

CLXIV.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 24 GIUGNO 1959

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Disegni di legge:	
(Approvazione in Commissione)	8431
(Autorizzazione di relazione orale) . . .	8452
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (834) . . .	8431
PRESIDENTE	8431
BIMA	8431
BIGNARDI	8435
ROMAGNOLI	8441
GONELLA GIUSEPPE	8445
RESTA	8448
Proposte di legge (Approvazione in Commissione).	8431
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	8453

La seduta comincia alle 16,30.

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

(È approvato).

Approvazioni in Commissione.

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

dalla II Commissione (Affari interni):

Senatore LEPORE: « Proroga del termine stabilito dall'articolo 23 della legge 31 luglio

1956, n. 897, contenente disposizioni sulla cinematografia e successive modificazioni » (*Approvata dalla I Commissione del Senato*) (1340);

dalla VII Commissione (Difesa):

« Modifiche dell'articolo 5 della legge 3 gennaio 1957, n. 1, concernente nuovi organici dei sottufficiali dell'aeronautica militare e modifiche di alcune norme sul reclutamento e avanzamento dei sottufficiali e militari di truppa dell'aeronautica militare » (1174);

« Aumento delle quote annue di iscrizione alle sezioni del Tiro a segno ed all'Unione italiana di tiro a segno nazionale » (1240);

DURAND DE LA PENNE: « Concessione di un contributo ordinario annuo di lire 10.000.000 a favore della Lega navale italiana » (971), *con modificazioni e con il titolo*: « Concessione di un contributo straordinario di lire 10 milioni a favore della Lega navale italiana ».

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile (834).

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

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

BIMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, confesso che sono stato incerto e dubbioso assai, prima di decidermi ad intervenire nel dibattito sul bilancio della marina mercantile, anche perché ieri chi ha assistito, come me, all'intervento dell'onorevole Adamoli ha avuto la sensazione che il mare fosse già abbastanza mosso, e che quindi l'intervento di un pedemontano, che vive lon-

tano dal mare, servisse a renderlo più agitato ancora. Eppure mi pare che sia proprio la mia provenienza, quel vedere il mare dall'alto delle mie montagne, che mi consente oggi di rilevare la mancanza di serenità (me lo si consenta) e di obiettività che ha inficiato l'intervento del collega comunista che ieri qui ha aperto il dibattito sul bilancio che noi oggi stiamo discutendo. Comprendo bene come un marinaio qual è l'onorevole Adamoli, legato per di più ai suoi principi politici, sia portato ad argomentare sempre per amore di tesi. E sono convinto che non gli dispiacerà di essere da me trattato da giudice emotivo e parziale, seppure io deva riconoscere che egli è stato ed è tuttora per me un buon marinaio. E un suo diritto quello di parlare come ha parlato, obiettività e serenità a parte, anche se si deve dare atto della passione che egli porta per i problemi e la gente del mare, che hanno trovato e trovano però (e noi oggi dobbiamo riconoscerlo) da parte del Governo e da parte di questa maggioranza, occorre subito aggiungere, non minore comprensione, estrinsecatasi, d'altra parte, ben altrimenti che con vuote parole, ma in fatti e provvedimenti concreti.

Preliminarmente vorrei quindi dire all'onorevole Adamoli che in lui, come forse in molti di noi, manca il senso dello Stato, cioè quel senso di saper cogliere l'interesse collettivo e del bene comune, elemento che non deve mai essere dimenticato in quest'aula e nelle nostre discussioni parlamentari. Non si può pretendere sempre dalle organizzazioni sindacali, sia operaie sia dei datori di lavoro — anche se sarebbe sommamente auspicabile — questo rispetto del senso dello Stato e dell'interesse collettivo e del bene comune che ci deve accomunare; ma lo si deve pretendere almeno dai parlamentari che rappresentano (sia consentito anche a me, una volta tanto, di citare la Costituzione) non già una parte politica od una categoria, ma l'intera nazione, così come lo si deve pretendere, questo rispetto del senso dello Stato e dell'interesse collettivo, dagli uomini di governo in misura massima.

Dire, quindi, come ha detto ieri l'onorevole Adamoli, che il Governo ha esasperato la vertenza culminata nello sciopero dei marittimi, che si è venduto agli armatori, che si è messo contro i lavoratori del mare significa, né più né meno, che ripudiare la verità: ecco tutto!

Basta un episodio a dimostrare quello che dico. È stato il ministro della marina mercantile suo predecessore, onorevole Jervolino,

ad indurre la Finmare a concedere un acconto di 30 mila lire sui futuri miglioramenti alcuni mesi or sono, provocando per questo suo intervento le critiche degli armatori liberi, anche essi parte in causa, che furono obbligati, per ciò stesso, ad estendere tale acconto anche ai loro dipendenti.

Basterebbe questo particolare per definire la corretta posizione del Governo e gli sforzi che sono stati compiuti dai rappresentanti del Ministero della marina mercantile in una vertenza indubbiamente difficile e complicata, per di più, dalla molteplicità delle organizzazioni sindacali marinare, dalle difficoltà particolari del mercato dei noli, dalla distanza delle posizioni di partenza delle parti e dalla situazione delle aziende armatoriali di Stato: cose tutte ben note sia al Parlamento sia al paese!

Ma tutto faceva prevedere un riavvicinamento delle posizioni, e tutto faceva supporre attuabile un accordo, a raggiungere il quale si stava adoperando l'attuale ministro, onorevole Jervolino, quando inopinatamente venne dichiarato lo sciopero, attuato per di più (e questo è particolarmente grave), quasi esclusivamente da un'azienda di Stato, cioè dalle società operanti nell'ambito della Finmare.

Indubbiamente, onorevoli colleghi, sulla legittimità di questo e di altri scioperi, da parte di qualsiasi categoria, sia pure di dipendenti pubblici, non vi è nulla da eccepire, sino a quando il diritto sancito dall'articolo 40 non venga disciplinato così come prevede la nostra Costituzione. Interessa qui per parte mia sottolineare, oltre a quello che è già stato ieri qui chiaramente esposto da un collega della mia parte politica, che dalla legge Giolitti sull'equo trattamento, del 1906...

BOGONI. Cioè prima che noi nascessimo!

BIMA. Questo non vuol dir niente. Questa citazione mi interessa per dimostrare che dal 1906 i rapporti di lavoro, che regolano i dipendenti di aziende pubbliche a carattere industriale, hanno avuto un particolare stato giuridico proprio, che si diparte da quella legge con la quale fu attuato lo stato giuridico per i ferrovieri a seguito della nazionalizzazione delle ferrovie. Ebbene, onorevole Bogoni, dalla legge sull'equo trattamento del 1906 ai dipendenti di aziende pubbliche fu dato un trattamento giuridico particolare che si impernia sulla stabilità del rapporto di impiego quasi come corrispettivo alla rinuncia del diritto di sciopero. È vero che la questione non fu mai risolta, cosicché i dipendenti di aziende pubbliche continuarono ad avvalersi (e naturalmente continuano ora ad avvalersi) in forza

di un preciso articolo della Costituzione di un diritto loro spettante; ma ciò non esime dal sottolineare che la questione è grave e che merita indubbiamente di essere affrontata. Nel caso specifico, poi, non è chi non veda come detta stabilità di impiego contemplata per i dipendenti delle aziende della Finmare, cioè di aziende pubbliche, e modellata sulla legge del 1906 contempla, nel regolamento organico delle società di preminente interesse nazionale, una stabilità di impiego che costituisce un grande privilegio nei confronti degli ufficiali imbarcati sulle navi dell'armamento libero, per i quali non sussiste al riguardo — come ella, onorevole Bogoni, ben sa — alcuna garanzia; garanzia che del resto manca ai lavoratori di qualsiasi azienda privata. Una riprova del regime di privilegio di cui godono i dipendenti delle aziende della Finmare la si è avuta proprio giorni fa (tutti l'abbiamo letto sui giornali), allorquando i componenti dello stato maggiore della *Giulio Cesare* (nave della Finmare), in sciopero, si sono recati sottobordo di un piroscafo dell'armatore Costa per indurre l'equipaggio allo sciopero, senza però riuscire nell'intento.

Situazione di privilegio, questa, che per non essere suffragata da corrispettivi di sorta costituisce indubbiamente, per quel che a noi interessa qui, anche un elemento di debolezza per lo Stato-imprenditore, così come testimoniano le attuali ingenti perdite economiche, sulla cui entità molto si discute ma che comunque assommano a decine di miliardi. Perdite economiche e soprattutto — il che è ancor più grave — di prestigio, perché si tratta di una clientela che sarà quanto mai difficile poter recuperare.

Ho voluto dir ciò, onorevoli colleghi, per porre un problema sia pure *de iure condendo*, ma che, comunque, deve essere affrontato, pur senza misconoscere la legittimità, allo stato attuale della legislazione, dello sciopero in corso e, più in generale, del diritto di sciopero dei dipendenti delle aziende pubbliche e quindi anche della Finmare, naturalmente quando sia suffragato da ragioni economiche.

Ma se è legittimo riconoscere un diritto quale quello dello sciopero, perché d'altra parte voler negare, così come è stata negata ieri nell'intervento dell'onorevole Adamoli, la legittimità dell'intervento del ministro della marina mercantile, intervento per di più dettato e confortato da ragioni giuridiche e morali ineccepibili?

È vero che la legge n. 1154 del 1939, in base alla quale l'onorevole ministro dispose

la requisizione di alcune navi, fu emanata nel tanto deprecato ventennio; ma è pur sempre una legge dello Stato, che non venne mai impugnata e che anzi fu successivamente anche modificata. Proprio nel 1950 l'allora ministro Pacciardi propose infatti alcune modifiche: il che comprova la validità della legge. E che essa abbia valore e sia quindi applicabile non solo in tempo di guerra, ma anche in tempo di pace, e cioè possa estendersi anche alle esigenze civili, è stato riconosciuto da una sentenza del Consiglio di Stato del 1948: quella famosa sentenza relativa al ricorso dell'armatore Lauro per la requisizione della motonave *Amalfi*.

Bene quindi ha fatto, secondo noi, il ministro ad intervenire per assicurare, con i mezzi di trasporto dal continente all'isola, la possibilità di approvvigionare di viveri e medicinali ospedali ed enti militari della Sardegna. E bene ha fatto l'onorevole ministro ad attuare questi provvedimenti per mettere in condizione, ad esempio, gli alunni delle isole di presentarsi agli esami di ogni ordine e grado, possibilità che sarebbe stata a loro inibita qualora il provvedimento del Governo non fosse stato realizzato.

Credo quindi che chiunque si fosse trovato al suo posto, onorevole Jervolino, non si sarebbe responsabilmente comportato diversamente da come ha agito lei. Per dovere di obiettività e per amore di verità è d'uopo riconoscere che in seguito ai discorsi che abbiamo sentito ieri, alcuni dei quali veramente incendiari...

BOGONI. Quello dell'onorevole Dominedò, invece...

BIMA. Non accenno all'intervento dell'onorevole Dominedò, che è stato di carattere puramente giuridico.

È d'uopo riconoscere, dicevo, che ben poco giovano a riportare la necessaria tranquillità tra i contendenti esasperati le parole che sono state dette. E altresì onesto riconoscere che il linguaggio usato dall'onorevole Jervolino è stato un linguaggio responsabile e conforme in tutto alla dignità di un ministro: e mi riferisco qui soprattutto alle dichiarazioni da lui fatte dopo la recente esposizione all'ultimo Consiglio dei ministri. Onorevole ministro, in questo momento così difficile per lei, voglia sentirsi confortato dal nostro plauso per il suo operato, ed accolga l'augurio che la sua attività, instancabile, come è stata finora, possa riportare la serenità e la tranquillità tra i lavoratori del mare, che speriamo possano presto ritornare al loro lavoro tanto neces-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

sario per le loro famiglie ed anche per il paese. (*Interruzione del deputato Trebbi*).

Sarà questo un ulteriore titolo di benemerita che ella, onorevole ministro, saprà meritare dal paese.

La vertenza sindacale in atto e le vivaci polemiche politiche che l'accompagnano impediscono, come hanno impedito, di discutere con la necessaria serenità e tranquillità questo nostro bilancio. È fatale che sia stato così nel passato, ed è fatale che sia così oggi. Eppure, onorevoli colleghi, la diligente relazione del nostro collega Amodio, ricca di dati e suffragata da molte interessanti comparazioni, sta a dimostrare come il rientro della nostra bandiera nei traffici marittimi mondiali sia ormai un fatto acquisito su tutti i mari e sotto tutte le latitudini.

Ma quello che occorre subito sottolineare a questo riguardo è che il reinserimento della nostra flotta marinara nella competizione dei traffici mondiali non è dovuto che in parte all'intraprendenza dei privati imprenditori, anche se è d'uopo riconoscere il contributo fattivo della esperienza e del coraggio dimostrato dai nostri liberi armatori. Onestà vuole che si riconosca che tutto è stato possibile in quanto è stato preceduto ed accompagnato da un continuo e massiccio intervento delle pubbliche finanze, intervento che certo non si riscontra in nessun altro settore della vita economica del nostro paese. Lo Stato ha concorso e concorre attualmente alla costruzione di navi. Fu provvido, è stato riconosciuto da tutti, l'intervento delle diverse leggi che sono state votate dal Parlamento dal 1948 in poi; e provvida fu soprattutto quella legge cosiddetta Tambroni la cui efficacia e la cui originalità furono sottolineate da tutte le parti politiche. E se oggi i cantieri navali non sono più « invasi dalle ortiche » (cito qui un'espressione che era molto cara ad un nostro ex collega, l'onorevole Ducci, se i nostri cantieri hanno potuto in questi ultimi anni lavorare a pieno ritmo, varando 400 mila e più tonnellate di naviglio annuo, il merito preminente è stato di quella legge, la quale si concreta in determinati stanziamenti che per il solo esercizio finanziario che noi stiamo considerando (1959-60) ammontano a ben 15 miliardi; somma che si può leggere al capitolo 75 dello stato di previsione della spesa del bilancio della marina mercantile ora in discussione.

In verità, non solo lo Stato concorre per costruire le navi, lo Stato concorre anche nel settore della previdenza marinara. Voglio qui citare alcune cifre che impegnano le finanze

statali per il 1959-60. Lo Stato, ad esempio, concorre anche alla spesa sostenuta dalla Cassa nazionale della previdenza marinara con un contributo annuo di circa un miliardo e con un contributo straordinario di circa 6 miliardi e 440 milioni da corrispondersi in 5 annualità con decorrenza dal prossimo esercizio finanziario. Basti questa citazione per indicare la sensibilità sociale del Governo.

Dunque, lo Stato interviene per costruire le navi, interviene per sostenere le pensioni dei marinai, interviene altresì nell'esercizio delle navi per quanto riguarda i finanziamenti annuali alle società del gruppo Finmare sotto il titolo di contributi ordinari e straordinari per il ripianamento del loro bilancio. Ben 23 miliardi 550 milioni sono stanziati per l'anno finanziario 1959-60 per integrazioni e contributi straordinari alle quattro società facenti capo alla Finmare.

L'onorevole Adamoli ha voluto criticare il Governo a questo proposito perché non corrisponde puntualmente i contributi. Ma mi sanno dire gli onorevoli colleghi quando mai lo Stato italiano è stato puntuale nel far fronte ai propri impegni finanziari?

ADAMOLI. Bella consolazione!

BIMA. È una realtà, onorevoli colleghi; tanto vale quindi calcolare, come fanno i privati creditori dello Stato, questa congenita lentezza o morosità nei pagamenti, e discutere di altre cose che sono molto più importanti, quali il rinnovo delle convenzioni e il riassetto dei servizi marittimi per quanto riguarda le società di preminente interesse nazionale. Problema questo assai delicato e grave, su cui una meditazione comunque profonda e anche prolungata nel tempo non può mai essere negata al Governo...

ADAMOLI. Basta che non ci addormentiamo.

BIMA. ...data la necessità di coordinare e di risolvere diversi e svariati aspetti del problema, data l'entità dell'onere che le finanze dello Stato vanno ad assumersi con i nuovi servizi, e data l'esigenza di un riassetto organico dei servizi che porti anche a una gestione la più economica e comunque la meno onerosa per le pubbliche finanze.

Comunque sia, un dato mi pare che su questo problema sia ormai acquisito ed è, secondo me, incentrato nella esigenza di una fissazione delle sovvenzioni, il che deve portare all'abolizione delle integrazioni di bilancio, integrazioni che costituivano un vero invito a nozze per amministratori pubblici spendaccioni.

Ma mi sia consentito auspicare anche una progressiva diminuzione dell'onere che lo Stato ha fin qui sostenuto. Su questo tema, onorevole ministro, ella sa che io intervenni già alcuni anni or sono quale relatore di questo bilancio, e siccome ella e coloro che si dedicano allo studio di questi problemi conoscono il mio pensiero non voglio eccessivamente dilungarmi.

E, infine, utile e necessario che lo Stato intervenga con un premio di demolizione per la eliminazione delle vecchie navi? Questa è una domanda che è stata affacciata da diverse parti e si riferisce ad un problema che è stato trattato egregiamente dall'onorevole relatore.

Occorre premettere che il processo di rinnovamento e di ringiovanimento della nostra flotta a me pare che sia in una fase di continuo e costante sviluppo, così come è dimostrato dalle statistiche che sono state anche citate dal relatore. D'altra parte aggiungo sommamente che presenta non poche difficoltà l'armonizzazione di un premio per la demolizione con la legge Tambroni: enuncio un problema per prospettarne le difficoltà e perché non vorrei che nascessero abusi di sorta.

Comprendo le finalità sagge e le preoccupazioni che ispirano l'ordine del giorno Troisi e che si incentrano nella esigenza di continuare a dare lavoro ai cantieri. Ritengo però che sia meglio lasciare alla responsabilità imprenditoriale la soluzione di tale problema. Del resto, anche il relatore onorevole Amodio, proponendo tale problema, non si nasconde la dubbia efficacia di una misura del genere. Concordo, quindi, in tutto e per tutto, con le sue argomentazioni.

Non condivido poi le catastrofiche previsioni e preoccupazioni che sono state ieri affacciate dall'onorevole Adamoli circa le conseguenze del mercato comune sulla nostra attività marinara, giacché tali argomentazioni sono la conseguenza di premesse politiche ben note a tutti noi. Non le condivido perché sono state sinora ampiamente smentite dalla realtà, e perché non ritengo che i nostri armatori manchino di quella intraprendenza e di quello spirito di iniziativa, da tutti invece riconosciuti, che possono metterli in grado di affacciarsi sul piano competitivo europeo con tutte le *chances* e le possibilità di affermazione, come del resto hanno sempre dimostrato in passato.

Mi consenta l'onorevole ministro di richiamare piuttosto la sua attenzione su due gravi problemi: quello delle discriminazioni di bandiera e quello non meno importante delle

bandiere ombra. Problemi molto seri e molto delicati, di difficile impostazione e di più difficile soluzione. D'altra parte, mi rendo ben conto che il ministro della marina mercantile ha una competenza non esclusiva in materia, per cui mi limito soltanto a prospettare questi problemi, invitando l'onorevole ministro ad orientare anche i suoi colleghi di gabinetto sulla importanza e sulla serietà di questi due problemi, onde siano oggetto di discussioni e di idonei provvedimenti, che valgano a salvaguardare il nostro prestigio e le possibilità di lavoro della nostra flotta.

Onorevoli colleghi, il bilancio che stiamo discutendo e su cui siamo chiamati a dare in assoluta libertà il nostro voto è un bilancio di cifre, che conseguono a leggi ben precise, molte delle quali, pur con le consuete riserve, furono approvate anche con i voti della sua parte politica, onorevole Adamoli. Ne fanno fede gli atti parlamentari, che consacrano tale consenso non richiesto né sollecitato, ma spontaneamente dato.

Ecco perché, onorevole Adamoli, nel chiudere questo mio intervento e dopo aver ascoltato soprattutto il suo con grande interesse, non le dispiaccia (e non vorrei che ritenesse questa mia conclusione non confacente alle regole di cavalleria parlamentare) e non dispiaccia ai colleghi dell'estrema sinistra che io mi appelli in questo momento alla loro coerenza politica; coerenza politica che è tanto necessaria a tutti gli uomini, ma che è soprattutto necessaria agli uomini politici responsabili. (*Applausi al centro*).

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

BIGNARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la coincidenza del dibattito del bilancio della marina mercantile con lo sciopero dei marittimi — uno sciopero che investe importanti questioni economiche e non meno importanti questioni giuridiche, sulle quali si intratteneva ieri con riconosciuta competenza l'onorevole Dominedò — rischia di polarizzare la discussione pressoché esclusivamente sul tema di maggior rilievo polemico, lasciando in secondo piano numerosi problemi generali e specifici del settore marinaro.

Come liberale, sarebbe per me invitante ripetere le considerazioni che or non è molto svolgeva in questa aula il collega onorevole Ferioli illustrando la necessità di attuare pienamente la Costituzione con una appropriata legge sindacale. La carenza di tale legge, come la carenza della regolamentazione del diritto di sciopero nel caso di addetti a pubblici ser-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

vizi, è direttamente all'origine delle difficoltà del momento attuale, in cui vediamo l'armamento controllato dallo Stato subire i danni più rilevanti.

La denunciata carenza legislativa nel campo dell'ordinamento sindacale — giova ripeterlo ancora una volta — serve solo a giustificare disordini arbitrari che minano il prestigio dello Stato, screditano la nostra marineria in una congiuntura di note difficoltà e non valgono a procurare quello sviluppo economico e sociale del settore marinaro che è nei nostri voti.

Ma non intendo addentrarmi in questo argomento, del resto ampiamente trattato da pressoché tutti gli oratori che sono intervenuti nella discussione del bilancio. Limiterò il mio intervento in sostanza a tre temi: problemi della pesca, problemi dei porti pescherecci dell'Emilia-Romagna, problemi dei porti di Ancona e di Ravenna.

Non posso però non premettere una brevissima considerazione su quella che è la struttura generale del bilancio della marina mercantile, un bilancio che, tra le previsioni del 1958-59 e le previsioni del 1959-60, vede un modesto aumento di 5 miliardi e mezzo. Modesto aumento, dico, perché veramente modesta è la struttura di questo nostro bilancio, cui — aggiungo subito — andrà l'approvazione della mia parte politica.

Perché vede, onorevole ministro, nessuno contesta l'utilità dei vari interventi che si sono avuti in questi ultimi anni nel campo dell'attività cantieristica, nel campo del credito peschereccio, nel campo dei contributi a vario titolo e di varia entità; ma quando consideriamo (è la considerazione finale che troviamo nella relazione che ha accompagnato la presentazione del bilancio) che le spese effettive di questo settore rappresentano meno dello 0,8 per cento sul complesso delle spese effettive di tutto il bilancio italiano, oppure, includendo anche lo speciale fondo accantonato per sovvenzioni a società di preminente interesse nazionale, l'1,31 per cento, noi non possiamo non porci un interrogativo fondamentale: se non siamo di fronte ad un impegno di bilancio troppo esiguo rispetto all'importanza, rispetto alle caratteristiche, rispetto alle esigenze di sviluppo che il settore presenta.

Mi soffermerò ancora brevissimamente. In questa parte introduttiva del mio intervento, su alcuni problemi che vorrei definire ormai cronicizzati, perché tornano ad ogni discussione sul bilancio preventivo della marina mercantile. Intendo il problema di dare una nuo-

va sede, o un migliore ordinamento alla sede attuale del Ministero, di migliorare l'organico, che è notoriamente insufficiente specie nei gradi superiori, di precisare meglio i rapporti tra il Ministero della marina mercantile e il Ministero dei lavori pubblici per quanto attiene al controllo dell'esecuzione dei lavori portuali. Altre questioni ormai cronicizzate sono quella della unificazione dei servizi della pesca, in ordine alla quale è stata presentata una proposta di legge, quella della perequazione dei contributi dello Stato ai pescatori di ogni regione del paese, e quella dello sviluppo della pesca di grande altura oltre che degli stretti, oltre alla esigenza di procurarci una più numerosa flotta da pesca oceanica che consenta il migliore inserimento della pesca nazionale nel quadro dei paesi del M.E.C.

Venendo al primo dei punti specifici, cioè al problema della pesca (settore, come giustamente dice la relazione, « in cui molto è stato fatto, ma per il quale molto resta da fare »), vorrei ricordare, per un brevissimo inquadramento statistico del settore, che circa 44 mila unità costituiscono oggi la nostra flotta peschereccia. Pressoché invariato dal 1957 al 1958 risulta il tonnellaggio di stazza lorda; ma esaminando le cifre appare in diminuzione il naviglio remo-velico, mentre aumenta — di oltre 800 unità dal 1957 al 1958 — il numero delle motobarche, ciò che attesta l'ammodernamento in atto della nostra flotta peschereccia.

Giustamente la relazione pone al primo punto, tra i problemi della pesca, quello di accelerare il processo di trasformazione dalla vela al motore: ricordiamo, per misurare il cammino percorso, che dal 1951 ad oggi il numero delle motobarche è più che raddoppiato, mentre i motopescherecci sono aumentati di circa il 20 per cento. Pure sensibile, seppure ancora insufficiente, l'aumento delle attrezzature di bordo dei motopescherecci. Una recente notizia di agenzia, che voglio citare a conforto di un moderato ottimismo in ordine alla situazione del nostro naviglio peschereccio, ricordava che se sono di poco diminuite le ghiacciaie attrezzate a bordo di motopescherecci in servizio (da 1.05 a 1.149), sono più che raddoppiati i frigoriferi (da 145 a 372), mentre ancora maggiore è stato lo sviluppo dei mezzi tecnici per la cattura: gli scandagli elettrici sono aumentati da 66 a 352, gli ittioscopi da 57 a 130, i radiotelefonici da 604 a 803. L'insufficienza dell'attrezzatura, comunque, risulta evidente dall'esame della distribuzione media degli apparecchi per motopescherecci in servizio.

Continuando in questo brevissimo esame statistico, risulta dalla relazione essere oggi di oltre 42 miliardi, contro 40 miliardi e mezzo dell'anno scorso, il valore per scafi, motori e attrezzature del naviglio peschereccio, e risultano essere (ciò che denota l'importanza sociale di questo settore) oltre 140 mila gli addetti alla pesca ed alle attività ausiliarie, di cui oltre 125 mila naviganti. Il valore della produzione ittica, dai 39 miliardi 255 milioni del 1957, passa ai 40 miliardi 617 milioni del 1958.

Questi dati, che ho voluto brevemente riepilogare, indicano l'importanza del settore, che forse non ha fin qui trovato tutta la considerazione che meriterebbe, presentando complessi problemi economici, tecnici e giuridici, anche di diritto internazionale (è da ricordare a questo proposito, per un accenno fugace, il problema delle arbitrarie catture da parte della Tunisia, in ordine alle quali richiamo, come altri colleghi hanno già fatto, la particolare attenzione dell'onorevole ministro) e problemi complessi di natura umana e sociale.

Passerò ora a taluni specifici problemi della pesca. Anzitutto voglio sottolineare la necessità di incrementare la vigilanza per la repressione della pesca con mezzi illegali che reca danni incalcolabili al nostro patrimonio ittico, in particolare preservando dalla pesca rapinosa i soggetti minori e gli avanotti, che rappresentano la ricchezza di domani. E da auspicare che l'azione preventiva e quella repressiva si intensifichino, e che si punti soprattutto sull'azione preventiva e sull'educazione della categoria. Devo comunque annotare positivamente l'aumento di 5 milioni rispetto all'anno scorso nello stanziamento relativo.

Un secondo tema che prospetterò all'attenzione dell'onorevole ministro è la necessità delle ricerche talasso-biologiche, che rappresentano la base più sicura per l'incremento dell'attività peschereccia, come dimostrano esperienze fatte in altri paesi. Infatti, è mediante queste ricerche che si individuano le regioni di emigrazione e le platee di pesci, che si sperimentano nuovi sistemi e mezzi di cattura, che si accerta la consistenza dei banchi e si può stabilire verso quali tratti di mare sia conveniente o meno indirizzare la pesca. È necessario coordinare su una base rigorosamente scientifica queste ricerche, sviluppandole secondo un piano organico e completo: solo così potrà raggiungersi il duplice scopo di salvaguardare le risorse ittiche dei nostri mari e di garantire il massimo di utilità a quanti dedicano al nostro settore le loro energie lavorative.

Non mancano già buone iniziative di singoli e di enti per queste esplorazioni marine: mi pare che sia stata nominata anche una commissione di esperti per provvedere a ricerche sistematiche. Anche la conferenza di Ginevra dello scorso anno ha messo in primo piano la necessità di conservare le risorse biologiche dell'alto mare preservandole da un irrazionale sfruttamento: sono problemi che debbono impegnare l'attenzione e l'attività del competente ministro, come debbono impegnare la Camera a concedere mezzi adeguati all'importanza degli scopi indicati. Anche a questo proposito sottolineo positivamente, sia pure ritenendolo non del tutto sufficiente, il nuovo stanziamento di 20 milioni nel preventivo di quest'anno.

Terzo punto: la previdenza marinara. L'anno scorso il senatore Tartufoli diagnosticava coraggiosamente in questo settore « un eccesso di burocratizzazione che, oltre ad elevare i costi dei servizi assorbendo una parte alla previdenza, rende difficile la procedura assai sensibile dei mezzi finanziari destinati stessa e farraginoso il sistema ». Sono parole da sottoscrivere senz'altro, a mio modo di vedere. Del resto, dello stesso avviso è stato anche il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che, in sede di parere sulla maggiorazione delle pensioni ai marittimi, ha sottolineato la necessità di un urgente riordinamento di tutto il sistema della previdenza marinara.

Quarto tema: contributi della Cassa per il mezzogiorno a favore della pesca. Trattasi, come è noto, di uno stanziamento di 5 miliardi.

A questo proposito, ritengo necessario rappresentare all'onorevole ministro la doverosa opportunità di perequare su scala nazionale concorsi e contributi quando si tratti, come nel caso della pesca, di una attività che non mi pare presenti sensibile divario di condizioni obiettive dal sud al nord.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Tenga presente che provvede la Cassa per il mezzogiorno.

BIGNARDI. Proprio per questo, onorevole ministro. Non chiedo certamente che la Cassa per il mezzogiorno destini cifre nelle regioni del settentrione; ritengo però che in un settore, che obiettivamente è non meno povero nel nord di quanto lo sia nel sud, sia necessario attuare sul serio una specie di cassa per le zone depresse del centro-nord. Del resto, onorevole ministro, io mi sono occupato spesso di questo argomento per il settore agricolo, nel quale ho una certa maggiore consuetudine di studi e di interessi. Nel settore agricolo operano la Cassa per il mezzogiorno e la Cassa

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

per le aree depresse del centro-nord, ma dato il sensibile divario di finanziamenti fra le due casse, nei corridoi ministeriali la Cassa per le zone depresse del centro-nord è abitualmente chiamata « cassetta » perché raccoglie le decine, mentre dall'altra parte si raccolgono le migliaia.

Ora, questo può essere giusto trattandosi di zone meridionali sottosviluppate nel settore industriale o in altri settori. Ma, ripeto, nel caso della pesca io sfido a ritenere le condizioni obiettive dei pescatori di Comacchio o di Chioggia o del mio litorale romagnolo migliori di quelle dei pescatori messinesi che vedevo, nel corso della recente campagna elettorale siciliana, impegnati in una pesca di pesce spada di tale abbondanza che veramente avrebbe riempito di invidia i miei pescatori romagnoli. Vero è — come mi si dice — che si tratta di una pesca stagionale, limitata nel tempo.

Passando al problema dei mercati ittici, dirò che esso è non meno importante del problema produttivo: infatti il buon funzionamento del mercato tutela gli essenziali interessi dei pescatori e dei consumatori e salvaguarda i legittimi interessi del commercio. Si attendono ora gli effetti della recente nuova legge, che può considerarsi un passo in avanti, anche se meno liberalizzatrice di quel che risultava nel suo originario disegno. Sono note le critiche ai comuni, accusati di non saper assicurare attrezzature adeguate, di imporre diritti di dubbia legittimità e di calcare la mano sui dazi consumo, come è nota la critica alla figura dei mandatarî della legge del 1938.

Il criterio fondamentale della legge di oggi è quello di guardare con più fiducia alla iniziativa ed alla libera gestione delle categorie interessate. Certo, trattandosi di categorie estremamente povere, sarà necessario pensare, come del resto sottolinea opportunamente il relatore, a forme di cooperative con agevolazioni creditizie da parte dello Stato.

Problemi dei porti pescherecci. Come è noto, in forza del combinato disposto degli articoli 2 e 7 del regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, l'intervento dello Stato nelle spese per nuove opere marittime ed in quelle per la manutenzione ed il miglioramento delle opere esistenti è strettamente dipendente dalla classificazione dei porti, classificazione alla quale — a norma del citato articolo 2 — si procede sulla base del volume minimo del traffico commerciale previsto per ognuna delle quattro classi della seconda categoria. Per i porti classificati invece nella prima categoria, in quan-

to servono unicamente o precipuamente a rifugio o alla difesa militare o alla sicurezza dello Stato, le spese riguardanti la sicurezza degli approdi e degli ancoraggi sono a carico esclusivo dello Stato.

Ora, signor ministro, la rigida formulazione della legge fa sì che quasi tutti i porti pescherecci, rientranti nel novero degli scali minori e classificati nella quarta classe della seconda categoria, o addirittura non classificati, vengano esclusi da ogni contributo dello Stato per quanto riguarda la costruzione, la manutenzione ed il miglioramento di opere marittime che rimangono così ad esclusivo carico dei comuni interessati, comuni rivi-raschi quasi sempre poveri e non in grado di provvedervi con i propri bilanci. Si avverte, quindi, a mio modesto avviso, la necessità di apportare modifiche alla legislazione vigente in modo che anche taluni porti pescherecci di maggiore rilievo dell'alto e medio Adriatico, in atto non classificabili, possano avvalersi del contributo dello Stato in materia di opere marittime, per l'importanza della loro funzione nella economia di vaste plaghe che solo dallo svolgimento dell'attività peschereccia, o prevalentemente da essa, traggono i mezzi di sostentamento.

La necessità di un approdo sicuro nei luoghi di concentramento delle flotte pescherecce si fa sempre più sentire con l'incremento della motorizzazione dei mezzi di navigazione. Infatti, come è noto, si è verificato un rilevante aumento nella dimensione delle imbarcazioni, per cui esse oggi vengono impiegate anche in acque lontane dalla costa: pertanto, parallelamente all'aumento del pescato, è pure aumentato il rischio dei naviganti, i quali, se con le piccole imbarcazioni a vela potevano, in caso di pericolo, guadagnare rapidamente la costa, oggi sono costretti, trovandosi lontano, a cercare opportuni ripari.

Da tutto ciò consegue che la esistenza di approdi, che offrano possibilità di rifugio, è in stretta correlazione con lo sviluppo dell'attività peschereccia, soprattutto tenendo conto della progressiva motorizzazione delle flottiglie.

Occorre pertanto, anche in questo settore dei porti pescherecci, dei quali ripetutamente si è parlato in sede di discussione dei bilanci della marina mercantile, predisporre un piano concreto di riforme legislative e di finanziamenti.

Al problema dei porti è legato l'altro delle opere litoranee, per le quali vi è una duplice competenza del Ministero della marina mer-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

cantile e di quello dei lavori pubblici, opere litoranee che pure si presentano con speciali caratteristiche di urgenza soprattutto nella mia Romagna, dove è in atto un fenomeno di erosione di impressionanti proporzioni, sul che, del resto, ho già presentato alcune interrogazioni ottenendo taluni concreti affidamenti.

Vorrei intrattenermi su un ultimo problema, quello della situazione in cui si sono trovate le marinerie del medio Adriatico in conseguenza dell'approvazione delle recenti provvidenze a favore delle marinerie dell'alto Adriatico; sul che pure avevo presentato una interrogazione ricevendo dal ministro una risposta che posso chiamare solo parzialmente soddisfacente.

La emanazione dei provvedimenti legislativi contenenti provvidenze, per un importo di mezzo miliardo, a favore dei pescatori dell'alto Adriatico, cioè della zona compresa fra Cesenatico, esclusa, e il confine orientale, ha fatto sorgere il problema di estendere tali provvidenze alle marinerie del medio Adriatico, fra Cesenatico e San Benedetto del Tronto, che sono inspiegabilmente escluse, in quanto quelle del basso Adriatico, a sud cioè di San Benedetto del Tronto, godono dei particolari benefici della Cassa per il mezzogiorno.

Nella risposta, pervenutami nell'aprile scorso, alla mia interrogazione, il ministro scriveva che dette marinerie del medio Adriatico non hanno mai usufruito della zona di pesca antistante le coste dell'Istria e che pertanto era giustificata una mancata estensione nei loro confronti di provvidenze, data anche la limitata consistenza dei fondi a disposizione. Ora, vorrei sottolineare la parte più positiva della risposta che ebbe a darmi l'onorevole ministro, quando scrisse che « consapevole dello stato di disagio in cui, per ragioni che rimangono al di fuori dell'accordo di pesca italo-jugoslavo, versano le marinerie del medio Adriatico, non comprese nella sfera d'azione della Cassa per il mezzogiorno, stava esaminando la possibilità di venire incontro anche alle loro necessità ».

A questo proposito vorrei rivolgerle, onorevole ministro, una raccomandazione vivissima. Vi è una ragione di perequazione, ed è quella cui accennavo trattando del tema generale della Cassa per il mezzogiorno. Le marinerie del sud sono favorite dalla Cassa, quelle del nord sono favorite dalla recente legge. Ebbene, non è concepibile che le marinerie romagnolo-marchigiane costituiscano una zona vuota, priva di concreti aiuti, fra le marinerie del sud e quelle del nord.

D'altro canto, credo si possa sostenere con sufficiente fondatezza che questo mezzo miliardo che si va ad erogare alle marinerie venete non rappresenta esattamente il corrispettivo di qualche cosa che dette marinerie perdono in virtù dell'accordo italo-jugoslavo, ma rappresenta piuttosto un contributo dello Stato per una attività economica che si presenta in una evidente situazione di disagio. Ora, questa situazione di disagio è altrettanto evidente per le marinerie romagnole. Vorrei, pertanto, concludere raccomandando al ministro di esaminare con particolare attenzione questo importante problema.

Ed ora poche parole sui problemi del porto di Ancona, un porto estremamente sfortunato, che rappresentava il centro di attivi traffici fra le due coste del mare Adriatico e che ha visto oggi radicalmente limitate le sue possibilità di espansione, anzi le possibilità di continuare con un certo ritmo lavorativo. Per Ancona vi sono problemi connessi alla attività dei locali cantieri navali: i cantieri navali di Ancona sono attualmente impegnati per il 50 per cento della loro potenziale possibilità di lavoro. Ma per la mancanza di commesse si può attualmente prevedere che, espletate le commesse in corso, essi rimarranno inattivi nella primavera del 1961. Naturalmente, la soluzione del problema dei cantieri anconitani non esaurisce i problemi del porto di Ancona. Vi è un problema di riattivazione dei traffici, che è il problema più importante per Ancona. Per il momento si potrebbe chiedere un maggior numero di scali in quel porto delle linee sovvenzionate.

Per quanto riguarda i lavori, è in atto lo studio relativo al nuovo piano regolatore portuale. Ricorderò ancora la progettata costruzione nel porto di Ancona di un bacino di carenaggio e di un grande silos per cereali. Questi problemi sono stati discussi anche recentemente, e se ne sta occupando attivamente la locale camera di commercio. È necessario facilitare, per quanto di competenza del ministro, la realizzazione di queste iniziative.

Vorrei ora accennare a due temi che mi interessano particolarmente come deputato emiliano-romagnolo. L'onorevole ministro non ignorerà che esiste ancora a Ravenna una più che millenaria istituzione, una *schola piscatoria* o corporazione di pescatori, che già fioriva quando Dante fu in Ravenna, e quando nel territorio ravennate la gran valle Padusa, la pescosissima Padusa, si stendeva dove oggi i campi si imbiancano di messi e crescono rigogliosi i frutteti. Questa vetusta corpora-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

zione, la « Società degli uomini della Casa matha », promosse nei secoli l'incremento della pesca e l'assistenza ai pescatori; e, mirabile esempio di concordia sociale, troviamo nelle sue vecchie matricole, accanto ai nominativi dei « soci del grembiule », pescatori e pescivendoli, i nomi delle più cospicue famiglie ravennati dall'epoca comunale ai nostri giorni.

Nel 1919 alle secolari benemeritenze la « Casa matha » volle aggiungere quella della fondazione di una scuola nautica, che divenne presto una delle prime d'Italia, con una bella attrezzatura di materiale didattico e di imbarcazioni per l'istruzione pratica ed una adatta sede estiva a Marina di Ravenna. Tutto è andato distrutto sotto i bombardamenti aerei dell'ultima guerra, né mi consta che il danno subito sia stato sin qui indennizzato dallo Stato.

Vorrà l'onorevole ministro aiutare il risorgere della benemerita istituzione? Me l'auguro e l'auguro a Ravenna, che della scuola nautica andava giustamente orgogliosa; come mi auguro che un'altra iniziativa della « Casa matha » sia adeguatamente sovvenuta. Si sta infatti studiando la creazione di un laboratorio di biologia marina per studiare le caratteristiche e il grado di pescosità delle zone vicine. Sull'utilità, anzi sull'inderogabilità, di iniziative consimili già mi sono espresso.

Su questo tema ebbi occasione di presentare lo scorso anno una interrogazione. Il ministro del tempo, onorevole Spataro, mi rispose che, pur essendo andata distrutta la scuola nautica, continuava però a funzionare un corso di avviamento professionale a tipo marinaro a Marina di Ravenna, che poteva considerarsi in pratica l'erede della scuola di cui la « Casa matha » s'era fatta iniziatrice. Il ministro Spataro doveva per altro convenire che la scuola di Marina di Ravenna non ha locali e attrezzature « del tutto soddisfacenti ». Ora mi sia consentito di dire che si tratta di locali e di attrezzature del tutto insoddisfacenti. Di qui la necessità di risarcire i danni di guerra e di studiare, di concerto col Ministero della pubblica istruzione, la possibilità di incrementare, di sviluppare e di fornire delle necessarie attrezzature i corsi di avviamento professionale di Marina di Ravenna. Il problema di fondo resta però quello di ridare vita alla scuola nautica di Ravenna. Sottopongo comunque il problema alla cortese attenzione dell'onorevole ministro.

Aggiungo che fino a qualche tempo fa la « Casa matha » soleva prendere in affitto dal

demanio o dal comune valli pescose che poi cedeva in gestione a gruppi di pescatori, che ne ricavavano di che vivere. Si tratta per la verità di pesca interna, che in questo momento non interessa il Ministero della marina mercantile, ma che mi auguro possa interessarlo in un prossimo futuro nel quadro dell'auspicata unificazione di tutti i servizi relativi alla pesca. Proprio per questo intendo dedicare un minuto all'argomento.

Da qualche anno in qua prima la società « Eridania » e poi l'A.N.I.C., immettendo nelle valli stesse acque inquinate dallo scarico dei loro stabilimenti, hanno provocato una distruzione progressiva del pesce esistente e l'impossibilità di nuovi allevamenti, per cui via via anche questa attività è venuta a cessare. Ho inteso sollevare il problema perché quella della prevenzione degli inquinamenti delle acque interne è una questione di carattere generale, sulla quale già ho avuto occasione di intrattenere la Commissione agricoltura della Camera, che attualmente ha la competenza della materia.

Ho ricordato le benemeritenze e le iniziative della « Casa matha », una istituzione le cui origini affondano nella storia millenaria di Ravenna: concluderò accennando all'avvenire nuovo che si apre per Ravenna con la creazione del porto industriale: una grande opera nuova che, rinnovando e trasformando il canale Candiano, attua veramente quello che pochi decenni or sono parve il sogno di un visionario, quando l'ingegnere Zannoni vaticinava in Ravenna un « grande porto di mare ». Grande porto di mare, che ha uno dei più vasti retroterra naturali: rispetto al mare Adriatico interessa infatti l'Emilia, la Romagna e parte della Lombardia e della Toscana, una zona ricca di agricoltura, di commercio, di industrie, con scarsi dislivelli, servita da una buona rete stradale e ferroviaria. Il porto di Ravenna è interessante per questa considerevole zona in quanto risponde ad un postulato essenziale: quello della convenienza del costo dei trasporti. Si pensi che Milano stessa, per quanto riguarda i traffici adriatici, è praticamente equidistante da Ravenna e da Venezia.

Felice caratteristica di questo porto ravennate è l'abbondanza dello spazio nella zona del canale e presso le darsene: abbondanza di spazio che consente di estendere i depositi e gli impianti industriali con la possibilità di far giungere i piroscafi fino alle porte degli opifici.

Mi sia consentito, onorevole ministro, anche se è questione non esattamente e diretta-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

mente pertinente alla materia del bilancio,cludere auspicando che il porto di Ravenna, di cui è stato risolto il problema tecnico, trovi, nella risoluzione dei problemi connessi al finanziamento delle necessarie opere, la via per diventare una operosa, magnifica realtà.

È noto che i finanziamenti riguardano per circa 6 miliardi una spesa di competenza statale e per circa 8 miliardi l'allargamento del canale Corsini che dovrebbe far capo alla società di gestione del porto stesso.

Parlando nella scorsa primavera a Ravenna, il ministro Medici diceva: « Non sono i ludi elettorali che ci adunano, ma il desiderio di tradurre in realtà le nostre speranze: dare all'Emilia quel più grande porto di cui ha bisogno per trasformare la sua economia prevalentemente agricola in una moderna ed equilibrata economia che trovi nell'industria lo strumento fondamentale del suo rinnovamento ».

Questo è l'aspetto sociale del porto di Ravenna: un grande porto industriale che è condizione dello sviluppo industriale della città e della regione, e che varrà ad assorbire la manodopera agricola resa disponibile dalla conclusione del periodo delle grandi bonifiche e per effetto delle progredienti meccanizzazioni colturali; che consentirà una vita nuova che già pulsa nell'antica città portuale e marinara, una nuova laboriosa civiltà che allinei le sue architetture industriali ai margini del silenzio solenne in cui sono ferme le mirabili chiese bizantine. (*Applausi*).

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

ROMAGNOLI. Al centro del dibattito odierno vi è la vertenza, tuttora aperta, dei marittimi. È strano come la discussione su questo bilancio stia diventando di fatto una discussione sul diritto di sciopero; direi anzi che certe argomentazioni contrarie al diritto di sciopero che sono venute dalle parti avverse sono una conferma della denuncia che noi abbiamo fatto qui. Sempre quando vi sono conflitti del lavoro, e nei conflitti del lavoro, da parte del Governo si assume un atteggiamento che è orientato verso la repressione, verso la limitazione e la soppressione dei diritti sindacali dei lavoratori, sempre vi è qualcuno che trova modo di sollevarsi perché crede giunto il momento per imporre una nuova legislazione che metta il bavaglio ai lavoratori; sempre vi è qualcuno che ha motivo di ricercare nei fondi di cantina della sua dottrina la giustificazione per le manette che vorrebbe mettere ai lavoratori.

Noi troviamo, ho detto, in tutto ciò una conferma della denuncia che abbiamo qui fatta e che la nostra parte ha presentato. Non è, quindi, questo punto che sta a me sottolineare. Devo dire che, nonostante la gravità degli attacchi contro il diritto di sciopero dei marittimi e le persecuzioni di cui sono fatti oggetto da molti giorni, non è questa oggi la preoccupazione centrale che dovremmo avere in quest'aula; tutti, dall'onorevole ministro, dal Governo ai vari settori di questa Camera. La preoccupazione centrale che credo dobbiamo avere tutti qui è quella di ricercare una soluzione positiva per questa vertenza e di ricercarla insieme in modo responsabile.

Credo che una ricerca siffatta possa avere luogo, intanto, se si parte da una premessa oggettiva, dalla valutazione cioè del carattere di questa lotta; ché se questa valutazione fosse falsificata, difficile la strada sarebbe per tutti, difficile sarebbe l'incontro. È evidente che chiunque parte da una premessa qual è quella che pure in quest'aula è riecheggiata, ma che abbiamo trovato largamente diffusa su certa stampa nazionale (stampa che poi alcuni giornali si sono premurati d'informarci essere di proprietà di certi armatori), insomma, chiunque parta da quelle false informazioni, cadrebbe in una posizione falsa, quella cioè di credere che questo sciopero abbia chi sa quale motivo, di pensare che per fare questo sciopero non si sa quanti emissari comunisti sarebbero andati a Vienna ed altre sciocchezze di questo genere. Se credessimo che questa azione di sciopero fa parte di un calendario che è stato elaborato dal nostro partito nell'estate scorsa, non so dove, allora devo dire che non si saprebbe davvero a che punto stia il livello di conoscenza delle cose da parte di coloro che ci lanciano queste accuse. Sui banchi della maggioranza siedono sindacalisti vostri, vi sono uomini della vostra parte che hanno esperienza di cose sindacali e sanno benissimo che quando si vuole fare uno sciopero non basta volerlo. L'invenzione di uno sciopero preparato a Vienna o di un calendario di scioperi predisposto fin dall'estate del 1958 per l'estate del 1959 è, prima di tutto, ridicola, stupida se permettete, priva di capacità di valutazione delle cose e degli uomini.

Se vogliamo capire bene il carattere di questa vertenza dei marittimi noi dobbiamo cercare di vedere che cosa c'è nel loro animo. Credo che a nessuno sfugga che due elementi si fondono nell'azione dei marittimi: da un lato ciò che è preminente è l'elemento sinda-

cale, la decisione di voler soddisfare una loro rivendicazione, così come per decine di altre categorie di lavoratori oggi come ieri, oggi in particolare per milioni di lavoratori che rivendicano miglioramenti economici e contrattuali.

Ma l'altra componente, alla quale lo stesso ministro forse non è stato abbastanza attento, è morale. Qual è la caratteristica di questa categoria? Già nel dibattito in parte vi si è fatto cenno. La caratteristica di questa categoria è quella di essere stata per anni e anni soggetta a gravi umiliazioni (e ognuno sa che queste umiliazioni sulla nave non sono date soltanto da violazioni contrattuali, che pur vi sono state e sappiamo di quale gravità), che si sono perpetuate nel tempo, quando la categoria è stata incapace per anni di ritrovare una sua unità e nell'unità una sua forza per ritrovare dignità morale e, insieme, per far valere i propri diritti sindacali.

In tutti questi anni trascorsi qual è stata l'azione del padronato in questo campo se non quella di mantenere e perpetuare uno stato di umiliazione dei marittimi, di creare una miriade di piccoli sindacati (creali, è il caso di usare questa parola, perché tutti sanno che a questo scopo gli armatori hanno lavorato e speso denari) e di mantenerli divisi, spezzati, sbriciolati, frantumando in questo modo l'efficienza, la forza morale e sindacale della categoria.

Oggi la categoria ha ritrovato la sua forza e la sua unità ed è chiaro che di questo essa ha voluto valersi perché soddisfazione fosse data alle proprie rivendicazioni sindacali e perché anche sul piano morale la categoria fosse soddisfatta ripristinando i diritti dei marittimi sulle navi.

Non è a caso, del resto, che nelle manifestazioni di intransigenza determinatesi da parte del padronato uno dei punti sui quali esso ha dimostrato la maggiore ostinazione non è l'aumento dei salari o comunque il trattamento economico, ma il riconoscimento, ad esempio, della commissione di bordo, che sarebbe per le navi assai meno di quella che è la commissione interna nella fabbrica, ma che tuttavia per i marittimi significherebbe un passo in avanti nella creazione di un regime nuovo a difesa della loro dignità.

Quel che esplode nell'animo dei marittimi in questi giorni è appunto anche questa collera, questo elemento di ribellione morale contro una situazione di oppressione che da troppo tempo durava; collera e ribellione morale che sono ancora più acute in quanto da un anno a questa parte i marittimi sono vit-

time degli inganni del padronato e delle violazioni degli accordi.

Uno dei più grandi armatori (tutti lo sanno, lo sa anche il ministro) ha rispettato una parte degli accordi del luglio scorso alla vigilia di questo sciopero e li ha rispettati solo perché si illudeva che, in questo modo, i suoi marittimi non avrebbero scioperato.

Ebbene, se noi valutiamo tutto ciò, e credo che tutti possiamo onestamente valutarlo, allora più facile sarà trovare la via per arrivare ad una soluzione di questa grave vertenza.

Onorevole ministro, non chiedo che ella dimostri nei confronti dei marittimi in sciopero la stessa solidarietà e comprensione umana che abbiamo noi. Tutti siamo in grado di capire che ella non può farlo. Noi di questa parte ci riteniamo militanti di una causa che comprende anche quella dei marittimi e nelle nostre posizioni vi è una totale coerenza. Ma quello che credo ella debba comprendere è il significato di questa agitazione, per capire poi a quali conclusioni, a quali sbocchi essa deve arrivare. Se questo significato non si comprende, quale reazione può venirne? Quella di cui l'onorevole ministro ci ha dato prova: la reazione cioè di chi sta fermo, immobile, irrigidito in una posizione che forse ritiene di dignità, ma che comunque è di ostilità aperta ai marittimi, una posizione che in realtà esaspera lo stato d'animo dei marittimi e non porta ad alcuna concreta conclusione.

A questo punto, dobbiamo tutti domandarci: che cosa vogliamo fare? Si vuol dare una prova di forza? E di questo che si tratta? Ma, una prova di forza a che cosa porta? Credo che a queste domande tutti dovremmo rispondere responsabilmente.

Da parte nostra, la risposta è facile. È chiaro che una prova di forza che venisse da parte degli armatori, e peggio ancora da parte del Governo, proseguendo sulla strada sulla quale si è avviato in questi ultimi giorni (requisizione delle navi, ecc.), irrigidirebbe l'atteggiamento dei marittimi, portando la loro lotta fino alle estreme conseguenze e provocherebbe insieme, inevitabilmente, un atteggiamento di solidarietà aperta e di intervento nella lotta di altre categorie, in primo luogo dei portuali.

Volete la paralisi dei porti? Volete provocare una situazione di estrema tensione nei porti italiani e stranieri, dove analoga solidarietà, come sapete, viene data ai marittimi dai portuali di altri paesi? E a questo che si vuole arrivare? Ma questo che cosa rende?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

Quanto renda all'economia italiana lo sappiamo tutti. Leggiamo ogni giorno sui giornali i conti dei danni dello sciopero. Ma che cosa può rendere, mi domando, agli armatori ed al Governo? Alla nostra parte, certo, tutto questo non rende. Alla nostra parte rende una soluzione equa della vertenza dei marittimi, così come rendono soluzioni eque di tutte le vertenze del lavoro.

E questa è la strada che noi vogliamo seguire. Credo che la stessa strada debba essere responsabilmente seguita da tutti, anche dal ministro. Per questo, onorevole Jervolino, bisogna discutere, bisogna rimettere in contatto le parti, bisogna non far nulla che possa impedire una sua intermediazione e, in primo luogo, non provocare la collera dei marittimi.

Posso comprendere alcuni atteggiamenti di improvvisa reazione, impulsivi. Ma una reazione impulsiva non può mai essere giustificata e giudicata come una reazione responsabile. Credo che onestamente lo stesso onorevole ministro, al quale senza dubbio lo sciopero non piace, si renda conto come il rifiutare ogni mediazione, pendente lo sciopero, e, peggio ancora, imporre la requisizione delle navi e un aperto appoggio a tutte le altre misure illegittime e persecutorie che vengono prese rappresentano atteggiamenti che urtano e incoloriscono i marittimi ed i lavoratori tutti, provocandoli ad ulteriori inasprimenti della lotta.

Ella, onorevole ministro, ha interrotto stamane un mio collega (ed io sono intervenuto rispondendo alla sua interruzione) per sottolineare che ella non è responsabile di un sopruso commesso a Venezia. Noi possiamo crederle, però ci chiediamo anche perché stiano accadendo certe cose. E pensiamo che nei porti stiano accadendo certe cose non perché vi sia stata una circolare o una telefonata del ministro (non osiamo pensarlo, perché se lo pensassimo, non quello che stiamo chiedendo chiederemmo, bensì le sue dimissioni, onorevole ministro, perché ella avrebbe, così facendo, violato la Costituzione, sulla quale ha posto la mano per giurare), ma certo perché si è instaurato un clima oppressivo e persecutorio contro i marittimi che facilita questo stato di cose. E la spinta a creare questo clima è partita dal suo Gabinetto, onorevole ministro.

Questo clima è stato determinato dall'invito del Governo, rivolto ai marittimi, a rinunciare a qualunque lotta, prima di poter trattare, e quindi dall'annuncio governativo di misure che sono sostanzialmente di repres-

sione dello sciopero e comunque apertamente ostili ai marittimi.

Ora, onorevole ministro, è così difficile capire che i marittimi interpretano oggi il suo invito di sospensione dello sciopero come un invito alla capitolazione? Ella sa che l'anno scorso questi lavoratori hanno sospeso due volte lo sciopero in seguito ad accordi preliminari che dovevano portare ad un accordo definitivo; ella sa che poi vi sono state violazioni di questi impegni da parte degli armatori; sa che i marittimi hanno pazientato ben oltre la scadenza dei termini fissati nelle trattative dell'anno scorso.

A questo punto ella chiede ai marittimi una prova di fiducia; ma in chi? Possono avere fiducia negli armatori, nella controparte? No. Possono averla in quella controparte che è statale? No. Dopo le sciagurate dichiarazioni dell'avvocato Manzitti, ella sarà d'accordo con me almeno in questo, che i marittimi fiducia non possono averne in quest'uomo, in un uomo che proclama apertamente la guerra contro il personale di bordo. In chi, dunque, debbono aver fiducia?

E d'altra parte è proprio vero che i rapporti sindacali in un paese civile si regolano solo sulla base di promesse? Non siamo certo noi che invociamo la civiltà occidentale, quella di cui voi vi proclamate pilastri. Non invociamo certo questi paesi come campioni di democrazia; però ella sa meglio di me che questi sono paesi in cui i marittimi, come tutte le altre categorie di lavoratori, concludono lo sciopero, quando hanno raggiunto l'accordo: lo fanno i marittimi ed i portuali americani come quelli inglesi, come lo fanno i metallurgici americani o quelli tedeschi della Germania di Bonn. Perché qui invece il rifiuto di concludere lo sciopero senza l'accordo diventa un delitto contro lo Stato? È sempre facile trovare un professore Dominedò che inventa un po' di dottrina per ammantare le inanette dello sbirro. Ma il problema non è questo, il problema è di trovare una soluzione, e di trovarla in un paese civile qual è il nostro, e da uomini responsabili.

Perché non so se dalla vostra parte, onorevoli colleghi, una domanda ve la siate posta, ma a questa domanda pure voi dovete rispondere: come si conclude la vertenza dei marittimi? Stando alla posizione degli armatori, si conclude con la sconfitta dei marittimi. Stando alla posizione del ministro o a quello che della posizione del ministro si può capire, si conclude solo se i marittimi accettano una rinuncia senza garanzie, in sostanza una capitolazione. Ma voi credete che i rapporti sociali

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

nel nostro paese si possano regolare in questo modo? Facendo sortire da ogni conflitto del lavoro vinti e vincitori? Intanto, in questo modo, esasperate le cose fino all'estremo, ovunque. Nemmeno voi, del resto, potete sapere quale delle due parti sarebbe vincitrice e quale vinta.

E poi coloro che sono impegnati nella lotta, se sanno che da parte avversa si pretende di averli vinti ed avviliti, prima che ciò si verifichi impegnano l'ultima oncia delle loro energie. Volete questo dai marittimi? Volete che essi sappiano che nel Governo e negli armatori vi è un atteggiamento comune, concorde, per portarli alla sconfitta definitiva e per schiacciare la loro lotta? Ma se questo i marittimi avvertono, è chiaro che non cederanno mai. È ragionevole questa linea?

Nell'atteggiamento di un nostro collega, che ora vedo assente, ciò può essere comprensibile: è così abituato alla prepotenza sulle sue navi! Nell'atteggiamento degli armatori che pagano male i marittimi e comprano giornali è spiegabile anche se non è intelligente. Nell'atteggiamento del Governo ci rifiutiamo di credere che tutto ciò sia comprensibile, e io credo che tutto questo possa essere oggetto di meditazione anche da parte vostra.

Pertanto la strada che, credo, insieme dobbiamo cercare è la strada della trattativa. E un atteggiamento che deve facilitare la trattativa deve essere senza dubbio riservato e prudente e non imprudente come quello da lei mantenuto fino ad ora, onorevole ministro.

Mi si permetta a questo punto di chiedere all'onorevole ministro se egli ritiene che il comitato di agitazione dei marittimi possa oggi proclamare la sospensione dello sciopero. Il comitato di agitazione dei marittimi, come tutti sanno, è un comitato unitario, un comitato nel quale sono rappresentati tutti i sindacati della categoria i quali si sono ritrovati insieme, ricomponendo dopo un tempo assai lungo l'unità sindacale. Nel comitato vi sono comunisti, socialisti, democristiani, ex elettori monarchici, rappresentanti di ogni parte. Spero riconoscerete che non li abbiamo comprati tutti, perché non abbiamo purtroppo dei corrispondenti così ricchi come gli armatori; che, se avessimo dovuto decidere della unità dei marittimi a peso d'oro, saremmo stati battuti in partenza dai Lauro, dai Fassio e dai Costa!

Crede, dunque, l'onorevole ministro che questo comitato di agitazione, o la C.I.S.L., l'U.I.L., la C.G.I.L. possano oggi proclamare la sospensione dello sciopero dei marittimi?

Crede veramente che questo sia possibile? Ma ella sa, onorevole ministro, che gli scioperi non si fanno premendo un bottone!

Se il comitato di agitazione o la confederazione proclamasse la sospensione dello sciopero senza alcuna trattativa o garanzia per i loro diritti, gli scioperanti avrebbero ragione di credere di essere stati traditi. Ella infatti sa che, purtroppo, nella storia dei marittimi vi sono anche fatti dolorosi come una sequenza di tradimenti anche da parte dei capi sindacali corrotti da armatori ricchi. I marittimi oggi hanno lo sguardo attento anche all'azione dei loro dirigenti sindacali e rifiutano (del resto a ragione) una soluzione che a loro giudizio rappresenterebbe una capitolazione.

A questo punto occorre agire da uomini responsabili; lo sciopero può piacere o non piacere, si può essere *pro* o contro di esso, però è essenziale che un uomo politico cerchi di comprendere i motivi dello sciopero e comportarlo. Solo chi agisce in tal senso è un uomo responsabile, e di responsabilità abbiamo bisogno di dare prova tutti, soprattutto il Governo, per non inasprire la situazione già tanto esasperata.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, occorre agire con la necessaria accortezza in una direzione che tenda a risolvere la vertenza, sapendo che la soluzione non verrà aspettando che vi sia un vinto che sarà clamorosamente battuto e un vincitore che potrà innalzare la sua bandiera sul corpo del vinto; ma sapendo invece che, come tutte le vertenze del lavoro, in particolare le più acute, anche questa ha bisogno di trovare una composizione nella quale, intanto, le promesse che erano state fatte ai marittimi siano rispettate e le loro rivendicazioni siano accolte.

Non voglio entrare nel merito delle rivendicazioni dei marittimi, perché il tema, qui, non è questo. Il tema è politico. Perché, se si riesce a indurre le parti a trattare e se l'intervento governativo, anziché rivolto a reprimere lo sciopero come è stato finora, sarà rivolto alla mediazione, la soluzione verrà dalla trattativa e, comunque, le responsabilità saranno definite dalla trattativa stessa.

Quel che occorre qui decidere è innanzitutto se scegliamo la strada di un conflitto che dovrà esasperarsi fino all'estremo, trascinando eventualmente altre categorie nello sciopero e riducendo i porti alla paralisi totale, o, viceversa, una strada che deve muoversi nella direzione di una composizione ragionevole del conflitto. Noi siamo per questa se-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

conda strada, per questa seconda strada sono stati i marittimi in tutti questi lunghi mesi, per questa seconda strada sono ancora le loro organizzazioni sindacali ed il loro comitato di coordinamento.

Onorevole ministro, facile è, quando l'atmosfera si fa accesa, la denuncia, l'invettiva. Non sono mancate nemmeno da parte nostra la denuncia e l'invettiva, e probabilmente continueranno più accese se dovessimo trovarci di fronte alla continuazione esasperata di quanto sta accadendo sulle navi e nei porti in questi giorni. Facile può essere anche, in un momento come questo, in cui l'atteggiamento del grande padronato degli armatori, come della Confindustria, come dei grandi agrari, si fa più aspro, più duro, più provocatorio; facile può essere, in un momento come questo, che vengano a galla rigurgiti di prepotenza fascista, che vengano a galla rigurgiti di dottrina antisciopero. Li abbiamo notati anche qui. Crediamo però che, come da parte nostra non vi è alcun interesse ad arrivare ad una esasperazione estrema dei conflitti del lavoro, in particolare di questo dei marittimi, così da parte della maggioranza e del Governo non vi sia alcun interesse.

Ma guardatevi attorno. Che cosa accade oggi? Sì, possiamo leggere su certi giornali calunniose insinuazioni, possiamo avere un ministro imprudente come l'onorevole Tambroni che ci dice in quale data dell'estate del 1958 abbiamo predisposto il calendario degli scioperi del 1959, naturalmente nella sede del nostro partito. Ma che cosa accade, dai marittimi ai bancari, dai metallurgici ai tessili, alle categorie che stanno contrattando, alle categorie che invece la contrattazione hanno dovuto interrompere a causa dell'irrigidimento padronale, per arrivare allo sciopero? Vi siete accorti che in queste lotte e vertenze i lavoratori ci sono tutti e sono tutti uniti e unite sono le loro organizzazioni? Vi rendete conto che un inasprimento dei conflitti del lavoro, con questa unità in atto fra i lavoratori, non gioverà certamente al padronato, perché con la loro unità i lavoratori ne usciranno vittoriosi anche se con sacrifici assai duri? Ma non vi rendete conto che in questa situazione la vostra stessa maggioranza e il vostro stesso Governo ne usciranno compromessi? Vi è stato, agli inizi di questo Governo, un atteggiamento che pareva più cauto sui problemi del lavoro, o almeno certi tentativi in quella direzione sembravano fatti quando qui fra i primi provvedimenti abbiamo approvato la legge *erga omnes* e quella sulla pensione agli artigiani. Vi era un atteggiamento che poteva

sembrare più cauto, ma quanto è durato? Il soffio di un mattino. Poi sono venuti i primi scioperi e con essi il vostro intervento brutale contro i lavoratori. Vi conviene questo atteggiamento? Credo che non vi convenga come Governo e come maggioranza, di fronte ad uno schieramento così unitario e oserei dire sterminato di lavoratori del nostro paese. Quello che a tutti conviene è che questa vertenza si risolva e si componga riconoscendo ai lavoratori la legittimità di ciò che essi rivendicano in materia di salario, di diritti contrattuali, di libertà e di dignità umana.

Saprà il ministro della marina mercantile far fronte a questo compito? Glielo chiedo perché è un po' nuovo ed inusitato per un ministro della marina mercantile occuparsi di vertenze di lavoro, anche se i suoi predecessori pure riuscirono ad occuparsi di analoghe vertenze senza compromettersi come ha fatto ora l'onorevole Jervolino. Ma è il Governo nel suo insieme che deve dare una risposta a questa domanda che poniamo. Si tratta di vedere, cioè, se esso sarà capace di determinare una scelta rivolta alla soluzione positiva della vertenza, o se, viceversa, si manterrà sul terreno della persecuzione e dell'attacco ai marittimi provocando i lavoratori a nuovi gravi inasprimenti della lotta.

Il Governo deve rispondere a queste domande. Il nostro atteggiamento lo regoleremo in conseguenza al vostro, sarà, cioè, un atteggiamento favorevole, disposto alla soluzione positiva se vedremo corrispondenza dall'altra parte, dal Governo; ma sarà un atteggiamento di estremo impegno (come sempre è stato) se dalla vostra parte noi vedremo proseguire l'irrigidimento, la persecuzione e la provocazione. A voi decidere. Per noi la scelta è, come sempre, dalla parte dei marittimi, è, come sempre, dalla parte di tutti i lavoratori che oggi stanno lottando uniti per le loro rivendicazioni. (*Applausi a sinistra - Congratulazioni*).

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

GONELLA GIUSEPPE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà schematico. Non sarei forse neppure intervenuto nel dibattito se un mio collega genovese non avesse fatto un ampio intervento illustrativo di una situazione che non vi è dubbio in parte coincidere con una realtà di fatto, ma che è stata, in parte, esasperata, per preoccupazione e per motivi inflazionistici di carattere politico.

Onorevoli colleghi, questa discussione sul bilancio della marina mercantile ha luogo in

un momento in cui la vertenza dei marittimi preoccupa non soltanto la categoria e quella degli armatori, ma preoccupa il popolo italiano e soprattutto preoccupa per la dignità e il prestigio della nazione italiana; perché allorquando delle navi sono fermate in porti esteri, allorquando ampie correnti turistiche sono deviate verso altri paesi, allorquando si comincia già a calcolare una perdita di 45 miliardi, il problema non è più soltanto ristretto alla categoria di coloro che prestano l'opera sui vari mari né di coloro che armano le navi; il problema investe l'economia nazionale.

Ora è preoccupazione mia e nostra di non interferire sulle ragioni di questa vertenza. E perché non interferiamo? Non già perché non si abbiano degli elementi positivi, anche per dimostrare che l'accoglimento integrale delle richieste avanzate significherebbe per le società sovvenzionate, quindi per lo Stato, quindi per il cittadino contribuente, un onere di undici miliardi e mezzo soltanto per il primo anno, da aggiungersi ai trenta miliardi che costituiscono gli oneri per il personale, pari al 40 per cento dell'ammontare complessivo delle entrate lorde delle società.

Non interferiamo di proposito, e perché la vertenza è in atto, e perché abbiamo la sensazione che vi sia la possibilità di intavolare trattative. Proprio ora il collega comunista che mi ha preceduto, pur tra minacce velate di estensione dello sciopero e di altro, ha rivolto un invito alle trattative e, da parte sua, il ministro ha ripetutamente detto di voler cercare la composizione della vertenza. Tanto più non vogliamo interferire perché riteniamo che, come in tutte le vertenze, il torto e la ragione non siano divisibili e attribuibili quello all'una e questa all'altra parte. Ciascuna parte, cioè, anche se in misura disuguale, partecipa e del torto e della ragione. La nostra preoccupazione deriva dalla situazione in corso e, oltretutto dai motivi suddetti, dalla sensazione che effettivamente vi sia un rilancio della attività scioperaiola, una sfida delle organizzazioni sindacali al Governo per interessi politici, oltre che sindacali.

ADAMOLI. Anche la organizzazione sindacale che fa capo al suo partito ha aderito allo sciopero dei marittimi.

GONELLA GIUSEPPE. Lo so perfettamente ed è anche per questo che non vogliamo intervenire nella vertenza. Ma questo non ci vieta di notare che la nuova ondata di agitazioni sindacali non può che lasciarci perplessi. Forse le organizzazioni classiste vogliono far sentire il loro peso nella vita

nazionale e tentare un rilancio delle loro possibilità? Forse si vuole attribuire un contenuto classista più vibrante alle organizzazioni dei lavoratori? Non lo sappiamo. Certo è strano il modo come ci si sta comportando. Un ministro inglese, di recente, diceva che, mentre sono in corso le trattative, non si spara. È esatto, e in campo sindacale mentre si tratta non dovrebbe esservi lo sciopero, almeno fino al momento in cui interviene, per mancato accordo, la rottura clamorosa delle trattative. Solo allora si potrebbe ricorrere alla forza.

L'oratore comunista che mi ha preceduto ha naturalmente, come suole fare assai di frequente la sua parte, infarcito le sue argomentazioni di carattere economico con considerazioni politiche. Si è dimenticato di ricordare la colpa di tutti i partiti di non aver attuato fino ad oggi il disposto dell'articolo 39 della Costituzione, dando un volto giuridico alle organizzazioni sindacali e ponendole su di un piano di vera e propria impossibilità di ricorrere alla forza, poiché vi sarebbe stata solo la forza del diritto.

L'oratore comunista ha anche parlato di rigurgiti della dottrina fascista antisciopero. Durante il fascismo io sono stato un organizzatore sindacale a Genova; ebbene, nel 1945, nessun lavoratore, nessun lavoratore, mi ha attribuito colpe, avendo io, fascista, sempre difeso i loro interessi, e ricordo a lui e agli altri che proprio durante il regime fascista i lavoratori del mare hanno avuto piena tutela dei loro interessi.

ADAMOLI. In prigione!

GONELLA GIUSEPPE. Non lo dica! Ella sa che il contratto di lavoro della gente di mare stipulato dai dirigenti di allora ha continuato ad aver valore per tanti e tanti anni dopo il 1945 ed è stato riconosciuto come uno dei migliori contratti collettivi stipulati durante il regime. E non lo dico per fare apologie, ma solo per stabilire una verità storica. E non parliamo di rigurgiti! Si potrebbe agevolmente rispondere al precedente oratore che la dottrina antisciopero la troviamo oggi proprio in determinati Stati che codificano queste sanzioni.

TREBBI. Ma in quei paesi non trovate Lauro.

ROBERTI. Il codice sovietico sancisce il licenziamento per una sola giornata di astensione dal lavoro.

GONELLA GIUSEPPE. Mi permetto di ricordare all'onorevole comunista il n. 1 del bollettino dell'U.R.S.S. del 1959, il quale riporta le sanzioni che nell'Unione Sovietica

sono comminate per coloro che scioperano; ed ella, onorevole collega, sa di che sanzioni si tratta! Si arriva alla pena di morte. Quelle sanzioni sono inumane e barbariche. Non fate quindi confronti ridicoli.

La situazione attuale potrebbe essere evitata se vi fosse stato il riconoscimento giuridico dei sindacati e quindi dei contratti collettivi e la magistratura del lavoro. Oggi, purtroppo, il ministro non ha la legge che lo sostiene per dirimere le vertenze.

Bisogna però riconoscere che dall'irrigidimento nelle posizioni nessuno ci guadagna. Non ci guadagnano certo neppure gli armatori, per quanto essi potrebbero soffrirne di meno se non altro per le risorse di cui dispongono. I primi a soffrirne sono invece proprio i lavoratori del mare e, prima ancora di essi, l'intero popolo italiano. E allora, lasciando da parte le più o meno larvate minacce di ricorso alla forza, tutte le organizzazioni sindacali dovrebbero sedere di nuovo a tavolino superando particolari stati d'animo. Non mi nascondo che è difficile superare certi scogli. Quando si sta per discutere, quando si avanzano offerte che possono preludere alla soluzione favorevole delle trattative, quando il ministro svolge la sua mediazione per la ricerca di un accordo, non si possono fermare le navi nei porti, perché con atti simili e per questa via non si giunge ad una intesa.

Ma se sono stati commessi errori nelle fasi che hanno preceduto ed anche in quelle che hanno accompagnato lo sciopero, l'onorevole ministro cerchi ugualmente di superare gli irrigidimenti dell'una o dell'altra parte, ed inviti le stesse alle trattative, in vista del superiore, preminente interesse della nazione. E le organizzazioni sindacali dei lavoratori — tutte le organizzazioni sindacali, nessuna esclusa — riconoscano che le loro richieste devono inquadrarsi nelle esigenze dell'economia nazionale, perché solo in questo modo potranno essere soddisfatte le aspirazioni della categoria.

Che non tutte le categorie di marittimi godano di un trattamento soddisfacente può essere in parte vero. È stato fatto in contrario l'esempio dei camerieri di bordo che percepiscono notevoli emolumenti, ma è una categoria e non bisogna generalizzare. Né si possono valutare le corresponsioni senza ricordare i periodi di disoccupazione cui vanno incontro i marittimi.

D'altra parte bisognerebbe anche avere il coraggio di por termine all'inflazione nei ruoli dei marittimi determinatasi, per necessità contingenti, negli anni dell'immediato dopoguerra. L'immissione nei ruoli di una

larga massa di marittimi ha determinato problemi che oggi si scontano con particolare gravità.

Il suo compito, onorevole ministro, è davvero arduo, ma io mi auguro che possa essere condotto a termine senza che, inutilmente, i minaccianti ricorranò a estensioni politiche della forza, anzi abbandonando questa. E i marittimi siano chiamati alla visione serena dei loro diritti, ma anche dei loro doveri, e gli armatori considerino che qualche volta gli interessi particolari e di categoria debbono cedere il passo a quelli superiori della nazione, con i quali finiscono per confondersi.

D'altra parte — e mi rivolgo ai comunisti — il ricorso alla forza non risolve i problemi — non illudetevi — ma soltanto li esaspera, ed i primi a soffrire di questa situazione sono i lavoratori.

Tanto grave è il momento che la nostra marina mercantile sta affrontando e tanto viva e preminente è la nostra aspirazione che le parti in contrasto possano stendersi la mano e trovarsi attorno a un tavolo, che sarei tentato di non affrontare specificamente altri problemi connessi col bilancio ora sottoposto al nostro esame. Non posso però non soffermarmi almeno su alcune questioni di particolare importanza.

La prima riguarda la necessità di provvedere alla demolizione del vecchio naviglio; la quale dovrà essere affrontata tenendo presente non soltanto il piano tecnico, ma anche quello della occupazione dei lavoratori.

Altro problema veramente grave è quello del credito navale, a proposito del quale mi è stato riferito che da parte del Ministero vi è un orientamento tendente ad agevolare soprattutto i cantieri. Va tenuto presente che una cosa è il credito cantieristico e un'altra cosa il credito navale per gli armatori. Queste ultime provvidenze dovrebbero consentire, a mano a mano che si demolisce il vecchio naviglio, di reintegrare le unità disarmate, tenendo conto delle reali esigenze della nostra marina.

Ho alluso alla necessità di migliorare qualitativamente la flotta mercantile nella cui composizione una notevole parte di naviglio ha un'efficienza tecnica ed economica molto scarsa. Io chiedo — e prego l'onorevole ministro di darmi poi risposta specifica — se si potrebbe, per esempio, istituire un contributo di demolizione, la cui entità dovrebbe essere contenuta qualora esso fosse accompagnato dall'esenzione dall'imposta mobiliare sia del contributo stesso, sia della differenza tra il prezzo realizzato dalla vendita della vecchia

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

nave ed il suo valore di bilancio, a condizione che gli importi così esenti venissero portati in bilancio in aumento del fondo di ammortamento.

Il Governo ha certo considerato il problema, ma sembra voler accordare il contributo alle nuove costruzioni, legato all'obbligo di demolizione di una certa quantità di vecchio naviglio. Una soluzione di questo genere non avrebbe l'efficacia desiderata ai fini della demolizione delle vecchie navi perché la crisi in corso costituisce una forte remora agli ingenti investimenti richiesti dalle nuove costruzioni.

I provvedimenti a favore dei cantieri possono interessare l'armamento solo limitatamente. Perché? Perché l'armamento nazionale ricorre ai cantieri nazionali ed ai cantieri esteri indifferenziatamente facendo una questione soltanto di spesa. Se il cantiere estero, rispetto a quello nazionale, offre la stessa possibilità di costi, ricorrerà a quello nazionale, ma se il cantiere estero offre possibilità di costi minori, ricorrerà a quest'ultimo. Non dimentichiamo che fra i prezzi dei cantieri nazionali e quelli dei cantieri esteri meglio attrezzati, esiste una diversità di prezzo che si aggira intorno al 30 per cento. È una differenza che bisogna eliminare se si vuole che l'armamento italiano preferisca commettere le proprie navi ai cantieri nazionali.

BONINO. Anche il 40 per cento.

GONELLA GIUSEPPE. Si è parlato della famosa legge Tambroni. È questa una di quelle leggi che finiscono (lo dico con il massimo rispetto per il ministro Tambroni) con il riempire quasi soltanto la bocca. Anche nell'impero romano vi erano delle leggi che, esaminate a fondo, rivelavano che sostanzialmente non producevano alcun effetto. La legge Tambroni ha lo stesso vizio, perché non risponde allo scopo, perché i contributi concessi ai cantieri vanno di anno in anno diminuendo e questi non riescono ormai più a colmare il divario cui accennavo poc'anzi.

Ho già fatto cenno al credito navale e, se me lo permettete, vorrei aggiungere qualche considerazione. Una ragione che può spingere l'armamento navale a dare la preferenza ai cantieri esteri è costituita dalla facilità con cui da tali cantieri vengano offerte facilitazioni creditizie con scadenza a medio termine e a modesto saggio d'interesse; circa il 3,50-4 per cento. Orbene, in Italia, manca un credito navale veramente organizzato in modo efficiente. Se venisse organizzato efficientemente, senza dubbio l'armamento potrebbe trovare la convenienza di altre com-

messe per la costruzione di nuove navi sempreché vi fosse un saggio d'interesse accettabile.

Vi è, infine, un altro problema che avrei voluto fare oggetto di una interrogazione, ma che, data la cortesia dell'onorevole Presidente nel concedermi di proseguire, propongo subito in questa sede. È una questione che inerisce ai famosi danni di guerra e si riallaccia alla circolare n. 63 emanata dal Ministero nonostante le disposizioni della legge n. 968 e le precise enunciazioni fatte dai vari responsabili nel tempo e del Governo e delle Commissioni parlamentari. L'armamento italiano per detta circolare è stato escluso e debbo dire che è stato escluso illegalmente dalla indennità ad esso spettante. Perché? Quali le ragioni? Tale esclusione non è prevista dalla citata norma di legge; e allora dove va il principio che la legge è uguale per tutti?

Vorrei domandare: può il Ministero affrontare la questione e risolverla totalmente o per lo meno parzialmente? Qui si tratta di consentire all'armamento di avere alcune possibilità di recuperare somme che certo reinvestirebbe in nuove costruzioni. Attendo risposta.

Dopo queste mie dichiarazioni annuncio che il mio gruppo approverà il bilancio della marina mercantile, con l'augurio più vivo e più sincero che questa approvazione coincida con la ripresa delle trattative che portino alla più sollecita conclusione della vertenza in corso e al ritorno, su tutti i mari, della nostra bandiera, in un clima di fiducia e di reciproca collaborazione tra armatori e marittimi. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

RESTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il bilancio della marina mercantile presenta una serie di problemi complessi e vasti veramente quanto il mare: problemi politici, economici e sociali che io non starò qui ad elencare, né per numero né per importanza, sia perché non ne ho la competenza sia perché non avrei il tempo di esaminarli tutti o in gran parte. Gli onorevoli colleghi, però, mi permetteranno di sottolineare solo alcuni aspetti di due o tre problemi che mi stanno a cuore e che semplicemente desidero segnalare all'attenzione del Parlamento, e, soprattutto, all'attenzione dell'onorevole ministro. Si tratta del problema dell'istruzione professionale, dei provvedimenti a favore della piccola pesca e di alcune conside-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

razioni che intendo svolgere sul lavoro marittimo.

Per quanto riguarda l'istruzione professionale, a me sembra, onorevole ministro, che in Italia l'istruzione tecnica nautica abbia bisogno di essere potenziata, ammodernata e razionalizzata. Come sempre accade quando la competenza a risolvere un problema appartiene a vari dicasteri, la discordanza, le discrasie, le perdite di tempo sono infinite. Qui, purtroppo, mentre sappiamo tutti che la competenza primaria appartiene al Ministero della pubblica istruzione, vi sono poi altri due ministeri, quello della marina mercantile (il cui bilancio è oggi sottoposto al nostro esame) e il Ministero della difesa-marina, interessati alla istruzione professionale nautica.

Per quanto attiene alla istruzione universitaria abbiamo in Italia un benemerito istituto che da oltre quarant'anni svolge la sua attività, l'Istituto universitario di Napoli con le sue due lauree; abbiamo inoltre due facoltà di ingegneria che rilasciano lauree in ingegneria navale, quella di Napoli e quella di Genova, e qualche facoltà di ingegneria con professori specializzati in tecnica navale, come all'università di Trieste. Abbiamo poi tutte le facoltà di economia e commercio in cui si studia, in particolare, e si rilascia il relativo diploma, l'economia dei trasporti marittimi.

La prima segnalazione alla attenzione dell'onorevole ministro è l'esigenza, posta nella dovuta luce nella relazione molto pregevole dell'onorevole Amodio, di vedere dotato l'Istituto universitario navale di Napoli di un mezzo nautico proprio. Noi sappiamo che non molto tempo fa l'istituto stesso ha stipulato una convenzione col Ministero della difesa-marina per avere l'uso *una tantum* di un mezzo nautico per alcune ricerche oceanografiche. È necessario che i futuri ingegneri navali e i tecnici navali di rango superiore abbiano soprattutto pratica delle navi. Quanto dico per l'Istituto superiore navale di Napoli, fatte le debite proporzioni, vale anche per tutti gli istituti medi e superiori nautici. Abbiamo quaranta istituti nautici in Italia, molte scuole professionali di tipo marinaro, che hanno bisogno di ammodernamento e soprattutto di miglioramento nei mezzi.

Per quanto riguarda l'Ente nazionale per l'educazione marinara (E.N.E.M.), la cui opera è veramente proficua e i cui insegnanti sono degnissimi, devo rilevare che la sua attività si svolge in un regime di assoluta ristrettezza. Ho visitato molte delle sue 32 scuole, specialmente quelle della mia Puglia. Hanno insegnanti animati da vero spirito di sacri-

ficio, ma spesso languono per mancanza di mezzi, spesso i docenti non sono nemmeno pagati a fine mese e nascondono sotto il decoro professionale una grande miseria. Raccomando, pertanto, vivamente all'onorevole ministro la situazione dell'E.N.E.M., affinché, d'accordo con il ministro della pubblica istruzione, cerchi di dare un aiuto a quell'ente e cerchi di modernizzarne le strutture tecniche e amministrative, che sono veramente antiquate.

Occorre poi — e dato che sono in tema di istruzione professionale la raccomandazione non va soltanto rivolta al Ministero della marina mercantile, ma anche a quello della pubblica istruzione e alla Cassa per il mezzogiorno — specialmente per il sud d'Italia dare incremento alle scuole marinare. Noi siamo proprio coloro che sono maggiormente immersi nel mare: tra l'Adriatico, lo Jonio e il Tirreno, il sud d'Italia è tutto nel mare. È necessario anche qui incrementare le scuole di avviamento a tipo marinaro per dare a quei famosi 34 mila mozzi che l'onorevole relatore ha indicato essere in attesa di imbarco da anni, la possibilità di qualificarsi e di trovare più facilmente e più opportunamente lavoro.

Esiste in Italia, a Venezia, la fondazione « Giorgio Cini » che è veramente un esempio di scuola di avviamento a tipo marinaro. Possiede una nave che ha tutte le installazioni più moderne, dal radar agli spettroscopi subacquei, nonché altri strumenti modernissimi di esplorazione oceanografica. Non dico che tutte le scuole marinare d'Italia dovrebbero essere attrezzate allo stesso modo, ma certamente potrebbero modellarsi su di essa per non avere più niente da invidiare alle scuole marinare più illustri del nord Europa.

E passo al secondo argomento: il credito alla piccola pesca. Tutti i problemi della pesca sono grossi problemi. Quello del credito alla pesca è un grossissimo problema di cui non intendo occuparmi. Vorrei solo far voti, per quanto riguarda la Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca (F.A.R.P.), affinché sia aumentato il contributo annuo previsto dalla legge Tambroni di 50 milioni. Si tratta di un fondo usato per fini assistenziali e per il piccolo credito alla piccolissima pesca, soprattutto per acquisto di attrezzature e per motorizzare la nostra attrezzatura removelica della pesca costiera. Siccome si tratta di una agevolazione molto gradita ai piccoli pescatori e giacché il tasso di interesse è bassissimo (3 per cento) e le perdite e le insolvenze nella precedente esperienza sono state minime e sono state tutte coperte dalle piccole rendite della fondazione, il nostro voto,

onorevole ministro, è che il contributo sia portato da 50 a 100 milioni. Quando si discusse la legge Tambroni (legge che istituì appunto il contributo di 50 milioni), furono fatti voti da entrambi i rami del Parlamento affinché questo contributo fosse raddoppiato. Questi voti noi ripetiamo con la certezza che il ministro Jervolino, che è stato ed è sempre così sensibile ai problemi della marina mercantile, se ne voglia rendere interprete presso il Ministero del tesoro, per ottenere un aumento che noi riteniamo veramente indispensabile.

E vengo al terzo ed ultimo argomento, un argomento che richiede una certa ponderazione, perché è molto delicato: il lavoro marittimo. Questo argomento oggi è di attualità, perché da parecchi giorni uno sciopero in grande stile è in atto nella marineria italiana. Esso, a mio parere, offre lo spunto per una serie di considerazioni tecnico-giuridiche, che, pacatamente, desidero sottoporre alla attenzione della Camera.

Il contratto di arruolamento per la gente di mare, disciplinato dal vigente codice della navigazione, è un contratto di lavoro *sui generis*, nel quale sono frammisti elementi pubblicistici e privatistici. Certamente l'impresa di navigazione è costituita per il raggiungimento di uno scopo privato (un fine di lucro). Per raggiungere questo fine, l'impresa si serve, tra l'altro ed in modo preminente, della organizzazione di bordo delle navi, nella quale invece prevalgono gli interessi pubblici, ossia interessi dello Stato. Non è certo ignota, né poco studiata, questa commistione tra interessi privati e interessi pubblici. Tutti gli studiosi di diritto amministrativo, tutti coloro che vivono ed operano nell'organizzazione amministrativa di uno Stato moderno sono pienamente consapevoli della figura giuridica nell'esercizio privato di funzioni e di servizi pubblici.

Si tratta di istituti nei quali l'impresa privata assume, come mezzo per il raggiungimento del proprio fine di lucro, un servizio pubblico (trasporti, esattorie, nettezza urbana, erogazione del gas e dell'acqua, ecc.) e, per questo stesso fatto, imprenditori, lavoratori dell'impresa e cittadini che con essa vengono in rapporto per ragioni di servizio, si sottopongono ad una disciplina pubblicistica per alcuni aspetti della gestione del servizio pubblico (ad esempio, continuità del servizio, poteri di imperio, esazione del prezzo con mezzi coattivi, ecc.).

Per non dilungarmi ancora su questo argomento, credo di potere affermare che il contratto di arruolamento per la gente di mare

è un contratto nel quale l'elemento pubblicistico è prevalente su quello privatistico, per il fatto che esso si svolge quasi esclusivamente nell'organizzazione di bordo. Il contratto di arruolamento, infatti, è sicuramente un contratto di diritto privato per la sua origine e per la sua funzione istituzionale, cioè per quella che noi giuristi chiameremmo la sua causa. Ma il suo oggetto, cioè la prestazione, è inserito nella organizzazione di bordo, la quale, sia per la sua composizione sia per la sua regolamentazione, è completamente disciplinata dal diritto pubblico.

L'organizzazione di bordo assume rilevanza per lo Stato a causa della sicurezza della navigazione, essendo del tutto evidente che lo Stato non può disinteressarsi della rimozione o della riduzione dei pericoli che minacciano la vita umana e i beni strumentali (merci e veicoli) che la concernono, durante la navigazione.

Si tratta, quindi, di operare una distinzione netta, fatta già dai tedeschi con la loro solita incisività, tra impresa (*Unternehmen*) e organizzazione del lavoro (*Betrieb*).

Nella organizzazione di bordo, il potere gerarchico viene sottratto all'imprenditore ed affidato al comandante della nave. I poteri del comandante della nave — che è al vertice della organizzazione di bordo — non discendono affatto da una investitura dell'imprenditore, ma dalla legge, cioè dalla volontà dello Stato. L'imprenditore, se lo volesse, non potrebbe modificare i poteri del comandante della nave, perché si tratta di poteri forniti dal codice della navigazione, nell'interesse pubblico. Si tratta di poteri molto vasti, che si estrinsecano su tutta la vita di bordo: sui passeggeri, sull'equipaggio, sulle merci e sulle navi stesse. Giunti a questo punto è lecito affermare che nel contratto di arruolamento marittimo coesistono i due profili privatistico e pubblicistico, ma durante lo svolgimento della vita di bordo il profilo pubblicistico è dominante, determinante e vorrei dire assorbente, date le condizioni specialissime della organizzazione di bordo dominata dal pubblico interesse.

Per questa ragione, il codice della navigazione nel capo concernente la sicurezza della navigazione (opera pregevolissima del nostro Presidente professor Leone, e mi dispiace che oggi non sia presente per dargli atto della eccellenza di questa parte del codice della navigazione e per cogliere l'occasione per fargli gli auguri onomastici nel giorno di san Giovanni) dopo aver nel paragrafo 718 della relazione affermato il necessario raggruppa-

mento dei reati che offendono l'interesse statale alla sicurezza della navigazione, comprensiva dell'incolumità dell'equipaggio o dei passeggeri, all'articolo 1105 qualifica e punisce come reato di ammutinamento qualsiasi disobbedienza collettiva o collettivamente organizzata agli ordini del comandante, ponendo come aggravante (articolo 1106, n. 2) l'ipotesi in cui l'ordine del comandante riguardi un servizio attinente alla sicurezza della navigazione.

A questo punto si può inserire tutta la *voxata quaestio* del diritto di sciopero, specialmente nei riguardi del personale di bordo.

L'onorevole Dominedò se n'è occupato in un interessante ed appassionato intervento.

ASSENATO. Molto appassionato... dalla parte degli armatori!

RESTA. Mi limiterò a pure considerazioni giuridiche sdrammatizzando — per quanto possibile — la situazione.

È indubbio che l'articolo 40 della Costituzione, disponendo che « il diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano », riconosce l'esistenza di questo diritto che, secondo la dottrina prevalente, è un diritto potestativo, giacché consiste nel potere del titolare di realizzare, con la sua volontà o col semplice esercizio del suo diritto, la modificazione di una situazione giuridica di cui è parte un altro soggetto (datore di lavoro) che soggiace alle conseguenze dell'esercizio del diritto. Ma egli può provocare una modificazione della situazione giuridica anche di terzi aventi rapporto con essi, senza che questi terzi possano opporvisi (costoro sono sottoposti a quello che noi giuristi chiamiamo un *pati*). Il nostro ordinamento giuridico conosce molti di questi diritti potestativi.

Chi sono i titolari di siffatto diritto? Alcuni semplicisti ritengono che ne siano titolari tutti i cittadini, ma è evidente che il diritto di sciopero compete essenzialmente ai lavoratori subordinati, con contratto a tempo indeterminato.

Se talora il diritto di sciopero si è esteso ad altra categoria non precisamente subordinata (mezzadri, coloni, lavoratrici a domicilio), o si trattava di figure sfumate di subordinazione o non si trattava di sciopero in senso tecnico. Lo sciopero infatti nella sua essenza ha contenuto puramente economico; serve alla difesa collettiva del lavoratore subordinato contro l'imprenditore privato ed è sostanzialmente diritto di resistenza, sì che esso — come diritto — è sconosciuto dai regimi totalitari ed è in essi riconosciuto solo come reato.

Ma appunto perché diritto privato di difesa, esso, dice l'articolo 40 della Costituzione, deve esercitarsi nell'ambito della legge.

Indubbiamente il nostro ordinamento giuridico ha una lacuna, in mancanza della legge regolatrice dello sciopero. E tale lacuna non può riempirsi affermando che la norma dell'articolo 40 è programmatica e non precettiva, ossia non applicabile fino all'intervento della legge regolatrice, giacché così opinando — oltre ad andare contro l'insegnamento della giurisprudenza — noi faremmo sopravvivere nel nostro ordinamento l'anacronistica figura generica dello sciopero come reato.

Ad avviso di chi parla e di molti giuspubblicisti, fino a quando non interverrà la legge regolatrice l'esercizio del diritto di sciopero deve ritenersi attuale ma subordinato, nel nostro ordinamento, ai principi generali che regolano l'esercizio di tutti i diritti. Sono principi spesso non scritti nella Costituzione ma sono principi indubbiamente validi, efficaci ed orientativi per l'esercizio di diritti contemplati nella Costituzione. Ora poiché la Carta costituzionale, dopo aver affermato la esistenza e la inviolabilità dei diritti di libertà dei cittadini, ha consacrato l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale, è evidente che lo sciopero non potrà mai concepirsi come diritto di libertà né verso né contro lo Stato nella sfera degli interessi pubblici, ma solo come legittima resistenza verso e contro il datore di lavoro, nella sfera degli interessi privati.

In altre parole, il diritto di sciopero non è una manifestazione di libertà in senso tecnico, ossia una normale positiva estrinsecazione della personalità umana (se così fosse, dovremmo ammetterlo per tutti i cittadini e non solo per i lavoratori subordinati) ma unicamente una lecita manifestazione di resistenza nei confronti dell'imprenditore.

Posta in tali termini, è evidente che la questione della liceità dello sciopero degli addetti ai servizi pubblici assume una particolare configurazione. Si tratta di un problema molto vasto e delicato affrontato in varie occasioni e non ancora risolto.

Mi atterrò al problema specifico e dirò che nel contratto di arruolamento marittimo, se l'astensione si manifesta a terra, nei confronti dell'imprenditore, essa è chiaramente e indiscutibilmente lecita. Ma altra cosa è se si manifesta nella organizzazione di bordo nei confronti del comandante della nave. Allora tecnicamente non siamo più nello sciopero, ma nella fattispecie dell'ammutinamento.

ASSENATO. Il dottor Costa l'abbraccerà.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

RESTA. Mi lasci esporre il mio pensiero. È evidente che in quest'ultimo caso la disobbedienza dell'equipaggio — anche se nelle intenzioni vi è l'astensione dal lavoro come resistenza all'imprenditore — di fatto diventa ammutinamento, tale da porre in pericolo l'incolumità degli uomini, dei beni trasportati e della nave. Essa in altre parole tocca l'interesse pubblico direttamente e lo tocca in maniera incisiva. E poiché, come abbiamo visto, l'organizzazione di bordo è un'organizzazione pubblicistica strutturata e finalizzata al pubblico interesse, ogni attentato alla vita, alla funzione, all'esistenza dell'organizzazione di bordo ferisce direttamente l'interesse dello Stato. È vero che una certa giurisprudenza prima e — sulle sue norme — anche la prassi sindacale (è molto importante, onorevole Assennato, quello che sto per dire) ritengono illecito lo sciopero durante la navigazione e lecito lo sciopero in porto, ritenendo entrambe l'esercizio del diritto di sciopero compresso e ridotto (a volte si dice eliso) in alto mare, data la delicatezza della situazione per uomini e per cose durante la navigazione, e riespanso e quindi senza limiti appena la nave sia ormeggiata in porto (infatti gli scioperanti scioperano appena la nave tocca il porto); ma non è chi non veda l'artificio dell'argomento che, all'opposto, si rivela controproducente per la tesi sostenuta. Anzitutto, dal punto di vista tecnico è evidente che se anche durante la sosta delle navi in porto la sicurezza della spedizione ha maggiori garanzie, essa non è scevra di pericoli. Basti pensare alla mareggiata, alla tempesta, all'incendio a bordo per convincersi che, anche durante l'ormeggio in porto l'efficienza della organizzazione di bordo deve essere perfetta, nell'interesse pubblico. Tanto è vero ciò che il comandante del porto, a norma dell'articolo 63 del codice della navigazione, ha il potere di disporre, in caso di necessità, l'esecuzione d'ufficio delle manovre ordinate alle navi e, in caso di estrema urgenza, il taglio degli ormeggi. Ma, oltre che dal punto di vista tecnico, anche dal punto di vista giuridico l'argomento non regge. La cosiddetta compressione o riduzione o elisione temporanea del diritto di sciopero è una escogitazione di comodo, che non trova fondamento alcuno né nella legge costituzionale, né nei principi generali.

Il dilemma è chiaro: o il diritto di sciopero può esercitarsi nell'organizzazione di bordo, disobbedendo collettivamente agli ordini del comandante, o non può esercitarsi. Nella prima ipotesi, esso è lecito, tanto in alto mare quanto in porto; nella seconda ipotesi, non

è lecito né nella prima né nella seconda fattispecie, le quali sono sostanzialmente identiche, ed entrambe sorvegliate dallo Stato, nel pubblico interesse.

E in realtà a me sembra che nell'organizzazione attiva di bordo non si possa non dico ammettere, ma nemmeno parlare di sciopero, perché si ricade automaticamente nell'ammutinamento. L'interesse pubblico in giuoco è troppo forte per essere messo in non cale.

Si potrebbe ammettere, in uno Stato democratico bene ordinato, in uno Stato di diritto, lo sciopero dei funzionari di polizia, dei pompieri, dei soldati? Così è anche per l'equipaggio di una nave, in mare.

Comunque, onorevole ministro, il doloroso episodio di questi giorni ha il valore di un monito ulteriore per reclamare la legge regolatrice dello sciopero, per riempire una lacuna viva del nostro ordinamento giuridico. Non possiamo lasciare ancora aperta tale falla senza venir meno al nostro dovere di legislatori, cui è commessa l'attuazione della Costituzione.

Io auguro al paese la composizione del conflitto ancora aperto tra equipaggi e imprenditori e all'onorevole ministro un felice successo nell'opera di mediazione così saggiamente intrapresa. Ma il duplice auspicio è fatto soprattutto per il buon nome della bandiera della marineria italiana nel mondo. (*Applausi al centro*).

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

Poiché non vi sono altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale e rinvio a domani le repliche del relatore e del Governo.

Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. Comunico che nella seduta di stamane la IV Commissione (Giustizia) ha deliberato di chiedere di riferire oralmente alla Camera sul disegno di legge: « Delegatione al Presidente della Repubblica per la concessione di amnistia e di indulto » (*Già approvato dalla Camera e modificato dal Senato*) (1016-B).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il provvedimento sarà iscritto all'ordine del giorno delle sedute di domani.

Annuncio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

CUTTITTA, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i risultati, della inchiesta aperta sulle tragiche conseguenze dell'incendio dell'albergo ambasciatori di Roma, che nonostante le modestissime proporzioni è costata la vita a tre persone.

(1648)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere se è a lui noto il comportamento tenuto dalla Procura della Repubblica di Messina in merito ai reati commessi da alcuni esponenti democratici cristiani nell'esercizio delle loro funzioni di amministratori della provincia di Messina e recentemente venuti alla luce attraverso pubbliche denunce.

« In particolare l'interrogante chiede di sapere se è a conoscenza del ministro:

1°) il fatto che l'istruttoria sia stata affidata ad un magistrato successivamente sostituito dato i suoi rapporti con gli interessati:

2°) il fatto che determinate notizie che avrebbero dovuto essere rigorosamente coperte dal segreto istruttorio siano state comunicate in pubblico comizio da un deputato democratico cristiano interessato alla vicenda.

(1649)

« DE PASQUALE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere le cause che hanno originato il tragico incidente per la esplosione avvenuta nel corso di manovre militari nella località Ponteveri di Ottone (Piacenza) e per la quale hanno trovato tragicamente la morte due soldati ed altri undici sono rimasti feriti.

« Gli interroganti mentre chiedono che siano accertate le eventuali responsabilità confidano che il ministro vorrà disporre tutti gli accorgimenti cautelativi atti ad evitare il ripetersi di simili luttuosi incidenti.

(1650) « GUADALUPI, ALBARELLO, PIGNI, BERTOLDI, LENOCI, LANDI, CURTI IVANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere in base a quale norma di legge i candidati agli esami di scuole d'avviamento provenienti dai posti ascolto di telescuola vengono interrogati su un programma d'esame notevolmente ridotto rispetto a quello degli alunni provenienti dalle scuole ordinarie, con una sperequazione di trattamento e di giudizio assolutamente inammissibile.

« L'interrogante richiama l'attenzione del ministro sul fatto che tale privilegio si fonda su una circolare ministeriale, la quale — fra l'altro — invita gli esaminatori ad essere « sereni nel giudizio » rispetto agli alunni provenienti dalla telescuola: parole che costituiscono un invito evidente ad usare verso di essi una indulgenza diversa che nei confronti degli alunni provenienti dalla scuola ordinaria.

« L'interrogante ha infine presente che, di fronte a questa situazione, vi sono presidenti di commissione che preferiscono assegnare l'esame degli alunni provenienti dalla telescuola solo ad alcuni professori, evitando quelli che intendono mantenere criteri di giustizia nei confronti di entrambe le categorie d'alunni.

(1651)

« CODIGNOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga, più che opportuno urgente, procedere alla statizzazione della facoltà di magistero di Palermo, dopo che la regione siciliana, con delibera dell'assemblea regionale ha approvato il richiesto finanziamento fisso annuale della facoltà, tenuto conto che i diplomati di vigilanza non possono ancora partecipare al concorso nazionale per direttori e che le prime lauree sono già state conseguite.

(1652)

« CUCCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, affinché si compiacca fare conoscere il suo pensiero — di cui risulta che da tempo il Ministero della pubblica istruzione e per esso la direzione generale per l'istruzione tecnica si occupa, al fine di risolverlo — sul problema dell'orientamento professionale e della consulenza scolastica.

« L'Italia è il solo paese in Europa, e forse nel mondo, ove lo Stato ha fino ad ora pressoché ignorato un problema che deve essere considerato, invece, come ineliminabile integrazione della scuola moderna.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

« Mentre esiste una timida indicazione legislativa per i centri di orientamento professionale organizzati dall'E.M.P.I. e controllati dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, diretti alla selezione attitudinale degli operai, non esiste neppure questo accenno per il servizio che interessa il vasto e delicatissimo mondo della scuola in tutti i livelli.

« Le sole iniziative esistenti, i centri di orientamento professionale e consulenza scolastica dei consorzi provinciali per l'istruzione tecnica, hanno in generale una vita difficile, sia per la scarsità dei mezzi che per la mancanza di coordinamento e di direttive unitarie, capaci di aprire ufficialmente il mondo della scuola a questa nuova prospettiva offerta dall'orientamento professionale e della consulenza scolastica; e nel mondo della scuola rientrano non solo gli insegnanti, ma gli allievi e le famiglie.

« Solo una soluzione, fondata su basi di sicura autosufficienza economica, svincolata finalmente dal fragile e pericoloso sistema dei contributi volontari locali *una tantum*, potrebbe e dovrebbe fiancheggiare l'attuazione graduale del piano della scuola.

« Tutte le inchieste più moderne sulla scuola italiana e di altri Paesi fanno esplicito riferimento all'orientamento professionale ed alla consulenza scolastica, pur nella varietà delle impostazioni e delle soluzioni.
(1653) « TROMBETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze e del lavoro e previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intendono prendere in favore dei coltivatori diretti e, in genere, dei contadini e dei piccoli proprietari non coltivatori di Castropignano (Campobasso), che hanno visto letteralmente annientato il loro raccolto (colture cerealicole, erbacee, arboree, ecc.), a causa di una violenta, eccezionale grandinata, abbattutasi sull'intero agro del comune il 20 giugno 1959.

« L'interrogante fa presente che — non potendo i danneggiati far fronte al ripristino delle colture distrutte, né, tantomeno, agli oneri fiscali, e non avendo d'altro canto i mezzi necessari per il loro sostentamento — si rende indispensabile e urgente adottare, almeno, i provvedimenti seguenti:

1°) l'esonero completo da tutte le imposte e contribuzioni per il 1959-60;

2°) la proroga del pagamento delle cambiali agrarie;

3°) l'esonero per l'annata agraria 1959-1960 del pagamento dei canoni enfiteutici,

censi e livelli, nonché la riduzione dei canoni di fitto, a norma di legge;

4°) la concessione immediata, da parte degli istituti di credito, di prestiti e di mutui a lunga scadenza ed a basso tasso di interesse;

5°) la concessione gratuita ai danneggiati (coltivatori diretti, piccoli concedenti, braccianti, ecc.) nonché di congrui quantitativi di grano, mangimi, concimi, sementi e foraggi, secondo le particolari esigenze delle aziende colpite.

« Tenendo conto, infine, delle ripercussioni che tale disperata situazione ha creato nei confronti dei braccianti, e degli stessi contadini più poveri, si ritiene altresì giusto che siano concessi cantieri di lavoro e di rimboschimento straordinari.

(1654)

« AMICONI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali provvedimenti intende prendere per aiutare le popolazioni contadine dei comuni di: Carpineti e Baiso (Reggio Emilia); Marano e Guiglia (Modena) e di Langhirano (Parma), che hanno subito gravissimi danni a tutte le colture agrarie causate da una nuova e violenta grandinata che si è abbattuta sulle zone, domenica 21 giugno 1959.

« Gli interroganti ricordano, che diverse zone dei sopraindicati comuni, erano già state gravemente colpite dalla grandinata del 31 maggio 1959 e dalle gelate del marzo 1959 e dalla siccità dell'estate 1958.

« In tali situazioni, la distribuzione, ai contadini colpiti, soltanto di piccoli quantitativi di grano risulterebbe ancor meno di una irrisoria elemosina.

« Gli interroganti chiedono pertanto di sapere se il ministro non considera urgente e necessaria l'adozione dei seguenti provvedimenti:

1°) distribuzione di grano per uso familiare e per coltivazione, sufficiente per tutta l'annata 1959-1960;

2°) distribuzione gratuita ed in misura adeguata di mangimi e foraggi per il regolare mantenimento del bestiame;

3°) la esecuzione, per i piccoli e medi proprietari, affittuari e mezzadri, almeno per un anno, delle seguenti imposte:

tassa di famiglia;

imposta sul vino;

imposta sul bestiame;

imposta sui redditi agrari e relative supercontribuzioni, prestazioni d'opera;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

4°) stanziamenti di fondi, per l'assegnazione di contributi, a fondo perduto, per il ripristino degli impianti danneggiati, dei piccoli e medi proprietari, affittuari e mezzadri;

5°) integrazione di bilancio ai comuni dei territori colpiti per quanto gli stessi comuni concederanno di esenzioni ed aiuti ai contadini così duramente provati, nelle loro economie, dalla grave calamità.

(1655) MONTANARI OTELLO, TREBBI, BORELINI GINA, BIGI, GORRERI DANTE.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se è a sua conoscenza che gli appaltatori delle 6 grandi agenzie dell'Istituto nazionale delle assicurazioni (Torino, Genova, Milano, Firenze Roma e Napoli), hanno assunto la iniziativa di una disdetta degli « accordi sindacali » del 21 giugno 1947 — accordi stipulati direttamente dall'I.N.A. con l'Organizzazione sindacale dei lavoratori delle assicurazioni, confermati da successivi accordi integrativi sotto gli auspici del Governo, essendo ministro del lavoro l'onorevole Fanfani, e da lodi arbitrali convalidanti gli obblighi relativi anche e particolarmente per le agenzie — inviando una lettera, datata 15 giugno 1959, singolarmente e personalmente ai dipendenti, in dispregio delle norme correnti universalmente adottate.

« Gli interroganti chiedono se il ministro non ritiene di dovere intervenire d'urgenza presso la Direzione generale dell'I.N.A. e particolarmente presso i responsabili legali dello stesso per richiamare gli appaltatori delle agenzie al rispetto dei patti sindacali di lavoro ed alla osservanza delle norme che devono continuare a regolare i rapporti con i dipendenti, di cui l'I.N.A. è tuttavia responsabile.

(1656) « CASTAGNO, ANDERLINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere le misure che intenda prendere per impedire agli industriali di attuare i minacciosi propositi contenuti nel comunicato di ieri della confindustria, contro il diritto dei lavoratori, di astenersi dall'effettuazione degli straordinari.

« La decisione dei sindacati metallurgici, di effettuare lo sciopero oltre gli orari normali di lavoro, è perfettamente legittima perché si richiama all'articolo 40 della Costituzione che non discrimina in alcun modo il diritto dei lavoratori di effettuare lo sciopero nelle ore

in cui essi lo ritengano opportuno per la difesa dei loro interessi.

« Le inaudite decisioni già adottate da alcune aziende come la Magneti Marelli di Milano, dove centiraia di operai sono stati ieri puniti con la multa perché si erano rifiutati di effettuare ore straordinarie, rendono urgente l'intervento del Ministero del lavoro e dei suoi organi periferici a tutela dei diritti dei lavoratori e delle disposizioni di legge che disciplinano il lavoro straordinario.

(1657) « LAMA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, per conoscere se non avvino più che l'opportunità l'urgenza di promuovere, senza ulteriore indugio, i lavori di ricostruzione del porto di Licata (Agrigento) seriamente danneggiato da un impetuoso fortunale nello scorso inverno, tenendo conto che quel popoloso centro abitato di oltre 40.000 anime trae motivo di vita e di sussistenza dall'attività del suo porto che, negli ultimi anni, ha visto dolorosamente ridurre il volume dei suoi tradizionali traffici e del lavoro necessario alle masse portuali.

(1658) « CUCCO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per conoscere se risponda a verità la notizia di indagini permanenti intese ad accertare le credenze e le eventuali attività religiose degli stranieri residenti in Italia.

« Si fa presente che simili indagini, quando pure ispirate a intenti puramente statistici, dovrebbero essere condotte col riguardo dovuto alla delicata materia e con formule del tutto obiettive (quindi non chiedendo agli interessati « se siano contrari alla religione »), onde non sembrino iniziative di restrizione, in contrasto col disposto dell'articolo 19 della Costituzione.

(7037) « ANGELINO PAOLO, ALPINO, FERIOLI, SECRETO, REALE ORONZO, BOZZI, FOA, CORTESE GUIDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, degli affari esteri, dell'industria e commercio e del commercio con l'estero, per sapere se intendono, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, prendere in esame la situazione del commer-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

cio dei fiori che ha la sua sede principale di produzione nella Riviera Ligure ed è altresì fonte di ricchezza non trascurabile per l'intero paese.

« Infatti, tenuto conto che le condizioni tradizionali del mercato dei fiori sono in fase di mutamento per effetto del Mercato comune europeo, occorrono urgenti provvedimenti perché l'Italia non sia danneggiata, ma si inserisca negli scambi con tutte le sue capacità di sviluppo.

« Esaminata la situazione quale è venuta determinandosi, si fa notare come la Francia abbia istituito, con l'intervento dello Stato, un centro fiori nella Costa Azzurra e precisamente a Nizza; si chiede pertanto un analogo intervento del nostro Governo per costruire, in San Remo, un grande mercato dei fiori di carattere europeo in grado di soddisfare l'esigenza del settore nell'ambito del Mercato comune europeo.

(7038)

« AICARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritiene di promuovere un congruo aumento dell'attuale numero dei posti di notaio nelle sedi dei distretti notarili riuniti di Genova e Chiavari, o in alcune di esse, in relazione al loro sviluppo demografico, topografico ed economico produttivo, ed anche in rapporto all'aumento dei posti già avvenuto in altri distretti notarili dove tale sviluppo risulta, per altro, meno rilevante.

(7039)

« TROMBETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali difficoltà ancora si oppongano alla rapida liquidazione della pratica di beni abbandonati relativi alla ditta Bartolomei Emilio (n. 115628).

(7040)

« DE MICHIELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se, indipendentemente dalle disposizioni e precisazioni, che potranno venire dalle nuove proposte di legge, già innanzi al Parlamento, non possa, fin d'ora estendere anche agli ufficiali del R.O. (Ruolo Onore) i benefici citati dalla legge 3 aprile 1958, n. 472.

« Ciò in base ad una interpretazione logica dell'articolo 2 della legge ed alla considerazione che nello stesso articolo si tiene conto di « servizi comunque prestati ».

(7041)

« CERAVOLO MARIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere quali difficoltà si oppongono alla soluzione della pratica di pensione di reversibilità (legge 15 febbraio 1958, n. 46) in favore di Tanca Caterina, figlia del defunto capitano di marina Tanca Bartolomeo.

(7042)

« DE MICHIELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere se sia a sua conoscenza che in alcune provincie, tra cui certamente quella di Udine, non sono stati ancora liquidati gli arretrati relativi alle indennità d'esame dall'anno scolastico 1955-1956 e per conoscere quali provvedimenti intenda prendere perché si addivenga con urgenza al pagamento delle spettanze in parola.

(7043)

« DE MICHIELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia a conoscenza che l'articolo 2 della circolare ministeriale del 20 giugno 1956, n. 2110, relativo alle indennità di esami ai membri delle commissioni di licenza, idoneità ecc. si presti a due diverse interpretazioni da parte delle segreterie delle scuole per cui si viene a verificare una notevole sperequazione tra le indennità percepite dagli insegnanti di alcune materie (italiano, latino, matematica, ecc.) e quelle percepite da insegnanti di altre materie (educazione fisica, canto, dattilografia, ecc.).

« L'interrogante fa presente che una chiarificazione in merito alla interpretazione del suddetto articolo è indispensabile per consentire un trattamento uguale per gli insegnanti di tutte le materie così come appare essere lo spirito della legge.

(7044)

« DE MICHIELI VITTURI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni che lo hanno indotto ad escludere Tortoli (Nuoro) dal recente provvedimento col quale è stata istituita la scuola media in venti comuni della Sardegna, in contrasto con l'esigenza reiteratamente prospettata dall'amministrazione comunale di quell'importante centro dell'Ogliastra e con la promessa fattale fin dal 1952; e per sapere se non intenda provvedere sollecitamente per riparare alla lamentata omissione.

(7045)

« PINNA, BERLINGUER ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intende concedere il contributo dello Stato per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

la costruzione del macello pubblico nel comune di Novi Ligure (Alessandria) e se è a conoscenza che l'autorità tutoria non consente la costruzione senza contributo statale, pur essendo l'opera indispensabile e indifferibile anche per ragioni d'igiene.

(7046) « ANGELINO PAOLO, VILLA ORESTE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, per conoscere se non ritengano di intervenire decisamente onde ovviare ai gravi inconvenienti che recano i salti delle acque pubbliche scorrenti nel territorio del comune di Sesto al Reghena (Udine) e Gruaro e Cinto di Caomaggiore (Venezia) e risolvere un problema che da tanti anni assilla gli agricoltori della zona.

« I " Salti " in parola non permettono un sufficiente deflusso delle acque e sono causa di infiltrazioni permanenti e specie nelle frequenti piene recano danni ingenti. Il problema in oggetto, è stato ripetutamente segnalato agli organici tecnici competenti dai diretti interessati e dalla amministrazione comunale.

(7047) « DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'interno, in merito alla situazione del personale addetto alla manutenzione delle strade provinciali e comunali che è già stato o verrà trasferito ad una amministrazione diversa in seguito alla applicazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

« Com'è noto con la legge citata sono state dettate nuove disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico.

« In base a tale legge, talune strade già classificate provinciali, verranno ora classificate come statali, altre già considerate comunali, diventeranno provinciali.

« La legge per sé non dovrebbe interessare il personale se tale nuova classificazione non comportasse l'avvenire dei cantonieri — vuoi provinciali vuoi comunali — che per effetto del passaggio delle strade dalle provincie allo Stato e dai comuni alla provincia, è possibile che vengano a trovarsi senza alcun appoggio e senza impiego o, nella migliore delle ipotesi se assunti con le strade dai nuovi gestori, lo potrebbero essere eventualmente anche a condizioni di particolare sfavore.

« A tal proposito è abbastanza sintomatica la seguente lettera dell'amministrazione dell'Anas ad alcuni dipendenti cantonieri: « La

Direzione generale di questa azienda, in merito alla nuova posizione degli ex cantonieri provinciali, ora alle dipendenze di questo compartimento, ha comunicato che il reimpiego degli stessi, già addetti alla manutenzione della ex strada provinciale può eventualmente effettuarsi sotto forma di personale giornaliero, subordinatamente però ai licenziamenti trimestrali (della durata di una settimana) ed ai turni richiesti dagli uffici di collocamento. Per quanto può interessare, si aggiunge che, per eventuali diritti derivanti dal servizio già prestato, gli interessati dovranno rivolgersi alla predetta amministrazione provinciale, la quale eventualmente, se del caso, considerando il personale che avesse avuto con essa un rapporto continuativo di lavoro (personale di ruolo effettivo o aggiunto), potrebbe eventualmente reimpiegarlo altrove, quando verranno assegnate alla stessa amministrazione altre strade già comunali. La presente lettera dovrà essere portata a conoscenza del personale alle Vostre dipendenze, firmata da tutti per presa conoscenza e ritornata con urgenza a questo compartimento. Firmato: Il capo compartimento - dottor ingegnere Pietro Francescatti ».

« Si ritiene pertanto opportuno che i competenti Ministeri intervengano a disciplinare in modo organico tali passaggi e ciò per dare serie garanzie per il futuro di detto personale, il quale per causa di forza maggiore o potrebbe trovarsi da un giorno all'altro senza lavoro o nella migliore delle ipotesi, potrebbe essere assunto dai nuovi enti gestori, a condizioni di sfavore, rispetto al precedente rapporto giuridico e rispetto al trattamento economico precedentemente goduto.

« In proposito giova ricordare come nel 1926, venne emanata una legge simile, ma in quella legge venne disciplinato anche il passaggio del personale addetto alla manutenzione delle strade.

(7048)

« MATTARELLI GINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze, del lavoro e previdenza sociale e dell'interno, per conoscere se hanno avuto notizia dei gravissimi danni arrecati alle campagne ed alle colture degli agri dei comuni di Castellaneta, Palagiano, Palagianello, Laterza e Massafra (in provincia di Taranto) e nel comune di Alliste ed altri della provincia di Lecce, a causa delle calamità atmosferiche verificatesi nelle predette provincie nella prima decade del corrente mese di giugno.

« A seguito di tali calamità naturali, di particolare intensità e violenza, è stata colpita e seriamente danneggiata la vegetazione e la produzione agricola. Aziende contadine e molti lavoratori agricoli di quelle zone sono venuti, pertanto, a trovarsi in serie e gravi difficoltà, sia per la ripresa produttiva, sia per il lavoro, sia per il sostentamento proprio e delle famiglie le quali vivono esclusivamente del modesto reddito dell'agricoltura.

« Gli interroganti ritengono — pei danni così determinatisi con la perdita di alte percentuali di produzione, con la conseguente necessità di nuovi investimenti imprevisi per riparare i danni subiti dalle colture ed alle perdite di redditi che, essendo in prevalenza di lavoro, incidono direttamente sul sostentamento di quelle famiglie contadine e di produttori agricoli (mezzadri, compartecipanti, coltivatori diretti, affittuari e braccianti); per la situazione economico-agraria del Salento, notoriamente molto precaria, con lo scarso sviluppo dell'azienda contadina posta ancora in seria difficoltà e non in grado per la sua formazione e consistenza familiare di porre riparo ad esclusive sue spese ai danni causati dalle calamità naturali; e posti di fronte alla generale aspettativa di tutto il mondo contadino che da tempo reclama la formazione di una legislazione agraria moderna che attui un organico sistema basato sulla istituzione di un « Fondo di solidarietà nazionale contro le calamità naturali in agricoltura e provvidenze per i produttori agricoli danneggiati dalle avversità atmosferiche », con l'approvazione delle già esistenti proposte di iniziativa parlamentare — che il Governo debba prendere in seria considerazione le seguenti proposte, attuando ciascun Ministero nell'ambito della propria competenza e responsabilità, gli indispensabili ed urgenti provvedimenti:

a) siano prontamente accertate le conseguenze determinate nelle ricordate circostanze di luoghi e di tempo dalla eccezionale calamità atmosferica (grandinata) nelle aziende diretto-coltivatrici, singole od associate, ed in quelle dei mezzadri, coloni e partecipanti, disponendo che l'Ispettorato agrario provinciale di Lecce e di Taranto compia con la massima tempestività i rilievi tecnici necessari al fine di stabilire la delimitazione territoriale, i danni generali e particolari alle singole aziende nella misura media del danno subito dalle colture erbacee ed arboree;

b) avvalendosi della facoltà prevista dall'articolo 47 del testo unico 8 novembre 1931, n. L572, sul nuovo catasto che prevede, come è noto, la facoltà da parte dell'amministra-

zione delle finanze di accordare moderazioni nel pagamento delle imposte fondiari e sul reddito agrario in caso di parziali infortuni, disporre perché a favore delle aziende diretto-coltivatrici singole o associate, per le quali siano stati accertati i danni per la ricordata calamità naturale, siano realizzati gli sgravi e le riduzioni in proporzione all'entità del danno subito e accertato, delle imposte: erariale, di reddito agrario, come pure i contributi unificati agricoli e dei contributi di bonifica;

c) autorizzare le amministrazioni comunali e le amministrazioni provinciali, nel cui territorio si sono verificati i danneggiamenti per l'avversità atmosferica sopra ricordata, ad adottare subito analoghi provvedimenti di sgravio e di riduzione per le sovrimposte e le supercontribuzioni applicate dagli enti locali sulle imposte sopradette che raggiungono aliquote assolutamente intollerabili;

d) assegnare un congruo numero di lavoro, attraverso la istituzione di nuovi e straordinari cantieri di lavoro per i lavoratori della terra (braccianti, contadini e mezzadri e compartecipanti e conduttori diretti) direttamente o indirettamente danneggiati dalla ricordata calamità naturale.

(7049) « GUADALUPI, BOGONI, CATTANI, PRINCIPE, AVOLIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per alleviare, almeno in parte, i pesanti effetti della grandinata, che, nella giornata di domenica 21 giugno 1959, con inusitata violenza, ha colpito alcune zone della provincia di Forlì, con epicentro nei comuni di Savignano, Cesenatico, Gatteo, ecc.

« Migliaia di quintali di frumento, frutta e foraggi sono andati distrutti in una estensione di centinaia di ettari di terreno con danni ingenti, che hanno creato fra i contadini e gli agricoltori delle zone colpite un diffuso senso di preoccupazione per i raccolti compromessi.

« Si confida che il pronto intervento del Governo darà serenità e tranquillità ai danneggiati.

(7050)

« MATTARELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se essi sono a conoscenza della difficile e penosa situazione in ordine al trattamento economico e normativo, cui versano i dipendenti assuntori delle ferrovie dello Stato.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

« L'interrogante fa presente che per questi lavoratori, in tutta Italia alcune migliaia, non vige nessun contratto collettivo di lavoro, ne essi sono considerati da parte del Ministero dei trasporti alla stregua, o in ordine magari, allo stato giuridico degli assuntori.

« L'interrogante doverosamente segnala che la paga per detti lavoratori, in eclatante contrasto con l'articolo 36 della norma costituzionale, è allo stato di 900 lire giornaliere e null'altro.

« Per la parte normativa non vengono corrisposte a detti lavoratori né ferie, né festività, né gratifiche natalizie, né percentuale di lavoro notturno, in una parola non viene dato ad essi, quanto spetta secondo le più elementari norme del rapporto di lavoro.

« L'interrogante chiede di conoscere, le intenzioni ed eventuali decisioni dei competenti ministri in ordine a un così grave problema.
(7051) « ARENELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non ritenga necessario revocare la decisione relativa alla soppressione della linea ferroviaria Tempio-Monti e intanto soprassedere allo smantellamento della stessa, considerando che l'economia dell'alta Gallura, che ha la sua base vitale nell'industria sugheriera, casearia, zootecnica e nell'ortofrutticoltura, sarebbe inesorabilmente esclusa dai vantaggi che il funzionamento del servizio delle navi traghetto tra la Sardegna e il continente recherebbe indubbiamente ai vari settori dell'economia isolana.

(7052) « PINNA, BERLINGUER ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere — anche in relazione alla risposta ad altra interrogazione (n. 5010) — quali provvedimenti il Ministero pensa di adottare per rendere efficiente il servizio automobilistico istituito in sostituzione della soppressa linea ferroviaria Sparanise-Cellole (Caserta). L'interrogante fa rilevare che gravi sono le lagnanze e le proteste delle popolazioni interessate circa il disservizio di detta linea automobilistica privata che in effetti fa il proprio comodo ed impone, per le persone e per i bagagli, tariffe che sono ritenute eccessive.

(7053) « ROMANO BRUNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se è venuto a sua conoscenza il proposito affermato dalla società telefonica T.E.L.

V.E. di separare la rete telefonica del comune di Abano Terme da quella della limitrofa città di Padova istituendo tra i due centri il regime delle comunicazioni interurbane.

« L'interrogante chiede di conoscere se il Ministero competente intende dare la sua approvazione all'attuazione di tale proposito, o non ravvisi l'opportunità, com'è nei desideri dei cittadini del noto centro termale, di appurare preventivamente i danni che, un provvedimento come quello che la T.E.L.V.E. vuole realizzare, recherebbe all'attività e all'economia della stazione termale, tenendo soprattutto conto del fatto che i vincoli, economici, urbanistici e turistici che legano Abano Terme alla città di Padova sono tali d'aver indotto, recentemente, il Ministero dei lavori pubblici a dar luogo all'attuazione di un piano regolatore intercomunale che, tra gli altri, comprenda innanzitutto i centri di Padova e di Abano.

(7054) « Busetto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se egli non ravvisi l'opportunità e la necessità di dare tempestive istruzioni affinché sia risolta l'annosa questione relativa alla possibilità per i coltivatori diretti che abbiano cessato la propria attività e non si dedichino più alla coltivazione del fondo e non siano a carico di titolari di aziende agricole, di avvalersi della assistenza di malattia prevista per i pensionati dalla legge 4 agosto 1955, n. 692, ed erogata dall'I.N.A.M.

« È vero che gli uffici I.N.A.M. fanno sapere che non possono accogliere nessuna domanda d'iscrizione da parte dei pensionati coltivatori diretti che si trovano nelle condizioni sopra esposte. D'altra parte però, da autorevoli pubblicazioni dello stesso Ministero si apprende che una retta interpretazione della legge 26 ottobre 1957, n. 1047, dà la possibilità ai vecchi coltivatori, nelle particolari condizioni succitate, di usufruire dei benefici della legge n. 692. Perciò l'interrogante chiede al ministro di pronunciarsi esplicitamente sulla materia.

(7055) « Busetto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere quali efficaci misure intenda prendere al fine di ovviare alle insufficienze ovunque lamentate dai contribuenti per quanto riguarda l'aggiornamento del catasto. In particolare l'interrogante richiama l'attenzione del ministro sull'enorme ritardo — che spesso deriva dalla sospensione a tempo indeterminato — con cui gli uffici pe-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

riferici sono costretti a procedere alle verifiche quinquennali e agli accertamenti per sgravi fiscali, per mancanza di fondi e insufficienza di personale. Neanche le pratiche di voltura procedono regolarmente, nonostante il rimedio che si è voluto adottare adibendo a quel compito personale di concetto (con danno del medesimo e degli altri normali compiti dai quali esso è stato così distratto).

(7056)

« GIOLITTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della difesa, per sapere quali furono le cause che determinarono la tragica sciagura ove trovarono la morte due soldati di un reparto del 67° reggimento fanteria, ed altri rimasti feriti in Val Trebbia-Ottone (Piacenza) durante esercitazioni militari; se esistono precise responsabilità e quali provvedimenti abbia preso a favore delle famiglie delle vittime.

(7057)

« CLOCCHIATTI, ANGELUCCI, LEONE FRANCESCO, GORRERI, ROSSI MARIA MADDALENA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se verrà effettivamente corrisposta l'indennità di missione ai richiamati alle armi per l'esperimento « Divisione Centauro », secondo quanto i distretti militari ebbero ad annunciare agli interessati.

(7058)

« GIOLITTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulla drammatica situazione in cui si sono venuti a trovare — causa il provvedimento di chiusura preso dalla direzione — i circa quaranta dipendenti dello stabilimento di Stradella (Pavia) della S.I.S. (Società italiana spiriti) e per conoscere se sia o meno proposito del ministro intervenire e di autorizzare le autorità provinciali di Pavia ad intervenire per la ripresa della attività produttiva dello stabilimento stradellino o, comunque, per assicurare e garantire alla maestranza una occupazione diversa e stabile.

(7059)

« DE PASCALIS, SOLIANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se, in relazione alla recente sentenza della Corte costituzionale che annullando l'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica del 26 aprile 1957, n. 818, ripristina il diritto alla pensione di importanti categorie di pensionati della previdenza sociale, non intende prendere le opportune ini-

ziative, onde evitare che migliaia di pensionati perdano 17 mensilità delle loro modeste pensioni, per causa di un decreto dichiarato incostituzionale.

(7060)

« VENEGONI, INVERNIZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro Presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno e il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere il numero dei dipendenti della ditta Mavin di Napoli, le qualifiche di questi dipendenti e le retribuzioni che percepiscono; per conoscere se si rispetta la giornata di otto ore e se si possono considerare apprendisti lavoratrici addette alla produzione essendo state assunte dopo di avere frequentato un corso organizzato dall'Ufficio del lavoro e gestito dalla Necchi.

(7061)

« MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza dei vivaci incidenti che la direzione della Manifattura Rotondi di Varallo Sesia ha provocato sabato 20 giugno 1959 tra i propri dipendenti e la forza pubblica e che solo per l'elevato senso di responsabilità dei lavoratori e dei loro dirigenti sindacali non hanno avuto conseguenze ben più gravi.

« Risulta, infatti, che da tempo i 600 dipendenti — miseramente pagati — del predetto stabilimento si lamentavano giustamente dell'eccessivo ritmo di lavoro cui erano sottoposti e per la dura disciplina che veniva loro imposta da parte di alcuni dirigenti, e soprattutto per l'odiosa prepotenza di certi Colombo e Failoni, considerati veri e propri aguzzini della direzione.

« L'arbitrario licenziamento di una operaia ha inasprito l'exasperazione dei lavoratori, ragione per cui essi hanno manifestato la loro indignata protesta.

« Gli interroganti chiedono pertanto quali provvedimenti il ministro intenda adottare nei confronti della direzione della Manifattura Rotondi, per imporle l'osservanza delle norme che tutelano le prestazioni di lavoro, per richiamarla al dovere sociale di rispettare la libertà e la dignità dei lavoratori, e se non ravvisi nel contempo l'opportunità di una severa inchiesta per accertare tutte le responsabilità della direzione in ordine ai fatti lamentati.

(7062)

« MOSCATELLI, ALBERTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se il Governo intenda:

a) adottare altri provvedimenti, in aggiunta alle non sufficienti e tardive agevolazioni per lo spirito e per l'acquavite di vino, onde evitare i turbamenti dell'ordine pubblico, lo svilimento delle giacenze e la caduta dei prezzi delle uve che si possono prevedere, in relazione alle cospicue rimanenze della produzione 1958 ed alle previsioni di abbondante raccolto di uve dell'anno in corso;

b) avvalersi immediatamente della collaborazione della Federazione dei coltivatori diretti, della Confederazione degli agricoltori, della Federconsorzi, della Federvini, della Unione italiana vini, delle organizzazioni delle cantine sociali, del sindacato enotecnici, della Federazione pubblici esercizi, del sindacato dettaglianti vino e di ogni altra associazione economica e tecnica in materia vitivinicola onde studiare ed attuare un piano organico psicologico, tecnico ed economico per il collocamento al consumo o l'accantonamento delle rimanenze del vino 1958 ed il ritiro e la vinificazione delle uve 1959, allo scopo di impedire ingiustificati tracolli di prezzo ed artificiose esasperazioni degli animi;

c) indire sollecitamente una giornata nazionale per fare conoscere, con l'aiuto dei mezzi audiovisivi, della cinematografia, della stampa e di ogni altro opportuno modo, i valori di lavoro, di insostituibile sfruttamento di milioni di ettari delle nostre colline, di alimento, di esportazione e di socialità del vino italiano al fine anche di difendere questi grandi valori dall'imperversante sadismo denigratorio che diffama tutto il vino nazionale con grave pregiudizio per l'esportazione e largo sviamento del consumo interno;

d) dare mensilmente notizie sull'opera della repressione delle frodi e comunicazione delle condanne pronunciate dall'autorità giudiziaria contro i colpevoli;

e) provvedere perché tutto il vino immesso al consumo sia accompagnato da responsabili dichiarazioni agli effetti delle leggi civili e penali, sulla sua provenienza, sulla sua composizione e su ogni altra caratteristica tali da garantire al consumatore la qualità del prodotto;

f) disporre nuovi contributi alla diffusione delle cantine sociali, la cui necessità è apparsa in maggiore evidenza nell'annata in corso anche per la difesa dei vini contro l'acidità volatile, che ha causato miliardi di danni ai piccoli vinificatori, prescrivendo, nel con-

tempo, la rigorosa osservanza da parte di tutte le cantine sociali esistenti degli obblighi loro derivanti in rapporto alle agevolazioni legali e fiscali loro concesse onde evitare le responsabilità civili e penali per gli amministratori, i danni ai soci, il discredito per tutta la cooperazione vitivinicola e le illecite concorrenze che possono gravemente pregiudicare l'avvenire di questi enti, sempre più necessari per la tutela del lavoro dei piccoli produttori, la razionale vinificazione delle loro uve e la produzione di vini serbevibili e consoni al gusto moderno;

g) disciplinare la distribuzione del vino tra il consumo tenendo particolarmente presente che le delicate caratteristiche organolettiche di questo prodotto esigono cure, perizie tecniche e qualificazioni professionali sempre maggiori al fine di conservare ed accrescere il suo salubre uso nell'alimentazione del nostro popolo.

(7063)

« BRUSASCA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per conoscere se è al corrente di episodi e fatti denunciati malcostume e violazione della legge elettorale, verificatisi nel comune di Castellaneta (provincia di Taranto) prima e durante le elezioni amministrative per il rinnovo di quel consiglio comunale svoltesi il 7 giugno 1959.

« In particolare, chiedono di conoscere quali provvedimenti si intendono adottare nei confronti dei responsabili dei seguenti e specifici fatti:

a) chi ha organizzato ed a spese di chi una festa a carattere in parte religioso per la inaugurazione della rete volante di distribuzione di energia elettrica nella contrada « Ciccariello » (comune di Castellaneta) nel pomeriggio-sera del 6 giugno 1959, a distanza di poche ore dalla apertura dei seggi elettorali, con una manifestazione-parata nel corso della quale si è verificato anche un grave incidente ad un ragazzo di Laterza;

b) come e perché camions e macchine Fiat tipo campagnole dell'Ente di riforma di Puglia e Lucania hanno funzionato ininterrottamente nelle giornate di domenica 7 e lunedì 8 giugno 1959 — per le elezioni amministrative — per il discriminato trasporto di elettori ed elettrici alle due sezioni elettorali site nella zona controllata dall'Ente di riforma: borgate Gaudella e Ciccariello. Nel corso delle dette operazioni elettorali funzionari, assistenti sociali, dirigenti come pure legali dell'Ente di riforma di Puglia e Lucania, so-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

stando sistematicamente dinanzi ai seggi elettorali e svolgendo a pochi metri di distanza dall'ingresso degli stessi, esercitavano *contra legem* opera di pressione e di violenza morale sugli elettori, tra l'altro utilizzando e lo spaccio aziendale e l'ufficio del capo azienda dell'Ente di riforma stesso, come sedi di propaganda per la lista dei candidati della democrazia cristiana;

c) i dirigenti del predetto Ente di riforma di Puglia e Lucania hanno compiuto così abusi ed illegalità: basti pensare che l'auto campagnola di proprietà dell'Ente stesso, targata BA 35405 è stata ininterrottamente usata per le due giornate delle elezioni amministrative per il trasporto e la discarica dei « vetto-
vagliamenti » per gli scrutatori ed i rappresentanti di lista del partito di Governo: democrazia cristiana e che il guardiacaccia Francesco Tascia, in divisa e armato di pistola ha « lodevolmente » assolto al suo servizio ed al compito di autista di una « macchina privata », targata TA 15354, recante un cartellino con il n. 28 (numero d'ordine di un candidato della lista della democrazia cristiana), che aveva impegnato un notevole numero di auto private e di Enti.

(7064)

« GUADALUPI, BOGONI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se è a conoscenza del legittimo allarme sparso tra le popolazioni interessate dalla notizia di una pretesa soppressione della pretura di Castelbaronia (Avellino), e se — considerato che la suindicata pretura estende la sua giurisdizione ai comuni di Carife, San Nicola Baronia, Scampitella, San Sossio Baronia, Trevico, Vallata e Vallesaccarda con una popolazione di oltre ventimila abitanti, e tutti situati in una zona montana priva di linee ferroviarie, con scarse vie di comunicazioni e, particolarmente durante l'inverno, di difficile traffico — non ritenga che non è possibile sopprimere la pretura di Castelbaronia senza rendere eccessivamente gravoso ed assai oneroso per quei cittadini il ricorso al magistrato per la tutela dei loro diritti.

(7065)

« MARICONDA, GRIFONE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri delle finanze e dei lavori pubblici, per sapere se sono a conoscenza del fatto che la società Bemberg di Gozzano (Novara) ha proceduto alla costruzione abusiva di un muro su terreno demaniale posto in località Buc-

cione, interrompendo altresì il transito lungo l'antica strada che collega Gozzano con i comuni di San Maurizio e Pella.

« È bensì vero che la costruzione del muro è stata autorizzata dal comune di Gozzano su parere favorevole del genio civile di Novara, ma entrambi gli enti predetti sono stati tratti in evidente errore dal fatto che il terreno attualmente considerato sulla carta dal recente catasto come privato, costituisce invece un terrapieno che il precedente proprietario aveva sistemato su area demaniale allo scopo di proteggere l'ingresso della propria villa dall'aumentato livello dell'acqua del lago d'Orta.

« Infatti, mentre detto terrapieno risulta segnato sulla nuova carta del catasto, non vi è traccia di esso sulla preesistente mappa Rabbino.

« Gli interroganti chiedono pertanto una inchiesta circa l'abuso che è altresì vivacemente e unanimemente deplorato dall'opinione pubblica di Gozzano; provvedimenti intesi a restituire al demanio il terreno arbitrariamente occupato ed a ripristinare il transito sulla strada interrotta.

(7066)

« MOSCATELLI, ALBERTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, al fine di conoscere quando sarà liquidata finalmente la pensione all'appuntato dei carabinieri Priolo Alfredo di Demetrio, nato a Reggio Calabria il 7 gennaio 1909, collocato in congedo il 7 gennaio 1957 per raggiunti limiti di età.

« L'istanza e i documenti relativi furono inviati a cotesto Ministero nell'ottobre 1956.

(7067)

« MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere i risultati dell'inchiesta aperta dalle autorità militari sul grave incidente accaduto ad un gruppo di soldati della divisione Legnano a causa di uno scoppio di bomba di mortaio nel corso di una esercitazione a fuoco.

(7068)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere le ragioni della mancata istituzione dell'istituto professionale nel comune di Casoria, città che diede i natali a padre Ludovico da Casoria, fondatore, prima di Don Bosco, dell'istruzione professionale in Italia.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1958

« Detto comune unitamente a quello confinante di Afragola, conta complessivamente circa 80 mila abitanti, e rappresenta la zona della provincia di Napoli ove sorge il complesso industriale più imponente. Furono stanziati lo scorso anno 500 milioni per costruire un edificio per istituto professionale non ancora realizzato, ed oggi si priva l'industriosa cittadina perfino di una sezione staccata di detto istituto. Così la popolazione ed autorità subiscono il danno e le beffe qualora il ministro della pubblica istruzione non istituisse subito con la consueta celerità l'istituto richiesto con i pareri favorevoli del provveditore agli studi e del Consorzio per l'istruzione tecnica della provincia.

(7069)

« D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se è esatto che il consorzio dell'Adda procederà ad un ulteriore invaso del lago di Como, portando il livello medio a m. 1,70 sullo zero del livello medio antico, non appena sarà dato il via alle necessarie opere per il rialzo della piazza Cavour di Como;

per conoscere inoltre se il ministro può dare assicurazione che detto invaso non verrà autorizzato prima che i lavori di bonifica del Pian di Spagna, attualmente fermi, diano concrete garanzie ai contadini della località, e non prima che il consorzio dell'Adda abbia risarcito i danni arrecati nel 1943 con il primo invaso e non ancora risarciti nemmeno parzialmente.

(7070)

« INVERNIZZI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le somme arretrate che le società Edison-Volta e Dinamo dovrebbero ancora pagare per il sovraccanone dovuto ai comuni della Valdossola; per quali motivi le corresponsioni di detti sovraccanoni ai comuni interessati subiscono ritardi assolutamente ingiustificati, e quali misure intenda adottare per obbligare le predette società ai pagamenti dovuti per legge, tanto più se si considera lo stato di estrema necessità delle amministrazioni comunali e delle popolazioni ossolane.

(7071)

« MOSCATELLI, ALBERTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere, in ordine all'imposizione di tributi nei comprensori di bonifica dell'Aso e del Tronto,

nella provincia di Ascoli Piceno e premesso che i consorzi di bonifica ivi operanti non hanno proceduto alla redazione dei piani generali di bonifica o detti piani, nell'ipotesi migliore, sono in formazione:

a) se è legittimo all'Aso e Tronto imporre la contribuzione sulla base del reddito dominicale e della fertilità delle zone senza la certezza del beneficio, sia pure futuro, che solo il piano dopo le approvazioni conseguenziali e ministeriali può dare.

« Invero, nelle zone di molti agricoltori, oggi escussi, accadrà sicuramente che il piano non preveda alcuna opera e pertanto mancherà quel beneficio che per gli articoli 11 e 12 del testo unico 13 febbraio 1933, n. 215, legittima la contribuzione. In mancanza del piano che la citata legge prevede come pregiudiziale e necessario (articolo 4), la contribuzione è contro la sostituzione stessa che vieta ogni gravame senza l'autorizzazione della legge;

b) atteso che l'articolo 111 della stessa legge recita testualmente: « il piano generale di cui all'articolo 4 deve essere compilato o completato anche per le bonifiche iniziate sotto l'impero delle precedenti leggi. Tuttavia il Ministero dell'agricoltura e delle foreste può consentire che dette bonifiche continuino ad essere eseguite, in attesa della formazione o del completamento del piano ».

« Si chiede di conoscere come mai il Ministero autorizzi le bonifiche anche nei comprensori annessi dopo la legge del 1933 facendo cattivo ricorso alla presunta autorizzazione fornita dall'articolo 111 che è norma transitoria di quasi trent'anni fa e che nello spirito e nella lettera doveva solo consentire la ultimazione delle opere di bonifica già legittimamente iniziate sotto l'impero delle leggi precedenti;

c) se non si ravvisi una ulteriore illiceità nella violazione delle leggi statutarie, che attingono la propria forza dall'articolo 59 del citato testo unico poiché esse prevedono, nel caso dell'Aso, il pagamento dei contributi dopo l'ultimazione delle opere di bonifica e, nel caso del Tronto, che l'ente proceda per lotti di opere per le quali venga stabilito in precedenza l'entità e l'onere delle opere, da rendersi noto prima della loro esecuzione, proprio per consentire la interposizione dei gravami amministrativi;

d) come mai il prefetto della provincia non abbia creduto di provvedere in tutti questi anni ad impedire le violazioni di legge, nonostante i poteri attribuiti dall'articolo 66 del testo unico il quale suona: « Salve le attribuzioni demandate all'associazione dei con-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1958

sorzi, spetta al prefetto ed al Ministero dell'agricoltura e delle foreste di vigilare sui consorzi e di intervenire, anche in via surrogatoria, per assicurare il buon funzionamento degli enti e la regolare attuazione dei loro fini istituzionali », limitandosi a giustificare le deliberazioni consorziali con l'addurre che in quasi tutti i consorzi di bonifica della Repubblica si agisce nella stessa maniera.

(7072)

« CALVARESI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali provvedimenti intenda prendere per aiutare i contadini del comune di Savona (zona di Legino-Rocca e di Legino-Zinola) a ripristinare i fondi distrutti dalla recente grandinata che, se ha colpito una zona fortunatamente non molto vasta, ha però in tale zona totalmente distrutto la produzione ortofrutticola particolarmente pregiata e costosa, lasciando le 200 circa famiglie di contadini colpite nell'assoluta impossibilità di riprendere con le loro sole forze l'attività produttiva.

(7073) « MINELLA MOLINARI ANGIOLA, NATTA, ADAMOLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti hanno in animo di prendere per alleviare in parte il disagio economico nel quale sono venuti a trovarsi le popolazioni dei comuni di Stilo, Pazzano, Bivongi, Riace, Camini, siti in provincia di Reggio Calabria, dopo che i vigneti nella misura del 90 per cento sono stati colpiti sia dalla peronospora che dal lodio, e gli uliveti della zona nella misura dell'85 per cento sono privi di frutto, mentre i frutti cereari, a motivo delle condizioni atmosferiche, sono andati soggetti a perdita quasi totale.

« Parrebbe doversi provvedere:

1°) all'esonero per il 1959 e 1960 delle sovraimposte e supercontribuzioni comunali e provinciali o all'equivalente contributo per tutte le ditte interessate:

2°) all'erogazione da parte del Ministero di un congruo quantitativo di grano per famiglie;

3°) all'istituzione straordinaria di cantieri di lavoro per contadini onde occupare le giornate lavorative perdute per il mancato, disfatto raccolto.

(7074)

« REALE GIUSEPPE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga di dover provvedere alla installazione di un telefono pubblico a Ramate, frazione di Casale Corte Cerro (Novara), secondo le norme di cui alla legge 9 dicembre 1954, n. 1123, punto 4°), tanto più che trattasi di località lontano dal capoluogo e con più di mille abitanti.

(7075)

« MOSCATELLI, ALBERTINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere:

1°) se gli sono note le gravi preoccupazioni dei lavoratori del Cantiere navale di Palermo, minacciate di licenziamenti in massa se nuove commesse non verranno affidate a quel complesso industriale;

2°) se nel programma di nuove costruzioni per complessive 170 mila tonnellate predisposto dalla Finmare per il periodo 1959-62 è rispettato l'obbligo di legge della destinazione del 60 per cento al Mezzogiorno;

3°) nel suddetto programma della Finmare quali commesse saranno destinate al Cantiere navale di Palermo.

(7076) « GRASSO NICOLOSI ANNA, SPECIALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni che hanno determinato la sostituzione del dottor Pignoloni, medico fiduciario dell'E.N.P.A.L.S. di Ascoli Piceno, con altro medico e per sapere quali provvedimenti il predetto ente intende adottare per venire incontro alle richieste formulate dai lavoratori dello spettacolo di Ascoli Piceno i quali, mediante petizione sottoscritta dagli interessati, chiedono l'annullamento del suddetto provvedimento e la riconferma del dottor Pignoloni nell'incarico precedentemente ricoperto.

(7077)

« CALVARESI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni che hanno indotto l'E.N.P.I. ad escludere la federmezzadri provinciale di Ascoli Piceno, aderente alla C.G. I.L., dall'assegnazione di cappelli di paglia, occhiali e pacchetti di medicazione destinati ai contadini per i lavori di mietitura e di trebbiatura; per sapere, inoltre, se non ravvisi nel fatto che la C.I.S.L.-Terra abbia avuto dal

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1958

predetto Ente una congrua assegnazione di materiale antinfortunistico, una inammissibile discriminazione a danno dell'organizzazione sindacale più rappresentativa dei lavoratori della terra della provincia.

(7078) « CALVARESI, SANTARELLI EZIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del commercio con l'estero, dell'agricoltura e foreste, dell'industria e commercio e della difesa, per conoscere:

1°) quali provvedimenti siano stati adottati nel passato e quali si intendano adottare in avvenire per consentire che la nostra produzione di patate, in particolare primaticce, non trovi intralci sui mercati internazionali;

2°) se sia stata prospettata l'esigenza di assicurare la libera esportazione delle nostre patate verso i paesi esteri nostri fornitori di patate da seme;

3°) se sia stata posta allo studio l'intensificazione della riproduzione nazionale di patate da seme estere onde ribassare i costi;

4°) se siano state prese, e in quale misura, le opportune disposizioni per evitare il ripetersi degli attacchi parassitari che hanno danneggiato, anche commercialmente, molta della produzione di patate dell'anno in corso;

5°) con quali criteri le forze armate italiane si approvvigionino di patate sul mercato interno.

(7079) « BIGNARDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro senza portafoglio per il turismo, lo sport e lo spettacolo e il presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere — in relazione al concorde riconoscimento della importante funzione che esercita nel movimento turistico internazionale il porto di Brindisi, data la sua posizione geografica, e con le possibilità di maggiore incremento con la annunciata prossima istituzione del servizio di traghetto marittimo tra l'Italia e la Grecia e tenendo presenti gli impegni già assunti dagli enti provinciali per il turismo di Puglia nel recente convegno dell'11 giugno 1959 tenutosi in Taranto e le deliberazioni già assunte dai competenti uffici tecnici del genio civile e della capitaneria di porto e del consorzio del porto di Brindisi, circa la scelta e la delimitazione del tratto della banchina delle « Sciabiche » per l'approdo delle navi traghetto del servizio di linea Italia-Grecia — quali urgenti e concreti provvedimenti anche sotto forma di contributi di inve-

stimento intendano adottare perché nella zona più adatta e già prescelta del porto di Brindisi sia istituito, prima della inaugurazione dei ricordati servizi di traghetto con la Grecia, un moderno « Ufficio turistico della Puglia », attrezzato convenientemente in ogni servizio. Ovvie considerazioni di opportunità ai fini dell'incremento e dello sviluppo delle utilità e dei *conforts* da offrire ai turisti in arrivo ed in partenza dall'Italia, fanno legittimamente sperare nella istituzione di detto servizio e di tale Ufficio turistico della Puglia, in accoglimento di voti e richieste avanzate da enti (E.P.T.) in particolare e dalle popolazioni pugliesi interessate.

(7080) « GUADALUPI, BOGONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere se non creda opportuno intervenire presso le competenti autorità ferroviarie francesi per eliminare la grave situazione di disagio e di inferiorità economica degli spedizionieri italiani, operanti in Ventimiglia, rispetto alle ditte francesi, svolgenti analoga attività, situazione prospettata da oltre un decennio agli organi centrali, ma purtroppo non ancora risolta.

« La situazione, che pregiudica gli interessi dei nostri spedizionieri, è determinata dal fatto che la convenzione C.I.M. del 1938, che monopolizzava il traffico doganale internazionale di Ventimiglia presso le due agenzie ferroviarie locali (FF.SS., S.N.C.F.), è rispettata dall'Italia, ma non dalla Francia, che ammette i suoi spedizionieri ad operare direttamente presso la dogana francese, mentre quelli italiani ne sono esclusi.

« Per porre gli spedizionieri italiani in parità di condizioni con i loro colleghi francesi occorrerebbe adottare uno dei seguenti provvedimenti:

1°) applicazione integrale da entrambe le parti della convenzione C.I.M.;

2°) applicazione da parte dell'Italia della convenzione C.I.M. con lo stesso criterio adottato dalla Francia (esenzione dal pagamento dei diritti all'agenzia ferroviaria solo per gli spedizionieri italiani);

3°) denuncia della convenzione C.I.M. da parte dell'Italia.

(7081) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa all'abbassamento della sede stradale sotto il ponte ferroviario in

località Giardini in provincia di Messina, a pochi chilometri da Catania, che corre sulla strada nazionale Messina-Catania.

« Dal livello della strada tale ponte trovasi ad un'altezza di metri 3,55, per cui gli autotreni, non potendo passare al di sotto di esso, devono percorrere una via secondaria in località Novara di Sicilia e salire fino all'altezza di metri 1200 sul livello del mare, impiegando circa sei ore in più con gravissimi rischi sia dei mezzi che del carico e delle persone a bordo, essendo la strada di montagna stretta e frangente.

« Rendesi, pertanto, necessario abbassare la strada sotto il ponte in oggetto per circa 40 centimetri.

(7082)

« COLITTO ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono d'interpellare i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per conoscere — in relazione alla perdurante gravissima situazione di crisi della economia vitivinicola e del mercato vinicolo, alla mancata tempestiva applicazione dell'annunciato provvedimento sulla distillazione agevolata, alla ulteriore diminuzione dei prezzi, ai seri danneggiamenti subiti dai vigneti per la inclemenza del tempo ed alla seria situazione emergente nelle campagne, alla denuncia di uno stato di profondo turbamento e di gravi preoccupazioni ed a fronte dei numerosi, seri e motivati voti rivolti da associazioni di categorie, enti economici, amministrazioni comunali e provinciali, in particolare del Mezzogiorno d'Italia e delle provincie pugliesi — quali provvedimenti di emergenza e di propettiva intendano adottare al fine di avviare a concreta ed organica soluzione la denunciata crisi della economia vitivinicola.

(370) « GUADALUPI, CATTANI, PRINCIPE, BOGONI, AVOLIO, LENOCI, ANDÒ, DE PASCALIS ».

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.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il Governo non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 19,15.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10 e 16,30:

1. — Svolgimento della proposta di legge:

GUERRIERI FILIPPO: Estensione delle disposizioni del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 940, al personale salariato del Ministero della difesa già nella posizione di matricola o provvisorio non più riassunto dopo l'8 settembre 1943 (803).

2. — Seguito della discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (828) — *Relatori:* Pintus, per la maggioranza; Pajetta Giuliano e Rossi Maria Maddalena, di minoranza;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (834) — *Relatore:* Amodio.

3. — Discussione del disegno di legge:

Delegazione al Presidente della Repubblica per la concessione di amnistia e di indulto (*Modificato dal Senato*) (1016-B) — *Relatori:* Dominedò e Guerrieri Emanuele.

4. — Discussione della proposta di legge:

SEGNI e ERMINI: Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'Unità nazionale (32) — *Relatore:* Baldelli.

5. — Discussione dei disegni di legge:

Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note fra l'Italia ed il Brasile relativo ai danni di guerra subiti da cittadini brasiliani in Italia durante la seconda guerra mondiale, effettuato in Roma l'8 gennaio 1958 (506) — *Relatore:* Cantalupo;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione veterinaria fra l'Italia e la Jugoslavia conclusa in Belgrado il 26 marzo 1955 (560) — *Relatore:* Brusasca;

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del Trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (537) — *Relatore:* Vedovato;

Adesione allo Statuto del Centro internazionale di studi per la conservazione ed il re-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1958

stauro dei beni culturali, adottato a New Delhi dalla Conferenza generale dell'U.N.E.S.C.O. nella sua IX Sessione, ratifica dell'Accordo tra l'Italia e l'U.N.E.S.C.O. per disciplinare l'istituzione e lo statuto giuridico del Centro suddetto sul territorio italiano, concluso a Parigi il 27 aprile 1957 ed esecuzione dello Statuto e dell'Accordo suddetti (541) — *Relatore*: Vedovato;

Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni (*Urgenza*) (714) — *Relatore*: Vicentini;

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (549) — *Relatore*: Lombardi Ruggero.

Votazione per l'elezione di tre rappresentanti nella Assemblea Parlamentare Europea.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI