In linea di principio, il fenomeno di crisi economica dovrebbe essere valutato, quindi, in relazione al secondo dei due motivi, non potendo *a priori* denotare uno stato di depressione o di sfavorevole congiuntura il fatto che una nave sia sottoposta a lavori di riparazione. È invece vero che spesso gli armatori logicamente cercano di profittare di un periodo non favorevole per inviare le loro navi ai lavori e si ha, quindi, il fenomeno di navi che nominalmente sono ferme per ragioni tecniche, ma che di fatto prolungano la sosta per motivi economici. I dati più recenti confermano quanto ho detto.

Al primo settembre, le navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate ferme nei porti per ragioni tecniche erano 73, per 433.553 tonnellate lorde, laddove quelle ferme allo stesso titolo esattamente un anno prima erano solo 24, per 80.557 tonnellate. Ma quelle ferme per ragioni economiche si sono ancor più moltiplicate: erano al primo settembre scorso 77, per 422.883 tonnellate, contro 7, per 31.579 tonnellate lorde, al 1° settembre 1957.

Particolare interesse hanno le ripartizioni di tale complesso per tipo e per età: per tipo, la grande maggioranza è costituita dalle navi da carico secco (110 navi per oltre 520.000 tonnellate lorde), ed in minor misura dalle cisterne (27 unità per quasi 250.000 tonnellate). Quanto all'età, quasi 400.000 tonnellate lorde sono costituite da navi costruite nel 1940-1945, ossia nel periodo bellico, fatto questo che conferma alcune deficienze fondamentali di tale naviglio; 320.000 tonnellate lorde sono

di costruzione più anziana e solo 80.000 tonnellate risultano costruite nel periodo post-bellico, queste ultime su una consistenza attualmente sotto la nostra bandiera che possiamo fissare ad 1.800.000 tonnellate di stazza lorda.

La crisi colpisce maggiormente le navi di maggiore età e quelle da carico secco; quanto all'età è, però, da osservare che, se essa influisce in misura notevole, non è elemento tuttavia determinante, perché vi è anche parecchio tonnellaggio di costruzione recente che non trova impiego, tra cui un gruppo notevole di grosse cisterne iscritte nei porti siciliani.

Aggiungo infine che le navi del tipo *Liberty* o analoghe ferme attualmente sono in numero di 42, ossia quasi esattamente il 25 per cento dell'intero nucleo di 170 esistente sotto la nostra bandiera. Infine, l'aliquota elevata dei disarmi sotto bandiera italiana si deve attribuire al fatto che il naviglio da carico secco, addetto ai trasporti delle grandi masse (il cosiddetto *tramping*) è quello oggi più colpito: e l'Italia viene ai primi posti nel mondo per questa specialità.

Può essere di conforto il fatto che l'incremento dei disarmi nel mese di agosto non è stato elevato come nei precedenti, ma solo nel senso che ci si sta apparentemente avviando ad una stabilizzazione.

Questi sono gli aspetti negativi della crisi che, però, colpiscono un organismo sostanzialmente sano e pieno di vitalità, se si pensa che nel solo primo semestre del corrente anno la nostra flotta si è accresciuta di 157.000 tonnellate, raggiungendo una consistenza complessiva di oltre 5 milioni 113 mila tonnellate. L'aumento è in gran parte dovuto alle nuove costruzioni, ed esso si mantiene stabile, sicché si può ritenere che entro il dicembre 1958 il naviglio sotto bandiera italiana si aggirerà sui 5 milioni 300 mila tonnellate di stazza lorda, ossia oltre il 50 per cento in più della flotta alla vigilia del conflitto mondiale. Avremo così potuto raggiungere alla fine di quest'anno, onorevole Adamoli, l'aliquota del 5 per cento del tonnellaggio mondiale che avevamo al 1° giugno 1939, essendo passato questo tonnellaggio mondiale, come ella ha detto ieri, da 70 milioni dell'anteguerra a circa 120 milioni attuali; e così ripristineremo anche su questo punto le proporzioni di un tempo.

Circa i rilievi fatti dall'onorevole Concas, posso dire che è vero che la flotta italiana conta un'aliquota notevole di navi di età superiore ai 25 anni, ma tale aliquota non solo è di molto inferiore a quella del 1939, ma

non è mai stata così bassa nella nostra flotta. È vero anche che molte navi delle società del gruppo Finmare sono anziane, ma appunto per questo è stato predisposto un notevole programma di rinnovamento. È vero, infine, che le navi italiane risentono degli effetti della crisi, ma l'onorevole Concas sa bene che la depressione ha colpito le flotte mercantili di tutto il mondo. Non ritengo, quindi, si possa parlare di carenza politica da parte di questo e dei precedenti governi.

Quanto al problema del rinvenimento di nuovi mercati, assicuro l'onorevole Concas che il mio Ministero è ben pronto a favorire ogni iniziativa rivolta allo sviluppo dei traffici marittimi, specie con i paesi nuovi sorti negli ultimi anni nei continenti africano ed asiatico. E sono lieto di poter comunicare che in molte parti di questi paesi nuovi del medio oriente e del sud America la bandiera italiana è stata e continua ad essere ai primissimi posti.

Ma ciò che mi preme di porre in rilievo è il fatto che, nonostante le avversità della crisi e nonostante che tale crisi colpisca maggiormente il naviglio di età più avanzata, nei primi otto mesi del corrente anno sono state acquistate, dai nostri armatori liberi, navi valutabili intorno a 120.000 tonnellate lorde, alcune anche di costruzione recente, mentre per altre, alcune delle quali di caratteristiche notevolissime, sono in corso le trattative.

Nello stesso tempo sono state vendute per demolizione navi per oltre 40.000 tonnellate, oltre ad altre unità anziane per alcune decine di migliaia di tonnellate, per esercizio a stranieri. Queste cifre, come le precedenti, sono provvisorie, anche se sostanzialmente esatte, perché si tratta di pratiche che richiedono del tempo per essere rilevate con precisione dai servizi statistici.

È facile trarre da questo intenso ritmo di ricambio, che dà sempre un notevole saldo attivo a favore dell'accrescimento del tonnellaggio, confortanti conclusioni sulla forza di resistenza e sullo spirito reattivo del nostro armamento alle avverse contingenze, cosa che ci dà la sicurezza per sperare in un domani migliore.

Quale azione si può svolgere per porre rimedio alla situazione? Io penso che l'attuale crisi, ben delineata e definibile nelle sue origini e nelle sue cause, non abbia, almeno per ora, assunto aspetti e dimensioni tali da imporre interventi immediati, dato anche che ancora nulla di definitivo si può stabilire circa la convenienza o meno di determinati provvedimenti. Non si può dire, infatti, se sia op-

portuno vietare, o disciplinare con criteri troppo rigidi, l'acquisto di navi di seconda mano all'estero, dato che la crisi non si ripercuote in maniera analoga sui vari settori delle attività marittime. L'acquisto di una determinata nave potrebbe, infatti, essere utile, se non in rapporto al complesso dell'economia marittima nazionale, almeno ai fini di un determinato gruppo armatoriale o di un piccolo armatore che intravedono delle possibilità di traffico in particolari settori; allo stesso modo, l'acquisto di una nave destinata a servizi di linea non dovrebbe creare alcuna speciale preoccupazione, posto che la crisi non si manifesta in maniera violenta nella navigazione di linea; ancora, non si può neppure escludere la convenienza per un armatore di acquistare oggi una nave a prezzo molto basso, nella speranza di una improvvisa o non remota ripresa del mercato dei noli e di un nuovo equilibrio tra offerta e domanda.

Lo stesso dicasi per altre misure che vengono spesso suggerite e che potrebbero comportare oneri non indifferenti in relazione a risultati dubbi o quanto meno limitati se non attuati su scala internazionale: intendo parlare delle proposte circa l'istituzione di un premio di demolizione.

Sul premio di demolizione ritengo, però, necessario soffermarmi, in considerazione dell'ampiezza con la quale l'onorevole relatore ha trattato il problema.

Ricorderò che una provvidenza del genere venne già adottata con regio decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1482, e seguenti e rimase operante sino a tutto il 30 giugno 1936: il tonnellaggio demolito ammesso al compenso ammontò a 187 unità, per quasi 750.000 tonnellate di stazza lorda, ma il provvedimento non trovò col tempo, a dire il vero, un favorevole giudizio, anche se permise di eliminare molto naviglio invecchiato, sicché non mancò chi, al momento del rialzo dei noli, verificatosi successivamente, nel 1936, deprecò l'avvenuta demolizione di una così cospicua massa di naviglio che avrebbe potuto essere utile all'atto della ripresa del mercato.

Con ciò non intendo affermare che tale passata esperienza debba bloccare, oggi, la nostra azione, perché le situazioni economiche non si presentano sempre analoghe ed un medesimo provvedimento può, di volta in volta, apportare buoni risultati o rivelarsi non rispondente alle finalità in vista delle quali è stato adottato.

È certo, comunque, che — salvo il caso estremo di un ulteriore grave acuirsi della cri-

si — l'aiuto finanziario dello Stato non dovrebbe avere per fine la pura e semplice eliminazione di naviglio, bensì la demolizione di navi non redditizie e la loro sostituzione con unità di più elevata qualità ed atte a sostenere la concorrenza. In altre parole, il premio di demolizione non dovrebbe essere considerato come fine a se stesso, ma dovrebbe essere collegato all'obbligo di costruzione di nuove navi tecnicamente più progredite: d'altra parte, per renderlo efficace si dovrebbe evitare che la sua concessione provocasse un crollo nelle quotazioni dei rottami di ferro ricavati dalle demolizioni in quanto, per le leggi che regolano la dinamica del mercato, si verificherebbe un tale ribasso nei prezzi delle navi da demolire che assorbirebbe lo stesso premio di demolizione, rendendone vani gli effetti che si volevano raggiungere.

Per dovere di obiettività debbo, peraltro, rilevare che anche un sistema di provvidenze siffatte può incontrare gravi difficoltà di applicazione pratica, come è avvenuto in occasione della legge 30 giugno 1952, n. 774, che riguardava la demolizione dei velieri e motovelieri di vecchia età e la ricostruzione di moderne unità per una stazza lorda pari alla metà di quella demolita.

Come ho già detto, però, una misura del genere potrebbe avere un'effettiva efficacia ai fini dell'adeguamento dell'offerta di navi solo nel caso in cui venisse adottata con una certa ampiezza in campo internazionale: in caso diverso, essa non apporterebbe alcun beneficio sostanziale e potrebbe, in ultima analisi, portare anche danno, al termine della crisi, al paese che l'adottasse.

Penso perciò che sia assai opportuno attendere lo sviluppo dei lavori che si stanno svolgendo in questo periodo a Londra al fine di stabilire un piano volontario di demolizione e di disarmi con la collaborazione degli armatori di tutto il mondo, piano che non richiederebbe, almeno per il momento, l'intervento dei governi.

Per quanto riguarda il nostro paese, non è da escludersi che un incentivo alla demolizione possa essere dato con misure di altro genere, quali la concessione di sgravi fiscali, tra cui l'esenzione daziaria per i materiali provenienti dalla demolizione.

Le varie soluzioni proposte anche in questa sede meritano, in ogni caso, la più attenta considerazione ed i provvedimenti definitivi che potranno o dovranno essere presi esigono uno studio attento ed accurato in relazione all'esborso che comporterebbero ed alle loro possibili conseguenze e per evitare che

tali conseguenze possano ritorcersi a danno della marina mercantile italiana e, di conseguenza, dell'economia del paese.

Un altro aspetto mi sembra opportuno sottolineare ed è quello che, una volta superata la congiuntura avversa, la situazione dell'industria armatoriale nel quadro dei traffici potrebbe non presentarsi più quale essa era nel periodo precedente all'inizio della crisi. Il conseguimento dell'equilibrio economico nel settore dei trasporti marittimi potrebbe, infatti, avvenire a discapito di talune attività, come ad esempio quelle dell'armamento a carattere familiare, che ancor oggi predomina nell'armamento libero nazionale. Il pericolo non è puramente ipotetico, perché di fronte alle formazioni supercapitalistiche, che si affermano specialmente nelle flotte di comodo, non è escluso che possano restare pregiudicate le aziende medie e piccole, che costituiscono una parte consistente dell'armamento libero nazionale. Il verificarsi di un tale evento rappresenterebbe, in definitiva, non solo la rovina economica di numerosi singoli armatori, ma sarebbe quanto mai pregiudizievole soprattutto ai fini del mantenimento di alcune caratteristiche peculiari di organizzazione della nostra marina mercantile, che subirebbe un danno certo e non facilmente misurabile nella sua entità.

L'armamento in Italia è in prevalenza un'attività tradizionale che si perpetua in singoli gruppi familiari attraverso le varie generazioni; nel nostro paese non si è soliti improvvisarsi armatori: il figlio eredita quasi dal padre la vocazione armatoriale, mentre non è frequente il caso che persone dotate di un qualche capitale lo investano in modo duraturo in attività marittime. I piccoli e medi armatori italiani hanno, quindi, in genere, alle loro spalle tutto un passato ed una tradizione e la loro scomparsa rappresenterebbe un vuoto incolmabile ai fini del futuro delle attività marittime nazionali, vuoto che si ripercuoterebbe, evidentemente, sull'economia del paese, sull'armamento e sul lavoro marittimo.

È vero che questo tipo di organizzazione armatoriale a carattere familiare od artigianale potrebbe essere considerato come cosa di altri tempi, non del tutto rispondente, data la sua importanza, alle moderne forme di funzionamento ed organizzazione delle imprese economiche; ed è vero anche che taluni armatori più evoluti hanno iniziato un'opera di trasformazione delle loro imprese, per adeguarle ai tempi; ma non bisogna dimenticare che il creare mentalità nuove e più aperte

non è opera da compiersi in un breve periodo di tempo e che — e la cosa mi pare molto importante — forse non sarebbe neppure del tutto utile una completa trasformazione di tale mentalità, perché, ad esempio, una concentrazione di piccoli armatori finirebbe col annullare il singolo, le sue idee, le sue esperienze e la sua volontà. La marina mercantile vive degli ingenti capitali in essa trasfusi da potenti gruppi, vive della continua attività del personale marittimo, ma vive anche dei sacrifici, che talvolta sono veri eroismi, del piccolo armatore che per forza di cose e per tradizione è portato ad identificare la sua vita e le sue fortune con quelle di un modesto bastimento che, preso da solo, significa e rappresenta ben poco, ma che, considerato assieme alle altre piccole navi da carico degli altri piccoli armatori, costituisce, nell'insieme, una salda forza, non solo economica, di cui occorre tener conto.

Quindi, anche alle medie ed alle piccole imprese armatoriali dobbiamo guardare con occhio vigile, per evitare che esse possano essere distrutte nel vortice della crisi.

A questo proposito può valere un breve cenno sull'armamento minore, costituito, cioè, dai velieri e motovelieri da traffico, nonché dalle navi da carico fino alle 500 tonnellate lorde, o di poco superiori. In questo armamento minore si va concludendo un processo di trasformazione aziendale, provocato dal progresso tecnico e dalla evoluzione dei mezzi tecnici concorrenziali, molto simile a quello che si minaccia per il grande armamento. È ben noto che questo settore era già in fase di crisi alla vigilia dell'ultimo conflitto; dopo un brevissimo periodo di eccezionale floridezza dovuta a cause del tutto contingenti nell'immediato dopoguerra, esso, a partire dal 1947, è piombato in uno stato di profonda depressione, male comune a quasi tutti i paesi dove l'armamento costiero o adetto ai traffici minori risente la concorrenza dei mezzi di trasporto terrestre.

Il Governo, dopo avere accertato che occorre affrontare la sostituzione del naviglio ormai superato dal progresso tecnico, è intervenuto, con vari provvedimenti, a facilitare questa evoluzione, promuovendo la sostituzione del naviglio minore con altro di maggiori dimensioni, polivalente, ossia anche adatto a traffici più vasti di quelli che comporta il traffico lungo le coste nazionali. Grazie a questi provvedimenti il naviglio velico e motovelico da traffico si è ridotto a circa un terzo di quello prebellico, ma nel contempo quello a propulsione meccanica di stazza lor-

da inferiore alle 500 tonnellate è aumentato di circa il 50 per cento, il tutto, quindi, con una capacità di traffico notevolmente superiore a quella di un tempo.

Questa trasformazione ha però portato ad un aggravamento della situazione dei centri armatoriali tradizionali del piccolo armamento nell'Italia meridionale e insulare, dove il traffico motovelico è ancora preponderante rispetto alle altre regioni italiane; tuttavia la situazione già in se stessa precaria non sembra aver risentito in modo particolare dell'attuale congiuntura avversa sui grandi mercati internazionali, perché i disarmi del naviglio minore si mantengono a livelli quasi pari a quelli dello scorso anno. Al 1° settembre scorso, il naviglio immobilizzato di stazza inferiore alle 500 tonnellate lorde a propulsione meccanica rappresentava l'11 per cento del totale della consistenza, aliquota praticamente pari a quella media dello scorso anno, mentre per i motovelieri è del 26 per cento circa. Non si può dimenticare che negli scorsi anni si è giunti fino al 40 per cento di immobilizzazione del naviglio motovelico da traffico.

Da qualche tempo ci sono, anzi, segni di una certa espansione del traffico di cabotaggio lungo le nostre coste, espansione ancora modesta, che però potrebbe rafforzarsi se lo sviluppo dell'economia meridionale, come si spera, renderà maggiormente conveniente il ricorso, da tempo abbandonato, al naviglio minore. E forse anche le maggiori possibilità provocate dal mercato comune europeo potrebbero aprirci la strada verso un migliore avvenire. Si tratta, per ora, di speranze: ma è certo che, ove si presentasse l'opportunità di dare un sostegno, uno stimolo a queste possibilità, il Ministero sarà pronto a dare tutto il suo appoggio.

Si tratta, in conclusione, di ottenere, nei multiformi aspetti che prendono le attività armatoriali, le quali formano la base di tutte le altre attività marittime, un sano equilibrio tra le nostre possibilità obiettive, sia in capacità personali, sia in risorse finanziarie, ed i nuovi orientamenti imposti dal progresso tecnico. Il conseguimento di questo risultato è il primo compito dell'amministrazione per raggiungere i suoi fini di politica marinara, con un'azione continua, direi quotidiana, fatta di studio della situazione e di misure che, spesso, sono di carattere puramente amministrativo e sfuggono perciò all'osservazione non solo del pubblico, ma anche di talune categorie qualificate.

Per le costruzioni navali, la legge Tambroni, con le necessarie leggi integrative fatte approvare dal mio predecessore, onorevole Cassiani, ha continuato nei suoi benefici effetti, permettendo ai cantieri di lavorare a pieno ritmo. Basterà ricordare che l'ufficio studi e statistica del mio Ministero ha stimato in 102 miliardi e 798 milioni l'importo dei lavori eseguiti dai cantieri nazionali nel corso del 1957, cifra alla quale si è gradatamente saliti dai 36 miliardi e 526 milioni di lavoro del 1954. Le navi consegnate nello scorso anno hanno raggiunto le 440.601 tonnellate di stazza lorde, delle quali 81.200 a committenti esteri. Questa cifra tende rapidamente all'aumento e già nel primo semestre del corrente anno sono state superate le 330 mila tonnellate lorde, il che, pur tenendo conto di un certo rallentamento che si sta verificando nel secondo semestre, ci dovrebbe permettere di giungere ad una massa fra le 500 e le 600 mila tonnellate lorde, praticamente doppia di quella che fino a pochi anni or sono era considerata la potenzialità media dei nostri cantieri.

Questi progressi costruttivi hanno però il rovescio della medaglia. Un rapido ritmo delle costruzioni è ragione di compiacimento, perché comporta la riduzione dei costi, in quanto favorisce un più intenso sfruttamento degli impianti. Ma occorre che al ritmo delle consegne corrisponda un ritmo altrettanto rapido delle nuove commesse, in modo da assicurare la continuità del lavoro. Invece la crisi attuale dei noli non favorisce l'afflusso delle nuove ordinazioni, anzi sorge il pericolo che possano verificarsi delle disdette. In linea generale, i cantieri, anche quelli meno favoriti, hanno ancora del lavoro, ma la loro situazione va seguita con attenzione, per predisporre in tempo gli eventuali provvedimenti che si rendessero necessari od opportuni.

Potrà avere un qualche rilievo, per assicurare una certa massa di lavoro ai nostri cantieri, il programma di rinnovamento del naviglio addetto ai servizi di preminente interesse nazionale. A tal proposito, l'I.R.I., come vi è noto, ha preparato un programma per la costruzione di 13 navi nuove per 170.000 tonnellate lorde, del costo di 108 miliardi di lire. Si tratta di naviglio di alta qualità, la cui costruzione ha un valore relativo molto superiore al tonnello lordo puro e semplice delle navi generalmente costruite in questi ultimi anni, che sono state, in gran parte, navi cisterna — le più semplici e le meno costose a costruire — e navi da carico secco, per le grandi masse.

Per quanto concerne nuove provvidenze legislative a favore delle costruzioni navali o modificazioni a quelle attuali, come, ad esempio, l'adeguamento dei contributi integrativi previsti dalla legge Tambroni, si presentano due distinte questioni: quella della possibilità di rinvenire i necessari mezzi finanziari e quella della compatibilità delle provvidenze stesse con le norme sancite dal trattato di Roma sul mercato comune europeo. Ciò non significa, ovviamente, che una soluzione non possa essere trovata, ma essa dovrà risultare in piena armonia con gli impegni assunti all'atto della costituzione della comunità europea, pur nel rispetto dell'esigenza fondamentale di evitare che le nostre industrie cantieristiche vengano a trovarsi in posizione sfavorevole rispetto ad oggi.

La situazione delle costruzioni navali, come ho detto, non deve essere considerata con eccessivo pessimismo, perché, anche se la crisi dei noli dovesse prolungarsi ancora per qualche anno, esistono delle prospettive di lavoro per navi militari, altre navi di tipo speciale, come quelle traghetto, oltre il programma I.R.I. per 170.000 tonnellate; occorre anche rilevare che, in applicazione della recente legge sulle costruzioni, sono ormai in corso di avanzato esame le domande di ammissione ai benefici di 10 motonavi da carico secco e liquido per una stazza complessiva di 102.000 tonnellate, nonché di 9 rimorchiatori con una potenza complessiva di 5.500 cavalli-vapore.

Penso, però, che sarebbe un eccesso di ottimismo il non preoccuparsi tempestivamente della situazione dei cantieri.

Il Governo dovrà intervenire, perché l'attività dei cantieri navali ha rilevanza non solo nel campo della produzione, ma anche in quello dell'occupazione dei prestatori d'opera. Il miglior mezzo per assicurare la vitalità dei cantieri non sarà certamente soltanto il ricorso ad agevolazioni fiscali e doganali ed a contributi — misure che sotto certi riguardi possono considerarsi superate — bensì l'opera di completamento dell'iniziato riordinamento delle attività aziendali, che potrà far divenire competitiva la nostra produzione navale; tale opera sarà, senza dubbio, più consona ai nuovi orientamenti di politica economica che dovranno prevalere nel campo del mercato comune europeo di quanto non lo siano le agevolazioni fiscali ed i contributi.

L'onorevole relatore ha parlato anche del Registro italiano navale. Non ha tralasciato il Ministero di rivolgere la sua vigile attenzione al problema del riordina-

mento del Registro italiano navale. Nella scorsa legislatura, infatti, nell'intento di addivere ad una nuova sistemazione dell'istituto, era stato predisposto — sulla scorta delle proposte pervenute dai ceti interessati — un apposito provvedimento legislativo, che non poté, peraltro, arrivare a buon fine per le non lievi difficoltà sorte nel corso della discussione parlamentare e per l'intervenuta cessazione della legislatura.

È un problema, quello del Registro, assai complesso, che merita attenta ed accurata disamina per i notevoli riflessi che dal suo ordinamento possono derivare alle attività marittime nazionali. Una demarcazione netta e precisa sulle funzioni privalistiche svolte dall'istituto nella sua veste di ente di classificazione e su quelle a carattere pubblicitario devolute al Registro per delega dell'amministrazione non è questione che può essere risolta con molta facilità, con una netta separazione delle rispettive attribuzioni, ma richiede invece una profonda revisione di tutte le norme che ne formano la struttura, allo scopo di conseguire un'equilibrata scissione di tali funzioni, con piena garanzia di quelle attribuzioni che sono rivolte alla tutela ed alla salvaguardia della vita umana in mare.

La questione sarà ulteriormente esaminata, nel più largo quadro delle esigenze della sicurezza della navigazione, nell'intento di giungere ad una soluzione che possa risolvere, con soddisfazione dei ceti interessati, le incertezze e le difficoltà segnalate.

L'onorevole Lucifredi e l'onorevole Trombetta hanno fatto presente l'opportunità di aggiornare il regolamento del 1939 per eliminare l'obbligo dell'impostazione della chiglia sullo scalo per comprovare l'inizio dei lavori delle navi di nuova costruzione.

Come gli onorevoli colleghi già sanno, questo problema è allo studio del Ministero ed abbiamo anche chiesto dati ed indicazioni per l'eventuale aggiornamento del regolamento del 1939 agli enti interessati.

Passiamo ora al tema del lavoro marittimo.

Il problema fondamentale della gente di mare è costituito dalla presenza di un nucleo di personale notevolmente superiore alle possibilità di assorbimento sulle navi. In passato, si pose un fermo all'aumento del numero dei marittimi mediante la sospensione dell'iscrizione nelle matricole, sospensione che, per altro, non poteva avere carattere permanente e che, comunque, se conseguiva il vantaggio di non espandere l'offerta di lavoro, avrebbe potuto, a lungo andare, apportare gravi squi-

libri e dannose conseguenze nell'assicurare il necessario ringiovanimento dei quadri.

Nell'agosto 1952 fu necessario adottare un provvedimento che ponesse termine alla sospensione e, com'è ovvio, ciò ha condotto ad un massiccio ingresso di personale che aspirava ad ottenere lavoro: nei pochi anni da allora intercorsi sino al 31 dicembre 1957, la massa di nuove iscrizioni ha raggiunto la cifra di circa 90.000 unità.

È ben vero che il maggior numero di iscrizioni si riferisce al periodo dal settembre 1952 al dicembre 1953 (circa 40.000 unità), nel quale si ebbe il compatto afflusso di tutti coloro che attendevano da tempo di potersi iscrivere, ma non si deve dimenticare che nei quattro anni successivi il flusso, pur essendosi notevolmente ridotto, ha sempre oscillato su cifre dell'ordine di 10-15.000 unità (14.000 nel 1957). E poiché la domanda di nuovo lavoro da parte degli armatori difficilmente potrebbe superare annualmente la metà della cifra suddetta, anche in presenza di un probabile ed auspicato incremento della consistenza della nostra marina mercantile, ne consegue che, considerando il lavoro marittimo nel suo complesso, una buona parte degli iscritti e dei nuovi iscritti nelle matricole della gente di mare non può trovare lavoro se non si fa ricorso a sistemi di avvicendamento.

La situazione è resa ancora più pesante dal fatto che l'aumento delle dimensioni medie delle navi ed il progresso della tecnica rendono necessario l'impiego di personale sempre più specializzato e richiedono una quota sempre minore di personale comune. Al riguardo, è preoccupante la constatazione che la grande massa di neo marittimi è costituita proprio da personale non specializzato, che va ad aggravare la posizione della già esuberante massa di personale comune, privo di particolari qualificazioni.

Il risultato pratico che deriva da tali premesse è che i turni di collocamento della gente di mare si sono notevolmente appesantiti, perché, malgrado il numero crescente degli imbarchi (oltre 40.000 unità nel 1957, di fronte alle 29.000 del 1953), il numero degli iscritti in attesa di imbarco è salito da circa 70.000 nel 1953 a 95.000 nel 1957 ed a oltre 100.000 al 30 giugno scorso, a causa degli sbarchi di personale derivanti dai disarmi connessi alla crisi dei noli.

Attraverso minuziose rilevazioni su questo fenomeno, il mio Ministero può seguirne l'andamento di mese in mese; posso affermare che da tali dati risulta confermata in modo preciso ed indubbio una situazione veramente

paradossale che si verifica nel settore del lavoro marittimo in Italia: alla enorme massa di disoccupati tra i lavoratori non qualificati si aggiunge una carenza per molte specializzazioni, specie per le qualifiche più elevate. Per avere un marittimo specializzato, d'altra parte, occorrono non brevi periodi di tirocinio a bordo, che l'apprendista non può compiere a mezzo di turni generali, che richiedono l'avvicendamento e, quindi, escludono la possibilità di imbarchi continuativi. Per fare un esempio, dirò che nella categoria dei mozzi, su una consistenza media dei turni di circa 32.000 unità, gli imbarchi sono stati, nel decorso anno, non più di 2.170: ciò significa che la media di attesa dell'imbarco, per i mozzi, è di oltre quindici anni. Il caso dei mozzi rappresenta una situazione limite, ma in altri settori di personale non qualificato la media di attesa dell'imbarco raggiunge i due ed i tre anni, mentre per tutto il personale specializzato esistono probabilità di imbarco.

Al riguardo, l'onorevole relatore mi ha rivolto un invito a considerare la necessità di regolare l'afflusso delle nuove immatricolazioni, restringendole ad alcune categorie di persone. Una soluzione del genere è, in effetti, già allo studio presso il mio Ministero: ovviamente essa non potrebbe essere limitata che a due anni per evitare un troppo lungo rinvio all'ammissione nel personale marittimo delle giovani leve. È stato chiesto, in proposito, il parere del Consiglio di Stato e posso assicurare che, se un provvedimento del genere verrà effettivamente adottato, saranno tenuti nel debito conto tutti gli aspetti del problema. Quanto ho detto in precedenza circa la situazione in taluni settori, come quello dei mozzi, mi esime dal giustificare più ampiamente la opportunità di porre un freno temporaneo alle immatricolazioni.

Per porre rimedio alla carenza di personale qualificato, il mio Ministero si è preoccupato di adottare numerosi provvedimenti, intesi, da un lato, a modificare talune norme troppo rigide del regolamento di esecuzione del codice di navigazione, come quelle concernenti i titoli professionali che possono essere attribuiti al personale proveniente dalla marina militare, e, dall'altro lato, ad agevolare l'acquisizione dei titoli professionali, con l'istituzione di sessioni straordinarie di esami, e ad accelerare il conseguimento dei titoli professionali quando manchi qualcuno dei requisiti prescritti, purché, in loro mancanza, ne esistano altri che possano far presumere il possesso di particolari cognizioni teorico-pratiche. Al tempo stesso, sono state realizzate

numerose iniziative rivolte alla specializzazione del personale, particolarmente nel settore dei servizi tecnici di macchina, anche con il concorso dell'armamento, ed opportunamente il relatore ha ricordato la scuola professionale per tecnici navali, con il convitto « Guglielmo Marconi » di Camogli, che ospita giovani assegnatari di borse di studio assegnate dagli armatori liberi, nonché gli speciali corsi di addestramento svolti a cura delle società del gruppo Finmare, mentre sono in avanzata fase di studio progetti d'istituzione di corsi di perfezionamento per l'uso del radar.

L'attività che ho qui accennato è di ampia portata, ma è, attualmente, agli inizi ed urta contro limiti naturali costituiti dalla ristrettezza dei mezzi, dalla sovrabbondanza delle forze di lavoro (il cui addestramento non può aver luogo in grande misura con la rapidità che sarebbe auspicabile) e, infine, della circostanza che talune qualifiche professionali esigono un'esperienza e delle conoscenze tecniche che non è possibile improvvisare e che rappresentano delle precise necessità, a scanso di gravi conseguenze da addebitarsi ad imperizia, come, purtroppo, in qualche caso doloroso si è verificato.

Ciò che occorre è, in sostanza, un piano che consenta di regolare, se non altro parzialmente, l'afflusso delle nuove reclute in relazione alle esigenze effettive dell'armamento, con un contemporaneo intervento sempre più ampio nel campo della preparazione professionale. All'uopo, ritengo che ampie possibilità offra il piano della scuola recentemente annunciato dal ministro della pubblica istruzione, in quanto un posto adeguato potrà essere in esso riservato anche all'istruzione marinara: ciò potrà realizzarsi con la creazione di nuove scuole, con il potenziamento di quelle esistenti e, in particolare, con la necessaria riforma degli studi, per adeguarli all'enorme progresso tecnico verificatosi nei nostri tempi.

Anche l'onorevole Foderaro ha interessato il mio Ministero per i corsi professionali per i marittimi, corsi di competenza della pubblica istruzione, e lo assicuro di aver fatto premure al ministro del tesoro.

A tal proposito rilevo la necessità di sviluppare l'addestramento professionale dei giovani avviati alle carriere marittime anche sul piano pratico, con l'intensificazione degli imbarchi, particolarmente su speciali navi scuola, anche queste concepite ormai secondo formule nuove e più adeguate alle necessità dei traffici. E mi piace ricordare le benemerienze

che sta conseguendo in questo campo la fondazione « Giorgio Cini » di Venezia con le sue due navi scuola, la *Giorgio Cini I* e la *Giorgio Cini II*, di cui l'ultima è concepita in modo da offrire, oltre all'addestramento nautico, anche quello di natura commerciale, secondo un indirizzo affermatosi nei tempi recenti.

Quanto all'addestramento dei quadri, cioè dei dirigenti, mi è gradito qui ricordare la benefica influenza dell'istituto universitario navale di Napoli, che è divenuto un centro di grande importanza di studi marittimi e per l'apporto notevolissimo da esso dato agli studi scientifici e per il contributo che i suoi laureati danno in tutti i settori delle attività marittime. Penso, in particolare, che questa funzione dell'istituto possa essere ancora più e meglio incrementata sulla base di una proficua collaborazione tra il mio Ministero e quello della pubblica istruzione.

Anche per l'istituto universitario navale di Napoli si deve al più presto rendere possibile, per scopi scientifici, l'uso di un proprio mezzo nautico che risulterà di indubbia utilità.

L'onorevole Concas ha accennato a condizioni di vita insopportabili a bordo delle navi e considera superate le norme del codice della navigazione.

Mi preme far rilevare che il codice suddetto è integrato dal regolamento entrato in vigore nel 1952 e dai contratti collettivi di lavoro i quali prevedono il trattamento del marittimo sia dal lato normativo sia da quello economico. Detti contratti collettivi sono costantemente aggiornati in seguito ad accordi fra le organizzazioni sindacali di categoria. Inoltre l'Italia applica tutte le disposizioni di protezione sociale che sono oggetto di convenzioni internazionali.

Quanto all'istituzione di una commissione interna a bordo di ciascuna nave, con essa si verrebbe ad inserire, nella gerarchia di bordo, un elemento eterogeneo che potrebbe minare, in corso di navigazione, la disciplina, necessariamente rigida, in quanto la nave, se pure la si vuole considerare come una sede staccata dell'impresa, ha una configurazione *sui generis*, completamente diversa dagli stabilimenti a terra.

Le capitanerie di porto attuano già un costante controllo affinché le navi si trovino sempre in perfette condizioni di navigabilità ed equipaggiamento ed in perfette condizioni igieniche. Vigilano sull'esatta applicazione dei contratti di lavoro, curano l'applicazione di tutte le norme inerenti alle assicurazioni sociali e dirimono, anche in sede giurisdizionale, tutte le controversie che possono sorgere

in materia di applicazione, cessazione e risoluzione dei contratti di arruolamento.

In merito ai servizi marittimi sovvenzionati, il problema fondamentale è, certamente, quello del rinnovo delle convenzioni con le quattro società che gestiscono le linee di preminente interesse nazionale, ma su tale argomento la Camera sarà chiamata a discutere, spero fra non molto. Per il momento posso dichiarare che mi rendo perfettamente conto della rilevanza del problema e che ad esso non mancherò di dedicare tutte le mie premure.

Circa i servizi di linea mi sono state rivate varie richieste, intese, nello spirito dei presentatori, a valorizzare il porto della propria regione od a dargli una sistemazione mediante l'assicurazione dell'approdo di un determinato numero di navi. Queste richieste appaiono generalmente legittime, ma qualche volta sono in contrasto fra loro e, naturalmente, nell'assetto definitivo dei servizi si dovrà tener conto dei diversi aspetti del problema, che è assai complesso, come è risultato ieri da alcuni interventi, nonostante che non si dovesse ieri discutere il programma delle linee.

I servizi marittimi sovvenzionati comprendono tre grandi gruppi di linee: 1°) linee di preminente interesse nazionale, affidate alle quattro società del gruppo Finmare; 2°) linee di interesse locale che si è ritenuto di dover sovvenzionare in relazione alla necessità di assicurare lo svolgimento dei servizi postali e commerciali fra il continente e le isole dell'arcipelago toscano e del golfo di Napoli e quelle poste attorno alla Sicilia; 3°) linee dell'alto e medio Adriatico.

I servizi di preminente interesse nazionale comprendono quarantasette linee, di cui sei per le Americhe, gestite dalla società « Italia », nove per il settore Asia-Africa-Australia, gestite dal « Lloyd Triestino », dodici per il Mediterraneo orientale, gestite dalla « Adriatica » e venti per il Mediterraneo occidentale ed il nord Europa, gestite dalla « Tirrenia », comprese alcune linee di carattere locale della Sardegna. A questo complesso di linee sono destinate 94 navi, per una stazza di oltre 650.000 tonnellate lorde, di cui circa un terzo, per stazza, è costituito da unità da carico ed il resto da navi da passeggeri e miste.

Le linee locali del Tirreno comprendono, a loro volta, quaranta linee, di cui quattro gestite dalla « Toscana di navigazione », ventidue dalla « Partenopea », nove dalla « Navisarma » e cinque, infine, dalla società S.I.R.E. N.A., con un complesso di venti navi, per poco meno di 15.000 tonnellate lorde.

Le linee dell'alto e medio Adriatico comprendono, poi, sette linee, di cui due gestite dalla S.A.I.M., quattro dalla società « Istria-Trieste » ed una dalla « Navigazione Libertas », la quale è sovvenzionata indirettamente; tali linee sono servite da sette navi, della stazza lorda complessiva di circa quattromila tonnellate.

Pertanto, al momento attuale, la rete delle linee gestite da società sovvenzionate si estende su novantaquattro linee, delle quali trentasei a carattere internazionale, con un complesso di 121 navi, per circa 670.000 tonnellate lorde.

Presto avrà la sua definitiva sistemazione anche il settore dell'alto e medio Adriatico, per il quale è stata già approvata dal Consiglio dei ministri la presentazione di un disegno di legge che prevede, fra l'altro, l'istituzione di due linee nuove, l'una tra il medio Adriatico ed i porti jugoslavi e l'altra fra Trieste e Pola.

Tale disegno di legge prevede l'esercizio delle seguenti linee:

settore *F* alto Adriatico: linea 1, Trieste-Grado, bigiornaliera, da maggio a settembre; linea 2, Trieste-Capodistria-Pirano-Umago, pentasettimanale, con scali quadrisettimanali ad Isola e settimanali a Cittanova; linea 3, Trieste-Capodistria-Pirano-Parenzo (fac.)-Rovigno (fac.)-Pola, settimanale; linea 4, Trieste-Muggia-Capodistria, giornaliera; linea 5, Trieste-Grignano-Sistiana, bigiornaliera, da luglio ad agosto.

Il Governo ha deciso la messa in servizio sulle linee dell'alto Adriatico di tre nuove e veloci motonavi, di cui una della stazza lorda di 450 tonnellate e due della stazza lorda di 250 tonnellate ciascuna (il relativo obbligo sarà sancito nella convenzione da stipulare col nuovo concessionario).

Non v'è quindi bisogno, onorevole Geffer Wondrich, di rinunciare al molo VII per le nuove motonavi.

Per questo insieme di linee la spesa complessiva prevista nel bilancio per l'esercizio 1958-59 ammonta a ventisette miliardi e settecento milioni di lire; le sovvenzioni che si riferiscono all'esercizio in corso ascendono, però, a poco più di ventitre miliardi di lire, perché il residuo è costituito da una quota del saldo delle sovvenzioni relative agli esercizi passati.

Quanto ai programmi di sviluppo, maggiore interesse hanno, ovviamente, quelli relativi alla flotta delle quattro società del gruppo Finmare: per quanto riguarda le linee, si può ritenere che esse siano già sufficiente-

mente definite e che non sorga il problema dell'istituzione di molte linee nuove. Occorrerà, invece, far sì che le linee siano tutte gestite in modo idoneo, con navi adeguate per caratteristiche e per età; molto è stato fatto, in proposito, anche nel corso di quest'ultimo anno, ma molto resta da fare, specialmente nel campo del ringiovanimento delle flotte delle società, per il quale occorrerà un programma a vasto raggio e da realizzarsi in un certo numero di anni. Speciale attenzione hanno richiesto e richiedono, in particolare, i problemi delle comunicazioni con la Sardegna: tali comunicazioni possono considerarsi, ora, avviate ad una buona soluzione, dopo l'entrata in servizio di tre nuove motonavi costruite dalla società Tirrenia, che hanno contribuito a migliorare decisamente il funzionamento delle linee che raggiungono l'isola da Genova, da Civitavecchia, da Napoli e da Palermo. Un ulteriore miglioramento sarà conseguito con la costruzione di una nuova motonave destinata alla linea Genova-Porto Torres.

Date le sollecitazioni che vengono da ogni parte per una soluzione almeno temporanea prima che sia pronta la nuova unità, mi riservo di esaminare a tempo debito la possibilità di qualche soluzione provvisoria, quale potrebbe essere il noleggio di una nave per i mesi estivi.

Assicuro l'onorevole Bardanzellu che la sua richiesta sarà nuovamente esaminata, ma non posso oggi assumere impegni perché non si può non tener conto del maggior costo di nuove linee, e per i maggiori contributi è necessaria l'adesione del Ministero del tesoro.

È bene, al riguardo, tener presenti 3 considerazioni: 1°) solo in alcuni mesi e in alcuni giorni dell'anno si verifica un'intensa affluenza di viaggiatori; 2°) è molto costoso il tenere una nave in disarmo; 3°) quando la nave è in servizio su quelle linee, il bilancio è passivo perché le tariffe sono inferiori a quelle delle ferrovie.

Devo condividere con l'onorevole Bardanzellu l'osservazione fatta all'onorevole Cucco sulla circostanza che la Sicilia è collegata con il continente con la linea ferroviaria, la quale è in corso di rilevanti ammodernamenti e si avvantaggerà anche dei traghetti.

Per quanto riguarda, infine, il settore dell'Adriatico, di particolare importanza è il problema delle comunicazioni con l'Albania e la Grecia: la ratifica dell'accordo commerciale con l'Albania permetterà di riprendere le comunicazioni marittime con quel paese. La motonave « Otranto », adibita alla linea

commerciale Adriatico-Istanbul-Mar Nero, ha inserito uno scalo a Durazzo tra quelli di Bari e di Brindisi, sia all'andata, sia al ritorno: è stato possibile in tal modo collegare quattro importanti porti adriatici nazionali (Trieste, Venezia, Bari e Brindisi) con quello di Durazzo, con notevoli possibilità di traffico di merci e passeggeri.

In merito alle comunicazioni con la Grecia, mi auguro che si possa presto giungere ad un accordo per l'istituzione di un servizio di navi traghetto fra Brindisi, Corfù ed Igoumenitza, per il trasporto di automezzi e passeggeri: i vantaggi conseguenti a tale servizio saranno senza dubbio notevoli, in quanto esso permetterà di agevolare l'afflusso di turisti verso l'Italia e consentirà di acquisire alle navi nazionali una certa quota del movimento dei passeggeri fra l'Italia e la Grecia, attualmente assorbito dalle navi di società elleniche.

Ho ritenuto opportuno, dopo la mia assunzione alla carica di ministro della marina mercantile, compiere una serie di visite in taluni dei più importanti porti nazionali, per constatare *de visu* la situazione e le necessità di essi. Ho avuto occasione così di formarmi una precisa idea di quanto siano necessari il miglioramento ed il rammodernamento dell'organizzazione e delle attrezzature dei porti, che debbono essere messi in grado di potere accogliere nelle migliori condizioni le navi, offrendo ad esse mezzi adeguati per il compimento delle operazioni commerciali e tali da renderle possibili con la massima rapidità e sicurezza. Il problema presenta particolari caratteristiche anche in rapporto all'attuazione del mercato comune europeo, che certamente porterà a situazioni nuove ed a sviluppi che oggi non possiamo forse prevedere con certezza; una delle cose che, per altro, si possono sin da ora considerare sicure è che le possibilità di sviluppo dei porti saranno in diretta proporzione con la loro potenzialità ed il loro rendimento: di ciò si sono resi ben conto i paesi membri della comunità, che hanno preparato vasti programmi di opere portuali.

Una particolare menzione mi sembra necessaria per il problema dell'entrata in esercizio di un notevole numero di grosse cisterne, di dimensioni tali da non consentirne l'ingresso che in pochissimi porti in tutto il mondo: sorge quindi una questione di un certo rilievo, qual è quella dell'esecuzione di lavori di approfondimento dei fondali e, eventualmente, della costruzione di banchine adatte a navi del genere, nonché delle relative opere di sicurezza da valere per l'approdo di tutte le

petroliere, atteso che il traffico degli oli minerali ha raggiunto, lo scorso anno, un volume di oltre 34 milioni di tonnellate sbarcate ed imbarcate.

La soluzione del problema del potenziamento dei porti è riposta essenzialmente nella possibilità di avere a disposizione mezzi finanziari di una certa entità per far fronte con sollecitudine almeno alle esigenze più urgenti. L'esecuzione di lavori di ammodernamento nei porti sarebbe, del resto, molto vantaggiosa non solo per lo sviluppo dei traffici, ma anche per l'esecuzione delle diverse operazioni portuali, il cui costo tende, evidentemente, a decrescere con il miglioramento qualitativo e quantitativo delle attrezzature e dei mezzi di carico e di scarico. La riduzione dei costi, d'altra parte, rende i porti sempre più idonei a battere la concorrenza e ciò rappresenta una necessità per alcuni porti italiani, il cui traffico è minacciato da una avveduta concorrenza di quelli nordici.

Quanto al problema dell'acceleramento delle operazioni commerciali, esso riguarda il mio Ministero ed altre amministrazioni; per quanto mi concerne, posso assicurare che è in corso una azione per una più efficiente organizzazione dei porti e per la disciplina generale dei servizi portuali: al riguardo, citerò lo studio per i regolamenti dei singoli porti su base nazionale quanto più possibile unitaria, e per le norme sull'attività delle aziende dei mezzi meccanici presso le capitanerie dei porti.

Il costo delle operazioni portuali incide su quello della produzione industriale per le merci importate e sui prezzi dell'esportazione, sicché esso finisce con l'interessare tutta l'attrezzatura produttiva commerciale del paese. Basta questa considerazione per comprendere come le tante situazioni locali finiscano col fondersi in un unico problema nazionale, da considerare con criterio unitario, dove le istanze regionali e provinciali, per quanto spiegabili, devono cedere il passo a quelle di interesse nazionale.

Per quanto attiene alle costruzioni portuali, è noto che il mio Ministero non dispone di un potere deliberativo, che è, invece, riservato, in materia, al dicastero dei lavori pubblici. L'amministrazione della marina mercantile, peraltro, si è sempre premurata e si premurerà di segnalare a quel Ministero le opere la cui esecuzione essa ritiene più urgente e più necessaria.

Vengo, ora, a parlare di un settore sul quale vari deputati sono intervenuti in questa discussione: la pesca. La sempre maggiore

ampiezza che il dibattito in occasione del bilancio della marina mercantile va prendendo, di anno in anno, prova il grande interesse per la pesca; interesse che è la migliore garanzia perché ci si avvii ad una radicale trasformazione di questo fondamentale settore che impiega circa 145.000 unità lavorative, sparse lungo il litorale nazionale, e specialmente lungo quello meridionale e delle nostre isole, secondo una tradizione millenaria.

Posso aggiungere che l'interesse per una politica peschereccia è stato fortemente sviluppato dalle molteplici iniziative prese dal mio Ministero negli ultimi anni, dopo l'assorbimento dei servizi relativi alla pesca marittima. I problemi della pesca sono di non facile soluzione, anche perché qualsiasi azione urta contro tradizioni, difficoltà di adattamento delle masse dei pescatori ai nuovi ritrovati tecnici e complessità di situazioni, dato che la cattura del pesce e lo sbarco nei porti rappresentano solo la premessa per un risultato economico adeguato. La pesca è, infatti, un'attività produttiva che si inizia nei cantieri e nei laboratori scientifici ed in quelli di studi tecnologici, nonché nelle officine che preparano il materiale navale e le attrezzature; essa si estrinseca nella cattura, nella conservazione e nella distribuzione del pesce e si conclude nella distribuzione attraverso i mercati e nel consumo.

Tutte queste fasi meritano un'azione coordinata, in modo che l'eventuale aumento della produzione venga assorbito da un più efficiente mercato, frenando le fortissime importazioni dall'estero ed eventualmente aprendoci la strada ai mercati di altri paesi. Ciò va messo soprattutto in rapporto con un'adeguata utilizzazione delle possibilità del mercato comune europeo.

Nuove forme di collaborazione internazionale vanno, intanto, prendendo uno sviluppo sempre maggiore e consentono una più ampia reciproca conoscenza dei problemi comuni; a questo proposito mi è gradito ricordare la quinta sessione del consiglio generale della pesca nel Mediterraneo, che in questi giorni ho avuto l'onore di inaugurare a Roma, presso la F.A.O.

L'intervento dello Stato in questo settore non è mai stato così ampio e di così vasta portata, tuttavia se non può risolvere tutti i problemi e le difficoltà che travagliano la nostra pesca, costituisce certamente un notevole sforzo, anche di carattere finanziario, grazie al quale potranno essere conseguiti determinati risultati, necessario presupposto di futuri sviluppi. E ringrazio l'onorevole Durand de la

Penne anche dell'interessante programma di lavoro proposto nella relazione, che, per mio conto, considero un contributo assai costruttivo per quanto mi accingo a fare al fine di conseguire, con un'azione governativa ancora più efficace, migliori risultati nel settore della pesca.

Le ultime provvidenze disposte in materia di pesca sono la legge istitutiva del fondo di rotazione che oggi dispone, nel complesso, di due miliardi e trecento milioni di lire, e la legge del 1957 contenente provvedimenti a favore del Mezzogiorno, in base alla quale sono stati stanziati cinque miliardi di lire a favore delle attività pescherecce.

Nel prossimo esercizio finanziario, la consistenza del fondo di rotazione aumenterà ancora di 300 milioni di lire, in virtù delle disposizioni contenute nella legge del 13 marzo 1958, n. 281.

Le erogazioni sin qui disposte a carico del fondo di rotazione ammontano a poco meno di un miliardo e mezzo di lire e si riferiscono ad oltre 500 domande di finanziamento accolte sulle circa 600 finora esaminate dal Comitato interministeriale. Altre 350 domande di finanziamento sono state istruite dal mio Ministero e trasmesse alle banche ed un numero corrispondente di domande è in fase di istruttoria. Nel quadro dei provvedimenti a favore del Mezzogiorno, sono state presentate circa 700 domande, per un ammontare di spesa preventivata di oltre 8 miliardi di lire.

V'è da sperare che in tal modo sarà possibile dare un notevole impulso al rammodernamento della nostra flotta peschereccia, che oggi non ha tanto bisogno di incremento quantitativo, quanto ed essenzialmente di un miglioramento qualitativo, con la sostituzione, cioè, di unità anziane con altre, costruite secondo le più moderne concezioni tecniche e con criteri di redditività.

Secondo le ultime statistiche disponibili, la consistenza del nostro naviglio addetto alla pesca raggiunge quasi le 40.000 unità, per una stazza lorda complessiva di poco inferiore alle 150.000 tonnellate e per un valore complessivo di oltre 28 miliardi di lire. Si deve, però, considerare che la grande massa di tali unità è costituita da naviglio remo-velico (quasi 33 mila unità), che tende lentamente a decrescere (nel 1953 essa era composta da quasi 39.000 unità), ma dovrebbe essere più rapidamente ridotta in consistenza, a vantaggio del naviglio motorizzato. Per darvi un'idea delle difficoltà materiali che tale processo di trasformazione incontra, basterà ricordare che il naviglio remo-velico oggi esistente ha una stazza media unitaria inferiore ad una tonnellata

e mezza ed ha un valore unitario medio di meno di 60.000 lire, mentre la stazza media del naviglio motorizzato è di 9 tonnellate ed il valore medio di oltre due milioni e trecentocinquantomila lire.

Il rammodernamento e la qualità rappresentano uno dei problemi fondamentali della nostra pesca; l'altro è costituito dalla razionalizzazione dello sfruttamento del patrimonio ittico.

Questo ultimo problema è, anch'esso, tutt'altro che semplice, perché implica tutto un riordinamento del sistema peschereccio; si tratta, in sostanza, d'incrementare la pesca in quelle particolari zone in cui essa appare più redditizia e di organizzarla in modo tale da assicurare un rendimento quanto più possibile elevato e costante nel tempo: un'apposita commissione di studio istituita presso il Ministero e diligentemente presieduta dal mio collaboratore, il sottosegretario onorevole Giulio Caiati, sta, a tal fine, attivamente lavorando per predisporre un progetto di riforma ed adeguamento della nostra legislazione sulla pesca marittima.

Nella nuova legge saranno anche regolati i periodi in cui sarà consentita la pesca, secondo la raccomandazione dell'onorevole Sinisio.

In relazione alle osservazioni dell'onorevole Ravagnan sui diritti esclusivi di pesca, ricordo che i disegni di legge presentati al Parlamento nella scorsa legislatura sono venuti a decadere per il sopravvenuto scioglimento delle Camere.

La commissione presieduta, come ho detto, dall'onorevole Caiati per la riforma della legislazione sulla pesca, commissione che si riunisce ogni settimana, esaminerà anche tale problema, in quanto i diritti esclusivi di pesca sono regolati dal testo unico delle leggi sulla pesca.

Una riforma di tale ampiezza richiede, peraltro, uno studio quanto mai approfondito, che tenga anzitutto presenti le possibili ripercussioni pratiche delle nuove norme, nel quadro della passata esperienza e delle previsioni per il futuro, onde impedire che si possano eventualmente commettere degli errori di valutazione e compromettere il raggiungimento dei fini auspicati. Qualche dato si potrà, intanto, rilevare dai risultati pratici che si conseguiranno con le disposizioni contenute nella legge 13 marzo 1958, n. 281, che, fra l'altro, si propone di agevolare il trasferimento in altri mari italiani di pescherecci sin qui addetti alla pesca con reti a strascico nell'Adriatico, mediante la concessione di un'indennità

di trasferimento ed il concorso nelle spese di sistemazione ed avviamento nelle nuove basi.

Circa la pesca atlantica, di cui si sono occupati vari deputati, occorre rilevare che solo imprese ben organizzate e ben preparate possono svolgere con successo tale attività; sarebbe controproducente favorire tentativi di imprese non in grado di svolgerla in questo momento e le conseguenze negative di oggi potrebbero pregiudicare iniziative serie dell'avvenire.

Comunque il mio Ministero è orientato favorevolmente e ha sollecitato anche recentemente il concorso della Cassa per il mezzogiorno.

Molti colleghi hanno segnalato i gravi inconvenienti prodotti dalla pesca di frodo ed in particolare da quella con esplosivi.

Mentre si svolgerà una opportuna propaganda per far comprendere i gravissimi danni di tale sistema, particolari nuove norme sono in corso di studio da parte della commissione per la riforma della regolamentazione della pesca marittima.

Intanto le capitanerie di porto si stanno attrezzando, compatibilmente con i modesti mezzi a disposizione del Ministero, con imbarcazioni idonee ad una efficace sorveglianza.

Alcuni colleghi rappresentanti di zone costiere, tra cui gli onorevoli Amodio, D'Arezzo e Ravagnan, e particolarmente a conoscenza delle esigenze dei pescatori, hanno fatto presente la necessità di un piano nazionale per la costruzione di porti rifugio e di porti pescherecci.

Per le competenze del mio Ministero oggi non posso darvi altra assicurazione che quella di trasmettere e di appoggiare le segnalazioni che sono state fatte al Ministero dei lavori pubblici.

Quanto alle case per i pescatori, altra importante questione di cui si è occupato l'onorevole Amodio, lo stanziamento di un miliardo di lire da parte del Ministero dei lavori pubblici consentirà di destinare alle famiglie dei pescatori un certo numero di case di tipo popolare: l'assegnazione dei fondi è ripartita negli esercizi dal 1956-57 al 1960-61, ma, naturalmente, essa potrà essere sufficiente solo per una parziale soluzione del problema e mi riprometto di svolgere tutto il mio interessamento presso il Ministero dei lavori pubblici per conseguire ulteriori stanziamenti di fondi.

Sul problema sollevato, infine, circa le agevolazioni nella fornitura del carburante ai pescatori, posso dire che tutti i natanti da pesca usufruiscono di agevolazioni e che gli inconvenienti verificatisi negli ultimi tempi — posso

assicurare i deputati che ieri hanno parlato su questo argomento — sono stati eliminati, in seguito all'azione svolta dal mio Ministero presso quello delle finanze.

L'onorevole Amodio ed altri colleghi hanno chiesto la fusione delle casse marittime, con la conseguente unificazione e perequazione dei contributi e del problema si è occupato anche l'onorevole Sinesio. La questione, per quanto non sia di stretta competenza del Ministero della marina mercantile, ma di quello del lavoro, è attualmente allo studio presso la mia amministrazione.

Per la Cassa marittima adriatica era necessario cambiare alcune norme dello statuto, apportando le modifiche già fatte agli statuti delle altre due casse marittime.

Ora queste modifiche sono state deliberate dal commissario e sono in corso di approvazione presso il Ministero del lavoro, che io solleciterò per la ricostituzione del consiglio di amministrazione.

L'onorevole Achille Lauro ha rivolto critiche alla Cassa marittima meridionale. Devo dare atto all'onorevole Lauro di aver premesso alle critiche per la Cassa un ampio elogio per la personalità del presidente, professor De Meo, il quale dopo avere insegnato statistica marittima nell'Istituto universitario navale di Napoli è passato ad insegnare, sempre come ordinario, economia e finanze delle imprese di assicurazione nell'università di Roma, ed ora insegna statistica economica.

Il professor De Meo ha, inoltre, una lunga e vasta esperienza professionale nel campo delle assicurazioni in genere, e, in particolare, in quello delle assicurazioni sociali, fra le quali ultime rientrano appunto le assicurazioni sociali della gente di mare.

Secondo la vigente legislazione, nelle amministrazioni di tutti gli enti che, per conto dello Stato, gestiscono le assicurazioni sociali, viene data una congrua rappresentanza sia ai lavoratori sia ai datori di lavoro, sulla base di designazioni fatte dalle rispettive associazioni sindacali.

La nomina del presidente spetta invece al Governo, che effettua la scelta fra persone che non siano in alcun modo legate, direttamente o indirettamente, ad una delle dette categorie. Scelto con questo criterio, il presidente può infatti svolgere quell'opera di mediazione e di moderazione che è garanzia del buon funzionamento dell'ente.

In tutti i più importanti enti assistenziali del nostro paese (quali l'« Inail », l'« Inam », l'Ente nazionale per l'assicurazione malattie dei dipendenti dagli enti di diritto pubblico,

l'Istituto nazionale di assistenza per i dipendenti degli enti locali, ecc.) il presidente non appartiene né alla categoria dei datori di lavoro né a quella dei lavoratori.

Gli industriali dell'armamento, come ha ricordato ieri l'onorevole Lauro, si sono fino ad oggi astenuti dal partecipare alle riunioni del consiglio di amministrazione dell'ente. Ora, dopo la sentenza del Consiglio di Stato che non ha accolto il loro ricorso, la loro astensione non è in alcun modo giustificata, mentre con il loro intervento potranno anche dare utili consigli.

Compito del Ministero del lavoro e del mio è di interessarci per la migliore funzionalità dell'ente, nella migliore armonia tra i rappresentanti delle diverse categorie nel consiglio d'amministrazione per la più efficace tutela dei lavoratori. Mi auguro pertanto che il mio sincero appello venga raccolto dagli industriali armatoriali di Napoli.

Le considerazioni da me esposte in relazione al lavoro marittimo, circa la constatata scarsità di personale qualificato, debbono essere estese anche al settore della pesca: come nel campo della navigazione commerciale, ancor di più in quello della pesca si è dovuto rimediare alla deficienza di personale di stato maggiore concedendo deroghe ai limiti di abilitazione prescritti dal regolamento al codice della navigazione. Il problema dell'addestramento dovrà, peraltro, essere attentamente studiato, in quanto a poco servirebbe il miglioramento della qualità delle nostre navi da pesca se non si provvedesse, nel contempo, alla qualificazione di una notevole massa di personale per la conduzione delle stesse e, soprattutto, per l'impiego delle nuove apparecchiature di bordo (frigoriferi, scandagli ultrasonori, ecc.).

Nel settore del lavoro peschereccio desidero, inoltre, ricordare la legge n. 250 del 13 marzo 1958, con la quale si è compiuto un notevole passo innanzi nel campo delle assicurazioni sociali a favore del personale imbarcato su naviglio da pesca non superiore alle 10 tonnellate di stazza lorda; tale personale fruisce, ora, della assicurazione invalidità e vecchiaia, degli assegni familiari (a condizione che sia associato in compagnie o cooperative), dell'assicurazione contro gli infortuni e di quella contro le malattie, anche professionali.

Per quanto riguarda il programma ed il coordinamento degli studi e delle ricerche sulla pesca proposti dal relatore, ed accennati anche nel corso della discussione del bilancio al Senato, ricordo che tali servizi attual-

mente dipendono dal Ministero dell'agricoltura e foreste; posso comunicare, però, che sono in corso contatti con il detto Ministero in vista di una più razionale distribuzione delle competenze e di una più organica azione amministrativa.

Posso anzi dichiarare che il ministro dell'agricoltura, onorevole Ferrari Aggradi, ha dimostrato la massima comprensione e spero perciò che le proposte indicate dal relatore potranno essere realizzate.

Un'altra questione d'importanza capitale è quella connessa con l'organizzazione dello smercio dei prodotti ittici. Al momento attuale, il consumo annuale di pesce *pro capite* della popolazione italiana è molto basso in cifra assoluta ed anche in relazione ai consumi medi di altri paesi: si tratta, quindi, di riordinare i mercati ittici e di sviluppare il consumo con l'istituzione di impianti a terra, dove il prodotto possa essere temporaneamente conservato, e di mezzi rapidi di trasporto verso le regioni interne d'Italia che, attualmente, in pratica, quasi ignorano il pesce nel campo dell'alimentazione.

Come è noto, il Governo ha ritenuto necessario ed urgente provvedere ad una nuova ed efficiente regolamentazione del commercio all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli, delle carni e dei prodotti ittici e ha emanato, in questi giorni, un apposito decreto-legge, stabilendo opportuni sistemi di garanzia del buon funzionamento delle operazioni di mercato all'ingrosso, in modo da assicurare il rispetto delle legittime esigenze dei produttori e dei consumatori.

Posso assicurare l'onorevole Ravagnan che sia nel decreto-legge sia nel regolamento tipo per i mercati si è tenuto conto del lavoro svolto dalla commissione per la revisione della disciplina dei mercati ittici.

Posso comunicare inoltre che le commissioni compartimentali per la previdenza della piccola pesca (legge 13 marzo 1958, n. 250) sono state costituite e che la commissione centrale è stata insediata stamane.

Particolare menzione desidero fare della disposizione contenuta nel decreto-legge circa la facoltà concessa ai consumatori di acquistare direttamente anche i prodotti ittici nei mercati all'ingrosso, in alcune ore del giorno; ad essa corrisponde la facoltà concessa ai produttori singoli od associati di effettuare direttamente nei mercati la vendita dei loro prodotti. Tali norme rappresenteranno, indubbiamente, un potente correttivo ad eventuali tentativi di speculazione.

Per quanto concerne, infine, la questione della pesca in Adriatico, posso confermare che, da parte nostra, è stato predisposto uno schema organico di accordo con la Jugoslavia che, tenendo conto delle rispettive necessità e degli aspetti reali della situazione, offre basi serie di una completa intesa che potrebbe garantire alle nostre marinerie dell'Adriatico condizioni di tranquillo ed ordinato svolgimento delle loro attività di pesca nelle acque sottoposte alla giurisdizione della Jugoslavia, sia pure con alcune limitazioni inevitabili data la nuova situazione venutasi a creare in quel mare.

Allo scopo di approfondire e chiarire nel modo migliore le intese da concludere, si è anche considerata la opportunità di una brevissima proroga dell'accordo in vigore. Le trattative in via diplomatica sono già cominciate. La delegazione particolare composta di funzionari del mio Ministero e del Ministero degli esteri partirà domani.

Le descrizioni fatte alla Camera dagli onorevoli Sinesio, Cucco e Ravagnan dei sistemi usati nei confronti dei nostri pescatori nelle acque tunisine hanno rinnovato in noi la dolorosa impressione suscitata quando si ebbe notizia delle violenze esercitate contro i nostri pescherecci.

E mi associo al pensiero affettuoso che da tanti colleghi è stato opportunamente rivolto a tutti i pescatori, ai quali mi riprometto di fare constatare, con opportune provvidenze in loro favore, la concreta solidarietà del Parlamento e del Governo.

Alcuni colleghi hanno richiamato la mia attenzione sulla grave situazione che recentemente si è verificata nelle acque del canale di Sicilia verso la Tunisia. Ora, posso assicurare la Camera che nel quadro dei rapporti tuttora amichevoli tra l'Italia e la Tunisia si spera di poter giungere a un accordo che assicuri la libertà di lavoro ai nostri pescatori.

Debbo dare ora alcune risposte in merito a problemi particolari sollevati dal relatore e da alcuni onorevoli colleghi, chiedendo scusa se non potrò fermarmi su tutti gli argomenti che sono stati trattati.

In materia di previdenza marinara ho il piacere di comunicare che presto sarà presentato al Parlamento il disegno di legge per il pagamento dell'aumento di pensione alla gente di mare con decorrenza dal 1° gennaio di quest'anno, avendo data la sua adesione il Ministero del tesoro.

In merito alla vasca navale, sono d'accordo con l'onorevole Durand de la Penne circa la sua importanza. La vasca navale è alle dirette

dipendenze del Ministero della difesa-marina, il quale ha una specifica competenza in materia, più volte, ed anche di recente, riaffermata. Mi rendo conto dell'urgenza del problema e sono sicuro che l'appello del relatore verrà preso nella doverosa considerazione dall'amministrazione della marina militare, verso la quale svolgerò le massime premure.

L'onorevole Colitto ha avanzato dubbi sulla duplice questione della giurisdizione speciale dei comandanti di porto e della disciplina del lavoro portuale. Convengo che la materia meriterebbe più ampia trattazione; essa, per altro, è più di competenza del collega della Giustizia che del mio Ministero, ma, d'altro canto, posso tranquillizzare l'onorevole Colitto che, per quanto mi riguarda, io non ho alcun dubbio. Non si può assolutamente sostenere, infatti, che la Carta costituzionale disponga l'abolizione pura e semplice delle giurisdizioni speciali già esistenti, in quanto per l'articolo 102 « non possono essere istituiti giudici straordinari o speciali », mentre la VI disposizione parla di revisione e non di abolizione *ipso facto* delle giurisdizioni speciali già esistenti. Se v'è un dubbio, questo riguarda la natura della giurisdizione speciale del comandante del porto, perché si sostiene autorevolmente che il comandante del porto sia un organo speciale della giurisdizione ordinaria, in tanto necessario, in quanto chiamato a trattare questioni di particolare tecnicismo, le quali richiedono, inoltre, pronte decisioni.

Quanto alla materia della disciplina del lavoro portuale, essa non contrasta affatto con la libertà dell'iniziativa economica sancita dalla Costituzione, in quanto questa non va intesa come libertà illimitata. Tale libertà trova i suoi limiti naturali e giuridici nella necessità di regolare lo svolgimento del lavoro, in un servizio che, se è inteso a soddisfare esigenze private degli operatori, considerato come elemento indispensabile del funzionamento di un porto, non può non essere qualificato pubblico e, come tale, soggetto a disciplina.

L'onorevole Lucifredi ha parlato delle discriminazioni di bandiera. Al riguardo l'atteggiamento italiano corrisponde a quello dei paesi O.E.C.E., i quali si preoccupano di eliminare tali discriminazioni gradualmente, mediante accordi commerciali con i diversi paesi, nei quali viene esclusa ogni forma di discriminazione.

Le osservazioni fatte dagli onorevoli Schiano e Lucifredi in merito al demanio marittimo formeranno oggetto di particolare studio. Do-

vrà per altro restare fermo il principio che sul demanio marittimo gli interessi marittimi devono avere l'assoluta preminenza (la cui esatta valutazione spetta all'amministrazione marittima), così come stabilito dall'articolo 30 del codice della navigazione e come riconosciuto dal Consiglio di Stato e dalla più recente giurisprudenza. Nel rispetto di tali fondamentali principi potranno essere estese e meglio chiarite le disposizioni, già applicate con notevoli risultati in numerose località, al fine di raggiungere una più costante collaborazione con le autorità comunali in materia di utilizzazione del demanio marittimo.

In ogni modo, fin da adesso vengono applicati quei piani regolatori che siano stati preventivamente approvati anche dall'autorità marittima e sempre, quando si tratti di zone paesisticamente importanti e sottoposte a vincolo panoramico, vengono sentite le soprintendenze ai monumenti nel caso di concessioni che implicino impianti di opere stabili.

I comuni interessati dovranno per altro tenere presente che i pareri eventualmente richiesti devono essere forniti, anche in conformità del disposto dell'articolo 30 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione, con urgenza e non rinviati, come purtroppo a volte avviene, di mesi e di anni, e che nessuna pianificazione concernente zone demaniali marittime può essere presa in considerazione dell'autorità marittima, se a questa non sia stato richiesto il preventivo assenso.

Devo una risposta all'onorevole Cucco, il quale, per un'informazione non esatta, ha fatto dei rilievi sul servizio notturno dei marconisti sulle navi adibite alle linee Napoli-Palermo e Civitavecchia-Olbia. Queste navi, in considerazione della rotta notturna, sono tenute ad effettuare, ai fini della sicurezza, un servizio di ascolto auricolare, espressamente stabilito per dette navi in applicazione del paragrafo 848, articolo 35 della convenzione di Atlantic City. Detto servizio è stato fissato dal competente Ministero delle poste e telecomunicazioni nelle misure necessarie per assicurare il migliore risultato di sicurezza.

Per quanto si riferisce al sinistro della motonave *Arborea* con il mercantile russo, non appena si è verificata la collisione, alle ore 00,07 del 16 ottobre, il marconista dell'*Arborea* ha immediatamente operato il collegamento radio con la nave russa; infatti, il marconista, per quanto non obbligato dall'orario di servizio, al momento della collisione era ancora sveglio e si trovava nella sala attigua alla cabina di radiotelegrafia. Egli

non ha lanciato la chiamata di soccorso, perché il comandante dell'*Arborea* non ne ha ravvisato la necessità. Infatti, onorevole Cucco, l'eccezionale carico, prezioso per la qualità dei passeggeri, non ha subito alcun danno.

L'onorevole Colasanto si è occupato del problema dell'adeguamento degli organici dell'amministrazione centrale e periferica: posso comunicare che sono in corso di preparazione due schemi di provvedimenti con i quali sarà possibile al mio Ministero ottenere un assetto più rispondente alle esigenze dei servizi.

Colgo questa occasione per segnalare alla Camera l'opera svolta con diligenza dal personale sia al centro sia alla periferia ed il notevole contributo offerto dai dirigenti con particolare competenza per il conseguimento delle finalità di questa amministrazione.

Quanto ai problemi della navigazione da diporto, il mio Ministero ha, di recente, impartito disposizioni agli uffici periferici per una esatta applicazione pratica delle norme concernenti l'arrivo e la partenza delle unità da diporto, norme che presentavano notevoli difficoltà di interpretazione, in dipendenza della ripartizione delle navi in diverse categorie a seconda della stazza e del sistema di propulsione. Tali disposizioni sono state accolte favorevolmente dagli interessati e, in particolare, dall'Unione italiana dei crocieristi. È stata anche determinata la particolare procedura da seguirsi per la concessione dell'autorizzazione alle navi minori per recarsi all'estero.

Nelle facilitazioni che intendo concedere alla navigazione da diporto per i natanti che battono bandiera italiana sono spinto dal proposito sia di favorire il turismo, sia di venire incontro a chi dimostra comunque passione per la vita di mare.

E nel concludere la mia relazione ritengo opportuno riprendere un felice accenno dell'onorevole Durand de la Penne, a cui hanno fatto seguito l'onorevole Lucifredi ed altri, circa la necessità della formazione di una più vasta coscienza marinara nel nostro paese.

Le attività marittime rappresentano, effettivamente, un elemento molto importante della vita economica dell'Italia e non si può, quindi, non condividere la tesi dell'onorevole relatore sull'opportunità che, pur al di fuori di vane manifestazioni retoriche, gli italiani sentano l'importanza del mare e si interessino ai problemi delle varie attività economiche ad esso collegate.

Mi è gradito rilevare la funzione divulgatrice della stampa, la quale svolge l'importantissimo compito di richiamare la pubblica

opinione su problemi marittimi che altrimenti essa ignorerebbe.

La stampa specializzata, poi, adempie, in questo campo, funzioni particolari, in quanto è normalmente rivolta ad una *élite* di lettori e ad esperti. È motivo di conforto il constatare la grande fioritura, verificatasi recentemente, di pubblicazioni specializzate, che apportano un notevole contributo alla formulazione di un vero e proprio pensiero marinaro, degno di una grande tradizione marittima.

È doveroso, infine, riconoscere l'azione svolta dalla radio, dalla televisione e dai documentari cinematografici, per cui si può, in definitiva, ritenere che l'italiano medio sia oggi messo in grado di formarsi un concetto di ciò che il mare rappresenta per l'Italia.

Formulo però il voto per una conoscenza sempre più diffusa, che costituisce la base ed il presupposto per la formazione di una vera e propria coscienza marinara. Sarà di sicura garanzia per il futuro delle nostre attività marittime, perché esse potranno non solo avvalersi dei progressi tecnici e di più elaborate e complete concezioni economiche, ma saranno, al tempo stesso, seguite con vivo interesse da una massa sempre più vasta di persone pronte a comprendere i grandi problemi del mare e i provvedimenti che dovranno di volta in volta essere adottati dal Parlamento.

Onorevoli colleghi, è stato rilevato che il dibattito sul bilancio della marina mercantile si è svolto soltanto nelle due sedute della giornata di ieri. Però quattordici oratori sono intervenuti nella discussione e sono stati presentati ben trenta ordini del giorno.

Mi si consentano due rilievi: in primo luogo, l'importanza dei discorsi che sono stati qui pronunziati, per cui è risultata chiara l'impostazione che i singoli gruppi politici danno ai difficili problemi che in questo momento riguardano la competenza del mio Ministero; in secondo luogo, il proposito dichiarato da tutti gli oratori di volere, con spirito di collaborazione, dare un apporto costruttivo alla soluzione delle diverse e difficili questioni.

Devo, infine, ringraziare sinceramente gli onorevoli colleghi per l'augurio che con tanta cordialità hanno voluto formulare per l'azione impegnativa che devo svolgere nell'intento di superare le attuali difficoltà ed assicurare alla nostra economia lo sviluppo della marina mercantile.

Mia grande aspirazione è certamente quella di corrispondere alla fiduciosa attesa che è stata qui autorevolmente espressa dai colleghi, sapendo di svolgere così, nel modo mi-

gliore, l'incarico che mi è stato affidato al servizio del paese.

Signor Presidente, mi consenta di dire ancora una parola al relatore. I deputati di tutti i settori della Camera hanno elogiato la relazione dell'onorevole Durand de la Penne.

Desidero associarmi a questo elogio ed aggiungere anche che la relazione, anzi lo studio accurato e diligente dell'onorevole Durand de la Penne, costituisce un valido contributo per la politica marinara del nostro paese.

Nella relazione dell'onorevole Durand de la Penne si può constatare, oltre la profonda competenza, anche la nobile passione di chi sul mare ha vissuto a lungo e sul mare si è coperto anche di gloria, guadagnandosi la massima ricompensa al valore militare. (*Vivi applausi al centro — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Devo essere imparziale; ma, poiché ci si è riferiti alla gloria militare di un valoroso, lasci la Camera che mi associ anch'io all'elogio del ministro.

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge:

La Camera

invita il ministro della marina mercantile:

1°) a tutelare più efficacemente la nostra pesca in Adriatico nella imminenza del rinnovo dell'accordo di pesca italo-jugoslavo che scade il 31 corrente ed in particolare: a) consultare gli operatori utilizzando la loro esperienza; b) stabilire una procedura di controllo bilaterale nel caso d'infrazioni e dare assistenza giuridica agli armatori del naviglio fermato, in modo da avere la massima garanzia di obiettività;

2°) a promuovere il riordinamento dei mercati ittici;

3°) a snellire il funzionamento delle Casse infortuni e malattia e della Cassa di previdenza marinara;

4°) ad utilizzare i fondi messi a disposizione dalla Cassa per il mezzogiorno secondo un piano razionale ed organico di politica della pesca, che tenga conto della nuova realtà costituita dall'applicazione del trattato per il mercato comune europeo;

5°) a potenziare i traffici marittimi che fanno capo a Bari, già sede della società di navigazione « Puglia ».

TROISI.

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.

AMODIO.

La Camera

invita il Governo:

1°) a realizzare al più presto l'impegno formalmente assunto e reiterato in diverse occasioni — ultima quella verificatasi alla vigilia delle elezioni politiche del 25 maggio, quando fu concesso un acconto sugli aumenti che sarebbero stati deliberati — di elevare congruamente, per adeguarle al sempre crescente costo della vita, le pensioni dei marittimi, ridotti, attualmente, alla miseria ed alla fame;

2°) a disporre che il porto di Ortona divenga il porto capolinea del servizio regolare sovvenzionato di comunicazione con le isole Tremiti, mantenendosi lo scalo di Termoli.

PAOLUCCI, SPALLONE, SCIORILLI BORRELLI.

La Camera,

considerato che la flotta mercantile italiana ha oggi superato i 5 milioni e 200 mila tonnellate con un aumento di oltre il 45 per cento di quella che era la sua massima consistenza pre-bellica, facendo avanzare il nostro paese, per ciò che concerne la partecipazione percentuale ai traffici mondiali, dal sesto posto che aveva nel 1939 al quarto nella schiera delle flotte mondiali.

considerato che di questa opera di potenziamento una grande parte di merito va ascritta al tenace spirito di iniziativa del libero armamento italiano che ha elevato il suo naviglio da 2 milioni a circa 4 milioni 500 mila

tonnellate, con un aumento percentuale, nei confronti dall'anteguerra di oltre il 113 per cento;

considerato che in un prossimo avvenire, e per le conseguenze derivanti dal M.E.C., e per mutazioni economiche di mercato, e per trasformazioni conseguenti al progresso della tecnica, si dovrà affrontare un'aspra concorrenza nel campo dei commerci marittimi mondiali, concorrenza che tempestivamente dovrà essere fronteggiata nelle più convenienti condizioni;

considerato il pesante perdurare della vasta crisi dei noli che ha creato e crea all'armamento italiano sempre maggiori e meno agevolmente sormontabili difficoltà;

ravvisata la necessità di procedere, nel più breve periodo di tempo, allo svecchiamento della nostra flotta di cui quasi un quarto supera i 25 anni di anzianità, anche in relazione alle iniziative e alle provvidenze di vario genere, già assunte da altre nazioni nostre competitori;

ravvisata, anche, la necessità che sia stimolata la demolizione del vecchio naviglio con incentivi da connettersi all'impegno di nuove costruzioni — il che significa anche occupazione di mano d'opera cantieristica — e con revisioni del trattamento fiscale per vendite di navi accompagnate da reimpieghi in altre unità costruende o acquistande,

fa voti

perché siano rinnovate le provvidenze delle leggi Tambroni opportunamente modificate, sulla base dei dati offerti dall'esperienza, e, in pari tempo, sia disposto un allargamento ed una più pronta accessibilità e funzionalità del credito navale; e, infine, sull'esempio di quanto fatto in altri paesi, siano revisionati gli attuali criteri con i quali sono consentiti gli ammortamenti del naviglio, rapportandoli in misure che tengano conto del ciclico alternarsi dei periodi di rialzo e di ribasso dei noli, nonché dei processi di svalutazione monetaria e di quelli che renderanno sempre maggiore e più grave il peso dei rinnovamenti e delle trasformazioni imposte dal rapidissimo incessante progredire delle scoperte scientifiche e dei ritrovati tecnici,

ed invita altresì il Governo

e in particolare il ministro della marina mercantile, a porre in essere tutte le misure idonee per un organico rafforzamento delle nostre attività marittime, da cui, in proporzione tanto notevole, dipende la solidità e l'incremento dell'economia nazionale.

GONELLA GIUSEPPE.

La Camera,

considerata la grave situazione di Trieste per la contrazione dei traffici portuali e la necessità di potenziare ed istituire le linee marittime tradizionali al fine di restituire al grande porto adriatico la sua funzione di emporio, centro di smistamento e di transito tra il centro Europa, il Mediterraneo, il medio e l'estremo oriente;

rilevato che il porto di Trieste dev'essere messo nelle condizioni di far fronte alla sempre più agguerrita concorrenza dei porti stranieri;

sottolineando che l'attività portuale e dei servizi marittimi costituisce uno dei pilastri dell'intera economia triestina,

invita il Governo:

a ripristinare, istituire e potenziare le linee marittime per il Pakistan, l'India e l'estremo oriente; per l'Indonesia e il golfo Persico, per tutta l'Africa, per il Mediterraneo orientale ed occidentale, per il Mar Nero;

a provvedere alla revisione urgente della linea del *Lloyd* Triestino per l'estremo oriente, nel senso di includere nell'itinerario « toccate » nei porti della Repubblica popolare cinese, operando altresì nel senso di ottenere la inclusione permanente di Trieste nell'elenco dei porti autorizzati ai traffici con quel paese;

ad attuare un piano organico per la soluzione integrale del problema delle comunicazioni marittime adriatiche che valorizzi adeguatamente l'Adriatico nei settori oltre Suez e levante ed assicuri una sua equa partecipazione a quelli oltre Gibilterra e Mediterraneo occidentale;

a rivedere il progetto di rinnovo delle convenzioni con le società di preminente interesse nazionale tenendo presenti le esigenze dell'Adriatico e di Trieste, porto quest'ultimo che è ben lungi dall'aver il tonnellaggio che aveva negli anni prebellici e che ha perduto per causa della guerra.

VIDALI.

La Camera,

rilevato che il 31 ottobre scade l'accordo Storoni-Pavlich del marzo 1956 integrato dal protocollo addizionale del 13 dicembre successivo sulla pesca nell'Adriatico;

riconosciuto che durante questi anni le nostre flottiglie pescherecce dell'Adriatico sono state oggetto di una lunga serie di angherie e di soprusi da parte delle motovedette jugoslave;

riafferma il diritto italiano alla libera pesca sul libero Adriatico ed in vista del rinnovo dell'accordo,

impegna il Governo

sui seguenti punti:

a) abolizione o revisione dell'articolo 9 dell'accordo stesso che dà agli jugoslavi il diritto di fermare a proprio piacimento i nostri battelli;

b) richiesta di nuovi specchi d'acqua che siano soprattutto pescosi come quelli compresi nella convenzione Bastianetto ed oggi inspiegabilmente esclusi dai permessi di pesca;

c) garanzia del rispetto delle più elementari norme del diritto internazionale affinché i motopescherecci italiani non vengano più catturati financo a 16 miglia dalla costa, come è accaduto.

GRILLI ANTONIO, DELFINO, DE MICHELI VITTURI.

La Camera

invita il Governo:

a) a porre in atto ogni misura per potenziare i porti del Mezzogiorno ponendoli in grado di realizzare vasti e continui traffici con l'Africa e con l'oriente;

b) ad orientare i programmi della Finmare in modo da tenere conto delle esigenze dello sviluppo dei traffici marittimi del Mezzogiorno, come uno dei mezzi per la rinascita di queste regioni;

c) a predisporre i piani e ad adottare le misure per un adeguato ammodernamento della flotta peschereccia del Mezzogiorno;

d) ad adottare tutte quelle misure che si rendono necessarie per aumentare la occupazione nell'ambito portuale e per garantire il massimo di stabilità ai lavoratori portuali di ogni settore, colpendo — se è necessario — ogni forma di speculazione e di inutile intermediazione;

e) a contribuire perché l'Ente autonomo del porto di Napoli sia messo finanziariamente in condizione di realizzare il previsto piano di ampliamento ed ammodernamento del porto di Napoli.

MAGLIETTA, NAPOLITANO GIORGIO, CAPRARA, FASANO, GOMEZ D'AYALA.

La Camera,

allo scopo di avviare a soluzione la gravissima crisi del porto di Palermo, i cui traffici sono in costante diminuzione, col conse-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

guente enorme danno per l'economia della città e della Sicilia,

ravvisata la necessità dell'ammodernamento e del potenziamento degli impianti portuali e dell'istituzione di una zona franca nel porto,

invita il Governo:

1°) a dare al porto di Palermo anche la funzione di porto di armamento di alcune linee per l'oriente, il medio oriente, l'Africa settentrionale ed orientale e per le Americhe;

2°) a disporre la riconferma delle linee di preminente interesse nazionale, attualmente convenzionate, ed il ripristino di quelle esistenti prima della guerra 1940-45.

NICOSIA.

La Camera,

considerato che il porto di Livorno è lo sbocco naturale dei trasporti marittimi che interessano le industrie toscane;

considerato che escludere tale porto quale tappa delle navi da carico reca un duplice danno alle industrie interessate e alla città di Livorno medesima,

considerato infine che quella zona tirrenica fa parte di una più vasta zona in cui il reddito medio *pro-capite* è inferiore alla intera media nazionale, e come quindi sia necessario non togliere ad essa una sia pur minima possibilità di lavoro,

invita il Governo

a far sì che le navi da carico aventi merci destinate a stabilimenti industriali toscani facciano sosta a Livorno, particolarmente quando si tratti di navi appartenenti a società con capitale a partecipazione statale.

BIANCHI GERARDO, LUCCHESI.

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.

ADAMOLI, MAGLIETTA, POLANO, RAVAGNAN, VIDALI.

La Camera,

considerato il grave stato di disagio economico e morale nel quale da moltissimi anni trovasi la compagnia lavoratori del porto di Brindisi, in assoluto contrasto con la lusinghiera e notevolmente buona situazione economica della compagnia porta bagagli della compagnia stessa di Brindisi;

considerato che la compagnia portuali comprende circa 200 lavoratori, là dove la cooperativa porta bagagli ha appena 25 addetti al servizio;

ritenuto che il presente stato di disagio non può assolutamente perdurare, anche e soprattutto perché costituirebbe dispregio alla norma del codice di navigazione e che in tal senso sono pervenuti vari ricorsi al competente Ministero della marina mercantile, con abbondante motivazione giuridica, morale e sociale, perché si fosse raggiunta la completa fusione delle due organizzazioni,

invita il Governo

a decidere la fusione economica, disciplinare ed organizzativa delle due diverse entità lavorative, con unica amministrazione, in conformità al disposto del codice di navigazione.

MANCO.

La Camera,

ravvisando la necessità di ridare all'Adriatico ed, in particolare, a Trieste le tradizionali funzioni di intermediari tra il naturale retroterra nazionale ed estero ed i paesi del levante e di oltre Suez;

constatando la necessità di procedere a tal fine alla correzione della « pendolarità » delle linee gestite dalle società di navigazione di preminente interesse nazionale a favore dell'Adriatico e di Trieste come suo capolinea ed inoltre la necessità evidente di istituire per i ricordati paesi del levante e di oltre Suez nuove linee e di migliorare ed intensificare quelle esistenti attualmente,

invita il ministro della marina mercantile ad adoperarsi perché, in particolare, si disponga:

il miglioramento delle linee di navigazione con l'estremo oriente (restituzione al-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

l'Adriatico della linea Epresso per l'estremo oriente con l'assegnazione di navi adeguate per qualità e per numero), con l'istituzione di servizi diretti per i porti della Cina e del Giappone;

l'istituzione di nuove linee e miglioramento delle linee di navigazione esistenti con:

- a) l'Australia e la Nuova Zelanda;
- b) l'India e il Pakistan;
- c) l'Africa orientale e meridionale;
- d) i porti del Mar Nero.

Fa voti altresì

perché il ministro si adoperi affinché nella ripartizione delle commesse per la costruzione delle nuove navi vengano tenuti nel debito conto i C.R.D.A., di cui è nota la lata qualità e capacità tecnica di quelle maestranze e di cui è pure nota la attuale crisi di lavoro.

BOLOGNA, MARTINA, SCIOLIS.

La Camera,

considerato che la marina mercantile costituisce in Italia un importantissimo servizio pubblico; che nelle attività marinare e nelle industrie con esse direttamente connesse lavorano 300.000 persone; e che, pertanto, il settore marittimo è di fondamentale importanza nella economia generale del paese;

considerato che la politica finora attuata nel campo della marina mercantile è stata frammentaria e disorganica, priva di un piano organico nel periodo di ricostruzione nel dopoguerra e di un piano a lunga prospettiva che esprimesse una politica marinara italiana nuova, organica, più costruttiva che ponesse al centro di tale politica la flotta della FINMARE che fa parte dell'I.R.I. (flotta che invece è stata considerata solo come complementare, lasciando le attività più importanti all'armamento privato, talché la flotta FINMARE che nel 1939 rappresentava il 40 per cento della marina mercantile italiana, rappresenta ora solamente il 14 per cento della flotta attuale),

impegna il ministro della marina mercantile a dare un nuovo indirizzo alla politica marinara italiana:

a) rivedendo gli enunciati piani quadriennali per adeguarli alle effettive esigenze dei servizi di linea e dei cantieri;

b) promuovendo i necessari interventi, per la parte che riguarda il Ministero della marina mercantile, per l'ammodernamento delle strutture portuali onde renderle idonee ai prevedibili sviluppi dei traffici marittimi;

c) provvedendo all'apertura di nuove correnti di traffico per la marineria italiana in generale, e per la flotta delle società di preminente interesse nazionale in particolare, rivolto verso l'estremo oriente, verso la Repubblica popolare cinese; nonché alla intensificazione dei traffici verso il mar Nero, i paesi del medio oriente e del nord Africa che hanno conquistato o stanno conquistando la propria indipendenza, ed aspirano a sviluppare autonomamente relazioni e scambi economici e commerciali.

POLANO, ADAMOLI, VIDALI, RAVAGNAN.

La Camera,

informata della insostenibile situazione delle cooperative di lavoro portuale tuttora esistenti nella giurisdizione territoriale del porto di Napoli ed adibite nelle faticose operazioni all'interno dei magazzini e dei capannoni di enti pubblici e ditte private;

ricordato che l'articolo 9 del decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166, tassativamente stabilisce che tutte le operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci vengano eseguite, in tutto l'ambito portuale, da lavoratori raggruppati in compagnie;

constatato che tale norma viene di fatto elusa nel porto di Napoli attraverso concessioni particolari ed eccezioni che consentono ad enti e ditte di utilizzare lavoratori anche non raggruppati in compagnie, così sottraendosi agli obblighi di legge, in materia di retribuzione, continuità e stabilità dei posti di lavoro, oneri previdenziali, ecc.;

ravvisando l'opportunità che a tale illegale stato di fatto sia posto fine opportunamente raggruppando in compagnie i lavoratori delle cooperative come lavoratori effettivi (medagliati) per i quali valgano tutte le norme vigenti per le maestranze addette alle operazioni portuali analogamente inquadrando, con modalità da concordare, anche gli « occasionali » della compagnia « A. Diaz »,

impegna il Governo

ad adottare gli opportuni provvedimenti diretti ad abrogare ogni eccezione o concessione in contrasto con il ricordato decreto-legge n. 166, provvedendo all'inquadramento in compagnia dei lavoratori delle cooperative e degli « occasionali » della « A. Diaz ».

CAPRARA, MAGLIETTA, FASANO.

La Camera,

considerato che in alcune marinerie del medio e del basso Adriatico gli uffici marit-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

timi si rifiutano di adottare come condizioni normative e retributive per l'imbarco tutte le norme dei contratti collettivi di lavoro (che sono in genere « alla parte » validi territorialmente,

considerato che la mancata adozione dell'intero contratto collettivo di lavoro determina gravi inconvenienti, specie in occasione degli sbarchi, dei passaggi di proprietà dei natanti o nei casi di disoccupazione di pescatori, mentre non si è ancora raggiunta la forza massima dell'equipaggio,

invita il ministro della marina mercantile ad impartire le opportune istruzioni affinché tutte le norme dei contratti collettivi validi per le diverse marinerie siano riportate nelle condizioni di lavoro che sono trascritte dagli uffici marittimi all'atto dell'imbarco.

LAPENNA, FRACASSI.

La Camera

fa voti:

1°) perché i problemi del traffico marittimo del porto di Napoli siano valutati con visione unitaria e in stretta connessione con gli altri problemi attinenti all'economia meridionale, essendo inconcepibile il realizzarsi di un programma di miglioramento delle condizioni del Mezzogiorno senza attuare un programma di potenziamento e sviluppo dei porti meridionali e delle comunicazioni marittime;

2°) perché siano risolti con criterio di perfetta giustizia distributiva e con lungimirante visione dei rapporti economici internazionali i problemi relativi alle linee di navigazione appartenenti alle Società di preminente interesse nazionale, attribuendo in armamento al porto di Napoli un congruo numero di navi per passeggeri dislocate sulle rotte del nord America, mantenendo e potenziando, con navi adeguate e moderne, le linee — essenziali all'economia di tutto il paese — che collegano il nostro porto con l'Africa, con il nord Europa e la Spagna, con l'America centrale e meridionale, con l'oriente vicino e lontano e con gli stessi porti nazionali, in conformità di quanto con ampie relazioni tecniche è stato dimostrato dalla camera di commercio di Napoli e dall'E.A.P.;

3°) perché, infine, le più urgenti e fondamentali esigenze strutturali del porto di Napoli — quali la darsena dei petroli, progettata circa 20 anni or sono e tuttora in costruzione, la stazione secondaria per passeggeri, il quarto bacino di carenaggio, la sistemazione della via marittima, l'indifferibile prolunga-

mento della zona portuale — siano affrontati con soluzione simultanea e globale, magari a carattere speciale, come speciale e impro-rogabile è la necessità di tali opere.

RICCIO, TITOMANLIO VITTORIA, CORTESE
GIUSEPPE, RUBINACCI, FRUNZIO.

La Camera,

convinta che per eliminare, od almeno attenuare, gli squilibri economici tra le diverse regioni italiane, tanto dannosi allo sviluppo del paese, necessita anche aumentare l'efficienza del porto di Napoli, polmone della grande metropoli meridionale;

convinta pure che necessita adeguare i ruoli organici del personale civile del Ministero della marina mercantile alle attuali esigenze dei relativi servizi,

fa voti

perché il Governo:

I. — Per il porto di Napoli:

1°) devolva a quell'Ente autonomo del porto la tassa passeggeri, analogamente a quanto si pratica a Genova ed altrove;

2°) provveda a finanziare:

a) la costruzione di un bacino galleggiante, e della stazione marittima sussidiaria;

b) l'ampliamento del porto verso levante e l'aumento degli approdi, ormai insufficienti per il traffico che vi si svolge;

c) il completamento della darsena petroli;

d) l'aumento e l'ammodernamento delle attrezzature portuali;

3°) tenga conto del traffico passeggeri e merci e dei bisogni sociali della metropoli meridionale, per fare di Napoli il porto di armamento di un adeguato numero di navi delle società di preminente interesse nazionale e capolinea di un buon numero delle linee regolari fra l'Italia e le Americhe.

II. — Per il personale civile della marina mercantile, ponga allo studio il necessario e urgente adeguamento degli organici della amministrazione centrale e degli uffici periferici, come le capitanerie di porto, tenendo presente che occorre, in particolare:

1°) istituire la direzione generale degli affari generali e del personale;

2°) istituire il ruolo della carriera di concetto amministrativo contabile;

3°) ampliare i ruoli della carriera direttiva e quelli delle carriere esecutive, particolarmente delle capitanerie di porto, attualmente insufficienti alle necessità di servizio;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

4°) istituire il ruolo degli operai permanenti, anche per regolare e normalizzare le attività in servizio dei porti.

COLASANTO.

La Camera,

nell'imminenza delle trattative tra il Governo italiano e quello jugoslavo per il rinnovo dell'Accordo per la pesca nell'Adriatico in scadenza con il 31 ottobre 1958,

invita il ministro della marina mercantile ad adoperarsi perché il nuovo accordo tenga nel dovuto conto:

a) le legittime richieste dei pescatori dell'alto Adriatico ed in particolare di quelli del golfo di Trieste, i cui interessi sono stati gravemente sacrificati dal precedente accordo e

fa voti perché:

1°) sia concessa piena libertà di transito da e per il golfo di Venezia seguendo con natanti la rotta meno dispendiosa;

2°) sia accordata libertà di rifugio in qualsiasi porto della costa occidentale dell'Istria per qualunque causa di forza maggiore;

3°) sia ammessa — oltre agli altri tipi di pesca, previsti dal precedente accordo — anche la pesca con reti a saccaleva e con l'ausilio di fonti luminose dal 1° maggio al 31 ottobre;

4°) venga effettuata da agenti italiani, e non solamente da agenti jugoslavi, la sorveglianza sul mare (sorveglianza mista nelle zone di pesca autorizzata) e, per quanto concerne eventuali violazioni, queste non vengano lasciate al solo giudizio insindacabile delle autorità e dei magistrati jugoslavi.

b) le esigenze della pesca nel golfo di Trieste affinché, in sostituzione dell'esigua ed insufficiente fascia centrale di mare libero, prevista dal precedente accordo, venga contemplata l'opportunità di limitare la fascia delle acque territoriali dell'Italia e della Jugoslavia (sempre e soltanto nell'ambito del golfo di Trieste) ad un miglio di ampiezza, riservando tutto il resto delle acque alla libera pesca delle popolazioni rivierasche.

Fa voti infine

perché, nell'imminenza di dette trattative, venga ascoltata la categoria interessata, attraverso propri rappresentanti ed esperti.

SCIOLIS, BOLOGNA, MARTINA.

La Camera,

ritenuto il largo interesse che le concessioni di zone di demanio marittimo presentano per le popolazioni rivierasche, specie nei comuni di interesse turistico,

invita il ministro della marina mercantile a dare disposizioni ai suoi uffici periferici perché nessuna concessione del genere venga effettuata o rinnovata senza il preventivo parere dell'amministrazione comunale e della azienda di soggiorno e turismo, ove esista.

LUCIFREDI.

La Camera,

in considerazione della agitazione in atto nella città di Reggio Calabria — agitazione che interessa tutti gli enti e tutte le organizzazioni di ogni ordine e tutti gli strati dei cittadini — a causa del provvedimento ministeriale sospensivo dell'approdo al porto di Reggio Calabria delle navi in servizio sulla linea n. 170, dirette in Australia;

tenuto presente che il precedente ministro della marina mercantile aveva deciso l'istituzione dell'approdo dopo che il *Lloyd* Triestino aveva esperito le indagini opportune conclusesi con parere tecnico favorevole;

considerato che l'utilizzazione del porto di Reggio Calabria — maggiore scalo della regione — e il suo potenziamento e completamento sono condizioni fondamentali dello sviluppo industriale, economico e commerciale della città e della provincia di Reggio Calabria;

avuto riguardo alle dichiarazioni programmatiche del Governo a proposito dell'industrializzazione del Mezzogiorno e del suo proposito d'intervento nelle regioni meridionali economicamente depresse;

invita il ministro della marina mercantile a prendere gli opportuni provvedimenti per il ripristino dell'approdo al porto di Reggio Calabria delle navi in servizio sulla linea 170 dirette in Australia, per l'istituzione di altri approdi e perché si adoperi per il potenziamento e completamento del porto di Reggio Calabria.

FIUMANÒ, MISEFARI.

La Camera,

considerata la gravissima situazione di depressione in cui versa l'industria nazionale della pesca nei suoi settori della produzione, distribuzione e consumo;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

convinta della urgente necessità di affrontare e di avviare a soluzione concreta i problemi di fondo,

invita il Governo:

A) circa i problemi della produzione:

1°) a predisporre un piano organico per il rinnovamento, l'incremento e l'ammmodernamento del naviglio peschereccio, il quale comporti la costruzione di 5.000 unità con motore fino a 40-60 cavalli vapore, da adibirsi alla pesca costiera e di media altura, mediante provvedimenti analoghi a quelli adottati per la ricostruzione della marina mercantile, facendone usufruire in primo luogo le cooperative della pesca;

2°) a proporre — circa l'accordo di pesca italo-jugoslavo il quale viene a scadere con il prossimo 31 ottobre 1958 — alla contro parte di accettarne la proroga provvisoria, nella prospettiva che opportune trattative approdino ad un miglioramento dell'attuale accordo sulla base dell'interesse reciproco e chiamando a far parte della nostra delegazione, in qualità di esperti, rappresentanti delle marinerie peschereccio adriatiche, e inoltre ad adottare analoghi criteri in vista di favorevoli accordi di pesca con gli Stati mediterranei;

3°) ad adottare provvedimenti che rendano più agevoli e più rapide le pratiche per attingere al fondo di rotazione, alleggerendo le attuali pesanti garanzie e raddoppiare l'attuale dotazione della F.A.R.P.;

4°) a predisporre gli opportuni provvedimenti per una sistemazione, secondo principi democratici moderni, dei diritti esclusivi di pesca, a somiglianza di quanto ha fatto la regione sarda con la legge regionale 2 marzo 1958.

B) Circa i problemi della distribuzione:

a disporre perché siano conclusi al più presto i lavori dell'apposita commissione incaricata del riordinamento dei mercati ittici.

Per quanto riguarda i provvedimenti più urgenti

invita il Governo:

1°) a provvedere senza ulteriore indugio all'unificazione di tutti i servizi della pesca in una unica direzione generale presso il Ministero della marina mercantile;

2°) in materia di previdenza:

a) a proporre il completamento delle disposizioni previdenziali per la piccola pesca, elevando inoltre da 20 a 26 giornate la corrispondenza mensile degli assegni familiari;

b) a provvedere, per quanto riguarda le pensioni marittime, al loro adeguamento e

presentare sollecitamente al Parlamento i provvedimenti legislativi già predisposti e inoltre a riformare e ad allineare sul piano delle altre categorie dell'industria il sistema della Cassa previdenza marinara nonché a disporre affinché al più presto la Cassa marittima Adriatica sia provvoluta dei normali organi di amministrazione e di direzione, a somiglianza delle consorelle Tirrena e Meridionale;

c) a provvedere tempestivamente affinché l'assistenza per il periodo invernale ai pescatori poveri e senza lavoro a causa dell'inclemenza stagionale, sia convenientemente assicurata;

d) a concorrere con stanziamenti adeguati alla costruzione di case di riposo per pescatori vecchi e invalidi, e alla costruzione di case per pescatori e loro famiglie attualmente dimoranti in abitazioni improprie e sovraffollate.

La Camera

invita inoltre il Governo

ad incrementare le scuole professionali per i giovani pescatori e ad incoraggiare con opportuni provvedimenti l'istituzione di corsi pratici di addestramento per pescatori adulti i quali intendono aggiornarsi professionalmente sulla motorizzazione e sugli strumenti nautici moderni.

RAVAGNAN, POLANO, ADAMOLI, VIDALI.

La Camera

invita il ministro della marina mercantile a promuovere gli opportuni provvedimenti per il finanziamento della costruzione delle tre navi necessarie alla società di navigazione Istria-Trieste, perché possa esercitare le previste linee dell'alto Adriatico.

GEFTER WONDRICH.

La Camera,

considerato che il trattamento economico degli incaricati marittimi e delegati di spiaggia è del tutto inadeguato, consistendo esso in una indennità di appena lire 10.000 mensili;

rilevato che, con risoluzione del Ministero delle finanze, direzione generale del demanio, in data 6 giugno 1958, n. 141738, viene imposto alla categoria di pagare il fitto per l'alloggio di servizio, in ragione di lire 5.000 mensili, mentre prima veniva concesso gratuitamente, di guisa che la remunerazione, già esigua, è divenuta addirittura irrisoria;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

ritenuto che un miglioramento economico non inciderebbe che in misura minima sul bilancio del Ministero della marina mercantile, dato che la categoria che ne beneficerebbe è molto limitata,

invita il ministro della marina mercantile a predisporre un provvedimento inteso a migliorare in misura adeguata il trattamento economico agli incaricati marittimi e delegati di spiaggia.

CAVALIERE.

La Camera,

considerato che la sicurezza degli equipaggi dei natanti siciliani che esercitano la pesca nelle acque internazionali del canale di Sicilia è continuamente minacciata dagli atti di sopruso dell'autorità tunisina che procede sì spesso ingiustamente ed arbitrariamente al loro fermo, sequestro ed anche confisca;

rilevato che nonostante varie sollecitazioni nessuna iniziativa ha preso il Governo per porre fine all'incresciosa situazione,

impegna il Governo:

1°) a disporre un servizio di sorveglianza della zona contrastata per impedire ai nostri pescatori di violare le acque territoriali di Tunisi e alle vedette tunisine di operare ingiusti fermi, arbitrari sequestri e provocatorie azioni di rappresaglia;

2°) a prendere immediatamente le iniziative necessarie per avviare trattative con il governo tunisino onde raggiungere una soddisfacente soluzione del grave problema.

PELLEGRINO, GRASSO NICOLOSI ANNA,
DI BENEDETTO, SPECIALE, FALETRA.

La Camera,

visto che con il decreto beylicale 26 luglio 1951, 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 che i motopescherecci italiani esercitassero la loro attività, nemmeno nelle zone pescose situate nelle immediate adiacenze del limite segnato dalla linea della precipitata 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.

SINESIO, SCALIA, DEL GIUDICE.

La Camera,

rilevato il considerevole aumento del traffico passeggeri e merci verificatosi sulle linee marittime che collegano le isole Eolie con i porti della Sicilia e le favorevoli prospettive in atto — ove siano ulteriormente migliorati i servizi — per lo sviluppo di correnti turistiche verso Lampedusa e Linosa, correnti che potrebbero portare notevoli vantaggi all'economia delle isole,

invita il ministro della marina mercantile:

1°) ad adoperarsi perché sia tempestivamente preventivata la costruzione e l'immissione in servizio di una seconda motonave dato che il piroscafo *Mazzara* raggiungerà prossimamente il 25° anno di navigazione.

2°) a provvedere perché il servizio venga, con il prossimo anno, effettuato giornalmente nel periodo estivo.

DEL GIUDICE, SINESIO.

La Camera,

esaminata la situazione dei porti-rifugio; vista la urgente necessità di provvedere con un piano organico alla creazione di detti porti;

ravvisata la necessità di aumentare il fondo di rotazione per l'esercizio del credito

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

peschereccio, in maniera da ottenere gli scopi che esso si propone e soddisfare così le legittime richieste dei pescatori;

esaminata l'urgenza di eliminare le spequazioni esistenti tra le distinte casse marittime e per i fini previdenziali e per quelli assicurativi,

fa voti:

perché il ministro della marina mercantile si adoperi perché venga sollecitamente risolto il problema dei porti rifugio così vitale per la vita stessa dei pescatori che quotidianamente affrontano i pericoli del mare;

perché venga aumentato ulteriormente il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio istituito con la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, e perché venga snellita la procedura per la concessione dei mutui previsti dalla legge;

perché, infine, vengano unificati o perequati i contributi relativi alle Casse marittime.

D'AREZZO, AMODIO, SINESIO, SCALIA.

La Camera,

considerata l'attuale scarsa redditività della pesca e le rilevanti limitazioni da parte dei paesi rivieraschi alle relative fonti del settore, aggravate dalle frequenti confische;

considerata la necessità di potenziare al massimo i porti nazionali,

fa voti:

perché al più presto sia realizzata una veramente efficiente politica nazionale della pesca, incoraggiando, con un piano organico e razionale di provvidenze, le iniziative dirette ad attuare tutte quelle trasformazioni, ridimensionamenti ed ammodernamenti delle nostre attrezzature che valgano a migliorare in tutte le zone la pesca artigianale e mediterranea ed a sviluppare adeguatamente la pesca oltre gli stretti;

che siano congruamente potenziati i porti nazionali, specie della Puglia, e che, al fine di evitare aggravii del costo dei servizi e delle operazioni portuali, vengano ridotti al minimo i canoni per le concessioni in uso di aree demaniali, richieste per l'attuazione di servizi interessanti la funzionalità dei porti.

CACCURI, DANTE.

La Camera,

constatato che malgrado la legge in vigore il problema della repressione della pesca di frodo rimane ancora insoluto;

constatato che spesso volte gli stessi pescatori irresponsabilmente mettono a repentaglio la loro stessa incolumità per un magro bottino, usando la dinamite come mezzo di pesca;

rilevato che per eliminare tale criminosa attività non rimane che intensificare la sorveglianza sul mare;

constatato che i pescatori usano spesso reti ed attrezzature non consentiti dalla legge in vigore;

considerato che bisogna evitare che venga ostacolata la riproduzione naturale dei pesci;

rilevato che bisogna tutelare il patrimonio ittico, eliminando tutte le cause che sconvolgono il normale equilibrio biologico,

invita il Governo:

1°) a fornire tutte le capitanerie di porto di mezzi nautici idonei alla sorveglianza del mare;

2°) a predisporre norme ancora più rigorose di quelle esistenti nei confronti dei colpevoli che venissero trovati in contrasto con le vigenti disposizioni di legge;

3°) a determinare i periodi di pesca a strascico ed a cianciolo, le caratteristiche delle reti, e dei mezzi luminosi di pesca.

SCALIA, AMODIO, D'AREZZO, SINESIO.

La Camera,

riconosciuto l'importante ruolo didattico e scientifico che ha svolto e svolge la scuola marittima di Pescara,

invita il ministro della marina mercantile a disporre un adeguato finanziamento straordinario a favore della predetta scuola, finanziamento necessario per lo sviluppo del museo ittico.

SPALLONE, PAOLUCCI, DI PAOLANTONIO, GIORGI, MARIANI, SCIORILLI BORBELLI.

PRESIDENTE. L'ultimo ordine del giorno è stato presentato dopo la chiusura della discussione generale.

Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Circa i trenta ordini del giorno che sono stati presentati, ritengo opportuno fare una dichiarazione di carattere generale. Nel corso della mia relazione ho detto tutto quanto potevo dire oggi, con senso di responsabilità e di rispetto verso la Camera, in merito agli argomenti che sono oggetto dei

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

vari ordini del giorno e che si possono dividere in tre categorie. Alcuni riguardano problemi che importano la responsabilità di altri ministeri o che non si possono affrontare senza speciali assegnazioni di fondi. Ringrazio i colleghi per avere segnalato con questi ordini del giorno, e quindi con particolare rilievo, le diverse esigenze, anche da me riconosciute urgenti, dandomi in questo modo la possibilità di insistere presso i colleghi del gabinetto, perché, compatibilmente con le esigenze del bilancio, siano messi a disposizione del mio Ministero i mezzi finanziari necessari.

Altri ordini del giorno riguardano argomenti che saranno oggetto di disegni di legge che prossimamente saranno sottoposti all'esame del Parlamento. Sarà pertanto quello il momento in cui gli onorevoli colleghi potranno, se necessario, ripresentare i loro voti.

Per i problemi, infine, ai quali si riferiscono altri ordini del giorno che sono di competenza del mio Ministero ma che investono questioni complesse, oggi non posso fare altra dichiarazione che questa: che li esaminerò con la maggiore attenzione, con la massima sollecitudine, col vivo e sincero desiderio di aderire, possibilmente, a tutte le richieste presentate dagli onorevoli colleghi.

Pertanto, questa sera posso accettare tutti gli ordini del giorno soltanto come raccomandazione: formula, questa, che non considero tuttavia senza significato, ma che anzi reputo impegnativa nei limiti, si intende, del possibile.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

Onorevole Troisi ?

TROISI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Amodio ?

AMODIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Paolucci ?

PAOLUCCI. Desidererei che il ministro dicesse qualche cosa di concreto in merito al mio ordine del giorno, specialmente per quanto riguarda l'impegno assunto più volte di elevare le pensioni dei marittimi, che sono identiche a quelle di 8 anni fa.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Le pensioni saranno aumentate del 12 per cento dal 1° gennaio 1958. È in corso di presentazione il relativo disegno di legge.

PAOLUCCI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gonella Giuseppe ?

GONELLA GIUSEPPE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevoli Vidali ?

VIDALI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Antonio Grilli ?

GRILLI ANTONIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Maglietta ?

MAGLIETTA. Non insisto. Raccomando all'onorevole ministro di prendere nella dovuta considerazione per il futuro tutte le segnalazioni che noi abbiamo ritenuto opportuno fare.

PRESIDENTE. Onorevole Nicosia ?

NICOSIA. La situazione del porto di Palermo è veramente grave. Ritorno sull'argomento con altre iniziative e forse con una proposta di legge; però vorrei sapere qualcosa di preciso sul mantenimento o meno di alcune linee per il porto di Palermo (lo stesso problema si pone anche per altre città, come Napoli, ad esempio). Se il porto di Palermo viene a perdere alcune linee, ciò provocherà gravissimi danni.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Ho spiegato nel mio discorso che la Camera sarà investita del problema quando sarà presentato il disegno di legge.

NICOSIA. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gerardo Bianchi ?

BIANCHI GERARDO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Adamoli ?

ADAMOLI. Vorrei avere dall'onorevole ministro qualche dichiarazione più precisa. Siamo di fronte ad un problema di grande importanza e vi è una grande attesa da parte dei nostri lavoratori. Desidererei almeno sapere se il Governo ha intenzione di presentare al più presto un disegno di legge a questo riguardo.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Il problema è allo studio, ella lo sa. Stiamo studiando questo provvedimento per trovare la soluzione migliore.

ADAMOLI. Noi vorremmo che si operasse con sollecitudine. Comunque non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Manco ?

MANCO. Non insisterei, signor Presidente, se questa questione non si stesse dibattendo da mesi. È una questione che il Ministero della marina mercantile conosce bene da circa 7-8 mesi. Sono stati presentati anche dei ricorsi, ai quali non è stato dato alcun seguito. Quindi non si tratta di un fatto nuovo.

Il fatto che oggi precisiamo in un ordine del giorno questa volontà delle maestranze brindisine, non può consentirci se non di aspettare dal Ministero risultati positivi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Su questo argomento ella ha presentato un'interrogazione. Risponderemo in quella sede, anche per essere più precisi.

MANCO. A suo tempo, abbiamo presentato interrogazioni e interpellanze. Inoltre è bene che il ministro sappia che è stato presentato, in termini giuridici, un ricorso sulla interpretazione di alcune norme del codice della navigazione, sulla base della quale i portuali di Brindisi chiedono la fusione con i portabagagli, per ragioni sociali ed economiche.

PRESIDENTE. Mi pare che l'onorevole ministro si ponga nel giusto. Questo è un problema da interrogazione, essendo ristretto per quanto apprezzabilissimo.

MANCO. Non è un problema ristretto alla mia circoscrizione, ma è un problema di carattere nazionale, poiché si dà al codice della navigazione una interpretazione diversa di quella che viene data nel porto di Brindisi. Si è parlato addirittura di una nuova legge, allo scopo di prendere in considerazione questo fatto.

Se a noi non rimane che lo strumento dell'ordine del giorno, desidereremmo avere delle risposte precise.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Se è necessario un disegno di legge, non si può decidere in questa sede.

MANCO. Signor Presidente, con sommo rammarico, sono costretto a chiedere la votazione dell'ordine del giorno.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Dichiaro di non poterlo accettare.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Bologna ?

BOLOGNA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Polano ?

POLANO. Considero che l'onorevole ministro, nelle dichiarazioni fatte, abbia voluto includere il nostro ordine del giorno fra quelli che considera costruttivi, perché danno al Governo delle indicazioni che il ministro dice di considerare accettabili, in quanto riguardano problemi che è nelle sue intenzioni di affrontare.

Noi chiediamo, nel nostro ordine del giorno, che sia fatta una politica marinara di tipo nuovo, più coraggiosa e più organica; una politica marinara non attuata, come è avvenuto in passato, con provvedimenti frammentari, sporadici, slegati fra loro, ma con una visione larga, generale, organica e a lungo respiro. Per questo è necessario rivedere i criteri che hanno prevalso finora, e rielaborare con criteri nuovi i piani qua-

driennali, dare ad essi una impostazione diversa, secondo le esigenze e le prospettive di sviluppo della nostra marina mercantile che può avere un grande avvenire, ove ci si muova con coraggio e decisione alla ricerca e alla conclusione di accordi per nuove linee, nuovi collegamenti soprattutto in quelle zone indicate nel nostro ordine del giorno. Con queste considerazioni rinunciamo alla votazione del nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Caprara ?

CAPRARA. Desidererei sapere se anche il mio ordine del giorno è da intendersi accettato come raccomandazione.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Sì. Certo, non posso impegnarmi questa sera su tale questione. L'onorevole Caprara mi ha chiesto di venire domani al Ministero. Venga domani e sarà compiuto un esame più approfondito del problema.

CAPRARA. Prendo atto che ella si riserva di darmi domani maggiori delucidazioni, ma colgo l'occasione per farle presente che si tratta di un'annosa questione che riguarda l'insostenibile situazione delle cooperative di lavoro, che urge risolvere al più presto possibile.

PRESIDENTE. Onorevole Lapenna ?

LAPENNA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Riccio ?

RICCIO. Se ho ben compreso, l'onorevole ministro ha accettato il mio ordine del giorno come raccomandazione. Lo ringrazio e confido nella sua parola.

PRESIDENTE. Onorevole Colasanto ?

COLASANTO. Signor Presidente, non insisto; vorrei però pregare l'onorevole ministro di farmi conoscere se accetta il primo punto del mio ordine del giorno che riguarda la tassa passeggeri. Per quanto riguarda gli altri punti, devo dire che riguardano un'azione da fare presso altri ministeri.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. L'onorevole Colasanto può presentare una proposta di legge. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Sciolis ?

SCIOLIS. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Lucifredi ?

LUCIFREDI. Non insisto e ringrazio. Confido che l'onorevole ministro diramerà ai suoi uffici le istruzioni che ho richiesto.

PRESIDENTE. Onorevole Fiumanò ?

FIUMANÒ. Ella ha accettato, come raccomandazione naturalmente, anche questo ordine del giorno.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Ho accettato il suo ordine del giorno

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

come raccomandazione. Però, per dovere di lealtà devo dichiarare che soltanto se si dovessero migliorare le condizioni del porto e cambiare la situazione o istituire nuove linee, si potrebbe riesaminare il provvedimento per l'approdo al porto di Reggio Calabria. Il provvedimento fu disposto in via del tutto sperimentale e questo risulta da tutti gli atti del Ministero. L'esperimento, come ella sa (ed esiste tutta una documentazione al riguardo), è stato negativo, per cui il Ministero ha dovuto sospendere questa sosta della nave a Reggio Calabria. Quindi, è opportuno un esame obiettivo della situazione anche da parte sua; ho spiegato anche ad altre persone che autorevolmente si sono interessate del problema, che almeno per ora non è possibile disporre nuovamente la sosta delle navi nel porto di Reggio Calabria. Per un dovere di lealtà, non posso dire questa sera di poter disporre nuovamente la sosta delle navi nel porto di Reggio Calabria.

FIUMANO'. Stando così le cose, sono costretto, mio malgrado, a chiedere che il mio ordine del giorno venga posto in votazione.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Allora le dirò i motivi per cui è stata disposta la sospensione della sosta. Il 2 giugno scorso la motonave *Oceania* non svolse alcuna operazione commerciale nel porto di Reggio Calabria. Fu segnalato, inoltre, che il comandante aveva incontrato alcune difficoltà nella esecuzione dell'approdo per la ristrettezza dello specchio d'acqua. Le spese relative all'approdo ammontarono a lire 478.426.

Il 29 giugno scorso, la motonave *Neptunia*, oltre a non svolgere alcuna operazione commerciale, durante l'esecuzione della manovra di attracco a Reggio Calabria urtò, a causa della corrente, contro una nave greca in disarmo in quel porto, provocando danni sia a tale unità sia alla retrostante banchina e riportando un'avaria alla prora. Le spese per l'approdo di tale unità furono di lire 475.436.

Il 27 luglio scorso, il comandante della motonave *Australia* ritenne, ai fini della sicurezza della nave, di omettere lo scalo dianzi citato, a causa del vento e della corrente che rendevano difficili le manovre di entrata e di uscita.

Il 27 agosto scorso, la motonave *Oceania* non eseguì operazioni commerciali di sorta a Reggio Calabria. Le spese di approdo ammontarono a lire 424.853.

Il 14 settembre scorso, la motonave *Neptunia* effettuò l'approdo in questione, ripartendo senza imbarcare passeggeri, né merci e giungendo a Porto Said il giorno 16 alle ore 18,45, cioè troppo tardi per essere ammessa in porto. Cosicché, tale unità dovette sostare in rada andando all'ormeggio alle ore 4 e ripartendo per Suez con il convoglio delle 9,24 del giorno successivo. Il ritardo registrato da tale unità nell'arrivo a Porto Said dipese dalla esecuzione dell'approdo di Reggio Calabria comportante la riduzione di due ore del tempo a disposizione delle navi per effettuare la traversata del Mediterraneo orientale.

Anche la motonave *Oceania* rischiò, nel viaggio iniziato da Genova il 15 agosto scorso, di incontrare lo stesso ritardo a Porto Said. Infatti, pur avendo sviluppato da Reggio Calabria una velocità media di miglia 18,15, giunse in quel porto alle ore 17,30, e solo in considerazione della sua elevata velocità, che le consentì di ormeggiarsi appena in tempo per il transito del convoglio del sud, il pilota attese oltre il normale orario (ore 17) l'arrivo della stessa.

Poiché da quanto esposto risulta chiaramente negativo l'esito dell'esperimento in parola e tenuto conto che le difficoltà di carattere tecnico sinora incontrate dalle suddette unità, in dipendenza dell'approdo di Reggio Calabria, sarebbero state maggiori col sopravvenire della stagione invernale, sono venute nella determinazione di sospendere l'esperimento stesso.

PRESIDENTE. Onorevole Fiumanò?

FIUMANÒ. Poiché l'onorevole ministro ha qui portato dei dati che io non conoscevo e poiché questi dati sono in contrasto con dichiarazioni del suo predecessore, onorevole Cassiani, cercherò di trovare una soluzione alla questione in altra sede con l'onorevole ministro, anche d'accordo col comitato che si è costituito a Reggio Calabria per l'esame di questo problema con le autorità locali interessate al problema. Accetto così la proposta in tal senso rivoltami dall'onorevole ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Ravagnan?

RAVAGNAN. Poiché il mio ordine del giorno compendia tutta una serie di problemi e di richieste, vorrei pregare l'onorevole ministro di riconfermare sostanzialmente l'impegno di prenderlo in seria considerazione.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda il punto 1°), sono

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

in corso trattative con il ministro dell'agricoltura e delle foreste al fine di unificare tutti i servizi della pesca. Per il punto relativo all'elevazione della corresponsione mensile degli assegni familiari da 20 a 26 giornate, sono in corso discussioni per esaminare la questione ed accertare se essa si risolva o meno in un vantaggio per i pescatori.

Per l'assistenza invernale ai pescatori poveri, si chiederà l'intervento del Ministero dell'interno; da parte nostra, certamente, vi sarà la richiesta di fondi particolari.

Per le scuole ho già parlato molto a lungo, riconoscendone la necessità; ho anche detto di aver compiuto dei passi presso il ministro della pubblica istruzione affinché nel nuovo piano della scuola vengano inseriti i corsi particolari per i marittimi.

PRESIDENTE. Onorevole Ravagnan ?

RAVAGNAN. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gefter Wondrich ?

GEFTER WONDRICH. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cavaliere ?

CAVALIERE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Pellegrino ?

PELLEGRINO. Non insisto. Chiedo però che si prendano concrete iniziative per la sicurezza e la tranquillità del lavoro dei pescatori siciliani nel canale di Sicilia.

PRESIDENTE. Onorevole Sinesio ?

SINESIO. Non insisto e ringrazio per le assicurazioni. Anch'io mi auguro che presto la pace possa tornare nel canale di Sicilia.

PRESIDENTE. Onorevole Del Giudice ?

DEL GIUDICE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole D'Arezzo ?

D'AREZZO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Caccuri ?

CACCURI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Scalia ?

SCALIA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Spallone ?

SPALLONE. Vorrei essere assicurato in ordine alla accettazione come raccomandazione del mio ordine del giorno.

SPATARO, *Ministro della marina mercantile*. Si tratta di una richiesta di contributo a favore della scuola marittima di Pescara. Purtroppo i fondi del mio Ministero sono molto limitati; non so pertanto se sarà possibile andare incontro nel senso desiderato.

SPALLONE. Non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Pongo in votazione l'ordine del giorno Manco, non accettato dal Governo:

« La Camera,

considerato il grave stato di disagio economico e morale nel quale da moltissimi anni trovasi la compagnia lavoratori del porto di Brindisi, in assoluto contrasto con la lusinghiera e notevolmente buona situazione economica della compagnia porta bagagli della compagnia stessa di Brindisi;

considerato che la compagnia portuali comprende circa 200 lavoratori, là dove la cooperativa portabagagli ha appena 25 addetti al servizio;

ritenuto che il presente stato di disagio non può assolutamente perdurare, anche e soprattutto perché costituirebbe dispregio alla norma del codice di navigazione e che in tal senso sono pervenuti vari ricorsi al competente Ministero della marina mercantile, con abbondante motivazione giuridica, morale e sociale, perché si fosse raggiunta la completa fusione delle due organizzazioni,

invita il Governo

a decidere la fusione economica, disciplinare ed organizzativa delle due diverse entità lavorative, con unica amministrazione, in conformità al disposto del codice di navigazione ».

(Non è approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1958-59, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge. (Vedi stampato n. 306).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. Titolo I. — Spesa ordinaria. Categoria I. — Spese effettive. — Spese generali, lire 944.470.000.

Debito vitalizio e trattamenti similari, lire 700.000.000.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

Spese per la marina mercantile, lire 113.280.000.

Spese per le capitanerie di porto, lire 130.720.000.

Spese per i servizi marittimi, lire 2 miliardi 767.300.000.

Spese per la pesca, lire 78.300.000.

Spese diverse, lire 200.000.

Totale del Titolo I — Parte ordinaria, lire 5.734.270.000.

Titolo II. — Spesa straordinaria. Categoria I. — *Spese effettive.* — Spesa per la marina mercantile, lire 10.040.000.000.

Spese per le capitanerie di porto, nulla.

Spese per la pesca, lire 142.000.

Spese diverse, lire 4.550.240.000.

Totale della Categoria I della parte straordinaria, lire 14.590.382.000.

Categoria II. — *Movimento di capitali.* I. — Accensione di crediti — Credito peschereccio, lire 400.000.000.

II. — Partite che si compensano con l'entrata, lire 20.000.000.

Totale della Categoria II. — Movimento di capitali, lire 420.000.000.

Totale del Titolo II. — Parte straordinaria, lire 15.010.382.000.

Totale della parte ordinaria e straordinaria, lire 20.744.652.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. — Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 20.324.652.000.

Categoria II. — Movimento di capitali, lire 420.000.000.

Totale generale, lire 20.744.652.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli ed il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1958-59.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale degli uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario 1958-59, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 306*).

(*Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Non vi è riassunto per titoli. Il totale della spesa è di lire 81.002.000; quello dell'entrata è di pari importo.

È così approvato il bilancio speciale degli uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario in corso.

Passiamo agli articoli del disegno di legge, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione. Se ne dia lettura.

SEMERARO, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 306*).

(*La Camera approva i tre articoli del disegno di legge*).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

FRANZO, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali, per conoscere:

se sono a conoscenza che, dalla polemica insorta fra le ditte produttrici di apparecchiature e di bombole per l'impiego dei gas di petrolio liquidi nell'autotrazione e le ditte fornitrici di gas di petrolio liquidi per usi domestici, sono emerse precise denunce di superprofitti scandalosi ai danni di circa otto milioni di famiglie consumatrici di detto prodotto perché non servite da impianti di distribuzione di altri gas combustibili;

se non ritengano di dover investire il Comitato interministeriale per i prezzi dell'esame delle cause per le quali i prezzi dei gas di petrolio liquidi impiegati nell'autotrazione sono notevolmente inferiori a quelli dei gas impiegati per usi domestici, nonché dei costi e dei prezzi di vendita nei vari passaggi dalla produzione al consumo, tenendo presente che, al netto delle imposte di fabbricazione, i prezzi della benzina sono notevolmente inferiori a quelli dei gas di petrolio liquidi;

se non ritengano che compito precipuo dell'azienda pubblica sia la rottura della situazione di oligopolio privato e non l'allineamento all'oligopolio stesso per la realizzazione di superprofitti esagerati;

se non ritenga dannosa all'economia del paese la pratica di parecchie raffinerie di petrolio grezzo, che bruciano in torcia circa 100 mila tonnellate annue di gas di petrolio per ridurne l'immissione sul mercato al fine di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

sostenere il prezzo di monopolio e di costringere ad importazioni, assunte a giustificazione della richiesta restrizione dell'impiego nella autotrazione;

quali provvedimenti intendano adottare a tutela delle magre economie di otto milioni di famiglie, in prevalenza residenti in comuni rurali, e dell'economia del nostro paese.

(585) « ANGELINO PAOLO, CASTAGNO, ALBERTINI, LANDI, AICARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali tecniche sono state messe in atto onde misurare periodicamente il grado di efficienza del lavoro nelle singole amministrazioni e nei singoli uffici pubblici; e quali raffronti vengono compiuti con gli analoghi livelli di efficienza di altri paesi ad alto grado di sviluppo economico.

(586) « TREMELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è informato che domenica 12 ottobre 1958 a Leonforte (Enna), in occasione di una pacifica manifestazione rivolta a sollecitare l'inizio dei lavori della diga sul torrente Nicoletti, gli agenti dell'ordine sono intervenuti con metodi brutali e violenti verso i pacifici lavoratori, come se questi fossero diretti a compiere atti illegali e di forza e non a sollecitare dei lavori, il cui inizio i rappresentanti del partito al Governo in più occasioni e specialmente nel periodo elettorale avevano fatto sperare per l'ottobre 1958.

« Si desidera conoscere se tali metodi incivili sono ispirati a direttive superiori o sono frutto di stati di animo dei funzionari preposti all'ordine pubblico.

(587) « RUSSO SALVATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali recenti sforzi siano stati condotti, o quali si ritenga di condurre con ogni possibile urgenza, al fine di sollecitare decisamente la formulazione di « testi unici » nella vigente legislazione.

« Il magistrato e il cittadino, soprattutto in molti settori fondamentali, potranno così orientarsi con minor fatica nella selva crescente di una legislazione in continuo movimento e sempre meno accessibile alla maggioranza della popolazione.

(588) « TREMELLONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della difesa, per conoscere le cause che hanno determinato la terribile sciagura aerea avvenuta alle 12,50 del 22 ottobre 1958 sul cielo di Nettuno tra un quadrimotore *Viscount* della società inglese B.E.A. della linea aerea Londra-Napoli-Malta ed un aviogetto militare italiano — nella quale sono decedute 31 persone di nazionalità estere — e i conseguenti provvedimenti adottati e da adottare per tale disastro aereo.

(589) « GUADALUPI, LENOCI, BERTOLDI, ALBARELLO, GHISLANDI, LANDI, PIGNI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quali provvedimenti doverosamente urgenti intenda prendere per ovviare alle gravissime deficienze che si stanno verificando in questi giorni in alcuni istituti scolastici di Firenze. Particolarmente all'istituto tecnico « Duca d'Aosta » — dove non è stata ancora istituita la V classe *F* — e all'istituto « Benvenuto Cellini », dove cinque classi comprendenti circa 200 studenti sono ancora chiuse, la situazione si presenta assai preoccupante.

« Gli interroganti chiedono di sapere dal competente ministro se, anziché inviare, come è avvenuto in uno dei casi suindicati, la forza pubblica contro le manifestazioni degli studenti, non ritenga più opportuno prendere immediati provvedimenti per la normalizzazione della situazione.

(590) « SERONI, MAZZONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se non intenda far studiare e proporre schemi di contabilità e di bilanci unificati nelle imprese fornitrici dei singoli pubblici servizi, così come recentemente si è fatto per il settore dell'energia elettrica, e come si usa largamente, con ottimo risultato, negli Stati Uniti.

(591) « TREMELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se siano state condotte non episodicamente o si intenda compiere con sistematicità indagini analitiche ed obiettive intorno agli attuali costi dei prodotti e dei servizi, oltreché dei singoli fattori produttivi, nelle imprese italiane; e ciò al fine di raffrontarli con quelli degli altri paesi del M.E.C. In caso affermativo se si intenda, come sarebbe auspicabile, alla vigi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

lia di fasi decisive nell'attuazione della Comunità economica europea, di dar larga pubblicità ai risultati quantitativi di siffatte ricerche.

(592)

« TREMELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria e commercio, per conoscere se non ravvisano la necessità urgente d'intervenire nella grave vertenza tra la regione sarda e i lavoratori dipendenti dello stabilimento A.L. A.S. di Macomer (Nuoro) per la mancata applicazione di un accordo siglato il 13 settembre 1958.

« In particolare, nel documento di cui sopra (firmato dai rappresentanti della regione e dalla C.I.S.L. ed ampiamente riportato dalla stampa isolana) risultava l'impegno generale di attuare un programma di sviluppo dell'azienda con una direzione efficiente, di non effettuare alcun licenziamento e di realizzare i programmi con la collaborazione delle maestranze.

« Ora, invece, bruscamente l'Associazione degli industriali annuncia il licenziamento di 137 operai, 6 impiegati e 8 assistenti.

« L'interrogante richiama l'attenzione dei ministri sulla gravità della vertenza per i negativi effetti sul piano sociale ed umano in una zona particolarmente difficile, mentre si accentua la crisi occupazionale dell'isola.

(593)

« ISGRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali sforzi recenti furono compiuti, o quali si intende sistematicamente compiere, per ampliare decisamente e concretamente ai capifamiglia, anche se residenti in piccole località e in zone lontane dei capoluoghi di provincia, le possibilità di un consapevole e deliberato orientamento professionale per i loro figli.

(594)

« TREMELLONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non ritenga opportuno di convocare le organizzazioni dei dipendenti dello Stato e delle aziende autonome per discutere le rivendicazioni avanzate da tutti i sindacati;

per sottolineare la urgenza di questa convocazione per lo stato di agitazione delle categorie interessate ed in previsione di concrete forme di lotta sindacale.

(595)

« MAGLIETTA, FASANO, GRANATI, MARI-
CONDA ».*Interrogazioni a risposta scritta.*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è al corrente di un fatto insolito accaduto nel comune di Adria (Rovigo), per opera del commissario prefettizio.

« Da anni una società di ciclisti lavorava per costruire una pista, che doveva risultare una delle migliori del Veneto. La terra era già sistemata e occorreva solo asfaltarla.

« I dirigenti della società aspettavano un contributo da parte di qualche organismo, ma soprattutto, da parte del comune per portarla a termine. Senonché, invece del contributo è arrivato un trattore, senza che la società fosse messa minimamente al corrente, che ha buttato all'aria una pista il cui valore era calcolato di oltre 2 milioni.

« Gli sportivi di Adria sarebbero ben lieti di sapere almeno quali sono i motivi che hanno indotto il commissario a prendere una simile iniziativa.

(2246)

« CAVAZZINI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno, del lavoro e previdenza sociale e del tesoro, per conoscere a quale dicastero ci si deve rivolgere per ottenere il pagamento dei ratei arretrati agli eredi dei ciechi civili deceduti.

« Gli interroganti fanno presente che recentemente, ad un sollecito di pagamento di ratei arretrati a favore degli eredi della defunta Giuseppina Mai, numero di posizione 88060, il commissario straordinario dell'Opera nazionale per i ciechi civili ha risposto nei seguenti termini:

« Le comunico che attualmente la questione relativa al pagamento dei ratei eventualmente spettanti agli eredi dei ciechi civili deceduti è all'esame dei Ministeri di vigilanza.

D'altra parte non si hanno, almeno per ora, i fondi necessari ».

« Siccome nella risposta riportata emerge che:

1°) un diritto già acquisito e che doveva già essere soddisfatto viene rimesso in forse per il fatto che l'interessato è deceduto e perché non sono stati tempestivamente stanziati fondi sufficienti a permettere il regolare pagamento del diritto stesso;

2°) la mancanza dei fondi necessari mantiene in condizioni precarie una categoria di cittadini che invece ha la necessità di essere sostenuta ed aiutata.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

« Gli interroganti chiedono se i ministri competenti non ritengono doveroso intervenire con urgenza perché siano subito liquidati i ratei arretrati ai familiari dei ciechi civili deceduti e perché siano stanziati urgentemente i fondi necessari per il pagamento delle pensioni già maturate dai ciechi civili viventi.

(2247) « TREBBI, BORELLINI GINA, BIGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere i motivi con i quali la magistratura di Bergamo giustifica — a distanza dei sei anni — la mancata celebrazione del processo con la società a responsabilità limitata Pusinieri & Nizzoli dichiarata fallita, con un passivo di circa 100 milioni, con sentenza 12 novembre 1952 e con il rinvio a giudizio di Pusinieri e Nizzoli, nonostante i reiterati interventi dello stesso Ministero, che con lettere 18 ottobre 1955 e 18 aprile 1956 sollecitava il tribunale di Bergamo in argomento.

(2248) « CRUCIANI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se risponde al vero la voce secondo cui, nel quadro della revisione delle circoscrizioni giudiziarie, sarebbe imminente un provvedimento inteso a sopprimere la pretura di Prizzi (Palermo).

« Detta pretura soddisfa in atto le legittime esigenze dei cittadini di due grossi centri: Prizzi, 11 mila abitanti e Palazzo Adriano, 5 mila abitanti; entrambi lontanissimi e malamente collegati sia con Lercara sia con Corleone, dove, nel caso della malaugurata soppressione della pretura, i cittadini dei due paesi dovrebbero recarsi per qualsivoglia atto inerente all'amministrazione della giustizia.

« Nell'eventualità che il paventato provvedimento fosse in fase di attuazione, gli interroganti chiedono al ministro se non ritenga di doverne ordinare la sospensione, considerato il grave danno che esso arrecherebbe ad una popolazione di 16 mila persone, la quale, vivendo in una delle zone più impervie e più depresse della Sicilia, si troverebbe in pratica esclusa dal beneficio dell'assistenza degli uffici della Giustizia.

(2249) « SPECIALE, GRASSO NICOLOSI ANNA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali sono i motivi che hanno sino ad oggi impedito la soluzione della pratica di pensione (diretta nuova

guerra — posizione n. 105490 — decreto numero 330770) del signor Vinicio Cantini, di Palmiro, nato a Livorno nel 1929.

(2250) « DIAZ LAURA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali ulteriori adempimenti siano necessari per la definizione della pratica di pensione spettante al professore Enrico Albarella, residente in Napoli. Risulta infatti che il professore Albarella, già ordinario di ragioneria nell'istituto Armando Diaz e, dal 1911 al 1930, primo ragioniere negli economati dei benefici vacanti, è stato collocato in pensione il 1° ottobre 1956 per limite di età con il grado VI con uno scatto. Dopo 45 anni di servizio effettivo, il professore Enrico Albarella non ha ottenuto sinora la liquidazione integrale della pensione spettantegli ed il premio di buona uscita.

« L'interrogante chiede pertanto di conoscere quali siano le cause di tale singolare ritardo, considerato che altri colleghi del professore Albarella, collocati a riposo, ad esempio, dal 1° ottobre 1957, hanno già liquidato l'ammontare completo della buona uscita e taluni percepiscono già l'intera pensione.

« L'interrogante chiede infine che la pratica venga con ogni possibile urgenza definita.

(2251) « CAPRARA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per conoscere se non ritengono di disporre perché con ogni sollecitudine siano ripresi ed ultimati nell'interno e nell'abside del Monumento ai caduti, sito in piazza Sant'Ambrogio di Milano, i lavori di riparazione dei danni derivati dalle devastazioni belliche, lavori che, condotti finalmente a termine, consentirebbero di riaprire il tempio e di riammettervi quanti desiderano ivi esprimere il commosso ricordo per coloro che hanno immolato la vita per la patria.

(2252) « DOSI, BERTÈ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, sullo stato attuale dell'annoso problema della statizzazione dell'istituto magistrato parificato di Senigallia, da oltre vent'anni gestito e diretto da quel comune.

« Il comune di Senigallia ha più volte sollecitato la statizzazione dell'istituto in parola. Sia la Camera dei deputati, su un ordine del giorno presentato il 24 ottobre 1957, sia il Mi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

nistero della pubblica istruzione, con lettera al comune di Senigallia del 30 ottobre dello stesso anno, hanno già confortato autorevolmente le aspirazioni della amministrazione comunale di Senigallia, che non è più in grado di sostenere il grave onere cui si è finora asoggettata nell'interesse della cultura e della popolazione.

(2253)

« SANTARELLI ENZO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga possibile la statizzazione della scuola media di Montecarotto, istituita fino dal 1946 da un locale sodalizio culturale, la cui gestione passò, nel 1952, direttamente al comune di Montecarotto (Ancona).

« L'esigenza del mantenimento della scuola è dimostrata dalle cifre di frequenza: 1946-1947 32 allievi; 1948-49 n. 37; 1955-56 n. 48; 1957-58 n. 56. Le iscrizioni per l'anno 1958-59 sono state 67.

« Il comune di Montecarotto, nonostante le benemerienze acquisite nel gestire finora la scuola media, che è frequentata anche da giovani di vicini comuni rurali, non si trova nelle condizioni di continuare nelle spese finora sostenute, per difficoltà di bilancio.

« L'interrogante fa presente che la popolazione e l'intero consiglio comunale si attendono un esito sollecito delle pratiche per la statizzazione.

(2254)

« SANTARELLI ENZO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del commercio con l'estero e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali provvedimenti intendono adottare per ovviare alla gravissima crisi che ha investito il settore avicolo nazionale, per il tracollo dei prezzi alla produzione, causato da massicce importazioni di prodotto estero.

« Gli interroganti si permettono di far presente come il persistere dell'attuale stato di cose rischi di stroncare una attività già fonte di lavoro e di vita per le zone più depresse, attività spesso intrapresa e potenziata per suggerimento e sollecitazione degli stessi organi statali e come, a somiglianza di quanto venne fatto a suo tempo per altri settori economici, ogni ulteriore importazione dall'estero debba essere sospesa.

(2255)

« SARTI, BALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intende adottare per adeguare i servizi della sezione I.N.

A.M. di Termini Imerese (Palermo) alle legittime esigenze dei lavoratori assistiti.

« Detta sezione è ubicata in locali insufficienti e inadatti e i dirigenti di essa hanno stabilito un orario per le visite specialistiche che costringe gli assistiti del contado a pernottare a Termini per potersi sottoporre.

« In considerazione di ciò, l'interrogante chiede al ministro se non ritenga di prendere gli opportuni contatti con l'amministrazione della regione al fine di trasferire la sezione dell'I.N.A.M. nell'edificio costruito per l'ospedale circoscrizionale ma ancora non utilizzato e diramare precise istruzioni affinché le visite specialistiche abbiano luogo nelle ore antimeridiane anziché nel pomeriggio, come in atto avviene.

(2256)

« SPECIALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere:

1°) l'entità del contributo erogato dalla Cassa del Mezzogiorno per la costruzione dello stabilimento della società « Cementerie siciliane » (gruppo Italcementi) nel territorio di Isole delle Femmine (Palermo);

2°) la specifica destinazione di esso contributo (opere murarie, macchinari, opere sociali, ecc.);

3°) il nome dell'impresa che ha conseguito l'appalto e le condizioni fissate nel relativo capitolato;

4°) i risultati dei controlli eventualmente effettuati dagli organi della Cassa ad opere ultimate.

(2257)

« SPECIALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere quali misure intendano adottare nei confronti del maresciallo Cifanelli Giovanni, comandante la stazione dei carabinieri di Giarre (Catania) il quale, in occasione di una recente agitazione sindacale dei lavoratori cementisti di quel comune, intervenendo illegalmente e ingiustificatamente nella vertenza, ha esercitato pressioni sugli attivisti della categoria, cercando di scoraggiare i lavoratori con l'affermare l'inutilità dello sciopero e dell'azione sindacale, in quanto diretta dalla camera del lavoro.

« L'interrogante chiede inoltre di sapere se i ministri interrogati non ritengano che indebolisce il prestigio e l'autorità dello Stato nei confronti dei lavoratori e della popolazione di Giarre il denunciato comportamento

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

del maresciallo Cifanelli il quale, dimentico dei suoi doveri, si è apertamente schierato a sostegno della parte padronale.

(2258)

« PEZZINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per conoscere se, di concerto, intendono rivedere i criteri restrittivi cui i loro dicasteri si sono ispirati nel dare applicazione al disposto dell'articolo 16 della legge 13 marzo 1958, n. 165 in relazione alla posizione di quei capi di istituto scolastico, di ruolo o incaricati, ai quali tocchi anche l'obbligo dell'insegnamento.

« Gli interroganti osservano che, a loro giudizio, la legge in oggetto non fa divieto a che « il compenso per prestazioni complementari », previsto dal citato articolo 16, sia cumulabile con altro eventuale compenso attribuito all'insegnante o al capo istituto per altra prestazione effettiva. Per questo sembra dubbio agli interroganti che si possa — di diritto — attribuire, come si è fatto, nel concorso tra attività complementari ed attività di direzione, il più elevato dei due compensi, mentre sembrerebbe più logica una valutazione che, nello stesso soggetto, consideri l'effettivo concorso tra le due attività distinte di insegnamento e di direzione.

« Non è invero che si tratti di attività assimilabili e quindi da regolarsi in unico compenso: sono attività solo in parte affini, ma distinte nel carattere, nei requisiti, nelle finalità: e nemmeno vi è titolo a sostenere che, in pratica, esse possano portare ad una identità di impegni e ad coincidenza di azioni quasi bivalenti, poiché trattasi di prestazioni del tutto distinte, l'una pur sempre pedagogica, l'altra prevalentemente amministrativa, capaci comunque di dare titolo a compensi diversi.

« Gli interroganti chiedono inoltre se, indipendentemente dall'aspetto di diritto e dallo scarso impegno di bilancio che la interpretazione invocata comporterebbe, soprattutto il ministro della pubblica istruzione non riconosce come sia opportuno — anche per motivi umani e propriamente scolastici — rivedere l'applicazione della norma citata per non scoraggiare quanti, presidi incaricati di insegnamento, o insegnanti incaricati di presidenza, nel mancato riconoscimento economico dell'una o dell'altra attività, troverebbero motivo di disattendere (se non di disertare) a quella funzione di direzione scolastica per la quale, come è noto, essi devono anche per legge rinunciare ad attività complementari

normali per tutti gli insegnanti, funzione di direzione che invece va sempre più acquistando importanza e non solo come attività organizzativa, ma come propulsiva della scuola moderna.

(2259) « PEDINI, SAVIO EMANUELA, FRANCESCHINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non intenda approvare in via definitiva il progetto relativo alla sistemazione di alcune strade interne del comune di Adrano (legge Tupini), già inviato, col visto di approvazione dell'Ufficio del genio civile di Catania e dell'Assessorato regionale siciliano dei lavori pubblici, da parte dell'amministrazione comunale di Adrano che ha già stipulato con la direzione del Banco di Sicilia, il 4 settembre 1958, un contratto di mutuo di lire 30 milioni.

« L'interrogante sottolinea l'urgenza dell'approvazione definitiva del progetto, stante l'approssimarsi della stagione invernale e la conseguente necessità di dare lavoro ai numerosissimi disoccupati esistenti nel comune, nonché di sistemare le strade cui si riferisce il progetto, che sono assolutamente intransigibili.

(2260)

« PEZZINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero, sulle misure che intendono adottare a tutela degli avicoltori, gravemente colpiti dal tracollo dei prezzi alla produzione in conseguenza delle massicce importazioni di carne di pollo dall'estero, come già segnalato dall'interrogante nel corso della discussione sui bilanci finanziari.

(2261)

« GIOLITTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se è a sua conoscenza che presso gli uffici postali di Como sono in forza lavoratori con contratto a termine che da anni, ogni tre mesi, vengono licenziati e riassunti; che percepiscono un salario mensile di lire 28.000 e ciò in rapporto ad un salario medio giornaliero di lire 1.100, in contrapposto allo stipendio di lire 40.000 percepito dai dipendenti della posta, che hanno uguale mansione.

« Che tali lavoratori non percepiscono alcuna indennità o salario durante i periodi di malattia, non hanno mai goduto di alcun periodo di ferie annuali, né come riposo, né retribuite.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

« Per sapere, ritenendo legittimo il desiderio degli interessati, a quale categoria essi appartengano; perché non percepiscono le ferie prescritte dalla Costituzione e dal codice civile; perché non vien loro corrisposto il premio di interessamento; perché non percepiscono il salario durante la malattia, non avendo alcun sussidio dall'E.N.P.A.S. presso cui essi sono assicurati.

(2262)

« INVERNIZZI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere come intenda porre rimedio, con la necessaria urgenza, alla gravissima insufficienza di personale determinatasi negli uffici postali delle provincie settentrionali specialmente a Milano e Vercelli e altre provincie lombarde, considerato che le nuove assunzioni, da farsi mediante regolare concorso, non potranno aver luogo prima di un paio di anni, durante i quali il personale in questione continuerà a diminuire talché, ove non si provveda in una qualsiasi maniera, si determinerà una pericolosa paralisi dei servizi.

(2263) « CANESTRARI, CALVI, ARMATO, ZANIBELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se intenda porre fine all'ingiusto trattamento ora fatto al personale degli uffici locali che, costretto a maggiori prestazioni in caso di assenze o insufficienze delle unità in assegno, viene, e soltanto parzialmente, compensato dopo trascorsi i primi cinque giorni della assenza o insufficienza suddetta.

(2264) « CANESTRARI, ZANIBELLI, FORNALE, ARMATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, sulla situazione determinatasi a Caserta per le assunzioni di lavoratori al nuovo stabilimento vetrario « Saint Gobain ». L'azienda — secondo quel che risulta all'interrogante — sta procedendo alle assunzioni direttamente anziché tramite l'ufficio di collocamento, ovvero attraverso richieste nominative anche al di fuori dei casi previsti dalla legge; essa sceglie in effetti a proprio arbitrio tra le domande pervenute, limitandosi a comunicare all'ufficio di collocamento i nominativi prescelti.

« L'azienda corrisponde inoltre paghe da manovali anche ad operai qualificati e specia-

lizzati. L'interrogante sottolinea la intollerabilità di così evidenti violazioni della legge e la necessità di un immediato intervento tanto più che l'azienda ha beneficiato delle agevolazioni vigenti per l'industrializzazione del Mezzogiorno.

(2265)

« NAPOLITANO GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare, per il tramite del circolo dell'Ispettorato del lavoro di Catania, nei confronti della S. A. Acque di Casalotto per costringerla a versare i contributi assicurativi nell'interesse dei propri dipendenti e ad applicare integralmente il contratto di lavoro della categoria.

« Risulta all'interrogante che la ditta citata non ha più versato tali contributi dal 1° novembre 1957 e che non ha neanche corrisposto le indennità di licenziamento al personale impiegatizio e operaio che ha lasciato il servizio.

(2266)

« PEZZINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se la conferenza stampa tenuta il 22 ottobre 1958 in Roma dal presidente dell'I.R.I. — nel corso della quale sono state pubblicamente ribadite, per il quadriennio 1959-1962, le linee del programma predisposto dall'I.R.I. — non sia da ritenersi in aperto contrasto con l'impegno assunto alla Camera, a conclusione del dibattito sul bilancio, dal ministro, di riesaminare il programma quadriennale predisposto dall'I.R.I. alla luce delle critiche e delle proposte scaturite dalla discussione parlamentare, e di sottoporlo quindi alle confederazioni dei lavoratori e allo stesso Parlamento prima della sua definitiva approvazione. Gli interroganti rilevano in particolare il clamoroso contrasto:

1°) delle affermazioni fatte dal presidente dell'I.R.I. sulla opportunità di utilizzare nella direzione delle aziende I.R.I. esponenti di gruppi privati con l'accettazione da parte del ministro — nella seduta del 15 ottobre 1958 — del secondo punto dell'ordine del giorno Adamioli;

2°) delle affermazioni fatte dal presidente dell'I.R.I. sulla necessità di rinviare almeno di un anno ogni decisione in merito alla creazione di un nuovo stabilimento siderurgico nel Mezzogiorno con l'impegno assunto dal ministro di inserire senz'altro la creazione di tale stabilimento nel programma quadriennale dell'I.R.I.;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

3°) delle cifre di investimenti per il Mezzogiorno ribadite dal presidente dell'I.R.I. con l'impegno assunto dal ministro di realizzare il pieno rispetto della percentuale del 40 per cento a favore del Mezzogiorno anno per anno e comunque nel periodo 1° agosto 1957-1962.

(2267) « NAPOLITANO GIORGIO, ADAMOLI, VIDALI, ROMEO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se risponda a verità che alla Corte dei conti, per effetto della gravissima e sistematica carenza di personale, delle carriere di concetto, esecutiva ed ausiliaria si ricorre all'opera di personale distaccato dalle varie amministrazioni controllate dalla Corte stessa; e, nel caso affermativo, quali provvedimenti concreti intende adottare il Governo.

« Gli interroganti, nel denunciare le gravi conseguenze derivanti dall'anormale situazione in atto, chiedono che l'insufficienza dei ruoli organici del personale dell'istituto, chiamato sempre più a fronteggiare le maggiori esigenze dei servizi, venga definitivamente risolta con un organico assetto del personale delle carriere sopra specificate.

(2268) « MAGLIETTA, BARONTINI, NANNUZZI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se risponde a verità che in talune sedi giudiziarie il personale subalterno (uscieri giudiziari) recapita, fuori dell'orario di ufficio, gli incartamenti processuali al domicilio dei magistrati, sostenendo in proprio le spese di trasporto;

per conoscere se è vero che lo stesso personale è utilizzato per la pulizia degli uffici, mentre per questo deve essere adibito personale con spese a carico dei comuni;

per conoscere, infine, se è vero che lo stesso personale è, talvolta, posto alla dipendenza gerarchica di militari della polizia, occasionalmente distaccati presso le cancellerie ed altri uffici giudiziari.

(2269) « MAGLIETTA, BARONTINI, NANNUZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali motivi possono aver tanto ritardato la liquidazione dei danni di guerra subiti il 20 agosto 1944 dal signor Tamagno Andrea residente nel comune di Vinadio in frazione Pianche n. 12.

« Ad opera dei nazifascisti, durante un rastrellamento, vennero incendiate due baite

montane di proprietà del Tamagno, con un danno valutato in moneta di allora per oltre 60.000 lire.

« La pratica, che porta il n. 6556, giace presso l'intendenza di finanza di Cuneo ed ogni sollecito finora compiuto non ha dato esito alcuno.

« L'interrogante ritiene che un simile modo di affrontare i legittimi interessi di cittadini sia inconcepibile, specie se si tiene presente che le condizioni economiche del Tamagno sono disagiate ed aggravate dalle conseguenze patite dal Tamagno stesso per le alluvioni del giugno 1957.

(2270)

« AUDISIO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere per quali motivi la direzione generale delle dogane in Roma, per coprire la disponibilità di posti vacanti di visitatrici doganali, assume, da anni, operaie giornaliera per un massimo di 270 giorni, sostituendole al termine di questo periodo con altre operaie, e ciò in contrasto con il disposto dell'articolo 3 della legge 26 febbraio 1952, n. 67 che fa obbligo di procedere alle assunzioni solo mediante concorso; per conoscere inoltre per quali motivi molte delle operaie assunte in servizio sono di età superiore a quella prevista dalle leggi vigenti e per conoscere infine se si ritiene di dover bandire i concorsi per l'assunzione del personale suddetto e nel caso affermativo in quale periodo.

(2271)

« VIVIANI LUCIANA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se risponde a verità la notizia dell'imminente trasferimento nel Trentino del 1° battaglione bersaglieri, l'unico reparto di bersaglieri di stanza a Roma.

« Gli interroganti chiedono al ministro se non ritenga di far sospendere detto trasferimento, che priverebbe Roma anche di questo unico reparto di bersaglieri che nella Città Eterna simboleggia quella raggiunta unita d'Italia di cui già si predispongono le celebrazioni del primo centenario.

(2272)

« DELFINO, CARADONNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se, per effetto e per estensione delle norme contenute nell'articolo 12 della legge n. 505 del 23 maggio 1956, riguardanti la decorrenza (a partire dall'entrata in vigore della legge,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

quindi dal 1° luglio 1956 e perciò, poi, dall'inizio dell'anno scolastico 1956-57) della concessione della riserva, di cui in quell'articolo, non si ritiene di dovere retrodatare al 1° ottobre 1956 le nomine di assunzione in ruolo dei 3334 professori collocati in ruolo in seguito all'attuazione della legge n. 505.

« Il fatto, in vero, che la concessione della riserva viene fatta a favore degli insegnanti che « nell'attuazione della legge » siano assegnati o rimangono in cattedra diversa da quella cui aspirano, lascia supporre che la concessione della riserva sia subordinata all'attuazione della legge, per cui se quella (riserva) decorre a partire dall'anno scolastico 1956-1957, non si vede il motivo per cui questa (attuazione della legge) abbia, invece, decorrenza a partire dall'inizio dell'anno scolastico successivo.

(2273)

« MAROTTA VINCENZO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intende prendere per porre termine alla continua deturpazione del panorama lungo tutto il golfo di Napoli ed in particolare della zona flegrea.

« Scempio che si va perpetrando — come denunciato dalla stampa — ad opera degli sfruttatori escavatori di materiali da costruzione, a tutto danno dell'interesse storico, archeologico e paesistico.

« Da sorrento a Castellammare (ove la polvere di tali fabbriche inonda la parte più bella e le stesse Terme Stabiane), da Posillipo a Capo Miseno — in vero — nonostante le vigenti leggi sono state — da una parte — gradualmente rilasciate deturpanti concessioni ed autorizzate aperture di cave ed escavazioni che hanno orribilmente sfigurato le caratteristiche degli storici colli, ultimo — in ordine di tempo — « Zampino » e « Bellavista di Bacoli ».

« In detto comune di Bacoli (Napoli) luoghi di interesse storico sono stati sfigurati e per cui la competente sovrintendenza, all'atto dell'impensata concessione di « Zampino » ebbe a porre condizioni e limitazioni che, poi, sono state ripetutamente violate, senza che gli organi competenti provvedessero, come per norma, nei confronti dei violatori.

« L'interrogante, quindi, chiede di conoscere quali provvedimenti il ministro intende adottare sia per la difesa delle bellezze panoramiche e storiche sia per l'eliminazione degli abusi e dell'inosservanza alle norme come sopra lamentato, e se intende ordinare, attraverso gli organi, il ripristino dei luoghi al-

meno là dove la sovrintendenza all'arte della Campania aveva poste le condizioni limitative del danno, le quali condizioni poi non sono state rispettate.

(2274)

« SCHIANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere con quale suo decreto il ministro dei lavori pubblici approvò, se lo approvò, il progetto di massima, che prevede la costruzione di una galleria attraverso il Matese, per la quale dovrebbero (ciò mai accadrà !) passare le acque del Biferno, e per conoscere altresì se la Cassa per il Mezzogiorno ha depositato e quando e dove la relazione, frutto dello studio della migliore utilizzazione delle acque di detto fiume, di cui venne dal ministro incaricata a seguito del voto del consiglio superiore del 9 settembre 1951 e se i rappresentanti politici del Molise possono prenderne visione.

(2275)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere come intendano intervenire perché le contrade Codacchi, Maiella, Penna, Sterparo e Montagna, del comune di Trivento (Campobasso), abbiano al più presto l'inestimabile beneficio di strade di accesso e della illuminazione elettrica.

(2276)

« SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per sapere se è a conoscenza del seguente fatto.

« In Bacoli (Napoli) la strada comunale Case Vecchie terminava con un pontile d'approdo, che era l'unica possibilità d'approdo dei pescatori e per la popolazione civile nel porto di Miseno, porto in gran parte riservato ai militari.

« Da qualche anno tale pontile di approdo con retrostante area demaniale è stato incorporato in una proprietà privata ora recinta da cancellate. Onde la locale popolazione è stata privata illegittimamente dell'unico approdo per quanto modesto e ridotto dall'incuria.

« L'interrogante pertanto chiede di conoscere in base a quali criteri i competenti organi periferici abbiano tanto autorizzato e quali provvedimenti il ministro intende pren-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

dere pel ripristino dei luoghi e per riaprire l'accesso e quindi consentire l'imbarco ai civili al cennato pontile di Case Vecchie, in Bacoli, che gli organi periferici dovranno anche riparare.

(2277)

« SCHIANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della sanità, per conoscere quali motivi hanno determinato la gravissima decisione della direzione sanitaria dell'ospedale Cotugno di Napoli di limitare a soli 20 giorni il periodo di degenza in ospedale per gli ammalati di poliomielite, quando è noto a tutti che i soggetti poliomielitici dimessi prematuramente dagli ospedali rappresentano pericolosi focolai di contagio e quindi una minaccia per l'intera popolazione cittadina; e se non ritiene di dover intervenire immediatamente per far revocare questo grave e pericoloso provvedimento.

(2278)

« VIVIANI LUCIANA, MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere — con riferimento alla risposta non soddisfacente data a precedente interrogazione — se e quando la giunta provinciale amministrativa di Cosenza emetterà il suo giudizio sul ricorso avverso la elezione del signor Perugini Salvatore, segretario provinciale amministrativo del partito democratico cristiano di Cosenza. Come è noto il ricorso è stato passato in decisione all'udienza del 21 marzo 1958 e pertanto non si comprendono le ragioni del ritardo nella decisione. Già nella precedente interrogazione si è fatto presente che il comportamento della giunta provinciale amministrativa e particolarmente del prefetto è interpretato come un aperto intervento degli organi dello Stato a protezione dell'interesse di un dirigente provinciale del partito di maggioranza.

(2279)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'interno, per sapere se sono informati delle gravi decisioni adottate dall'amministrazione comunale di Nicotera (Catanzaro) relative alla cessione accordata alla diocesi di Nicotera e Tropea dei locali occupati dalla scuola media statale e per essere informato con esattezza sulle motivazioni delle suddette decisioni e su i titoli che legittimano la pretesa del vescovo di Tropea.

(2280)

« MANCINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per conoscere i motivi per cui, a distanza di vari mesi, ancora non è stata applicata la legge 21 marzo 1958, n. 286, riguardante « la estensione della indennità notturna e indennità di profilassi a favore del personale infermieristico delle cliniche universitarie ».

(2281) « CRUCIANI, GRILLI ANTONIO, DE MICHELI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere per quale ragione non si è provveduto secondo le esigenze effettivamente esistenti negli istituti medi di Cosenza e provincia per quanto riguarda la istituzione di nuove classi. Nella città di Cosenza si registra la seguente situazione: n. 803 iscritti nella scuola media di via Rivocati; n. 770 iscritti in quella di via Montesanto; n. 720 iscritti in quella di piazza Cappello; n. 1.173 all'istituto magistrale. Nei suddetti istituti il numero delle nuove classi autorizzato è inadeguato alle necessità ed è inferiore alle richieste avanzate con riferimento alla circolare ministeriale del 5 agosto 1958 che autorizza le richieste di nuove classi nel caso che gli iscritti siano superiori a trenta.

« Il mancato accoglimento delle richieste avanzate ha determinato una situazione di grave disagio comportando una composizione numerica per classi di quasi 40 iscritti e il conseguente obbligo di tre alunni per banco a causa della inidoneità delle aule.

« Per sapere — in conseguenza a quanto segnalato — se non ritenga opportuno provvedere all'accoglimento delle proposte avanzate per le medie del capoluogo e per quelle di Scigliano e Luzzi.

(2282)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici, della pubblica istruzione e del tesoro, per sapere perché, a distanza di oltre 3 anni dalla richiesta avanzata dal comune di Vecchiano (Pisa) non è stato finora concesso il contributo statale ai sensi della legge 9 agosto 1954, n. 645, sulla spesa di lire 46 milioni occorrenti alla costruzione di un edificio per le scuole elementari nel capoluogo.

« Il comune di Vecchiano fin dal 2 settembre 1955 chiedeva la concessione del contributo statale per costruire tempestivamente un edificio necessario ad ospitare tutte le classi elementari del suo popoloso capoluogo (abitanti 4.500 su 9.000 dell'intero comune)

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

in sostituzione dell'attuale edificio già allora insufficiente e inadatto.

« All'inizio di questo anno scolastico il comune si è visto costretto a provvedere alla sistemazione delle scolaresche in locali adattati essendo stato l'edificio dichiarato pericolante, con grave disagio degli alunni e dell'insegnamento.

« L'interrogante, oltre a conoscere i motivi dell'incomprensibile ritardo dei Ministeri interessati ad accogliere la domanda del predetto comune, chiede di conoscere se di fronte alla situazione che si è creata, i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione non intendano decretare senz'altro ritardo la concessione del contributo ed il ministro del tesoro garantire sollecitamente la contrazione del mutuo presso la Cassa depositi e prestiti.

(2283)

« RAFFAELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se è a conoscenza della urgente necessità di provvedere ad una adeguata sistemazione dell'ufficio postale e telegrafico di Pontasserchio (Pisa), attualmente situato in locale inadatto e sprovvisto della attrezzatura funzionale; e per sapere quando l'amministrazione intende provvedere tenuto conto della necessità della popolazione e delle esigenze delle attività economiche locali.

(2284)

« RAFFAELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno, per sapere per quale ragione non si è ancora provveduto per l'imponibile di mano d'opera per la provincia di Cosenza. Si fa presente che la richiesta è stata avanzata da parte delle organizzazioni sindacali interessate in data 12 giugno 1958 al prefetto di Cosenza relativamente a quaranta comuni; si precisa ancora che la prefettura di Cosenza ha di recente affermato alle suddette organizzazioni di aver inoltrato la richiesta limitatamente a 24 comuni sin dal mese di luglio 1958; per sapere in conseguenza di quanto sopra, ma soprattutto in relazione alla particolare situazione dei lavoratori agricoli della provincia di Cosenza, quali provvedimenti urgenti saranno adottati per l'immediata emanazione del decreto.

(2285)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere se, avvalendosi della facoltà di cui al terzo

comma dell'articolo 119 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, non voglia considerare la possibilità di consentire, per un periodo di anni uno, l'iscrizione nelle matricole della gente di mare anche a pescatori i quali, pur avendo superato i 25 anni di età, abbiano esercitato di fatto il mestiere per un lungo periodo di anni e con continuità.

« E ciò soprattutto in vista del fatto che, ove venisse a tali lavoratori preclusa la possibilità dell'iscrizione nelle matricole, verrebbe conseguentemente ad essi preclusa, a sensi dell'articolo 1 della legge 13 marzo 1958, numero 250, la possibilità di fruire delle previdenze di cui alla legge stessa a favore dei pescatori della piccola pesca marittima e delle acque interne.

(2286)

« TROMBETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per chiedere quando saranno completati i lavori dell'acquedotto campano e se si intende, comunque, accelerarli in considerazione della situazione gravissima in cui si trovano le popolazioni della provincia di Napoli, da Giugliano a Marigliano, da Torre Annunziata a Pozzuoli, a Villaricca, a Maracco, che mancano del tutto di acqua in estate.

(2287)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se non ritenga opportuno intervenire perché sia adeguatamente ampliato il nucleo di attività industriale per lo sfruttamento delle acque madri attualmente esistente in Margherita di Savoia.

« Per sapere specificatamente se non si ritenga opportuno intervenire per la creazione in quella città di un grande stabilimento salsoiodico, che non si preoccupi della clientela di lusso o dei fastosi programmi architettonici, ma della bontà dei servizi e dell'efficacia indiscussa dell'applicazione salsoterapiche, e che quindi possa costituire un comodo e non dispendioso luogo di riposo per i bisognosi di cure termali e per le migliaia di assistiti delle categorie più disagiate del Mezzogiorno d'Italia, che talora assai difficilmente riescono oggi a trovare altrove la dovuta assistenza, nonostante i più sapienti turni predisposti dagli enti assistenziali e le gravose spese di viaggio e di soggiorno.

(2288)

« CACCURI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga opportuno disporre che l'amministrazione dei monopoli di Stato ceda, senza aggravio per il bilancio comunale, al comune di Margherita di Savoia una congrua estensione di territorio non necessario per l'attività salifera di quella zona ed indispensabile invece per un congruo sviluppo edilizio ed industriale di quella cittadina.

(2289)

« CACCURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se non si ritenga opportuno istituire in Margherita di Savoia le scuole e corsi professionali, al fine di creare manodopera specializzata, di cui l'industria salifera esistente in quella cittadina e che costituisce una delle più stabili colonne del demanio statale, ha tanto bisogno.

(2290)

« CACCURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga inderogabile ed urgente difendere concretamente, attraverso energiche ed efficienti misure, l'olio di oliva, che è prodotto basilare per l'economia meridionale, dalle pericolose concorrenze degli oli di semi e di grassi animali, e ridare così fiducia agli agricoltori, impegnati, anche nel quadro del Mercato comune europeo, ad attuare quel processo di riconversione delle colture che forma uno degli obiettivi più importanti e più immediati della politica agraria del nostro paese.

« Per conoscere in particolar modo se, oltre alla adozione di severi provvedimenti, già predisposti in gran parte, che valgano a scoraggiare ogni tentativo di frode, non si ritenga opportuno:

a) disporre la revisione dell'attuale legislazione sull'olio, specie per quanto riguarda gli articoli 1 e 2 del regio decreto-legge 27 settembre 1936, n. 1986, stabilendo una nuova classifica ufficiale dell'olio di oliva, in modo che la denominazione di « olio di oliva » sia riservata esclusivamente all'olio ricavato dalla drupa dell'olio mediante il mezzo meccanico della pressione, mentre quello di « olio di oliva commestibile » agli oli « rettificato A e rettificato B »;

b) sottoporre tutti gli impianti per la produzione degli oli esterificati, di origine animale o vegetale, ad un regime fiscale simile a quello degli spiriti;

c) istituire un rigido controllo su tutte le raffinerie di olio e fabbriche di sapone;

d) sancire l'obbligo per tutte le fabbriche riconosciute tali dagli organi finanziari dello Stato, produttrici di grassi animali liquidi in esonero dell'imposta di fabbricazione, alla denuncia della spedizione della merce alle fabbriche di impiego almeno cinque giorni prima della partenza della merce stessa al luogo di destinazione;

e) vietare la vendita ambulante degli oli di oliva e vietare altresì la vendita cumulativa degli oli di oliva e quella degli altri oli nello stesso locale o quanto meno sancire l'obbligo di chiudere il prodotto in recipienti di latta o di vetro sigillati;

f) disporre l'aggiunzione di un rilevatore a forte reazione cromatica a tutti gli oli che non siano stati derivati dalle olive e dai sottoprodotti.

(2291)

« CACCURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero, per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare in relazione all'attuale andamento del mercato nazionale del bestiame, che, mentre ha accusato in questi ultimi tempi notevole flessione, a seguito di massicce importazioni, provocando vivissimo allarme tra gli allevatori, non ha apportato alcun miglioramento nei prezzi al consumo delle carni, che anzi, invece di contrarsi, accennano piuttosto ulteriormente a salire.

« Per conoscere specificatamente se non si ritenga opportuno ed urgente, attraverso una temporanea sospensione delle importazioni, ripristinare il normale equilibrio del mercato zootecnico nazionale.

(2292)

« CACCURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se intende estendere l'assistenza contro la tubercolosi ai piccoli commercianti, venditori ambulanti, agenti e rappresentanti ed a tutte le altre categorie affini di lavoratori autonomi.

(2293)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intende, entro il piano di ricostruzione per danni di guerra in Cancellò Arnone (Caserta), disporre almeno la costruzione del cimitero di Arnone e degli edifici scolastici del comune.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

tenendo presenti le urgenti ed improrogabili esigenze igieniche e scolastiche di quella zona.

(2294)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per conoscere se intendano disporre il finanziamento per la costruzione dell'asilo infantile e per l'ampliamento dell'edificio scolastico nel comune di Cervino.

(2295)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per chiedere se intende disporre il finanziamento, a norma di legge, per la costruzione della strada di allacciamento Alberi-Meta di Sorrento, in considerazione che non è concepibile nel 1958 che una popolosa frazione non sia collegata al centro comunale.

(2296)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intende disporre il finanziamento per costruire nel comune di Pietramelara la rete idrica per lire 30 milioni e quella fognale per altri 30 milioni.

(2297)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per chiedere se sia vera la notizia relativa ad un accordo raggiunto tra l'I.R.I. ed una società, per cui all'Imena di Baia si avrebbe una produzione di motori *Diesel*, con la garanzia del mantenimento al lavoro di tutta la mano d'opera; e se intende prendere i provvedimenti urgenti per evitare licenziamenti o sospensioni dal lavoro, disponendo l'inizio immediato della nuova lavorazione.

(2298)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per i quali non è stata istituita una scuola media a Vico Equense (Napoli) e se la si intende istituire nel prossimo anno.

(2299)

« RICCIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali misure intende prendere nei riguardi della Ditta P.O.R., che svolge la sua attività al Centro emigrazione del Ministero del lavoro in Napoli.

« Tale ditta infatti ha licenziato 13 dei suoi dipendenti a seguito di una richiesta salariale avanzata dagli stessi.

« Gli interroganti fanno presente che la ditta P.O.R. corrisponde attualmente lire 550 giornaliere e lire 30 per ogni ora straordinaria a tutti i suoi dipendenti e non ammette nessuna possibilità di miglioramenti salariali.

« Se è vero che il Ministero del lavoro ha concesso l'appalto alla ditta suddetta pur conoscendo l'entità delle retribuzioni dei lavoratori.

(2300)

« FASANO, MAGLIETTA, CAPRARA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno, per conoscere se è vero che la prefettura di Napoli ha dato recentemente disposizioni all'ufficio regionale del lavoro con lettera n. 043226 del 3 ottobre 1958, perché fossero convocate unitamente ai rappresentanti dell'Associazione generale dei commercianti soltanto la C.I.S.L. e la direzione dei magazzini Standa, operando in tal senso una palese discriminazione nei confronti delle altre organizzazioni sindacali.

« Se ciò è compatibile con i compiti di un organo di Governo, che, d'altra parte, conosceva perfettamente i termini della vertenza sorta tra la Standa e i lavoratori dipendenti.

« Quali misure intendono prendere per assicurare il rispetto delle organizzazioni sindacali esistenti da parte della prefettura di Napoli, considerato che questo non è il primo caso in cui è stata adottata una procedura discriminatoria.

(2301)

« FASANO, CAPRARA, MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere come mai non si è ancora provveduto a presentare ai due rami del Parlamento il testo concernente le modifiche alla legge 28 dicembre 1952, n. 4435.

« Se è vero che il testo delle modifiche suddette giace da circa tre anni presso il Ministero stesso per un esame di merito.

« Gli interroganti fanno presente che la legge in vigore citata ha comportato ingiuste sperequazioni tra le pensioni e non prevede né la tredicesima mensilità né la scala mobile automatica.

« Se intende presentare al più presto le modifiche suddette e di informare gli interroganti circa gli eventuali ostacoli che si frappongono.

(2302)

« FASANO, MAGLIETTA, CAPRARA ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1958

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

La seduta termina alle 21,50.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10:

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dal Senato*) (159-159-bis) — *Relatore:* Pintus.

2. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finan-

ziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dal Senato*) (305);

Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dal Senato*) (239);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dal Senato*) (306).

Alle ore 16:

Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (*Approvato dal Senato*) (266) — *Relatore:* Vedovato.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI