

CLXVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 26 GIUGNO 1959

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE

	PAG.	PAG.
Congedo	8549	
Disegni di legge (Trasmissione dal Senato)	8593	
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)	8552	
PRESIDENTE	8552	
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	8552	
Disegno di legge (Discussione):		
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960. (831)	8576	
PRESIDENTE	8576	
DANTE	8576	
COLOMBO RENATO	8580	
ALESSANDRINI	8589	
Proposte di legge:		
(<i>Annunzio</i>)	8549	
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	8593	
Proposte di legge (Svolgimento):		
PRESIDENTE	8550	
BOZZI	8550	
BETTIOL, <i>Ministro senza portafoglio</i>	8550	
SPECIALE	8550	
DAL CANTON MARIA PIA	8550	
ERMINI	8551	
		PAG.
		TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> 8551
		RUSSO SPENA 8551
		SCALFARO, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> 8552
		Interrogazioni e interpellanza (Annunzio) 8593

La seduta comincia alle 10,30.

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

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato De Caro.
(È concesso).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

COLITTO: « Norma interpretativa dell'articolo 4 della legge 15 febbraio 1958, n. 46, sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato » (1367);

SPALLONE ed altri: « Riduzione delle tariffe elettriche delle utenze delle piccole e medie industrie, delle attività artigianali e delle utenze connesse ad attività agricole nei territori di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 646 » (1368);

BARBIERI ed altri: « Riforma dell'ordinamento turistico » (1369);

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

AMODIO ed altri: « Istituzione in Salerno di una sezione distaccata della corte di appello di Napoli » (1370);

ROSSI PAOLO ed altri: « Concessione di un contributo annuo e di una sovvenzione straordinaria a favore dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare » (1371);

ALPINO E BIAGGI FRANCAANTONIO: « Proroga delle agevolazioni fiscali nel settore dell'edilizia nuova e di ricostruzione » (1372);

DE VITO ANTONIO ed altri: « Istituzione di un ruolo organico per le scuole reggimentali » (1373).

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

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di proposte di legge.

La prima è quella d'iniziativa dei deputati Bozzi e Spadola:

« Trattamento di quiescenza a favore del personale militare della Croce rossa italiana e del sovrano militare ordine di Malta chiamato o trattenuto in servizio in forza del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 novembre 1946, n. 736, per esigenze di carattere eccezionale » (324).

L'onorevole Bozzi ha facoltà di svolgerla.

BOZZI. La proposta riguarda 200 lavoratori che hanno prestato un servizio lodevolissimo e che sono ora prossimi al licenziamento senza poter godere di un trattamento di quiescenza; essa mira ad andare incontro a questa benemerita categoria di lavoratori ed a trovare una soluzione al loro problema.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Bozzi.

(È approvata).

Segue la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Speciale, Anna Grasso Nicolosi, Clocchiatti, Boldrini e Barontini:

« Trattamento di quiescenza a favore del personale militare della Croce Rossa italiana e del sovrano militare ordine di Malta chia-

mato o trattenuto in servizio in forza del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 novembre 1946, n. 736, per esigenze di carattere eccezionale » (462).

L'onorevole Speciale ha facoltà di svolgerla.

SPECIALE. La mia proposta di legge ha lo scopo di andare incontro alle necessità di un personale benemerito che ha esercitato delicatissime funzioni per 13 anni e che ora, per la smobilitazione degli ospedali convenzionati, si trova ad essere minacciato dal licenziamento senza alcun diritto al trattamento di quiescenza. Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Speciale.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta d'urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge d'iniziativa del deputato Spadola:

« Trattamento di quiescenza a favore del personale militare della Croce rossa italiana e del sovrano militare ordine di Malta chiamato o trattenuto in servizio in forza del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 novembre 1946, n. 736, per esigenze di carattere eccezionale » (700).

DAL CANTON MARIA PIA. Signor Presidente, l'onorevole Spadola è ammalato e mi ha incaricata di riferire alla Camera che egli si rimette alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Sta bene. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Spadola.

(È approvata).

Segue la proposta di legge d'iniziativa del deputato Ermini:

« Provvidenze per l'opera del duomo di Orvieto » (1282).

L'onorevole Ermini ha facoltà di svolgerla.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

ERMINI. Il duomo di Orvieto, che rappresenta nel patrimonio artistico nazionale, nel campo del gotico, una costruzione monumentale veramente unica, ha bisogno di urgenti lavori di restauro. Si tratta di un monumento nel quale i marmi, i mosaici, le sculture, l'architettura stessa raggiungono vette insuperate di armonia e di bellezza, specialmente nella parte esterna con i suoi fregi, i suoi intagli, le sue piccole sculture, i mosaici intorno alla facciata ed i marmi policromi. Con la proposta di legge si chiede uno stanziamento di 50 milioni per questi lavori di restauro in aggiunta alla dotazione di cui gode l'Opera del duomo, che oggi credo sia intorno ad un milione e che dovrebbe essere portata a 6 milioni.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. In linea generale tengo a dichiarare che noi siamo contrari a provvedimenti frazionati, i quali in definitiva non hanno ragione di essere, in quanto nel bilancio del mio Ministero vi sono voci che, seppure coperte con modesti stanziamenti, tuttavia consentono questo ed altri interventi. Per esempio, in questi giorni abbiamo deciso un intervento analogo per la chiesa di san Francesco ad Assisi; e così si fa per altre chiese storiche, in quanto il bilancio consente, sia pure con importi non vistosi, di intervenire, senza necessità di provvedimenti speciali.

ERMINI. Il finanziamento della mia proposta di legge è a carico del Ministero della pubblica istruzione. Più che di restauri si tratta di dare una dotazione annua, a carico del bilancio della pubblica istruzione, all'Opera del duomo di Orvieto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Allora bisogna precisarlo meglio, perché qui si parla di consolidamento e di restauri per la stabilità e la conservazione del duomo di Orvieto.

ERMINI. Soltanto in parte si tratta di manutenzione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. In ogni modo, onorevole Ermini, il Governo, salvo le consuete riserve, non si oppone alla presa in considerazione della sua proposta di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Ermini.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Raffaello Russo Spena, Salizzoni,

Maria Pia Dal Canton, Gaspari, De' Cocci, Sartor, Pavan, Gino Mattarelli, Isgrò, Barbi, Bisantis, Rampa, Vincelli, Maria Jervolino, Gerbino, Domenico Ferrara, Giuseppe Cortese, Dal Falco, Radi, Giuseppe Reale, Di Gianantonio, Aldo Amadeo, Vittorino Colombo, Ernesto Pucci, Fortunato Bianchi, Valiante, Lorenzo Natali, Toros, Boidi, Roselli e Misasi:

« Modificazioni dell'articolo 3, comma secondo, del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 362, riguardante il ruolo organico degli ufficiali del corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (1302).

L'onorevole Russo Spena ha facoltà di svolgerla.

RUSSO SPENA RAFFAELLO. La proposta di legge tende a realizzare un assetto organico del ruolo degli ufficiali del corpo delle guardie di pubblica sicurezza. Il problema è stato sollevato nella relazione al bilancio dell'interno da parte dell'onorevole Gaspari ed è stato messo a punto da un ordine del giorno che fu votato in sede di esame del bilancio stesso. Il Governo lo accettò in linea generale come ragione di studio e di ponderazione del problema.

A che cosa tende questa proposta di legge? Noi siamo partiti dalla osservazione del fenomeno di diserzione dei concorsi. Nonostante la grave disoccupazione esistente in Italia, nessuno dei giovani preparati si presenta ai concorsi per ufficiali del corpo delle guardie di pubblica sicurezza. Negli ultimi due si sono avuti soltanto tre concorrenti per 30 posti.

Perché avviene ciò? Avviene perché non vi è un'adeguata progressione di carriera almeno fino al grado di tenente colonnello, assicurata dall'attuale organico. Si può facilmente prevedere che la massima parte dei subalterni difficilmente potrà superare il traguardo del grado di capitano e che moltissimi non lo raggiungeranno neppure, qualunque sia il modo di arruolamento di questi ufficiali: provengano cioè dagli ufficiali di complemento, provengano dal ruolo dei sottufficiali, siano stati assunti per effetto di un concorso, certo è che dovranno fermarsi inevitabilmente al grado di capitano, perché ivi saranno colpiti dai limiti di età. Questa è la prima ragione della presentazione di questa proposta di legge. La seconda è di evitare che molti ufficiali subalterni siano colpiti dai limiti di età a un grado così modesto, e possano godere quindi solo di una pensione esigua.

D'altronde, dobbiamo por fine al frequente spettacolo dell'esodo dal corpo degli elementi

più preparati. Vengono richiesti, per l'arruolamento, requisiti speciali, maggiori di quelli stabiliti per altre carriere direttive. Infatti, oltre alla laurea, si impongono anche particolari attitudini fisiche, la qualità di ufficiale di complemento, ecc. I giovani in possesso di tali requisiti, se non trovano una corrispettiva convenienza minima di carriera, si indirizzano altrove, e molti tra i migliori lasciano il corpo per carriere più promettenti. Si ha così un fenomeno di invecchiamento dei quadri, al quale bisogna ovviare.

Vorrei, per concludere, aggiungere brevemente che questa proposta di legge non comporta un aumento di unità organiche e neanche un rilevante onere finanziario, giacché i 60 milioni annui previsti rappresentano una somma esigua rispetto ai 500 milioni stanziati per l'aumento degli organici della guardia di finanza, e sono comunque reperibili negli stanziamenti stessi del bilancio.

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

SCALFARO, Sottosegretario di Stato per l'interno. Non posso limitarmi alla solita frase sacramentale, data l'importanza dell'argomento e l'autorità degli onorevoli presentatori della proposta di legge. Ringrazio anzi l'onorevole Russo Spena per averla presentata e svolta in aula.

La proposta trova particolarmente sensibile il Governo, perché si tratta indubbiamente di un problema che deve essere affrontato. Anche durante la discussione del bilancio dell'interno si è da più parti toccato l'argomento, e mi pare che, soprattutto per quanto riguarda i gradi fino a tenente colonnello e colonnello, vi siano, tra l'altro, dei riflessi particolarmente umani, che l'onorevole proponente ha sottolineato. D'altra parte, il problema ha anche degli aspetti che non possono essere sottaciuti, e cioè la necessità di offrire ai giovani, che aspirano ad entrare e ad avviarsi in questa carriera, la possibilità di un minimo di sviluppo di carriera, che consenta loro quelle soddisfazioni morali e materiali che sono insite in qualsiasi altra carriera.

Non è possibile lasciare ad un giovane che entra in una carriera così impegnativa la certezza di non poter fare se non qualche modestissimo passo in avanti.

Per questi motivi, il Governo è favorevole alla proposta, pur senza entrare nei particolari che saranno poi affrontati, nella sede più adatta e al momento opportuno. Il Governo è favorevole anche per un senso di riconoscimento dei meriti di questa categoria, che,

unitamente a tutte le altre forze dell'ordine, merita plauso per l'attività che svolge ai fini dell'ordine pubblico e della tranquillità dell'intero popolo italiano.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Russo Spena.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

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

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.

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

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la marina mercantile italiana, dalla sua ricostruzione ad oggi, non ha formato oggetto di così particolare attenzione, né ha avuto tanti incoraggiamenti ed appoggi impegnativi da parte degli onorevoli deputati, come in quest'anno.

Basta leggere i verbali della discussione fatta nella competente Commissione, in sede referente, per sottolineare la fondatezza di questa mia asserzione. Il numero degli interventi e degli ordini del giorno presentati, gli argomenti importanti trattati e le richieste formulate testimoniano che il Parlamento italiano segue con viva passione l'evolversi e il potenziamento di questo settore della vita economica e politica del nostro paese, non sempre tenuto nella dovuta considerazione.

Se gli ultimi avvenimenti gravi e dolorosi di cui dovrò occuparmi non avessero turbato la marineria italiana — che ha una storia gloriosa e che ha compiuto dei veri miracoli per risorgere, ricostituirsi, reinserirsi nella vita internazionale — tutti quelli che guardano con fede certa all'avvenire dell'Italia sul mare avrebbero trovato motivo di vero conforto in un'ora nella quale la marina mercantile italiana svolge la sua attività fra difficoltà sempre crescenti. Comunque mentre formulo vivo e sincero l'augurio che si ristabilisca l'armonia di intenti nella grande famiglia marinara desidero mettere nella dovuta luce

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

l'apporto assai apprezzabile che gli onorevoli deputati si propongono di dare per avviare a soluzione i problemi più urgenti del Ministero al quale ho l'onore di presiedere.

Rinnovo pertanto i miei ringraziamenti a quanti nella Commissione mi confortarono con i loro consigli, con i loro consensi — e furono quasi tutti — con la promessa della loro desiderata ed assai utile collaborazione. Ringrazio l'onorevole Amodio, che ha reso meno difficile il mio compito per aver steso una relazione concreta, esauriente, veramente pregevole. Ringrazio gli oratori che in questa aula hanno portato un contributo notevole di dottrina e di insegnamenti che, se non da tutti accettati, devono essere tenuti presenti per evitare che nella futura legislazione su materia tanto delicata si mantengano posizioni estremamente contraddittorie, e gravemente nocive alla vita sociale. Ringrazio quelli che nell'affrontare i problemi più vivi e più urgenti, che riguardano il mio Ministero, hanno dato prova della loro competenza nella materia e della loro passione alla marineria italiana. Ringrazio tutti i funzionari del mio Ministero, che — nonostante il numero limitato e non certo proporzionato alle sempre crescenti esigenze — compiono il loro dovere con spirito di alta responsabilità. Ringrazio i valorosi collaboratori più diretti e cioè quelli del gabinetto e della segreteria particolare. Un ringraziamento speciale desidero rivolgere al sottosegretario di Stato onorevole Turnaturi, che mi offre la sua diuturna collaborazione intelligente e cordiale con un attaccamento veramente fraterno. Ringrazio anche gli onorevoli deputati che hanno manifestato il loro dissenso con i clamori, con l'ironia, con l'ingiuria.

Onorevoli deputati della sinistra, con simili sistemi non si difende la giustizia e la causa dei lavoratori, i cui interessi stanno a cuore a noi non meno che a voi. Noi desideriamo sinceramente vederne migliorate le condizioni morali, sociali ed economiche in un ordinamento giuridico di vera democrazia ed in una società in cui l'esercizio della libertà si svolga nel pieno rispetto della legge: il che garantirà l'avvenire nostro, vostro, degli stessi lavoratori.

Ho detto di ringraziare anche voi, onorevoli deputati della sinistra, perché il vostro comportamento rivela la vostra vera intenzione ed obbliga me a fare una esplicita dichiarazione. L'onorevole Concas ha chiaramente detto nel suo intervento che questo sciopero è contro il Governo. Di conseguenza voi avete voluto dimostrare che vi servite anche di

questo doloroso avvenimento, che è un anello di una lunga catena, per tentare di rendere più difficile l'opera di questo Governo che — sotto la guida di un uomo veramente democratico e che ha vivo il senso sociale della vita — sta attuando una serie di provvidenze assai apprezzate dalla stragrande maggioranza del paese. (*Applausi al centro*).

Per quanto riguarda la mia persona, onorevoli deputati della sinistra, devo ricordare a quelli che lo hanno dimenticato, e comunicare a quelli che non lo sanno, che io non ho alcun interesse in comune con gli industriali ed i capitalisti. Ho avuto una fanciullezza ed un'adolescenza tormentate perché, appartenendo ad una famiglia numerosa (eravamo 12 figli) ...

PELLEGRINO. Che c'entra questo ?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. C'entra e come ! Dicevo che avendo avuto una fanciullezza tormentata, conosco i disagi, le privazioni e i dolori dei lavoratori dalle mani incallite. Ho sempre lavorato nella mia vita e lavoro anche oggi. Dopo 40 anni di vita professionale e quasi 20 di vita amministrativa e politica, non ho accumulato ricchezze, non ho costruito case, non possiedo automobile; anche oggi, da ministro, vado a piedi quando non devo assolvere compiti di governo. Abito, a Napoli, la stessa casa modesta che abitavo quando iniziai, negli anni lontani, la mia professione. Tutti possono constatare che meno una vita semplice, più semplice di quella che vive un deputato all'inizio della sua carriera politica. La mia onestà — che non si è mai piegata dinanzi a nessuno — è stata la mia sicurezza nella vita professionale. La mia onestà è la mia vera ed unica forza nella vita politica.

Perciò sono veramente fiero della mia onorata povertà e posso guardare in faccia, a fronte alta, i miei contraddittori sfidandoli a citarmi un solo atto che sia in contrasto con queste mie dichiarazioni, precise, chiare, incontrovertibili. (*Applausi al centro*).

ADAMOLI. Noi parlavamo sul piano politico, non sul piano personale.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Voi avete fatto delle insinuazioni molto gravi. Ho agito in questa occasione senza farmi influenzare dalla posizione privilegiata di classe economicamente più forte. Ho agito senza spirito di vendetta e senza risentimento verso quelli che hanno respinto i miei pressanti consigli e le mie sollecitazioni più che umane. Ho agito provando vivo dolore nel cuore (me ne possono dare atto i miei collaboratori più diretti al Ministero)

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

quando ho constatato che l'agitazione aveva avuto inizio mentre i sindacalisti stavano trattando con me. Ho agito senza mai perdere di vista che lo sciopero — attuato nella estensione e nella forma con cui è stato realizzato, specie all'estero — avrebbe: a) discreditato la marineria italiana che, ripeto, ha pagine fulgidissime di gloria; b) provocato danni gravissimi all'economia italiana: e tutti noi ne risentiremo le tristi conseguenze; c) accresciuto il disagio degli stessi marittimi...

ADAMOLI. Lo sciopero non è divertimento!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile* ...perchè purtroppo le conseguenze dello sciopero porteranno ad un aumento della disoccupazione (questo è per me il fatto più doloroso). Ho agito sforzandomi di contemperare le esigenze delle due categorie in contrasto; invocando sacrifici da ambo le parti; ricordando che in momenti meno sfavorevoli si sarebbero rivedute le posizioni economiche. Ho agito con l'unico scopo di non offendere la giustizia, di non turbare la vita nazionale, di servire umilmente ma virilmente il mio paese. Mentre attendo il giudizio della pubblica opinione, mi sento sereno e tranquillo perchè mi sono lasciato guidare unicamente dalla mia coscienza.

POLANO. Tuttavia ella non è infallibile: può essersi sbagliato.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si pronuncerà il Parlamento.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Passo ora a trattare i vari problemi economici e tecnici concernenti il bilancio per poi intrattenere la Camera sullo sciopero dei marittimi tuttora in corso.

I. — Situazione della Marina mercantile nel periodo attuale. — La marina mercantile italiana nell'attuale periodo presenta due aspetti salienti: da un lato il rilevante aumento del naviglio che alla data del 31 marzo ultimo scorso aveva oltrepassato i 5 milioni di tonnellate, superando così di oltre il 40 per cento la consistenza prebellica; dall'altro lato una gravissima crisi nel campo dei noli che ha già raggiunto una fase veramente critica molto vicina a quella che seguì la grande crisi economica mondiale del 1929-1933.

Quel fenomeno di recessione — che negli altri settori economici è stato già superato o è in via di superamento — nel campo marittimo è andato, invece, sempre più aggravandosi investendo tutti i paesi del mondo così che

oggi il livello dei noli per i carichi secchi è quasi la metà rispetto al 1956.

Le ragioni principali di così grave flessione vengono generalmente riposte nell'enorme aumento delle flotte mondiali del tutto sproporzionate all'incremento del traffico.

Alla fine del decorso anno il naviglio mercantile mondiale aveva superato 118 milioni di tonnellate di stazza lorda con incremento annuo assai rilevante e di molto superiore a quello del movimento delle merci.

Basta tener presente a tal riguardo che negli ultimi due anni e mezzo mentre il naviglio mondiale è aumentato del 15 per cento circa, il movimento delle merci è rimasto quasi stazionario.

A questo enorme aumento di naviglio nel mondo si contrappone la costante diminuzione dei trasporti di carbone e dei cereali non compensata dall'aumento di trasporto dei minerali di ferro e dei prodotti petroliferi.

Trattandosi di un fenomeno a carattere mondiale è evidente che questa crisi non può essere attribuita alla responsabilità di singoli paesi e che ben poco un paese singolo può fare per risolverla con misure isolate.

La crisi è più grave per le navi che trasportano rinfuse rispetto a quelle impiegate in servizi di linea nonché per le navi di vecchia costruzione rispetto a quelle più recenti che hanno un costo di esercizio molto minore rispetto alle vecchie.

La flotta mercantile italiana con i suoi cinque milioni di tonnellate è oggi al sesto posto tra le marine mondiali e al primo posto tra quelle dei paesi della Comunità economica europea. Essa, però, ha ancora una notevole percentuale di navi vetuste ultraventicinquennali e precisamente il 20 per cento mentre la media mondiale sta tra il 12 e il 13 per cento.

Oltre al crollo dei noli, l'altra manifestazione della crisi che travaglia la marina mercantile è data dal crescente ritmo dei disarmi. Al primo maggio scorso le navi di ogni tipo e stazza immobilizzate nei nostri porti erano ben 776 per un milione 66 mila 373 tonnellate lorde. Fra questo totale, le unità ferme per cause tecniche — in gran parte, però, le cause tecniche sono da collegarsi con cause economiche — erano 261 per 446.730 tonnellate. Il maggior contributo ai disarmi è dato dal naviglio da carico secco: ne sono ferme ben 119 unità di stazza superiore alle 500 tonnellate, per complessive 603.693 tonnellate. Poi vengono le petroliere: 42 per 382.214 tonnellate lorde. Quasi il 23 per cento del tonnellaggio da carico secco, sotto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

la nostra bandiera, ed oltre il 24 per cento delle petroliere, costituiscono il naviglio fermo. Il maggior contributo ai disarmi delle navi maggiori è dato dal materiale di costruzione bellica — che però forma anche il gruppo più forte della nostra flotta, mentre anche elevata è l'aliquota delle navi di costruzione prebellica — ovviamente di età superiore ai 20 anni; bassa è invece quella delle navi di costruzione del dopoguerra, che non supera il 10 per cento del tonnello esistente sotto la nostra bandiera.

L'aliquota assai elevata in cifre assolute dei nostri disarmi può impressionare, ma va rilevato che la flotta greca è ferma per il 32-33 per cento da oltre un anno e che, quindi, la nostra flotta non è nelle peggiori condizioni fra tutte le concorrenti mondiali, pure essendo tra le più colpite.

L'onorevole Concas, nel suo intervento, ha tra l'altro suggerito alcune misure da adottare per ovviare all'inconveniente rappresentato dalla notevole percentuale delle unità vetuste nella flotta mercantile nazionale. Precisamente, ha auspicato: 1°) che il Ministero della marina mercantile, nel consentire l'acquisto di naviglio all'estero, segua una linea rigorosamente severa e neghi l'autorizzazione per le navi vecchie e scarsamente economiche; 2°) che vengano escluse dai benefici previsti dall'articolo 6 della legge 17 luglio 1954, n. 522, le unità vetuste per i lavori di riparazione da eseguire sulle stesse.

Per quanto riguarda il primo punto preciso che, in linea di massima, l'Amministrazione della marina mercantile ha cercato di non porre ostacoli all'acquisto di unità di seconda mano, sempre che esse risultino dotate di caratteristiche tecniche adeguate. Ciò in considerazione che dette unità possono trovare un utile impiego nei traffici cosiddetti poveri ed anche perché l'acquisto del naviglio anzidetto risponde spesso ad esigenze di carattere sociale: esso consente ad imprese a tipo familiare di procacciarsi un idoneo strumento di lavoro e, con uno sfruttamento oculato, permette poi di procedere all'ordinazione di una nuova unità.

Tutto ciò, sempre che la nave di seconda mano presenti caratteristiche tecniche soddisfacenti; in difetto di che il Ministero ha senz'altro negato e continuerà a negare l'autorizzazione all'acquisto.

Per quanto riguarda poi l'applicazione dell'articolo 6 della legge n. 522, si precisa che detto articolo prevede che venga corrisposto il contributo anche per le riparazioni eseguite su navi mercantili che abbiano supe-

rato il venticinquesimo anno di età, limitatamente ai primi due anni di applicazione della legge (fino al 13 agosto 1956).

La successiva legge 24 marzo 1958, n. 359, ha spostato di un altro anno e cioè fino al 13 agosto 1957 il termine predetto. Attualmente pertanto le riparazioni sulle navi di età superiore ai venticinque anni non usufruiscono del contributo di cui all'articolo 6, né il Ministero ha intenzione alcuna di promuovere provvedimenti in tal senso.

II. — Importanza crescente della marina mercantile ai fini valutari, malgrado la crisi. — Malgrado la crisi, la marina mercantile italiana costituisce una delle voci più attive della nostra bilancia commerciale. L'apporto valutario, al riguardo, è costituito da due voci: a) dal risparmio di valuta straniera, che si rende possibile grazie all'impiego di navi italiane per il trasporto delle merci importate e dei passeggeri italiani; b) dal guadagno vero e proprio di valuta straniera, dovuto all'esecuzione di trasporti di passeggeri stranieri, di merci esportate dall'Italia e di merci trasportate fra paesi terzi.

Il servizio studi economici della Banca d'Italia — che effettua annualmente la stima della bilancia dei trasporti nel quadro della bilancia dei pagamenti italiana — ha determinato tale apporto, per il 1958, in una cifra pari a circa 270 miliardi di lire, dalla quale va detratto, però, l'ammontare delle spese di vario genere sostenute dalle navi italiane all'estero, pari a 94 miliardi. In sostanza, l'apporto complessivo netto ascenderebbe a 283 milioni di dollari, pari a 176 miliardi; cifra sensibilmente inferiore a quella di 255 miliardi di lire avutasi nel 1957 e a quella di quasi 220 miliardi del 1956. La riduzione è imputabile, essenzialmente, al minore risparmio di valuta conseguito per le merci importate a mezzo di navi italiane ed ai minori introiti di noli per merci trasportate fra paesi terzi. Queste riduzioni sono, peraltro, dovute non a riduzione dell'entità dei servizi prestati, che è rimasta, nel complesso, immutata, bensì alla caduta dei noli marittimi in relazione alla crisi che stiamo attraversando.

Per quanto riguarda la bilancia dei trasporti vera e propria, sempre secondo le rilevazioni della Banca d'Italia, essa ha presentato, nel 1958, per soli trasporti marittimi un saldo attivo di 23 miliardi di lire, pari a più del doppio del saldo attivo del 1957 che fu di 11 miliardi. Tale circostanza può apparire paradossale, in tempi di crisi, ma è da osservare che, allo stesso modo che gli in-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

cassi delle navi italiane si sono ridotti a causa della flessione delle rate dei noli, anche i pagamenti a favore di navi straniere si sono corrispondentemente ridotti, sempre per la caduta dei noli. E ciò dimostra che il saldo della bilancia dei trasporti resta, in un certo senso, svincolato dall'andamento della congiuntura, che opera, in effetti, in ambedue i sensi: sugli incassi e sui pagamenti.

Il saldo stesso varia, invece, col variare della partecipazione della bandiera italiana ai trasporti marittimi internazionali ed il suo aumento nel corso del 1958 dimostra che, malgrado la crisi, la marina mercantile nazionale ha lavorato ed è stata impiegata con successo.

La nostra linea politica tradizionale nel settore marittimo è stata prevalentemente per l'iniziativa privata e tale, penso, che debba ancora rimanere poiché se vi è una attività — che ha bisogno della libertà d'iniziativa per prosperare — questa è proprio l'armamento. La ricostruzione della marina mercantile italiana, se ha potuto avere aspetti che sanno del miracolo, lo deve proprio al regime di libertà concesso ai nostri traffici. L'Italia deve rimanere pertanto consapevolmente ancorata a questa tradizione, che incontra anche qualche ostacolo nell'accanita concorrenza che fanno i servizi stranieri alla bandiera nazionale nei nostri stessi traffici. Tale libertà ci consente di beneficiare di una notevole ricchezza di comunicazioni dai nostri porti con tutto il mondo, con i relativi noli — tanto delle importazioni che delle esportazioni — e nello stesso tempo ci dà diritto di pretendere nei porti stranieri un eguale trattamento per le nostre navi.

Nelle assise internazionali, quali l'O. E. C. E., l'I. M. C. O., la conferenza del mare di Ginevra ed in altre ancora, l'atteggiamento italiano è stato sempre coerentemente ispirato a questi principi di libertà. Lo stesso può dirsi per i numerosi strumenti internazionali bilaterali, coi quali l'Italia stringe ed appoggia rapporti sempre più stretti.

È vero che qualche paese tende ad attuare un certo protezionismo in favore della propria flotta.

Sono note le difficoltà incontrate con la Turchia che, per esigenze valutarie, esercita un rigoroso controllo protezionistico a favore delle proprie linee di navigazione ed altre difficoltà sorgono per le spedizioni degli aiuti americani per i quali, tuttavia, si sono trovate alcune soluzioni di compromesso.

Naturalmente di fronte a questi casi noi restiamo vigili e se l'accentuarsi della

crisi dovesse indurre altri paesi concorrenti a misure sempre più discriminatorie, anche noi potremmo considerare le possibilità di impiego offerte alle nostre navi nell'ambito del nostro rilevante traffico marittimo: e ciò non nel senso di escludere la bandiera estera, ma di dare una prelazione, a parità di condizioni, alla nostra flotta. Ma la mia speranza è che non sarà necessario giungere a questa grave misura.

Resta il grosso problema delle cosiddette bandiere «ombra» che con la loro azione creano non pochi inconvenienti alle flotte tradizionali. L'Italia non può essere in linea di principio favorevole a tali formazioni, eppertanto ha partecipato con interesse alle conversazioni che si sono svolte a Washington a metà giugno sullo spinoso argomento. Il fenomeno non può essere ignorato, come elemento di fatto, per tutti gli aspetti talvolta deteriori che esso presenta. Non mancano, tuttavia, considerazioni obiettive, nel senso che solo una piccola parte del naviglio sotto bandiera ombra è costituita da armatori che vogliono profittare della mancanza di controlli per effettuare traffici non sempre leciti e adottare una politica di fame verso gli equipaggi. Una gran parte dell'armamento sotto bandiera ombra è in proprietà di compagnie industriali americane o di altra nazionalità, per le quali il ricorso a tale bandiera ombra è consigliato da pure considerazioni di ordine economico.

Sta ai paesi tradizionali di far sì che queste considerazioni perdano la loro forza; ma a ciò ben difficilmente si potrà giungere con boicottaggi ed ostracismi. Tanto più, che basterebbe la generalizzazione di buoni contratti di arruolamento con le organizzazioni sindacali o internazionali, secondo una prassi che guadagna terreno, per eliminare numerose cause di provato malcontento e di preoccupazioni per la sorte dei marittimi imbarcati.

Un altro obbligo — e questo dev'essere sinceramente sentito da tutti, anche dai paesi che più combattono contro le bandiere ombra — è la severa applicazione delle norme di sicurezza della navigazione.

A questo proposito molto potrà essere fatto in sede di revisione della conferenza di Londra del 1948 sulla sicurezza della navigazione che si terrà nel 1960, sempre a Londra. L'Italia si prepara a parteciparvi con un notevolissimo bagaglio di esperienze e di realizzazioni e col programma di definire bene i termini per evitare certe scappatoie rese possibili dalla convenzione ora in vigore.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

Quanto all'aggiornamento della nostra legislazione in materia, posso assicurare la Camera che il mio Ministero ha già predisposto un disegno di legge che detta una nuova disciplina in questa materia adeguandola ai più moderni criteri tecnici.

L'onorevole Adamoli ha affermato che il Governo non avrebbe fatto nulla per garantire la sicurezza di due unità mercantili italiane, le motonavi *Duizar* e *Aron*, fermate da parte di navi da guerra francesi.

L'affermazione non è esatta poichè il Ministero degli affari esteri, appena avuta la notizia del fermo, interessava urgentemente la nostra ambasciata a Parigi e l'ambasciata francese in Roma per l'immediato rilascio delle due unità, rilascio che era stato direttamente sollecitato anche dal console italiano in Algeri presso la locale delegazione generale del Governo.

La pronta azione del Ministero affari esteri aveva gli effetti auspicati, in quanto da parte francese venivano rilasciate le navi e riconosciute le proprie responsabilità e il proprio torto per l'increscioso incidente.

Successivamente il Ministero degli affari esteri, con nota verbale in data 8 corrente mese trasmetteva all'ambasciata di Francia — per l'ulteriore inoltro alle competenti autorità francesi ed affinché gli armatori interessati potessero essere rimborsati con ogni possibile sollecitudine — la documentazione, da essi stessi fornita, relativa ai danni subiti dalle unità in questione a seguito del fermo.

III. — Aumento della capacità produttiva dei cantieri nazionali. — Anche la produzione cantieristica mondiale già risente di un certo rallentamento provocato dalla crisi dei noli.

Gli armatori committenti spesso preferiscono non sollecitare le consegne, cercando di ritardarle quando non hanno già impegnata la nave; nè i cantieri hanno premura di accelerare il ritmo della produzione, per non restare d'improvviso senza lavoro.

Ma tanto l'una che l'altra soluzione sono poco soddisfacenti e, nonostante che le consegne nel prossimo trimestre dell'anno si siano ridotte a due milioni di tonnellate — e, quindi, corrispondano ad una media annua di 8 milioni, inferiore a quella dello scorso anno — i contratti da eseguire riguardano un tonnellaggio sempre minore, mentre la capacità di produzione dei nostri cantieri è passata da 350 mila tonnellate a 700 mila circa.

In realtà notevoli sono le riduzioni che si sono verificate nel reperimento di nuove ordinazioni mentre, in alcuni casi, è venuta

a determinarsi la rescissione di contratti in precedenza acquisiti. Si può affermare che da circa 20 mesi i nostri cantieri non registrano alcuna importante nuova fornitura. Ciò è fonte di continua perplessità, dovendosi prevedere che la stasi della attività cantieristica potrà ulteriormente aggravarsi quando sarà smaltito il carico di lavoro acquisito negli anni precedenti.

In base ai dati in mio possesso, l'occupazione dei cantieri navali italiani, in relazione al carico di lavoro in atto acquisito, può riassumersi nel modo seguente: 67 per cento al 30 giugno 1959; 51 per cento al 31 dicembre 1959; 38,5 per cento al 30 giugno 1960; 25,4 per cento al 31 dicembre 1960; 17 per cento al 30 giugno 1961.

Questi dati, evidentemente, non sono certo confortanti e richiedono che la situazione cantieristica sia considerata con tempestiva sollecitudine.

Ho ritenuto, pertanto, urgente mettere allo studio dei provvedimenti di natura anticongiunturale che prevedono degli interventi per la demolizione del naviglio antiquato e perciò antieconomico in connessione con la ricostruzione di una sostanziale aliquota di esso con elevate caratteristiche tecniche.

Sono lieto di comunicare alla Camera che un disegno di legge in tal senso è stato già predisposto dal mio Ministero e trovasi ora all'esame del Ministero del tesoro per la copertura della spesa. Il provvedimento si inserisce nel quadro delle misure anticongiunturali predisposte dal Governo.

Ma tutto ciò non basta di certo a soddisfare le attuali esigenze del settore, per cui ad altre misure bisogna ricorrere e tra queste anzitutto un'adeguata disciplina del credito navale. I cantieri hanno bisogno di credito a medio termine e gli armatori sentono la necessità di ottenere credito a lungo termine ed a basso costo. Le acquisizioni di contratti per conto di committenti esteri si fanno non tanto sul livello dei prezzi quotati quanto sui termini di pagamento: e i termini di pagamento sono tanto più accettabili quanto più basso è il tasso di interesse.

La disciplina attuale del credito navale in Italia è del tutto inadeguata. È noto che con la legge 21 maggio 1940, n. 657, vennero trasferite all'Istituto mobiliare italiano (I.M.I.) le attività e le passività del disciolto istituto per il credito navale (questo ultimo ente era stato creato con regio decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1817). Con successivo regio decreto-legge 2 giugno 1946, n. 491, venne stabilito che le operazioni di credito navale

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

che l'I. M. I. è autorizzato a compiere possono essere effettuate e gestite da apposita sezione autonoma denominata « credito navale ».

Da allora all'I. M. I. hanno fatto capo tutti i finanziamenti concessi all'armamento italiano per far fronte alle complesse esigenze dell'esercizio della navigazione e dell'industria cantieristica. In particolare, il predetto istituto ha svolto — e continua a svolgere — tale sua attività mediante l'emissione ed il collocamento di obbligazioni a medio e lungo termine, contenendo le proprie disponibilità finanziarie destinate al credito navale entro i limiti dell'ammontare delle obbligazioni collocate e praticando per i finanziamenti un tasso d'interesse (8,52 per cento), corrispondente al reddito che comportano le obbligazioni maggiorate dalle spese di collocamento e di amministrazione.

Nell'assolvimento delle attribuzioni anzidette l'I. M. I. ha fatto fronte ai numerosi finanziamenti richiesti dagli interessati per le nuove costruzioni navali, in applicazione delle numerose leggi protettive dell'industria cantieristica, succedutesi a partire dalla fine del secondo conflitto mondiale. Analogamente all'I. M. I. sono affluiti i finanziamenti per le nuove costruzioni navali passate ai cantieri nazionali in forza della legge 17 luglio 1954, n. 522, tuttora vigente. La mole delle operazioni finanziarie assolve dall'I. M. I. ha raggiunto una quota assai elevata se si considera che l'ammontare complessivo dei mutui concessi, nel settore del credito navale, ha raggiunto la ragguardevole cifra di 80 miliardi all'incirca.

Ma il problema del credito navale dovrà trovare una soluzione che consenta all'armamento di fruire, nel settore di sua spettanza, di adeguate agevolazioni creditizie che gli consentano, in definitiva, di reperire i finanziamenti occorrenti ad un tasso conveniente in relazione alle diverse forme del credito navale consistenti cioè in un credito di esercizio a ciclo rapido di durata annuale; in un credito di durata media, dai 3 ai cinque anni, per lavori di trasformazione e modificazione del naviglio in esercizio; in un credito a lungo termine (dai 10 ai 15 anni e più) per il finanziamento occorrente per le nuove costruzioni. In tal senso il mio Ministero sta per ultimare la preparazione di un disegno di legge, inteso ad assicurare un'organizzazione del credito navale che possa adeguarsi alle complesse esigenze della navigazione e possa anche assolvere le necessità cantieristiche nel settore delle forniture navali. La soluzione non si presenta

di facile attuazione anche perché le esigenze del settore economico del credito navale non potranno essere avulse ma dovranno essere inquadrare nel campo dell'intero mercato creditizio vigente per gli altri settori economici.

Anche il Consiglio superiore della marina mercantile — che fin dal 30 maggio 1953 riconobbe la necessità di mantenere nella più bassa misura il costo dei finanziamenti — ebbe a pronunciarsi favorevolmente per il sollecito accoglimento delle proposte avanzate dal ceto marittimo interessato per il riordinamento del credito navale, al fine di conseguire un auspicato incremento delle attività di lavoro dei cantieri navali nazionali e di affrettare il processo di rinnovamento della flotta mercantile nazionale.

IV. — Servizi marittimi di preminente interesse nazionale. — Altro problema fondamentale della nostra politica marittima è quello relativo ai servizi di linea di preminente interesse nazionale.

È noto che essi sono tuttora regolati dalle convenzioni del 1936, scadute il 31 dicembre 1956 e varie volte prorogate; l'ultima proroga scadrà il 30 giugno prossimo.

La nuova disciplina di questi servizi ha formato oggetto di vari schemi di disegni di legge di cui uno fu anche presentato al Parlamento senza, per altro, essere approvato per fine della legislatura.

Il mio Ministero, dopo accurati studi, ha quasi ultimato uno schema, che si spera definitivo: in esso si tiene conto delle varie esigenze emerse dall'esperienza anche di questi ultimi anni. Il provvedimento quanto prima sarà concertato con le altre amministrazioni interessate per essere poi sottoposto al Parlamento.

Questo complesso problema ha tre aspetti fondamentali: 1°) riordinamento delle società dell'I. R. I. alle quali dovranno essere affidati in esclusiva i servizi sovvenzionati di preminente interesse nazionale nei settori tradizionali; 2°) determinazione delle linee; 3°) criterio per la determinazione delle sovvenzioni.

Particolarmente delicato, specie per i riflessi giuridici ed economici, è il primo aspetto poiché evidentemente nel riordinamento delle quattro società varie soluzioni sono possibili che vanno dalla concentrazione di esse al raggruppamento dei soli organi amministrativi o a più raggruppamenti per affinità di traffici.

Trattasi in ogni caso di assicurare degli organismi funzionali che operino con criterio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

di assoluta economicità, nei limiti in cui il preminente interesse pubblico lo esige e con modalità idonee a garantire tale interesse in ogni evenienza. Sulle soluzioni che saranno ritenute migliori nonché sui criteri per la determinazione delle sovvenzioni il Parlamento dirà la sua parola decisiva.

Intanto il programma di miglioramento del naviglio impiegato continua senza soste. A dicembre è scesa in mare la *Leonardo da Vinci* di 32.000 tonnellate, ormai in fase di avanzato allestimento, di modo che la sua entrata in servizio potrà avvenire entro il 1960 secondo il previsto. Questo varo ha suscitato un interesse mondiale che ha confermato la posizione di primo piano conquistata dall'armamento di linea italiano nonché quella conquistata dalla nostra industria cantieristica. L'attesa degli ambienti marittimi interessati per l'entrata in servizio di questa unità ci fa sperare che essa sarà all'altezza della tradizione della nostra bandiera.

È stata, poi, recentemente conclusa la consegna delle tre motonavi miste del tipo *Bernina* di 4.350 tonnellate, che hanno portato un contributo decisivo alla sistemazione delle linee del Mediterraneo orientale gestite dalla società Adriatica. Il programma di sostituzione delle vecchie motonavi *Saturnia* e *Vulcania*, nonché delle turbonavi *Conte Grande* e *Conte Biancamano*, è ormai assicurato.

Infine anche per la Sardegna e per le linee mediterranee della Tirrenia si sta provvedendo in un modo tale da poter largamente affrontare lo sviluppo del traffico passeggeri, che, specie con la Sardegna, si è più che raddoppiato rispetto all'anteguerra. Verrà, come è noto, resa giornaliera la linea Genova-Porto Torres, che ha consolidato un successo molto superiore al previsto. Navi di nuova concezione verranno pure immesse nella Civitavecchia-Olbia, a prescindere, poi, dal servizio di traghetto delle ferrovie dello Stato.

Altro servizio in preparazione riguarda il traghetto tra Brindisi e la Grecia, che sarà realizzato in collaborazione col vicino paese.

Molto dovrebbe essere fatto ancora per il rinnovo del naviglio di linea per il carico secco dato che, su certe rotte dell'Africa e dell'Asia specialmente, si sta sperimentando un promettente sviluppo del traffico, dovuto alla realizzazione di grandi programmi di sviluppo, i quali, con tutta probabilità, avranno un ulteriore impulso dall'associazione al mercato comune europeo dei paesi di oltremare. È tutto un fervore di opere che è stato ampiamente messo in risalto in una serie di conve-

gni e di riunioni, a Napoli, a Bari, a Milano, a Firenze ed in ultimo anche a Genova. I successi della esportazione italiana in questi settori — che oggi cominciano a godere dei benefici dell'indipendenza politica ed economica — lasciano bene sperare per l'intensificarsi delle correnti di traffico interessanti il nostro armamento. La partecipazione della bandiera italiana — la quale ancor oggi è, di regola, affidata a navi del tipo *Liberty* o di costruzione prebellica non più rispondenti alle necessità attuali — deve essere potenziata sostituendo tale materiale con unità nuove capaci di sostenere la forte concorrenza estera.

In questa via di un efficace rinnovamento delle navi bisogna riconoscere che parecchio è stato già fatto e bene, tanto dalle società dell'I. R. I. quanto dagli armatori liberi. La crisi dei noli — che ha reso disponibile tanto naviglio anche di moderne caratteristiche — ha indotto molti armatori nazionali ad affinare la loro iniziativa, facendoli rivolgere al traffico di linea, che è stato sempre messo un pò da parte rispetto al trasporto delle grandi masse liquide e solide. Vi contribuisce anche l'intensificato commercio internazionale del nostro paese, che tende ad aumentare continuamente e che prima era prevalentemente appannaggio della bandiera estera. Difatti, fino a pochi anni or sono, la partecipazione della bandiera nazionale alle esportazioni del nostro paese era ad un livello bassissimo, intorno al 20 per cento. Lo scorso anno essa è stata del 30 per cento, nonostante il continuo incremento in cifre assolute di tali esportazioni.

Tornando ai servizi sovvenzionati, ricordo che la recente legge 26 marzo 1959, n. 178, ci permetterà di dare un dignitoso assetto alle nostre linee del medio ed alto Adriatico in un settore cioè politicamente assai delicato, e dove la concorrenza estera, specialmente jugoslava, è fortemente agguerrita.

Purtroppo le prime gare per l'aggiudicazione di questi servizi, effettuate col sistema della licitazione privata, sono andate tuttavia deserte: occorrerà rinnovare il procedimento per l'aggiudicazione.

L'onorevole Geffer Wondrich, nel suo intervento, ha sostenuto che la licitazione privata è andata deserta perchè la sovvenzione sarebbe stata, tra l'altro, calcolata in base ad un presunto costo di costruzione delle navi, ammontante a circa lire 750.000.000, sensibilmente inferiore al costo effettivo che, secondo l'onorevole Geffer Wondrich, dovrebbe, invece, ammontare a lire 1.200.000.000.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

In proposito debbo far presente che il costo delle costruzioni, tenuto presente dal Ministero nel determinare il costo d'esercizio delle linee, è stato basato sui costi medi.

Anche gli altri collegamenti essenziali con le altre isole sono particolarmente seguiti dal mio Ministero.

V. — Problemi portuali. — Passando ai problemi portuali, mi preme mettere in rilievo gli aspetti di grande interesse della vita marittima italiana rappresentati dal movimento della navigazione e propriamente del traffico delle merci sbarcate ed imbarcate.

Il traffico si divide in due parti, che apparentemente sono indipendenti l'una dall'altra: l'uno rappresentato dalle merci in arrivo e in partenza per l'estero; l'altro dalle merci trasportate fra porti nazionali, questo ultimo meglio noto come traffico di cabotaggio. Pur avendo ritmi di sviluppo e tendenze un po' diverse, tuttavia ambedue i tipi di traffico risentono delle condizioni generali dell'economia nazionale e il complesso delle merci manipolate nei nostri porti dà una visione assai significativa dello sviluppo economico del nostro paese. Così, il relativo assestamento della congiuntura, nello scorso anno, è stato registrato dalla riduzione del tasso di incremento del movimento commerciale dei nostri porti che fu di appena l'1,7 per cento, contro l'11 per cento del 1957 e il 7 per cento del 1956. Il risultato dello scorso anno è dato da una leggera contrazione del traffico internazionale e da un sensibile aumento nel traffico di cabotaggio.

Se volessimo dare una nuova conferma della confortante ripresa economica che da parecchi settori del nostro paese viene segnalata da qualche mese, la potremmo trovare nei dati provvisori ora disponibili per il primo quadrimestre durante il quale sono stati sbarcati ed imbarcati, nei nostri porti, ben 27,2 milioni di tonnellate di merci contro 24,9 nello stesso periodo dello scorso anno, con un aumento, quindi, di circa l'8 per cento. Questo incremento è stato maggiore nel cabotaggio; ed è stato più importante in quanto a gennaio si erano avute cifre inferiori a quelle del 1958; in febbraio la differenza era già colmata; ed in marzo ed aprile si sono avute cifre tali da portare ad un netto vantaggio sullo scorso anno. Ormai, il traffico commerciale dei nostri porti ha superato il livello degli 80 milioni di tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate all'anno ed è praticamente doppio di quello prebellico. Se la ripresa continuerà, nel corso di questo

anno si potranno anche raggiungere gli 85 milioni di tonnellate.

È vero che questo rapido sviluppo è dovuto in gran parte alla espansione del movimento degli idrocarburi, però anche le merci pesanti mostrano una tendenza a crescere, anche se il carbone ed i cereali segnano il passo per ragioni comprensibili. Il traffico delle merci varie è poi in fase di rapido sviluppo.

Tutto questo ci obbliga, però, a considerare con la dovuta attenzione il problema dell'attrezzatura portuale, specie dei grandi porti, dove il traffico tende sempre più a concentrarsi. Basti pensare che i sette porti di Genova, Napoli, Venezia, Livorno, Savona, La Spezia e Trieste hanno da soli assorbito lo scorso anno il 60 per cento del movimento portuale complessivo del paese. In molti porti si ha l'idea che le attrezzature siano ancora sovrabbondanti; la realtà è invece che spesso le banchine sono in pessimo stato, i fondali non più capaci di accogliere le unità di grandi dimensioni ora in servizio, e perfino le apparecchiature meccaniche sono superate. In molti porti principali la zona per il traffico dei petroli è ancora da sistemare, nonostante che il movimento degli idrocarburi si sia sviluppato notevolmente.

Sono ben pochi gli approdi, anche in mare aperto, sulle nostre coste, che permettono l'accosto alle petroliere giganti da 50.000 tonnellate ed oltre. È vero che questo è un problema generale di tutti i paesi del mondo; ma mentre altrove fervono i lavori per consentire gli approdi per navi fino a 100.000 tonnellate di portata, noi dobbiamo ancora realizzare, nella maggior parte dei casi, i programmi per accogliere unità di dimensioni più limitate.

A questo riguardo occorre far presto. L'avvento del mercato comune europeo ha scatenato una gara di investimenti in tutti i paesi partecipanti, specialmente in Olanda, in Belgio e in Germania, con l'intento di prepararsi in tempo ai previsti sviluppi del traffico. In Francia è di questi giorni l'annuncio di un piano triennale di attrezzature per una spesa di 45 miliardi di franchi pari ad almeno 55 miliardi di lire italiane. In Italia stiamo facendo qualcosa, ma è ancora poco: un nuovo impulso dovrebbe essere dato con la realizzazione dei programmi di nuove opere più volte preannunciati negli ultimi tempi. Opere notevoli sono in corso di attuazione o di preparazione: a Genova col completamento della diga foranea; a Napoli con la realizzazione del piano regolatore; a

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

Civitavecchia e in Sardegna per l'approdo delle navi traghetto ora in costruzione.

L'onorevole Ravagnan ha segnalato la necessità di un intervento da parte dello Stato per la costruzione di un porto rifugio a Caorle. Posso assicurare che, in data 2 maggio ultimo scorso, il Ministero dei lavori pubblici ha reso noto di aver autorizzato l'ufficio del genio civile per le opere marittime di Venezia a predisporre, in base ai dati ed al parere formulato da questo Ministero, l'istruttoria relativa all'iscrizione nella prima categoria del porto di Caorle al fine di sottoporre successivamente i relativi atti all'esame dei consigli superiori dei lavori pubblici e della marina mercantile.

Per un adeguato potenziamento dei porti occorreranno, in ogni caso, larghi mezzi ed un piano organico, ora che gli studi già promossi da qualche anno hanno portato alla acquisizione di elementi di giudizio sufficientemente fondati. A questo fine potrà essere molto utile la collaborazione fra i ministeri interessati, attraverso la speciale commissione interministeriale per esaminare la situazione dei vari porti, la cui costituzione è stata sollecitata dal mio Ministero.

Il miglioramento delle attrezzature deve però essere realizzato anche con la comprensione delle maestranze portuali, le quali devono vedere nell'incremento del traffico, realizzato attraverso una contrazione dei costi, un mezzo di progresso anche per esse.

Il problema delle tariffe portuali è un problema particolarmente delicato e che perciò va attentamente seguito poiché la concorrenza nei settori produttivi è tale che talvolta una differenza di poche lire in più o in meno nel costo dei trasporti è decisivo per il consolidamento o per lo spostamento di un'impresa economica. Attualmente si costruiscono delle navi mastodontiche, con immobilizzazioni di capitali dell'ordine di miliardi, per poter ottenere delle riduzioni nei costi: se questo viene praticato in tutto il mondo, sotto qualsiasi regime, ciò deve essere in funzione di necessità delle quali non si può non tener conto.

Lo stesso può dirsi dei nuovi mezzi di traffico che si stanno realizzando, come i traghetti per auto e con l'impiego dei *containers*. Per questi evidentemente le vecchie forme di tarifficazione vanno adeguate alle caratteristiche tecniche dei nuovi mezzi.

I lavoratori portuali, peraltro, per la vigilante attenzione sempre presente dell'amministrazione, hanno conseguito, ormai, la realizzazione di un complesso di provvidenze di cui,

probabilmente, poche altre categorie di lavoratori godono attualmente nel nostro paese.

Recentemente è stato accolto, sia pure con opportune cautele, il principio dello agguanciamento della giornata, base per il calcolo dei salari, all'andamento della contingenza da essi da lungo tempo richiesto. Ma, per la verità, la vera risorsa del lavoratore portuale rimane pur sempre il volume delle merci manipolate, perché v'è una correlazione inversa assai evidente; tra tariffe e traffico: nel senso che, abbassando le une, si aumenta l'altro e viceversa; onde deve essere anche buona politica degli stessi lavoratori di aumentare la loro produttività, perché quando aumenta il traffico i loro redditi complessivi aumentano e non diminuiscono anche se le tariffe diventano più a buon mercato.

Prima di concludere questa rassegna sul problema dei nostri porti, desidero fare un accenno alla situazione di Trieste, che soffre profondamente della situazione venutasi a creare nel suo retroterra. Le speranze di Trieste sono tutte fondate sulla intensificazione dei rapporti commerciali con l'Austria, l'Ungheria, la Cecoslovacchia e con altre zone gravitanti su di essa; e questi territori sono pure fuori dal Mercato comune europeo ed attualmente costituiscono oggetto di una acuta concorrenza esercitata da tutti i punti cardinali. A parte la naturale tendenza dei paesi di oltre cortina a servirsi il più possibile di porti gravitanti politicamente nella loro area, una parte notevole del traffico pesante — che alimenta la siderurgia austriaca, fortemente potenziata in questi ultimi anni — è stata anch'essa nei recenti mesi dirottata sul Danubio, in seguito alle forniture russe rese possibili dall'accordo commerciale firmato fra l'Austria e la Russia poco più di un anno fa. D'altro canto, Fiume, Amburgo e Brema esercitano anche essi una forte pressione nell'accaparramento del transito austriaco. Ciononostante, Trieste resta pur sempre la porta principale dell'Austria, della quale serve oltre la metà del traffico pesante; e se questa posizione viene mantenuta, ciò dipende dalle vigili cure del Governo, che non tralascia occasione per manifestare a Trieste la propria considerazione. La rete dei servizi sovvenzionati da quel porto è ormai diventata consistente, e praticamente tutte le richieste fondamentali a suo tempo avanzate sono state accolte, con grave onere per lo Stato. Attualmente, è in corso il piano delle opere portuarie previsto dalla legge 21 maggio 1958, per una spesa di circa 15 miliardi, occorrenti per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

l'esecuzione di grandi lavori, tra i quali è da ricordare la costruzione del molo VII al quale potranno accostare le grandi unità portaminerali di forte tonnellaggio. Altre opere che non rientrano nella competenza del mio Ministero riguardano il sistema viario e ferroviario; il tutto rappresenta un armonico programma, che dovrebbe portare i suoi frutti, nonostante l'accanita concorrenza, non sempre fatta con mezzi leali, da parte degli altri porti. Alla realizzazione di questo programma, come pure all'adozione di altre misure necessarie per l'avvenire marittimo di Trieste, il mio Ministero ha portato ed intende portare il suo più caldo appoggio.

VI. — Problemi del lavoro marittimo. — Passando ai problemi del lavoro marittimo, ricordo la situazione alquanto paradossale che si verifica in questo settore, in analogia, per altro, con quella di altri settori del lavoro italiano. Il numero di coloro che, di fronte alla legge, possono considerarsi marittimi, perché immatricolati in una delle tre categorie della gente di mare, è assai alto ed assomma a varie centinaia di migliaia di persone, compresi i pescatori. Di fatto, il numero di coloro che esercitano la professione di navigante è dato dagli imbarcati sulle navi mercantili, che sono circa 40.000, più gli iscritti ai turni di collocamento, che sono circa 100.000; mentre ad una cifra all'incirca pari ammonta, poi, il numero dei pescatori che esercitano le varie forme di pesca.

Il numero degli iscritti ai turni è eccessivo perché siamo ben lungi, con la flotta attuale, dal poter assicurare un imbarco a tutti coloro che lo attendono. Tuttavia, vi sono delle situazioni enormemente differenti a seconda che si tratti di personale qualificato o di personale senza alcuna specializzazione. Si è assistito, nei recenti anni di sviluppo sorprendente delle attività marinare, al paradosso di avere una ingente massa di iscritti e di non trovare elementi qualificati per alcune importanti mansioni di bordo. Se prendiamo le cifre del personale di bassa forza iscritte nei turni al 31 dicembre 1958, noi troviamo che — considerando i soli marinai, i mozzini, i giovanotti, i garzoni ed i piccoli di camera e di cucina, nonché i carbonai ed i fuochisti, cioè tutto personale senza specializzazione — il loro numero, su 95 mila iscritti, superava le 77.000 unità, ossia oltre i quattro quinti del totale. Di essi, coloro che ottennero l'imbarco durante l'anno non superarono i 17.000, su un totale di 29.000. Per contro quelli delle altre qualifiche, su 18.000 iscritti, ne ebbero

imbarcati 12.300 circa. Sono cifre eloquenti che attestano chiaramente l'esistenza di una forte disparità di posizione che va sanata.

Non va dimenticato che gli iscritti alle qualifiche specializzate, per la maggior parte dei casi, non possono considerarsi dei disoccupati, perché essi hanno di regola anche un mestiere o una attività a terra, mentre fra i non qualificati l'enorme maggioranza è data da autentici disoccupati.

I non qualificati, nella quasi totalità non hanno alcuna preparazione professionale. I giovani senza qualificazione sperano di fare un tirocinio di bordo — secondo il tradizionale principio che soltanto navigando si forma il vero marinaio — per ottenere i titoli o i gradi marittimi. Ma la nave moderna richiede in numero sempre minore personale che sappia soltanto navigare, perché i numerosissimi congegni e la vita stessa di bordo richiedono un minimo di istruzione generale che non dovrebbe mancare in nessun marittimo. Inoltre, l'abbondanza degli iscritti nelle qualifiche iniziali non permette all'aspirante marinaio di compiere tempestivamente il tirocinio necessario, con la conseguenza che molti, che avrebbero la vocazione del marinaio, finiscono col rinunciarvi. Ed è anche da tenere presente il fatto che — non essendovi un riconoscimento speciale per coloro che escono dalle scuole di avviamento professionale — questi, per poter aspirare ad un imbarco, qualora non trovano un armatore che li prende a turno particolare, devono mettersi a turno generale, alla pari con gli altri sforniti di qualsiasi istruzione. Ciò non incoraggia, quindi, il ricorso alle scuole (che potrà anzi apparire addirittura un tempo perduto) se non si troverà il modo di dare una preferenza a coloro che le frequentano con profitto ed affrontano notevoli sacrifici.

Esiste, perciò, un problema dell'istruzione marinara, quale aspetto particolare di quello più generale dell'istruzione professionale. Esso va affrontato in comune col Ministero della pubblica istruzione, perché se questo ultimo ha la competenza d'istituto per tutte le scuole, il Ministero della marina mercantile ha, d'altra parte, competenza per stabilire le condizioni per il rilascio dei titoli e per i gradi.

In questo settore molto va fatto per il riordinamento delle scuole di vario tipo esistenti, da quelle statali a quelle dell'E. N. E. M., eliminando qualche doppione e istituendo nuove scuole, dove è necessario. Occorre anche razionalizzare i programmi di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

insediamento ed offrire mezzi materiali per l'effettuazione degli studi.

Tra i provvedimenti del Ministero che più di tutti hanno suscitato grande interesse nella benemerita classe dei marittimi, rientra il noto disegno di legge per il miglioramento delle pensioni marinare, presentato già alla Camera.

Esso prevede un aumento delle pensioni sia degli iscritti alla gestione marittimi sia di quelli iscritti alla gestione speciale. Per gli iscritti alla gestione marittimi è previsto un aumento delle pensioni nella misura del 12 per cento del loro ammontare; per quelli della gestione speciale l'aumento corrisponde ad oltre il 30 per cento dell'attuale trattamento.

Questa differenza nelle due percentuali di aumento è giustificata dal fatto che la legge del 15 luglio 1952, mentre ha rivalutato le pensioni della gestione marittimi in media di oltre 70 volte la loro misura pre-bellica, per quelle della gestione speciale l'aumento è stato limitato solo a 40 volte.

Il provvedimento istituisce inoltre la tredicesima mensilità a favore dei pensionati della gestione speciale i quali, per effetto della legge n. 915, ne erano rimasti esclusi.

Altro punto basilare del provvedimento è la regolarizzazione dei rapporti tra lo Stato e la cassa in ordine agli oneri derivanti dal riconoscimento, ai fini previdenziali, dei vari servizi militari compiuti dai marittimi.

Per effetto di tale regolarizzazione, lo Stato verserà alla cassa una annualità di 1 miliardo di lire a decorrere dall'esercizio finanziario 1959-60, in luogo del milione e 500 mila lire attualmente versato. Inoltre lo Stato verserà una contributo straordinario di 5 miliardi di lire, pagabili in 5 rate annuali, con decorrenza dall'esercizio predetto, per gli oneri sostenuti dalla cassa fino al 30 giugno 1959.

La nuova contribuzione dello Stato, in aggiunta agli aumenti di contributi previsti, da parte sia dei datori di lavoro sia dei lavoratori del settore, permetterà l'aumento dei limiti di pensione da 8.000 a 10.000 mensili per le pensioni dirette e da 6.000 a 7.500 lire per le pensioni di reversibilità.

Il provvedimento in parola, che ha avuto l'approvazione del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, è redatto in 14 articoli.

VII. — Problemi della pesca. — Un settore che negli ultimi anni è stato oggetto di grandi premure da parte del Ministero, e che nelle precedenti discussioni ha avuto un rilievo

molto ampio, è quello della pesca. Non è necessario che io esponga le ragioni del profondo malessere che pervade tutte le attività pescherecce italiane, perché esse sono ben note. Innestate nella depressione del nostro Mezzogiorno e delle isole, tali ragioni vanno ritrovate in tradizioni ed istituti secolari contro i quali il progresso moderno esercita un'azione demolitrice.

Il mondo della pesca è in cammino, in rapido cammino, ma quello italiano si è messo in moto solo da poco tempo. Le difficoltà di ogni genere (di ordine biologico, quale la poca pescosità del Mediterraneo; di ordine politico, quale la mutata situazione di molte zone rivierasche già campo preferito dell'attività dei nostri laboriosi pescatori; di ordine sociale e demografico, quale la già ricordata arretratezza delle nostre zone depresse; o di ordine tecnico, quale la deficienza di capitali e di esperienze professionali per affrontare i più vasti campi oceanici) tutte queste difficoltà rendono difficile l'azione governativa che, per essere completa, deve riguardare i molteplici aspetti sopra ricordati ed altri ancora, che emergono nelle maniere più insospettite. L'azione dello Stato diventa, allora, estremamente difficile, perché non tutte le istanze vengono presentate nei modi più precisi: spesso si tratta di proposte che occorre vagliare con estrema obiettività per scoprirne i lati funzionali e quelli che lo sono soltanto in parte o che lo sono soltanto in apparenza. Ed inoltre, lo Stato deve sentir tutte le ragioni e scegliere le soluzioni che contentino la maggior parte dei cittadini scontandone il minor numero possibile. Ma detto questo, aggiungerò che vi sono molti segni i quali inducono a ritenere che il problema della pesca sia ormai maturo per soluzioni decisive, non proprio nel senso che queste possano immediatamente risanare tutti i mali accumulati da tempo immemorabile, bensì in quanto gli orientamenti che si stanno delineando dovrebbero portare ad un graduale attenuamento della depressione, per così dire, endemica del settore peschereccio, con un progressivo aumento della produzione, un incremento dei consumi ed una generalizzazione dei moderni processi tecnici di cattura, lavorazione e distribuzione del pescato.

Con numerosi provvedimenti disposti in questo dopoguerra si è venuto incontro anzitutto alla piccola pesca, attraverso la concessione di contributi a fondo perduto e la concessione di crediti e sussidi sia direttamente sia attraverso la F. A. R. P., con le case ai pescatori, e soprattutto con la legge 13 marzo 1958, n. 250, che ha risolto il pro-

blema della previdenza e della sicurezza sociale, superando notevoli difficoltà di fatto. Si è poi provveduto al miglioramento ed alla riattrezzatura della pesca di altura, mediante numerosi provvedimenti, dei quali i più importanti sono il fondo di rotazione e gli stanziamenti della Cassa per il mezzogiorno. Al miglioramento del meccanismo distributivo, si è provveduto, oltretutto con queste due leggi, con la riforma dei mercati ittici, superando anacronistici divieti. Si è sistemata, nel miglior modo compatibile con le condizioni in cui si è svolto il negoziato con la Jugoslavia, la pesca in Adriatico.

In questo stesso settore il mio Ministero ha già predisposto un nuovo testo unico sulla pesca che dovrà dare un regime giuridico più moderno e soprattutto un indirizzo unitario sul quale basare le attività di questo settore tanto rilevante ai fini del progresso sociale ed economico del paese. Si tratta di sostituire, quindi, una congerie di provvedimenti eterogenei e frammentariamente formulati con un testo, possibilmente completo ed organico. Tra i maggiori risultati, che la nuova regolamentazione dovrebbe permetterci di conseguire, è l'adeguamento ai più notevoli indirizzi oggi affermatasi in campo internazionale, in materia di misure di conservazione delle risorse viventi del mare, il che permetterà all'Italia di adeguarsi ai risultati della recente conferenza di Ginevra svoltasi nel 1958.

Tale conferenza, come è noto, elaborò fra le altre anche una particolare convenzione, mirante al fine specifico della conservazione del patrimonio ittico. L'Italia — pur non avendo ancora aderito a tale convenzione — non può ignorare l'esistenza di questo strumento diplomatico destinato ad essere adottato, a scadenza più o meno breve, dalla generalità dei paesi, sia pure con le necessarie modifiche che l'esperienza potrà segnalare. Eppertanto, la commissione incaricata di preparare la nuova disciplina delle attività pescherecce, ha tenuto anch'essa conto dei principi adottati a Ginevra.

Resta tuttora insoluta, purtroppo, la questione della pesca svolta non nelle acque territoriali tunisine ma nelle acque comunque soggette alla giurisdizione tunisina. Attraverso il Ministero affari esteri e confidando nei buoni rapporti con il giovane Stato, non dovrebbe essere impossibile giungere ad un componimento soddisfacente della controversia. L'atteggiamento italiano è che, pur non disconoscendo il diritto della Tunisia a disciplinare la pesca nelle proprie acque se-

condo le proprie esigenze, i nostri pescatori dovrebbero poter esercitare la loro secolare attività, secondo principi sufficientemente accettabili per la Tunisia stessa, senza portare a fondo pretese che si vanno pericolosamente affermando nella definizione delle zone di pesca riservata.

Una esigenza fondamentale in questo settore è quella di ridimensionare la pesca, perché la massa dei pescatori rispetto alla produzione ittica è assolutamente sproporzionata. Dall'annuario statistico della F. A. O. apprendiamo che l'Italia è a uno degli ultimi posti nel mondo per produzione ittica, ammontante esattamente a 215.700 tonnellate metriche nel 1956 comprese alcune migliaia di tonnellate delle acque interne. Si sono avute, di contro, 533.300 tonnellate in Danimarca, 502.000 in Islanda, 1.738.900 in Norvegia, 767.700 nella Spagna, 1.014.700 in Gran Bretagna, 464.600 nel Portogallo, 753.800 in Germania, 514.500 in Francia. Quanto ai paesi extraeuropei, i dati sono ancora più probanti perché paesi come il Giappone, gli Stati Uniti, l'U. R. S. S., l'India e la Cina, per citare i maggiori, hanno delle produzioni per milioni di tonnellate.

Le statistiche sugli addetti alla pesca, negli altri paesi, non sono del tutto sicure poiché incomplete. Alcune stime fatte in sede O. E. C. E. dicono che il numero dei pescatori è più elevato in Italia che in qualsiasi altro paese partecipante. Essi, come è noto, sono circa 146.000 unità, compresi gli addetti alla lavorazione a terra; per contro, i pescatori in Danimarca sono circa 17.000; in Norvegia 80.000, in Gran Bretagna 30.000, in Francia circa 52.000, in Germania 11.000. È naturale che tali enormi differenziazioni sono dovute al diverso tipo di organizzazione produttiva, perché in tutti questi paesi la pesca è ormai del tutto industrializzata. Così, contro una produzione inferiore alle 2 tonnellate di pescato all'anno, per ogni nostro pescatore, si contrappone una produzione in Germania di circa 65 tonnellate, di 30 tonnellate in Gran Bretagna, di 10 tonnellate in Francia, di 30 tonnellate in Danimarca, di circa 20 tonnellate in Norvegia.

Quanto alle nostre importazioni di prodotti ittici, esse sono notevoli e riguardano un valore oscillante intorno ai 30 miliardi di lire che non è molto lontano dalla produzione nazionale, che è dell'ordine di circa 40 miliardi di lire. L'importazione si distingue in tre settori abbastanza bene differenziati tra di loro: la maggiore voce è quella

del pesce salato, secco o affumicato come baccalà e simili che non viene prodotto dalla nostra flotta peschereccia e copre oltre il 40 per cento del totale. I tentativi finora fatti da parte di nostre imprese nell'Atlantico per mettersi in concorrenza con i pescatori nordici non sono stati finora coronati da successo duraturo. Vi sono, poi, le importazioni dei prodotti conservati e dei prodotti semilavorati destinati all'industria conserviera nazionale. Infine, vi è il quantitativo di pesce fresco importato in concorrenza con la produzione dei nostri pescatori: e questo quantitativo arriva in genere a prezzi notevolmente inferiori a quelli nostrani e corrisponde, *grosso modo*, ad un terzo delle importazioni complessive. È soprattutto questo genere di importazioni che fa concorrenza alla nostra produzione.

Questo è il quadro della situazione generale della nostra industria peschereccia. Ciò che è sicuro è che il nostro paese potrebbe incrementare sensibilmente la produzione del pescato sia in sostituzione parziale delle importazioni, sia per uno sperabile sviluppo dei consumi, che già è in atto, derivante da una migliore organizzazione del sistema di distribuzione, ancora oggi in gran parte inadeguato alle moderne esigenze. Il nostro paese, infatti, ha uno dei più bassi consumi individuali di pesce del mondo, appena di 7 chilogrammi per abitante e comprendendo in tale quantitativo pesce fresco, secco o conservato. Poi vi sono tradizionali lavorazioni che non sono più in condizione di soddisfare lo sviluppo dei consumi. Esempio tipico è la produzione del tonno, che ancora oggi in Italia è praticamente collegata alle tonnare, che non danno più di 2.000-2.500 tonnellate all'anno, contro importazioni dell'ordine di otto o novemila tonnellate in gran parte pescate negli oceani dalle unità straniere e importate in Italia. A questo proposito assistiamo al fatto che la richiesta di tonno sul mercato internazionale è tanto elevata che i nostri conservieri incontrano difficoltà di approvvigionamento mentre il nostro armamento della pesca potrebbe far molto, inserendosi in questo settore alla stessa maniera delle marine estere.

Lo stesso potrebbe aversi per la pesca oltre gli stretti, la quale richiede un'organizzazione armatoriale e industriale con larghi capitali e con vasti programmi: tuttavia a questo riguardo vi sono iniziative importanti in corso. Il Ministero della marina mercantile ritiene che questo settore sia molto promettente e pertanto ha insistito perché i contributi della Cassa per il mezzogiorno fossero

impiegati tenendo presente anche questo orientamento. Le prospettive per una tale decisione sono ormai favorevoli: e questo dovrebbe portare a nuove iniziative di notevole importanza.

Con l'accordo della pesca in Adriatico con la Jugoslavia si sono adottati principi nuovi che sembrano capaci di dare buoni risultati. Ai pescatori dell'alto Adriatico che non sono stati favoriti dall'accordo si provvede con uno stanziamento di 500 milioni, mentre si è cercato di attenuare il sovraffollamento dei pescherecci in tale mare con le provvidenze per il trasferimento dei natanti in altri mari. Il Ministero della marina mercantile può ormai anche disporre di piccoli ma pur sempre significativi stanziamenti per eseguire ricerche e campagne di pesca per il ritrovamento di nuovi banchi: ad esse si è dato inizio con la speranza di maggiori mezzi per il futuro.

Questa azione continua, delicata — per non dire difficile e complessa — non potrà portare i suoi frutti al completo se la ripresa economica del Mezzogiorno, dove più è diffuso il proletariato della pesca, non permetterà il riassorbimento di un certo numero di pescatori in altre attività produttive. Nello stesso tempo, si pone anche per il settore della pesca il problema del miglioramento professionale e con una urgenza che può addirittura definirsi maggiore che per la marina mercantile.

Difatti la pesca è oggetto oggi di un vera e propria rivoluzione nei mezzi tecnici, per i quali occorrono, oltre che le macchine, anche gli uomini capaci di manovrarle. Esistono già scuole particolarmente attrezzate a tal fine ma occorrerà potenziarle e nello stesso tempo dare anche un indirizzo preciso alla amministrazione in tema di riconoscimento di titoli.

VIII. — Potenziamento della struttura e della organizzazione del Ministero della marina mercantile. — Dopo ciò ritengo doveroso accennare alle necessità organizzative del mio Ministero, il quale, con compiti tanto vasti e importanti, ha una struttura ed un personale assolutamente insufficienti.

È attualmente all'esame delle Camere un disegno di legge predisposto per l'istituzione del ruolo organico degli operai permanenti, destinati a prendere imbarco sui mezzi nautici in dotazione delle capitanerie di porto e degli altri uffici marittimi periferici per operazioni di sorveglianza e, specialmente, per la prevenzione e repressione dei reati previsti dalle leggi sulla pesca. Il numero dei mezzi nautici di cui l'amministrazione

dispone è ridottissimo; ma ancora più grave è la situazione per quanto riguarda il personale che deve costituirne l'equipaggio. L'approvazione del disegno di legge permetterebbe di avere a disposizione un ruolo di specializzati, quanto mai necessari: è, così, realizzabile un primo passo per la soluzione del grave problema sul quale pochi istanti fa mi sono soffermato, ossia della vigilanza della pesca.

Altro problema che dovrà avere soluzione è quello dell'istituzione del ruolo organico del personale della carriera di concetto, personale di cui il Ministero è sprovvisto con notevole pregiudizio della sua azione amministrativa, dato che le mansioni di concetto devono essere, in pratica, affidate o a personale direttivo delle qualifiche inferiori o al personale esecutivo: il che significa scadimento per l'uno e prestazioni eccessive richieste all'altro.

Le esigenze di personale per il buon funzionamento dei servizi non si arrestano qui, perché per diverse qualifiche l'organico del Ministero è rimasto, in pratica, quello che esso era prima della costituzione del Ministero della marina mercantile e, all'uopo, si renderanno necessari alcuni ritocchi ai ruoli organici, sinora non attuati per ragioni di diverso genere, ma sostanzialmente necessari. Il personale in servizio va meritatamente elogiato, in quanto esplica con zelo ed abnegazione il suo lavoro; ma il continuo progresso tecnico ed economico della marina mercantile rende necessario operare sempre più in profondità ed anche in campi nuovi, che esigono prestazioni in misura crescente, al fine di evitare che l'azione del Ministero debba, per forza di cose, svolgersi su un piano di pura e semplice ordinaria amministrazione. Spesso si deve, così, far ricorso a personale del ruolo degli ufficiali delle capitanerie di porto — anch'esso insufficiente rispetto alle esigenze dei servizi dell'amministrazione periferica — ed il problema va, quindi, riguardato sotto l'aspetto del necessario fabbisogno per l'efficienza dei servizi.

Un particolare cenno va dedicato al potenziamento dei servizi tecnici, che si renderà indispensabile quando verrà realizzata tutta la sistemazione delle leggi sulla sicurezza e su altri aspetti tecnici fondamentali dei trasporti marittimi.

Le esigenze del Ministero comporterebbero anche una più ampia esposizione di mezzi finanziari, com'è stato esattamente rilevato dal relatore, per l'organizzazione ed il funzionamento degli uffici ed in special modo

degli uffici periferici, che spesso lavorano in condizioni di assoluta scarsità di mezzi materiali e debbono far fronte ad esigenze inderogabili di servizio senza poter disporre di mezzi adeguati. Le condizioni sono tali che spesso solo la buona volontà e lo spirito di sacrificio del personale possono consentire la proficua esplicazione del servizio.

Una migliore funzionalità della pubblica amministrazione richiederebbe, poi, l'attribuzione al Ministero di competenza su materie che per motivi di vario genere sono demandate ad altri dicasteri, com'è il caso della pesca marittima, per tutto ciò che riguarda l'attività di natura scientifica svolta nei laboratori di studio e di ricerche.

IX. — Aviazione civile e marina mercantile. — Ma qualcosa di ancor più importante potrebbe essere fatto nel settore dell'aviazione civile che, ad avviso di molti, dovrebbe far parte, amministrativamente, di un grande Ministero della navigazione. L'aviazione civile ha molti problemi suoi peculiari e non si tratta, quindi, di confondere navigazione marittima ed aerea in un solo calderone, nel quale una delle due finirebbe coll'avere la peggio e resterebbe subordinata all'altra. Si tratta, invece, di imprimere delle direttive di politica su grandi linee comuni ai due settori, nel senso di una più stretta aderenza alla realtà economica che ne condiziona l'attività. Voglio aggiungere che non mi sembra neppure di porre in discussione l'utilità della concorrenza tra nave ed aereo per quanto riguarda il traffico dei passeggeri e di particolari merci che possono essere trasportate dal mezzo aereo, perché tale concorrenza è del tutto logica; ma io sono del parere che ancor più occorre tenere presente la grande possibilità di collaborazione e di integrazione che l'unificazione amministrativa consentirebbe di rendere più proficue, senza danno per le due attività, ma con vantaggio reciproco. Riconosco che non tutti sono d'accordo su una soluzione del genere, perché da qualche parte si teme che l'amministrazione dell'aviazione civile finirebbe coll'essere soffocata nella fusione. Ma il precedente della pesca — che pur rappresenta un'attività economica molto diversa da quella della navigazione commerciale, con la quale ha in comune solo il mezzo nautico — dovrebbe dimostrare che un'amministrazione unificata può ben svolgere una politica propria per la marina mercantile ed una politica specifica per la pesca e potrebbe, quindi, svolgere una politica a sé stante anche per la navigazione aerea, che ha tanti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

punti in comune — sotto il punto di vista dell'economia dei trasporti — con quella marittima.

Come ho detto all'inizio, reputo doveroso un particolare accenno alla grave agitazione che in questi giorni turba il settore della marina mercantile. Mi riferisco allo sciopero dei marittimi che si protrae da 18 giorni.

Sarò rigorosamente obiettivo ed estremamente sereno e vi sarò grato, onorevoli deputati, se mi ascolterete con attenzione riservandovi di fare le vostre considerazioni e di esprimere il vostro giudizio complessivo alla fine del mio discorso.

Credo necessaria una succinta esposizione dei fatti anteriori all'attuale agitazione dei marittimi.

Il 1° agosto 1956 fu stipulato un accordo sindacale, con il quale furono apportati miglioramenti al trattamento economico e normativo dei marittimi. Con tale accordo le paghe furono aumentate del 6 per cento con effetto dal 1° luglio 1956. L'accordo aveva la durata di due anni, cioè fino al 30 giugno 1958.

Le organizzazioni sindacali dei marittimi nell'aprile 1958 presentarono richieste di ordine economico e normativo. Mentre erano in corso le trattative, la sera dell'8 maggio venivano fermate le navi della società Tirrenia adibite ai collegamenti tra il continente e le isole. Successivamente, nei giorni 9 e 10 maggio, furono fermate altre navi della società Italia, del Lloyd Triestino, dell'Adriatica. L'agitazione cessò il 10 maggio, ma fu ripresa il 19 maggio con il fermo di 9 unità e delle navi in servizio per le isole.

L'agitazione cessò definitivamente il 31 maggio 1958 ed il 20 giugno successivo, cioè quanto lo sciopero non era in atto, fu stipulato l'accordo in virtù del quale fu stabilito quanto segue: la istituzione della gratifica pasquale in misura pari al 75 per cento della retribuzione mensile; la riduzione ad 8 ore dell'orario di lavoro del personale di camera, di cucina e di famiglia; una nuova regolamentazione delle convenzioni a viaggio e del lavoro straordinario per i movimenti in porto e per le manovre di arrivo e di partenza delle navi.

L'accordo, che aveva la durata fino al 30 giugno 1959, apportava miglioramenti al trattamento economico e normativo dei marittimi nella misura complessiva dell'8 per cento circa.

I sindacati dei marittimi, nel settembre 1958, presentarono richieste di modifiche, sia della parte economica sia normativa,

dei vigenti contratti di arruolamento, che, per le sole società di preminente interesse nazionale, rappresentavano un onere di 5 miliardi 300 milioni all'anno; contemporaneamente, presentavano richieste specifiche riguardanti il personale di stato maggiore di ruolo e degli uffici a terra, per un onere complessivo di 2 miliardi 300 milioni all'anno.

In totale, l'aumento richiesto per il personale di mare e di terra ammontava a 7 miliardi 600 milioni all'anno, più la somma di 3 miliardi *una tantum* per l'adeguamento degli oneri previdenziali.

L'accordo precedente del 20 giugno 1958 prevedeva la costituzione di una commissione di rappresentanti armatoriali e delle organizzazioni dei marittimi, per la redazione di un nuovo testo unico coordinato dei contratti di arruolamento in vigore. Ma, appena riunitasi la commissione per iniziare i suoi lavori, sorse divergenza circa i poteri della commissione medesima. Secondo l'armamento, compito della commissione doveva essere quello di coordinamento formale dei contratti; le richieste di modifica dei contratti avrebbero potuto essere esaminate al momento opportuno, tenuto conto che la regolamentazione in vigore sarebbe venuta a scadere il 30 giugno 1959. Secondo i rappresentanti dei lavoratori, la commissione aveva i più ampi poteri di modifica, sia della parte economica sia normativa, dei contratti di arruolamento.

Il contrasto determinò una nuova agitazione, che ebbe inizio il 22 novembre dell'anno scorso col fermo di 39 unità del gruppo Finmare, mentre nessuna nave dell'armamento libero fu bloccata. La vertenza fu esaminata il 1° dicembre 1958 in una riunione del Comitato dei ministri, convocata per il piano quadriennale dell'I. R. I., che concesse un acconto di 30 mila lire sui futuri aumenti a tutto il personale delle società di preminente interesse nazionale.

Nel gennaio 1959, mentre si esaminava la situazione di componenti gli equipaggi che avevano prestato la loro opera durante lo sciopero, venivano fermate per 24 ore 10 unità del gruppo Finmare. La vertenza fu conclusa col pagamento di un compenso forfettizzato per il lavoro compiuto.

Dal dicembre 1958 al maggio 1959 hanno avuto luogo numerose riunioni in sede sindacale per l'esame delle richieste di modifiche alla parte normativa del contratto di arruolamento di navi da carico. Sono state esaminate e discusse le richieste relative ai primi 48 articoli del contratto, pervenendo alla

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

siglatura di diversi articoli. I sindacati dei marittimi devono, però, presentare ancora le loro richieste relative agli ultimi 20 articoli del contratto in parola.

L'esame delle richieste di ordine economico fu differito per conoscere gli oneri che sarebbero derivati da concessioni in materia retributiva non solo alla bassa forza ma anche al personale di stato maggiore di ruolo e degli uffici di terra.

Alle riunioni nel periodo dicembre 1958-maggio 1959 vennero intercalate riunioni per l'esame delle richieste di carattere normativo riguardanti gli addetti agli uffici, il personale di stato maggiore in ruolo ordinario, quello operaio delle società di preminente interesse nazionale, nonché altre riunioni per il rinnovo del contratto di lavoro per i marconisti.

Riconosco che remore vi sono state, ma esse furono determinate dalla necessità di avere indicazioni, prima di discutere le richieste avanzate a favore dei marittimi, dall'orientamento del Governo nei riguardi della vertenza per gli statali. La Federlinea, in rappresentanza delle società di preminente interesse nazionale, il 26 maggio 1959 presentò alle organizzazioni sindacali dei marittimi le seguenti proposte riguardanti il personale di bassa forza con decorrenza dal 1° giugno 1959: a) aumento delle paghe nella misura del 6 per cento; b) aumento del 6 per cento dei compensi orari per lavoro straordinario; c) aumento del 5 per cento indennità perdita corredo; d) aumento del valore convenzionale della panatica e della indennità costitutiva della panatica; e) aumento dei compensi orari per guardia con veglia nei porti; f) rimborso delle spese di trasporto ferroviario dal luogo di residenza al porto di imbarco o viceversa: e ciò ai marittimi iscritti a turni particolari che vengono chiamati a raggiungere il porto di imbarco o che ritornino alla propria residenza al termine dell'arruolamento.

Le stesse proposte furono presentate dall'armamento libero. La Federlinea contemporaneamente presentò le proposte per il personale di stato maggiore di ruolo e per quello degli uffici. Complessivamente le proposte avanzate comportavano per le quattro società di preminente interesse nazionale un onere annuo di un miliardo e 250 milioni, oltre un onere *una tantum* di 400 milioni per adeguamento fondi di quiescenza.

Le organizzazioni sindacali dei marittimi dichiararono che le offerte sia delle società di preminente interesse nazionale sia dello armamento libero non costituivano base utile per una ulteriore trattativa e nella

riunione del 30 maggio 1959 presentavano come definitive le seguenti proposte: a) miglioramento di carattere economico apportante ai marittimi un beneficio complessivo pari al 30 per cento del trattamento in atto; b) istituzione di commissioni sindacali a bordo; c) nuova regolamentazione delle iscrizioni e cancellazione dai turni particolari; d) abolizione dei cosiddetti turni sociali (personale inavvicinabile); e) nuova distribuzione dell'orario di lavoro per il personale di camera e famiglia; f) miglioramenti della tabella viveri; g) revisione in aumento delle tabelle di armamento.

In data 1° giugno fu dichiarato lo sciopero a tempo indeterminato da effettuarsi nella data e secondo le direttive da emanare dal comitato di coordinamento delle organizzazioni sindacali. Il giorno di sabato 6 giugno convocai presso il mio Ministero i rappresentanti delle organizzazioni sindacali; ascoltai le loro ragioni e le loro richieste; rinviati gli stessi a lunedì successivo 8 corrente mese per esaminare attentamente le richieste fatte, per conoscere i precedenti che ho riassunti, per sentire le ragioni degli armatori sovvenzionati e degli armatori liberi.

Mi sia consentito a questo punto riassumere ciò che ho esposto. Dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1959 le paghe dei marittimi sono state aumentate una prima volta il 1° agosto 1956 del 6 per cento, una seconda volta il 31 maggio 1958 dell'8 per cento circa.

Mi sia consentito ancora di riassumere un altro elemento molto importante: dal 31 maggio 1958 al mese di giugno 1959, le navi sono state fermate quattro volte: una prima volta nel maggio 1958, una seconda volta nel novembre 1958, una terza volta nel gennaio 1959 ed una quarta volta in occasione di quest'ultimo sciopero.

L'8 giugno ricevetti di nuovo i rappresentanti dei lavoratori e stemmo insieme sei ore, dalle 17 alle 23. Avrei desiderato portare qui e leggere il verbale di quella riunione dal quale risulta l'opera paziente da me svolta. L'onorevole Romagnoli ha invocato la conoscenza dell'animo dei marittimi.

Onorevole Romagnoli, ho molto apprezzato il suo intervento che è stato fatto con umanità e moderazione e non ho difficoltà a dire che ho la certezza che, se lei avesse trattato a favore dei marittimi, lo sciopero non sarebbe stato attuato, perchè avrebbe avuto modo di constatare che io, nell'interpormi come intermediario, non solo dimostrai di comprendere l'animo dei marittimi, ma trattai con i loro rappresentanti con impegno di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

amico, anzi vorrei dire con impegno di fratello. Lo affermano gli stessi sindacalisti che, dopo avere fermato le navi, mi consegnarono un ordine del giorno nel quale è consacrato quanto segue: « L'incontro con il ministro della marina mercantile ha dato la prova della ferma volontà a voler giungere alla soluzione della controversia ».

Nello stesso ordine del giorno si dice ancora: « Tutte le organizzazioni sindacali dei lavoratori del mare, mentre rinnovano il ringraziamento per l'intervento del ministro della marina mercantile, confermano la continuazione dello sciopero ».

Mentre si svolgevano le trattative nella sede del mio Ministero, durante le quali io avevo preso la iniziativa di elevare l'aumento della paga dal 6 all'8 per cento e premurosamente sollecitavo la discussione sulla parte normativa lasciando chiaramente intendere che le richieste possibili sarebbero state da me sostenute e fatte accettare agli armatori, mi arrivò la notizia che a Napoli, proprio nella mia città natale (tengo a sottolineare anche questo avvenimento), erano state fermate due navi, la *Città di Tunisi* che sarebbe dovuta partire alle 21,30 per Palermo e l'*Asia* che sarebbe dovuta partire alle 22 per Porto Said. (*Interruzione del deputato Romagnoli*). L'*Asia* sarebbe dovuta partire alle 22 e fu fermata mentre alle 23 noi stavamo ancora discutendo nel mio ufficio. È un particolare assai grave, onorevole Romagnoli, che non le conviene sottolineare.

Tale azione, non certo corretta, ma gravemente sconcertante, irritò gli armatori, che chiesero la immediata sospensione delle trattative, e ferì il mio cuore. Essa infirmava il mio operato proprio nel momento migliore nel quale stavo tutelando gli interessi dei marittimi.

Desideroso di non fare cadere le trattative e nella viva speranza che il gesto inconsulto compiuto, che si risolveva soprattutto a danno degli stessi marittimi, potesse essere riparato, rinviavi all'indomani martedì 9 giugno la riunione. La mattina successiva ritornarono da me i rappresentanti sindacali dei marittimi. Anzitutto protestai vivacemente per l'atto compiuto, che mal corrispondeva alla mia opera paziente di volontario intermediario.

Rinnovai, però, le mie premure di non aggravare la situazione; invitai i sindacalisti a desistere dal loro atteggiamento, che avrebbe provocato danni alla bandiera italiana ed all'economia del paese; feci com-

prendere che il fermo delle navi avrebbe seriamente compromesso le trattative e che tutto ciò si sarebbe risolto in danno degli stessi lavoratori.

Alle accorate mie istanze, che miravano ad evitare la sciagurata situazione attuale, si rispose con l'ordine del giorno consegnatomi a mano da tutti i rappresentanti sindacali dei marittimi: « Le organizzazioni sindacali dei lavoratori del mare (F. I. L. M.-C. G. I. L.; C. I. S. L.; C. I. S. N. A. L.; S. I. N. D. A. M., S. A. N. C. A. M.; Fegemare; F. I. L. M., U. I. M.) di fronte ai comunicati diramati dalle categorie armatoriali a mezzo stampa e radio, sentono il dovere di precisare: 1°) Che le offerte degli armatori durante l'incontro di ieri sera con il ministro della marina mercantile, onorevole Jervolino, hanno confermato la precisa volontà degli stessi a non voler venire incontro alle richieste dei lavoratori del mare per poter pervenire ad una giusta intesa. Difatti essi hanno offerto un contratto decennale con possibilità di revisione biennale per la sola parte economica. Una tale proposta, oltre a non realizzare alcun beneficio immediato dal punto di vista economico, sociale, sindacale, è semplicemente assurda in quanto viene a cristallizzare la dinamica contrattuale e sindacale delle organizzazioni dei lavoratori); 2°) l'inizio dello sciopero è avvenuto dopo che si è potuto constatare l'impossibilità concreta di una continuazione delle trattative e dopo che le organizzazioni sindacali dei lavoratori del mare hanno dimostrato e riaffermato le giuste esigenze dei marittimi; 3°) l'incontro alle ore 11 di stamane con il ministro della marina mercantile, mentre ha dato prova della ferma volontà dell'onorevole Jervolino a voler giungere alla soluzione delle controversie, ha dimostrato ancora una volta l'intransigenza degli armatori, i quali hanno rifiutato di continuare le trattative e di presentare alle categorie dei lavoratori altre proposte che in qualche modo potessero tener conto delle giuste rivendicazioni dei marittimi. Le organizzazioni sindacali dei lavoratori del mare, mentre rinnovano il ringraziamento per l'intervento del ministro della marina mercantile, confermano la continuazione dello sciopero ».

Altro che errori commessi dal ministro della marina mercantile, onorevoli deputati della sinistra! E quando voi, onorevoli deputati della sinistra, fate dell'ironia ingiuriosa, offendete la giustizia ma più di tutto il senso umano, nella espressione più lata della parola.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

Data la decisa volontà negativa dei sindacalisti di accogliere il mio appello, io mi trovo nella assoluta impossibilità di comporre la controversia: mancavano le condizioni necessarie per continuare la mia opera di volontario mediatore.

Si è detto: ma perché i marittimi devono cessare lo sciopero per trattare? Questa pretesa non è prevista da alcuna legge né dalla consuetudine. Il ministro della marina mercantile non è competente nei conflitti sindacali. Bene avrebbe fatto a chiedere l'intervento del ministro del lavoro.

ADAMOLI. Nessuno di noi ha detto questo!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Avete parlato di mia incompetenza in materia, sostenendo che sarebbe stato utile per me avere a fianco il ministro del lavoro.

MAGLIETTA. Ci parli anche degli armatori, onorevole ministro. (*Proteste a destra*).

LAURO ACHILLE, (*Indica la sinistra*). Avete arrecato gravissimi danni all'economia italiana!

CAPRARA. Stia zitto, onorevole Lauro: responsabile di questa situazione è proprio lei! (*Rumori a destra*).

DANTE. Su quei banchi (*Indica la sinistra*) non si ha rispetto per nessuno!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Innanzitutto devo precisare che non ho mai chiesto la cessazione dello sciopero ma la sua sospensione, che è cosa ben diversa.

In secondo luogo la sospensione dello sciopero non venne richiesta soltanto da me (che, ripeto, sono un mediatore volontario), ma è la condizione posta dagli armatori, sovvenzionati e liberi, per riprendere le trattative.

Gli oratori della sinistra hanno fatto presente che i marittimi non hanno fiducia negli armatori, perché rimasti delusi più volte. Ma è opportuno tenere presente che a loro volta gli armatori non hanno fiducia nei marittimi, i quali, come ho ricordato, dal maggio 1958 al giugno 1959, cioè in soli tredici mesi, hanno fermato le navi per ben quattro volte.

Una voce a sinistra. In chi ha fiducia ella, onorevole ministro?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho fiducia nella serena discussione e nella serena collaborazione della Camera. Se questa serenità vi sarà, sarà possibile ottenere qualche risultato positivo; in caso contrario la situazione potrebbe aggravarsi.

In terzo luogo, potete sostenere, onorevoli deputati della sinistra, che la prassi è contro

gli armatori e contro il ministro della marina mercantile?

Il Ministero del lavoro effettua il suo intervento, a richiesta delle parti o di sua iniziativa, per la conciliazione delle vertenze di lavoro quando esiste fra le parti normalità di rapporti. Ove questa sia turbata da azioni sindacali, quali lo sciopero o l'occupazione, per una prassi ormai consolidata l'intervento è condizionato alla preventiva sospensione di tali turbativ.

Mi sia consentito di ricordare gli esempi forniti dalle più importanti vertenze di questo ultimo periodo, prima fra tutti quello per il licenziamento di circa 900 lavoratori delle officine Galileo di Firenze. Essendo risultati infruttuosi i tentativi di conciliazione effettuati in sede locale e successivamente in sede ministeriale le maestranze procedettero in data 16 gennaio all'occupazione dello stabilimento, che si protrasse fino al 27 gennaio. Soltanto dopo l'abbandono di detto stabilimento il Ministero del lavoro convocò le parti per il 29 gennaio e le trattative si protrassero sino al 18 marzo 1959, data dell'accordo.

Analogo il caso della vertenza per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro in agricoltura nella provincia di Ferrara.

A seguito del fallimento delle trattative per il rinnovo del contratto collettivo di compartecipazione e per l'esame di altre rivendicazioni avanzate dai lavoratori dell'agricoltura la camera del lavoro di Ferrara indisse due scioperi: l'uno effettuato il 21 marzo ultimo scorso, l'altro di quattro giornate effettuato il 18 aprile ultimo scorso. Il Ministero del lavoro, nell'intento di risolvere la grave controversia, dopo che vani erano risultati i ripetuti tentativi esperiti localmente dall'ufficio del lavoro e dalla prefettura, convocava i rappresentanti dei lavoratori e quelli dei datori di lavoro al fine di esperire, in sede ministeriale, il tentativo di conciliazione ed invitava i lavoratori a sospendere lo sciopero. Poiché da parte della Federterra nazionale, nonostante la convocazione predisposta al Ministero e l'invito ad essa rivolta, si continuava nello sciopero, non fu possibile dare inizio alle trattative stesse. La Federbraccianti reagiva predisponendo la continuazione dello sciopero per altri 7 giorni. Il Ministero del lavoro, nell'intento di normalizzare la situazione, inviava sul posto un proprio funzionario per prendere contatti riservati ed ufficiosi con le parti interessate, al fine di rendersi conto della situazione ed eventualmente iniziare le trattative a condizione che lo sciopero fosse stato sospeso.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

Dopo una serie di riunioni, il 13 maggio l'accordo venne raggiunto.

ROMAGNOLI. Senza sospensione dello sciopero.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Se si nega la realtà, non so più che cosa fare.

Vertenza per il licenziamento di 600 lavoratori della miniera di Ribolla di Grosseto della società Montecatini. A seguito del preannunciato licenziamento dovuto alla chiusura della miniera, fallite le trattative in sede locale il 23 marzo 1959, si effettuò, da parte delle maestranze, una parziale occupazione della miniera il 24 marzo che si protrasse fino al 26 marzo 1959. La cessazione di stato di occupazione costituiva la condizione posta dal Ministero del lavoro per aderire all'invito delle organizzazioni sindacali di convocazione delle parti; convocazione che fu effettuata il 25 aprile 1959.

Vertenza dei dipendenti a cottimo della miniera di Abbadia San Salvatore della società Monte Amiata. Mentre si stavano conducendo le trattative per la soluzione della vertenza del cottimo, la società notificava il licenziamento di 735 dipendenti. Durante l'esame di questa seconda vertenza, veniva effettuata l'occupazione della miniera creandosi, in tal modo, una situazione di estremo disagio e di tensione in tutta la zona Amiantina. In vista della particolare delicatezza della situazione determinata dalla protrazione dell'occupazione, il Ministero del lavoro manteneva soltanto contatti ufficiosi con le parti, per modo che, in data 5 giugno, poteva indicare alle medesime le possibili linee di soluzione della vertenza.

Vertenza per il rinnovo del contratto di lavoro per i dipendenti delle aziende metalmeccaniche. Alla rottura delle trattative in sede sindacale seguì una serie di scioperi nei giorni 16 aprile, 4 e 5 maggio, ed un altro ad oltranza era stato dichiarato a fine maggio. Il Ministero del lavoro intervenne in data 19 maggio, previa sospensione degli scioperi, rinviando le pratiche in sede sindacale per la ripresa delle trattative.

Vertenza per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro per i dipendenti dalle aziende di credito e dalle casse di risparmio. La rottura delle trattative, prima in sede sindacale e poi in sede ministeriale, provocarono il primo sciopero nei giorni 8 e 9 maggio e la dichiarazione di un secondo sciopero a tempo indeterminato a partire dal 18 maggio. Quest'ultimo fu revocato su invito del ministro del lavoro, il quale di-

spose la convocazione delle parti per il giorno 8 giugno. Attualmente la categoria sta conducendo un ulteriore sciopero iniziato il 15 giugno. Sarà possibile un altro intervento del Ministero del lavoro se avverrà la cessazione dello sciopero.

Mi pare, onorevoli deputati, che la condizione di sospendere lo sciopero sia largamente suffragata dalla prassi sindacale e, perciò, anche sotto questo riflesso la ragione non è da parte dei sindacalisti.

Qual è il pensiero del ministro della marina mercantile riguardo allo sciopero? Onorevoli deputati, non ne avrei parlato se l'onorevole Adamoli non avesse fatto una grave affermazione attribuendomi una frase che egli ha detto di aver preso dal testo del mio discorso tenuto all'assemblea dei liberi armatori il giorno 12 marzo 1959...

ADAMOLI. Posso leggerla testualmente.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Gliela leggerò io. L'onorevole Adamoli mi ha attribuito questa frase: « Il diritto di sciopero non può sostenersi perché danneggia gli armatori ».

Mi sia consentito leggere integralmente quanto dissi in quella sede: « Si è detto che la libertà di lavoro non deve essere minacciata né violata nel campo sindacale. Non intendo eludere la risposta tanto più che nella relazione che abbiamo ascoltato si riconosce che il diritto di sciopero è parte del diritto alla libertà. Il diritto di sciopero, a norma dell'articolo 40 della Costituzione, deve essere esercitato nell'ambito delle leggi che lo regolano. Il legislatore avrebbe dovuto regolare l'esercizio di tale diritto, ma finora per un complesso di ragioni — che non è opportuno ricordare in questa sede — la legge non è stata emanata. Ciò, però, non esonera l'uomo responsabile dal fare alcune precisazioni: 1°) non deve essere proclamato lo sciopero per ragioni politiche, tanto ciò è vero che esso è riportato nella Costituzione sotto il titolo: rapporti economici; 2°) né può esercitarsi violando la legge speciale se questa ne regola l'esercizio, come può desumersi da alcune norme del Codice della navigazione; 3°) il diritto al lavoro non può essere negato a nessuno.

Noi dobbiamo augurarci che in un tempo non lontano l'argomento in esame formi oggetto di attento studio e sia disciplinato da leggi in conformità del dettato della Costituzione.

Riconosco che la regolamentazione del diritto di sciopero nel campo marittimo risponde ad una necessità maggiore per elimi-

nare inconvenienti, che — se attuati con frequenza e senza una gravissima giustificazione — danneggiano gli armatori e più ancora i passeggeri e gli operatori economici: e ciò senza trascurare il danno notevole che deriva alla marina italiana di cui tutti dobbiamo mantenere alto il prestigio ». Pertanto, la mia dichiarazione è molto diversa da quella che ella ha affermata, onorevole Adamoli.

ADAMOLI. È la stessa.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. È così chiaro, onorevoli deputati, è così preciso, così inequivocabile il mio pensiero sull'argomento che credo di avere il diritto e il dovere di respingere qualsiasi insinuazione, specie se questa viene fatta assumendo di avere sotto gli occhi il testo del discorso dal quale si è tratto l'inciso a me attribuito.

Qual è stato l'atteggiamento dei sindacalisti durante lo sciopero nei confronti dei marittimi? Credo necessario leggere la circolare che il dottore Auricchio la sera del 9 giugno inviava all'equipaggio della motonave *Giulio Cesare* a nome del Sindacato nazionale dei dipendenti aziende di navigazione. La circolare porta la data del 9 giugno, cioè dello stesso giorno nel quale erano venuti da me i sindacalisti a portarmi *brevi manu* un ordine del giorno con cui mi ringraziavano. « Dopo aver respinto le proposte dell'armamento presentate solo quattro giorni prima del 31 maggio, termine fissato dall'accordo del 1° dicembre 1958 per la stipulazione dei nuovi contratti, in pieno accordo con le altre organizzazioni sindacali venne decisa la proclamazione dello sciopero della categoria a tempo indeterminato. Il giorno 6 giugno — richiamo l'attenzione della Camera — il ministro della marina mercantile, onorevole Jervolino, evidentemente allo scopo di ritardare l'inizio dello sciopero, ci convocò per un tentativo di componimento della vertenza. Le discussioni furono aggiornate, riprese lunedì 8 giugno con la partecipazione dei rappresentanti dell'armamento libero e sovvenzionato. Nel corso di quest'ultima riunione il ministro (richiamo anche su questo l'attenzione della Camera; farò poi i dovuti commenti) fece le seguenti proposte: rinnovo dei contratti di arruolamento con validità decennale, con la revisione biennale delle paghe in una misura superiore di un quinto alla media degli aumenti che ogni due anni sarebbero stati accordati ai dipendenti delle industrie metalmeccaniche, tessili, edili e chimiche. Pertanto la parte normativa, che già era rimasta ferma per circa trenta anni,

avrebbe dovuto essere bloccata per ulteriori dieci anni e la parte salariale, secondo gli intendimenti degli armatori, avrebbe dovuto ancorarsi ad altre categorie di lavoratori che nulla hanno a che vedere col settore del mare e che nell'ultimo biennio non hanno ottenuto alcun aumento. Visto che il ministro non riusciva nell'intento di far spostare gli armatori dalla predetta posizione e rilevata che mentre erano in corso le discussioni le società di preminente interesse nazionale tentavano di far anticipare la partenza dall'Italia di alcune navi, in pieno accordo con la F. I. L. M.-C. G. I. L., con la quale avevano concordato già da qualche tempo il piano dello sciopero, demmo corso alla attuazione dello stesso nella tarda serata dell'8 corrente col fermo a Napoli dell'*Asia* (onorevole Romagnoli, questa è la confessione del dottor Auricchio, sindacalista), della *Città di Tunisi*, inviando contemporaneamente istruzioni alle sezioni per il blocco di tutte le navi sia in Italia che nei porti esteri. A seguito dell'inizio dello sciopero il ministro Jervolino ci ha comunicato che non interverrà nella vertenza fino a quando le navi non avranno ripreso la regolare navigazione. Poiché nel passato abbiamo dovuto constatare che, malgrado gli impegni del ministro e gli affidamenti degli armatori, appena cessate le agitazioni non è stata possibile ottenere alcuna concessione, abbiamo dichiarato all'onorevole Jervolino che il S. I. N. D. A. N. e la F. I. L. M.-C. G. I. L. (due organizzazioni su sette) per espressa volontà dei marittimi sono decisi a proseguire lo sciopero fino a quando non interverrà un accordo soddisfacente sulle precedenti rivendicazioni di tutte le categorie ».

A questo punto si fa l'elenco delle navi che sono fermate e si conclude: « Nell'esprimere a voi tutti il più vivo plauso e la sincera riconoscenza di tutti i vostri compagni di lavoro in lotta nei porti italiani, dove hanno avuto inizio tentativi di sopraffazione da parte delle compagnie degli armatori appoggiate dalle autorità governative, vi esortiamo a rimanere uniti e compatti nella prosecuzione dello sciopero perché dalla inflessibilità e dalla determinazione degli equipaggi fermi all'estero dipende l'esito favorevole della battaglia. Nel darvi assicurazione che gli organi dirigenti del S. I. N. D. A. N. e della F. I. L. M.-C. G. I. L. hanno piena consapevolezza delle loro responsabilità nei confronti vostri e di tutte le categorie in sciopero, vi inviamo il più vivo ringraziamento per la grande e decisiva dimostrazione che state dando ai lavoratori di

tutto il mondo ed un fraterno ed affettuoso abbraccio ».

Consentitemi, onorevoli deputati, alcuni rilievi veramente gravi.

A) Anzitutto si afferma che il giorno 6 giugno il ministro della marina mercantile onorevole Jervolino, evidentemente allo scopo di ritardare l'inizio dello sciopero, ci convocò per un tentativo di compimento della vertenza ». L'affermazione « evidentemente allo scopo di ritardare l'inizio dello sciopero » è in perfetto contrasto con l'ordine del giorno consegnato a mano il mattino del 9 giugno da tutti e sette i rappresentanti dei vari sindacati. In quell'ordine del giorno — non lo dimenticate, onorevoli deputati — si dice: « Il ministro della marina mercantile ha dato prova della ferma volontà di voler giungere alla soluzione della controversia ». (*Commenti a sinistra*).

BRODOLINI. Non vi è alcuna contraddizione.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. So leggere. Fin qui almeno ci arrivo.

In quel medesimo ordine del giorno è scritto: « Le organizzazioni sindacali dei lavoratori del mare rinnovano il ringraziamento per l'intervento del ministro della marina mercantile ». Conseguenza: non è vero che il ministro della marina mercantile convocò i rappresentanti dei marittimi « allo scopo di ritardare l'inizio dello sciopero ».

ROMAGNOLI. Ma il ritardare lo sciopero è ciò che un ministro deve fare. Non vi è quindi nessuna offesa nell'attribuirle un tale proposito.

SEGNI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro dell'interno*. È una gentile insinuazione la sua !

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Se non erro, ella, onorevole Romagnoli, è professore di lettere. Dovrebbe sapere che la logica deve essere applicata anche dai sindacalisti.

B) Secondariamente, dalla circolare si rileva che il piano dello sciopero era stato concordato soltanto con la F. I. L. M. — C. G. I. L., e non pure con le altre cinque organizzazioni sindacali. Dalla stessa circolare si deduce che la piena consapevolezza delle loro responsabilità è data esclusivamente dagli organi della F. I. L. M. — C. G. I. L. e del S. I. N. D. A. N.

Onorevoli deputati della sinistra, avete più volte ripetuto: « Non vi dice niente il fatto che tutte le sette organizzazioni sindacali, compresa quella che è vicina al partito di maggioranza, hanno dichiarato lo sciopero

e resistono compatte ? ». Dov'è questa solidarietà, se dal documento da me letto risulta che il piano di sciopero fu concordato soltanto dalla F. I. L. M. — C. G. I. L. e dal S. I. N. D. A. N. e se le direttive ai marittimi vengono date solo da queste due organizzazioni sindacali e non pure dalle altre cinque ?

C) In terzo luogo, la cosa più grave, che si rileva nella circolare in parola, è l'aver taciuto di proposito che il ministro della marina mercantile aveva di sua iniziativa proposto l'aumento della paga dal 6 all'8 per cento e che aveva chiesto di discutere la parte normativa, per vedere quali altri vantaggi era possibile concedere ai marittimi. Quando mi si attribuisce, come unica proposta, quella consacrata nella circolare (ed è l'unica portata a conoscenza su questa materia ai marittimi), si commette un grave atto di mancanza di lealtà e di correttezza. E non aggiungo altro.

Qual è stato il comportamento dei marittimi durante lo sciopero ?

Onorevoli deputati della sinistra, avete affermato che sono state commesse violazioni delle leggi da parte di autorità varie contro i marittimi ed avete invocato le sanzioni previste dal codice della navigazione, quello stesso codice che quando è invocato da altri settori della Camera o dal Governo è definito disumano, fascista, anticostituzionale. (*Commenti a sinistra*).

Il comportamento non è stato di certo encomiabile, perché risulta da documenti in mio possesso che sono stati negati i servizi di assistenza, di mensa, di camera ai passeggeri di prima classe e di classe cabina e, in un secondo momento, anche ai passeggeri di terza classe.

Ecco la documentazione di quanto ho affermato circa il comportamento degli equipaggi verso i passeggeri in occasione del fermo delle navi all'estero.

A New York. Motonave *Giulio Cesare* della società Italia (in partenza per l'Italia con 1.178 passeggeri): l'equipaggio, dichiaratosi in sciopero un'ora prima della partenza della nave, ha rifiutato qualsiasi assistenza ai passeggeri.

A Dakar. Transatlantico *Conte Grande* della società Italia (in viaggio di ritorno da Buenos Aires con 1.102 passeggeri): l'equipaggio ha rifiutato di effettuare il servizio di mensa e di camera per i passeggeri di prima classe e di classe cabina, continuando il servizio per i passeggeri di terza classe sino al giorno 16 giugno. Dal 16 giugno l'equipaggio ha sospeso il predetto servizio per la terza

classe come ritorsione verso i passeggeri di terza classe che hanno dimostrato apertamente il loro disappunto per il fermo della nave.

Transatlantico *Conte Biancamano* della società Italia (in viaggio dall'Italia per il Sud America con 565 passeggeri): l'equipaggio ha rifiutato di effettuare il servizio di mensa e di camera per i passeggeri di prima classe e di classe cabina.

Tutti i passeggeri delle due unità hanno ormai proseguito per le loro destinazioni.

A Karachi. Motonave *Victoria* del Lloyd Triestino (in viaggio di ritorno per l'Italia con 434 passeggeri): l'equipaggio ha rifiutato di prestare assistenza ai passeggeri imbarcati. Tutti i passeggeri sono stati fatti proseguire.

A Melbourne. Motonave *Neptunia* del Lloyd Triestino (in viaggio di ritorno per l'Italia con 155 passeggeri a bordo): l'equipaggio non ha effettuato alcun servizio mensa per i passeggeri imbarcati, per i quali è in corso l'inoltro a destino.

Questo non solo è in contrasto con ogni buona norma sindacale, ma è soprattutto in contrasto con la tradizione di umanità e di cortesia dei marittimi italiani, i quali hanno sempre tenuto a conquistare la fiducia e il rispetto dei connazionali e degli stranieri, specie all'estero.

ROMAGNOLI. Si vede che l'onorevole Lauro li ha fatti arrabbiare proprio tanto.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Può proprio dirsi onorevoli deputati, che il trattamento dei marittimi è disumano?

Non avrei parlato di questo argomento se non fossi venuto in possesso di un documento che mi ha molto sorpreso.

La *Pravda* del 23 corrente mese, in una corrispondenza da Roma, dal titolo: «Le navi non escono in mare», a firma Diakov, tratta la questione dello sciopero dei marittimi italiani. L'articolista asserisce che il contratto di lavoro dei predetti marittimi, contenente ancora clausole redatte nell'epoca napoleonica, non è stato riveduto da un quarto di secolo, e tratta dei salari mensili, che non sarebbero superiori alle 20-25 mila lire e delle richieste degli scioperanti, affermando inoltre che gli armatori privati e gli amministratori dell'armamento statale cercano con la forza di infrangere la resistenza dei marittimi in sciopero e che il Governo italiano ha deciso di applicare, per requisire le navi, una legge fascista del 1939.

MAGLIETTA. Ma questo è vero!

ADAMOLI. Si tratta di un giornalista che manda notizie.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Adamoli, dopo i dubbi che ella mi ha fatto sorgere in Commissione ho voluto di persona controllare quale è il trattamento dei marittimi di bassa forza fatto dalle società di preminente interesse nazionale ed ho constatato che esso non è un trattamento di fame. Vediamo quale è il trattamento retributivo attuale: A) competenze mensili: paga 45.330, indennità di contingenza 5.031, indennità rischio mine 2.730. Totale lire 53.091, al lordo della trattenuta di ricchezza mobile 4.280, 48.811 al netto. Il compenso lavoro straordinario (secondo la media 1958 per il personale di bassa forza) è di lire 22.270, che, essendo la trattenuta di ricchezza mobile 1.080, passa all'importo netto di 21.190. Il totale delle competenze mensili è di lire 75.361 al lordo della trattenuta di ricchezza mobile (lire 5.360) e di lire 70.001 al netto. A queste competenze bisogna aggiungere gli assegni familiari per coloro che hanno persone a carico. Ad esempio: per moglie ed un figlio lire 7.930, per moglie e due figli lire 12.558. B) Competenze differite o ratei mensili: rateo gratifica natalizia lire 4.897, rateo gratifica pasquale, lire 3.672. Totale 8.569, al lordo della trattenuta di ricchezza mobile (lire 414), e 8.155 al netto. Indennità sostitutive e di sbarco: ferie (giorni uno e mezzo), lire 2.938; riposi compensativi (giorni 4) 7.832; preavviso 1.010; indennità di sbarco 3.366. Totale, 15.146, al lordo delle trattenute di ricchezza mobile (lire 666) e 14.480 al netto. Totale competenze differite lire 23.715, al lordo delle trattenute di ricchezza mobile (lire 1.080), e 22.635 al netto. Totale generale competenze, lire 99.076, al lordo delle trattenute di ricchezza mobile (lire 6.440) e 92.636 al netto. A quanto sopra va aggiunto il costo vitto per l'importo di 18 mila lire nette, raggiungendosi un totale lordo di 117.076 ed uno netto di 110.636 cui vanno ancora aggiunti gli assegni familiari per coloro che hanno persone a carico. Oltre a quanto sopra sono a carico dell'armatore gli oneri accessori per previdenza, assicurazioni sociali, malattia, ecc., per un importo mensile di circa 35 mila lire. In totale quindi l'onere mensile dell'armatore per un marinaio per retribuzioni ed oneri accessori ammonta a 152.076 lire, più gli assegni familiari.

Vediamo ora quale sarebbe il trattamento retributivo apportando alla paga ed al compenso lavoro straordinario l'aumento del 6 per cento: A) competenze mensili: paga

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

48.050, indennità di contingenza 5.031, indennità rischio mine 2.730. Totale 55.811, al lordo della trattenuta di ricchezza mobile (lire 4.441), 51.370 al netto. Compenso lavoro straordinario (media) 23.605, trattenuta di ricchezza mobile 1.144, importo netto 22.461. Totale competenze mensili 79.416, al lordo delle trattenute di ricchezza mobile di lire 5.585, 73.831 al netto. A queste competenze vanno aggiunti gli assegni familiari in misura invariata. *B*) Competenze differite o ratei mensili: rateo gratifica natalizia lire 5.223; rateo gratifica pasquale, lire 3.017. Importo lordo 9.140, trattenuta di ricchezza mobile 443, importo netto 8.697. Indennità sostitutive e di sbarco: ferie (giorni uno e mezzo) 3.134, riposi compensativi (giorni 4) 8.355, preavviso 1.077, indennità di sbarco 3.591. Totale 16.157 al lordo della trattenuta di ricchezza mobile 711, di 15.446. al netto. Totale competenze differite, lire 25.297, al lordo delle trattenute di ricchezza mobile (lire 1.154), 24.143 al netto. Totale generale competenze: lire 104.713, al lordo delle trattenute di ricchezza mobile di 6.739, 97.974 al netto. A quanto sopra va aggiunto il costo vitto per l'importo di 18 mila lire nette. Si ha così un totale di lire 122.713 al lordo e di 115.974 al netto, più gli assegni familiari.

Vediamo ora quale sarebbe il trattamento retributivo apportando alla paga e al compenso lavoro straordinario l'aumento dell'8 per cento secondo la mia iniziativa: *A*) competenze mensili: paga 48.956, indennità di contingenza 5.031, indennità rischio mine 2.730. Totale 56.717 al lordo della trattenuta di ricchezza mobile lire, (4.485), 52.232 al netto. Compenso lavoro straordinario (media) 24.050, trattenuta di ricchezza mobile 1.166, importo netto 22.884. Totale competenze mensili 80.767, al lordo delle trattenute di ricchezza mobile di 5.651, 75.116 al netto. A queste competenze vanno aggiunti gli assegni familiari in misura invariata. *B*) Competenze differite o ratei mensili: rateo gratifica natalizie 5.299, rateo gratifica pasquale 3.974. Totale 9.273, al lordo della trattenuta di ricchezza mobile di 450, 8.823 al netto. Indennità sostitutiva e di sbarco: ferie (giorni uno e mezzo) 3.179, riposi compensativi (giorni 4) 8.476, preavviso 1.093, indennità di sbarco 3.643. Totale 16.391, al lordo della trattenuta di ricchezza mobile di 724, 15.670 al netto. Totale competenze differite 25.664, al lordo delle trattenute di ricchezza mobile di 1.171, 24.493 al netto. Totale generale competenze 106.431, al lordo delle trattenute di ricchezza mobile di 6.822, 99.609 al netto.

A quanto sopra va aggiunto il costo vitto per l'importo di 18 mila lire nette. Si ha così un totale di 124.431 al lordo e di 117.609 al netto, più gli assegni familiari.

Non dimentichiamo, onorevoli deputati, quali sono le condizioni degli altri lavoratori e non dimentichiamo che il trattamento salariale del marinaio in confronto al 30 giugno 1956 ha avuto un aumento del 17 per cento, a cui deve aggiungersi l'aumento da me proposto dell'8 per cento, il che porta l'aumento complessivo al 25 per cento. Con tale ultimo aumento dell'8 per cento la paga del marinaio verrebbe a corrispondere a 119,85 volte la paga del 1938, mentre il costo della vita sempre rispetto al 1938, come è a conoscenza di tutti, è aumentato di 67 volte.

È necessaria una parola sulla requisizione delle navi. Anzitutto debbo comunicare alla Camera ed al paese che i prefetti della Sardegna ed i presidenti delle camere di commercio di quell'isola mi sollecitarono con un appello veramente pressante all'urgente inoltro di grandi quantitativi di medicinali e di carni macellate giacenti a Civitavecchia, dove correvano rischio di deterioramento, di frutta, di ortaggi, di altre grosse scorte di generi alimentari. E tutto ciò senza trascurare quanto ricordò ieri l'onorevole Bima e cioè il dovere di facilitare il compito ad insegnanti e studenti in questo periodo di esame.

Perciò nell'attuale contingenza ricorre il cosiddetto stato di necessità pubblica.

Io potevo avvalermi dell'articolo 7 della legge 12 marzo 1865, n. 2248, il quale espressamente dispone che allorché per gravi necessità pubbliche la autorità amministrativa debba senza indugio disporre della proprietà privata provvederà con decreto motivato. Questa è una norma che viene spesso applicata dalla autorità amministrativa per requisizioni temporanee richieste da pubbliche necessità e che non siano regolate da norme particolari.

Mi sono avvalso della legge 13 luglio 1939, n. 1154, riconosciuta in vigore ed operante anche dal supremo organo della giurisdizione amministrativa dello Stato (sentenza 14 luglio 1948, in causa Achille Lauro contro il Ministero della marina mercantile) ed applicata anche in occasione della necessità determinata dalla chiusura del canale di Suez per il rimpatrio di connazionali dall'estero.

Onorevoli deputati, da tutti i banchi, sia pure con toni e modalità diverse, è stato chiesto che lo sciopero dei marittimi cessi e che la controversia si componga. Il Governo non può non associarsi a questa comune aspirazione. Del resto il Governo a mio mezzo ha

più volte manifestato il suo vivo desiderio di comporre la vertenza incresciosa. È necessario però che si creino le condizioni essenziali per la composizione, perché l'esercizio del diritto di sciopero non sia attuato contro lo Stato la cui autorità nel comune interesse dobbiamo tutti difendere.

Onorevoli deputati, l'esame chiaro e preciso della odierna situazione della marina mercantile italiana, fatto in un momento cruciale della sua storia, ci porta a delle conclusioni impegnative. Nel mondo intero si riflettono su questo settore le invenzioni nuove della tecnica e le mutate necessità economiche, specie del trasporto di determinate materie prime. La marina mercantile italiana non può certo sottrarsi a questa situazione ma ha, tuttavia, in sé un sufficiente potenziale di energie economiche ed umane per reagire con efficacia costruttiva. Lo deve fare con convincente impegno delle forze dello Stato, dei lavoratori del mare, della libera iniziativa economica. È in questo solidarismo, dove ogni energia trova il suo giusto posto e il suo giusto limite, che sta la sanità fisiologica, potremmo dire, e conseguentemente la potenzialità economica della nostra marina mercantile.

Ciò, onorevoli deputati, non si raggiunge senza sacrificio, grandezza umana e comprensione da parte di tutti. Ma sappiamo che si può e si deve raggiungere, sia pure attraverso quel travaglio di ricerche e di autolimitazioni che la libertà democratica richiede a tutti.

Una nave moderna, nella complessità dei suoi organismi vivi e tecnici e di fredda materia dall'uomo mirabilmente e intelligentemente disposta al suo servizio, è un piccolo mondo modello nell'ordinato evolversi di una comunità umana.

In essa il senso del dovere e dell'amore cementano la fatica e il lavoro di tutti. Noi ci auguriamo che al più presto questo accordo nella giustizia torni su tutte le nostre navi per aprire ai nostri commerci ed alle nostre relazioni umane col mondo nuove vie e nuove possibilità di pacifica espansione.

La marina mercantile italiana, nella genialità e libertà delle sue iniziative, è stata per l'Italia in ogni epoca della sua storia, una energia operante nel lavoro della sua gente, sia che formasse la grandezza di Venezia, di Genova, di Pisa o di Amalfi, piccola ed ultima repubblica dove sorse e si codificò quel diritto marittimo che la moderna evoluzione della società invita anche noi ad aggiornare.

Questa gloria del mare che la nostra bandiera ricorda con giusta sintesi espressiva deve essere trasmessa ai giovani come una delle forze del lavoro italiano più pacifico e più nobile secondo la sua tradizione e più ancora come certa fonte di sviluppo umano ed economico nella pace anche per il futuro.

A questo ci auguriamo abbia servito l'approfondita ed appassionata discussione del bilancio della marina mercantile in un'ora in cui più che mai attorno alle nostre navi è necessaria la solidarietà delle forze più nobili ed operanti della nazione. (*Vivi applausi al centro — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione — con l'esame dei capitoli dello stato di previsione, degli articoli del disegno di legge, nonché dichiarazioni di voto e voto finale sul disegno di legge medesimo — è rinviato ad altra seduta.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960. (831).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

DANTE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione del bilancio dei lavori pubblici ci ha colto un po' di sorpresa; tuttavia ho avuto la fortuna di avere per tempo la relazione del collega onorevole Ripamonti: un documento pregevole per chiarezza, completezza ed anche per competenza.

Il ritmo accelerato impresso alle discussioni dei bilanci, data l'incalzante urgenza delle inesorabili scadenze costituzionali, forse non consentirà alla relazione dell'onorevole Ripamonti di raccogliere gli unanimi consensi di quei settori della Camera che onorano il lavoro e la nobiltà degli intenti che l'hanno ispirato. Questa relazione rimane un documento di inestimabile valore: essa affronta tutti i problemi di struttura di questa fondamentale branca della pubblica amministrazione, li vivifica accostandoli con realistica

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

aderenza alle umane esigenze, li cataloga attraverso una gerarchia di valori sociali, e soprattutto emancipa il bilancio dall'arida nomenclatura delle cifre e dalla sua, ormai superata, tradizione di bilancio tecnico per restituirlo alla sua intelligibile funzione di strumento di progresso sociale.

Spronati come siamo, onorevoli colleghi, dal desiderio di nuove realizzazioni e di ulteriori conquiste, noi non fermiamo a volte la nostra attenzione sul consuntivo delle opere e delle conquiste realizzate. Già nella discussione sui preventivi di spesa del bilancio dei lavori pubblici dello scorso anno non fui il solo a sottolineare l'impulso che il ministro Togni aveva dato a questo importantissimo settore della pubblica amministrazione, e la speranza che il Parlamento ed il paese nutrano per l'ulteriore azione realizzatrice di un uomo che ha spiccate quanto conclamate virtù di concretezza. Ritengo che sia parimenti un dovere dare atto al ministro Togni, ai suoi sottosegretari — i quali, se hanno un'ambizione, è quella di voler lavorare di più —, ai valorosi funzionari che l'hanno così validamente confortato della loro collaborazione, del lavoro compiuto e dell'altro in corso di realizzazione.

Vi sono in cantiere opere ciclopiche, che costituiscono motivo di legittima soddisfazione per l'amministrazione dei lavori pubblici e — mi sia consentito di dire — motivo di orgoglio per le forze politiche che le hanno conferito e sono certo le confermeranno, onorevole ministro, la loro fiducia. Basti pensare all'autostrada del sole, all'aeroporto dell'urbe, al massiccio intervento nel settore dell'edilizia destinato a risolvere la crisi degli alloggi, all'impulso dato all'edilizia scolastica, alle opere igienico-sanitarie, per avere — con l'evidenza delle opere — la prova di un impegno che convalida la nostra previsione di ieri e dà un volto concreto alle nostre speranze di oggi.

E poiché siamo in tema di consuntivo, mi piace ricordare due realizzazioni che si sono maturate nell'esercizio testè chiuso e che restano storicamente legate al nome del ministro Togni; esse riguardano l'emanazione di due leggi fondamentali: il codice della strada e la legge sul riscatto delle case. Non mi è consentito, per brevità di tempo, ricordare qui le vicende che hanno accompagnato l'iter legislativo di questi due provvedimenti tanto attesi dal paese. Gli ostacoli che si erano frapposti, e che si sono dovuti superare, anche per i rilevanti interessi che questi due provvedimenti toccavano ed inlaccavano, ne rendevano

più difficile la realizzazione. Ma il ministro Togni, senza nulla sacrificare al dinamico impulso del lavoro, realizzava i due provvedimenti delegati.

Per quanto riguarda il codice della strada, ritengo doveroso ricordare il prezioso contributo di lavoro e di competenza dato dalla Commissione speciale della Camera, per cui vada ad essa ed al suo presidente, onorevole Aldisio, la nostra gratitudine.

Sono convinto che la nuova disciplina della circolazione stradale ed il regolamento, del quale è stata preannunciata la promulgazione, contribuiranno a snellire il traffico stradale e a limitare il pauroso bilancio degli incidenti. Opportuna e lodevole è l'opera di divulgazione, a livello accessibile a tutti i ceti, delle fondamentali prescrizioni sulla circolazione. Vorrei raccomandarle, onorevole ministro, che opera educativa sia fatta non solo nel settore degli utenti della strada, ma anche — stavo per dire innanzi tutto — nel settore di coloro che sono preposti alla disciplina del traffico. Il personale che è preposto a così delicato compito si renda conto che, più che reprimere le infrazioni, esso è chiamato a prevenirle; soprattutto desidererei che si raccomandasse il garbo. La maggior parte dei cittadini che sono costretti a servirsi della strada porta con sé un carico di preoccupazioni e sovente anche un carico di dolori e di angosce. Circolare non è un desiderio, quasi sempre è una necessità. Imbattersi in un controllo è un'opera che a volte diventa calamitosa. Le operazioni di controllo siano spedite, cordiali e soprattutto improntate a spirito di cortesia. Il che, onorevole ministro, non accade sovente: parlo per esperienza personale. È un'esperienza che ella non può avere, perché forse non le è capitato, e sono certo non le capiterà mai perché capita solo a noi, di essere un « utente qualunque ».

Per quanto riguarda l'altra legge, quella sul riscatto delle abitazioni da parte degli assegnatari, un accertamento di prudenza fatto dal relatore fa ascendere a 2 mila miliardi il patrimonio di abitazioni economiche e popolari di proprietà dello Stato, dei comuni, degli istituti autonomi, delle cooperative e della gestione I.N.A.-Casa. Una valutazione approssimativa fa ascendere a circa 1.200 miliardi il valore del patrimonio edilizio soggetto alla legge sul riscatto. Tale somma consentirà la estinzione dei debiti degli enti proprietari con il conseguente affrancamento dagli interessi passivi ed il definitivo risanamento dei bilanci, mentre lo Stato realizza una somma di circa 200 miliardi che potrà utilizzare, in ag-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

giunta agli stanziamenti ordinari, per (ci auguriamo) la definitiva risoluzione della crisi degli alloggi.

Ella, onorevole ministro, nella conclusione del suo intervento dello scorso anno, constatava che nella nostra visione (nostra: di deputati) dei problemi a volte non esiste « un reverenziale rispetto fra il particolare ed il generale », e soggiungeva che per questo, « a volte, nascono delle pericolose discrepanze e si ingenerano anche degli equivoci ». Ma io ho il dovere, onorevole ministro, di ricordare un impegno particolare che ella lo scorso anno ha assunto per la risoluzione di un problema che riguarda le città di Messina e di Reggio Calabria. Ella diceva, a conclusione del dibattito, che occorre prudenza nell'avanzare delle richieste, una prudenza — soggiungeva — « che è soprattutto implicita garanzia che ciò che si chiede è attuabile soltanto se è giusto ».

Nello spirito di questa prudenza io allora, insieme con l'onorevole Bonino, avanzai una richiesta con un ordine del giorno che porta la mia firma e quella di altri colleghi di altri settori della Camera. Tale ordine del giorno ebbe la fortunata vicenda di essere accolto integralmente.

Ora desidero, onorevole ministro, ricordare gli impegni che ella ha assunto, non perché io oggi la trovi con le mani incallite per la fatica e vuote di sementi, ma perché desidero, anche attraverso quella che sarà la sua risposta, vedere riconfermato questo impegno, e con esso la certezza che entro quest'anno quella promessa che è rimasta tale sarà, infine, mantenuta.

Il mio ordine del giorno, onorevole ministro, suonava così (lo rileggo, perché con la nuova procedura dei lavori siamo di fronte ad una decadenza e non ho potuto ripresentarlo, mentre desidero che resti consacrato negli stenografici anche di questa discussione):

« Considerato che, a distanza di cinquanta anni, sono ancora evidenti i segni della distruzione subita dalle città di Messina e Reggio Calabria nel terremoto del 1908; che, malgrado gli apprezzati interventi dei vari governi, per effetto della catastrofe tellurica le due città non hanno visto completata la ricostruzione nonostante i reiterati responsabili impegni solennemente assunti, anche in dipendenza di precise disposizioni di legge; che in particolare non è stato ancora completato lo sbaraccamento, esistendo tuttora, nella sola città di Messina, circa 6 mila baracche; che non è stato per la massima parte attuato il piano regolatore da finanziare a totale carico

dello Stato per obbligo nascente da legge; ritenuto che l'immane disastro travolse tutte le fonti di produzione e di stabile lavoro, dalle fiorenti industrie alle attività portuali, marine e commerciali e che a tutt'oggi tali condizioni permangono ancora gravi per il mancato completamento della zona industriale e per la mancata ricostruzione dei magazzini generali e delle indispensabili attrezzature portuali; impegna il Governo ad ultimare, con i finanziamenti già in bilancio, il piano regolatore, secondo gli obblighi nascenti dalla legge 19 agosto 1957 e dal decreto ministeriale del 7 marzo 1953, a completare lo sbaraccamento della città, a definire l'esecuzione di tutte le altre spese previste dalle leggi e, in particolare, quelle relative alla ultimazione della zona industriale, dei magazzini generali e delle attrezzature portuali ».

Questo ordine del giorno, oltre alla mia, portava la firma degli onorevoli Bonino, Salvatore Barberi ed Alfonso Cerreti. Ella, signor ministro, ebbe ad accoglierlo e, durante il suo intervento, si espresse in termini espliciti. Dichiarò, infatti, che in occasione della sua prossima visita a Messina, in relazione al cinquantenario del terremoto del 1908, si sarebbe reso personalmente conto della situazione, per cui si riservava le decisioni del caso. « Riferendomi a quanto detto da alcuni colleghi siciliani e calabresi — ebbe ad aggiungere — mi è gradito comunicare che, in occasione del prossimo cinquantenario del terremoto che devastò le due nobilissime città di Messina e Reggio Calabria, sarà disposta la definitiva soluzione del problema dei baraccati che da troppi anni si trascina tra il giusto risentimento di quelle popolazioni ».

Ora, signor ministro, noi possiamo ricordare di aver avuto la fortuna di una sua visita fra di noi e di aver visto riconfermati, in quella occasione, gli impegni che ella aveva assunto. Mi consenta di ricordarle le parole che ella pronunciò a Messina e che sono prova evidente della serietà del suo impegno e della sua bontà. « Sono in grado di annunciare — ella disse al municipio di Messina — che il Governo ha in corso una nota di variazione di bilancio di 5 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, e che tali fondi saranno destinati alla soluzione dei problemi di cui ho parlato. Posso anche assicurarvi che si farà il possibile per aumentare gli stanziamenti già destinati alle ricostruzioni edilizie di quelle città, allo scopo di accrescere al massimo il numero degli alloggi che potranno essere realizzati. Devo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

aggiungere che, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1959-60, figurerà una spesa di un miliardo e 800 milioni per l'esecuzione di opere a carico dello Stato in dipendenza dei terremoti, nonché una spesa di 500 milioni per concessione di sussidi ai danneggiati da pubbliche calamità».

E in occasione di una recente visita del sindaco della mia città, accompagnato anche dall'onorevole Bonino (io ero assente quel giorno), ella ebbe a reiterare queste assicurazioni dando una prova ulteriore di sensibilità verso questo problema che avvilita la città di Messina, anche perché si trascina ormai da oltre cinquant'anni.

Nella discussione dello scorso bilancio, ella ebbe a pronunciare, onorevole ministro, delle parole che io desidero sottolineare. Ella ebbe a dire, a conclusione del dibattito, che aveva mantenuto quasi tutti gli impegni; e soggiunse: « Ciò che si promette si deve ad ogni costo mantenere, e l'impegno che si assume è sacro ed inviolabile nella continuità dell'istituto che ho l'onore di rappresentare ». Sono espressioni che le fanno onore! Chi conosce la sua serietà, chi conosce l'impegno con il quale si è dedicato al lavoro in questa importante branca della pubblica amministrazione, e soprattutto chi conosce le realizzazioni e le conquiste raggiunte in breve volger di tempo, non può che avere la legittima speranza che in questo anno le promesse per Messina e Reggio siano finalmente mantenute.

Ho esaminato le variazioni di bilancio. Non sono un abile lettore di cifre. Ora desidererei che ella, che ha una competenza superiore alla mia, leggesse meglio di me nelle variazioni apportate agli articoli 2 e 3, in cui sono previste delle spese che fanno esplicito riferimento alla città di Messina e di Reggio Calabria.

Chiudo così la prima parte del mio intervento. Desidero anche ringraziare il relatore per aver voluto sottolineare a pagine 84 e 85 della relazione i bisogni della città di Messina, legati ancora alle vicende del terremoto; mentre nell'ultima parte si parla dei bisogni legati agli eventi bellici. Io mi auguro che l'aver ricordato queste necessità non serva solo per futura memoria.

La pubblica amministrazione è impegnata per circa trenta miliardi, perché per il completamento del piano regolatore di Messina, di Reggio Calabria e di Palmi sono necessari cinque miliardi 240 milioni; per la sistemazione della zona industriale di Messina e di Reggio Calabria è prevista la spesa di un mi-

liardo ottocento milioni; per la prosecuzione dello sbaraccamento, interrotto per esaurimento di fondi, sono previsti dieci miliardi e 482 milioni; per il completamento della costruzione di importanti opere pubbliche a Messina e a Reggio Calabria sono previsti altri cinque miliardi.

Agli eterni insoddisfatti, a coloro che provano una specie di voluttà quando possono accusare un pubblico amministratore di non aver assolto un impegno, ho il dovere di ricordare che ella, onorevole ministro, ha dato la prova, per la città di Messina, che quando si può si va oltre le promesse.

Assicurazioni circa il miglioramento della rete stradale siciliana, ad esempio, furono fornite dall'onorevole ministro in risposta ad un ordine del giorno degli onorevoli Fiumanò e De Pasquale, nel quale, « considerato che l'autostrada del sole fu concepita quale arteria di traffico fra l'Europa del nord e i mercati ortofrutticoli e agrumari che hanno sbocco nel Mediterraneo, come è confermato dall'ultimo convegno di Stresa per il traffico internazionale; considerato che le popolazioni della Sicilia e quelle poste a sud del segmento Napoli-Bari rifiutano ogni accoglienza ad un piano autostradale che tagli fuori le loro regioni dal collegamento con il grande commercio internazionale », si impegnava il Governo « a predisporre i necessari studi perché l'autostrada del sole sia proseguita da Napoli fino a Reggio Calabria, e da Messina fino a Catania ».

Nella sua risposta, l'onorevole ministro si impegnò per il raddoppio dell'autostrada Napoli-Pompei e per l'esecuzione, in corso, del tratto Pompei-Salerno. « Dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria — disse testualmente il ministro — è in elaborazione il progetto di massima, mentre il problema delle comunicazioni stradali tra Messina e Catania sarà adeguatamente risolto con la sistemazione della statale 114, compresa nei programmi di ammodernamento della rete stradale statale, in corso di presentazione al Parlamento. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione ». I firmatari si dichiararono sodisfatti.

Il disegno di legge n. 590 è venuto in discussione dinanzi alla Commissione e, quando l'onorevole ministro ha potuto ottenere un aumento di spesa da 25 a 40 miliardi, ha dato subito una prova di buona volontà, di attaccamento e di amore verso la mia città, andando oltre la promessa ed includendo nel programma l'autostrada Messina-Catania. Di ciò è doveroso dare atto all'onorevole ministro, e ringraziarlo. A ciò si aggiunga l'altra grande

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

autostrada Catania-Palermo, per cui l'impegno di spesa è stato superiore.

Questo dovevo dire in rapporto ad una nostra continua ed assillante richiesta che ha incontrato un rosario di delusioni, di amarezze, di dolori. Sono certo, onorevole ministro, che ella non solo ci riconfermerà l'impegno assunto ma, da quell'uomo concreto che è, porrà sul piano della realizzazione le nostre speranze e le nostre richieste.

Vorrei da ultimo ricordare un'opera per la quale giorni or sono ho presentato una interrogazione. Intendo alludere al collegamento diretto fra Messina e la Calabria. Ritengo che la fase delle ricerche preliminari debba essere considerata ormai superata perché studi severi sono stati già effettuati da parte della « fondazione Lerici ».

Nel corso del dibattito sul bilancio del precedente esercizio, rispondendo a un intervento dell'onorevole Aldisio, l'onorevole Togni assicurò che presso il suo Ministero era stata costituita una commissione speciale per lo studio di questa importantissima opera, che noi vorremmo avere la fortuna di vedere realizzata. Ponte, galleria o istmo? Studi sono stati compiuti e, se sono vere le indiscrezioni apparse sulla stampa, vi sarebbero anche i gruppi disposti a finanziare l'opera. Mi domando allora, onorevole ministro, per quale motivo non si accelera il lavoro da parte di questa commissione. Aggiungo che, quando la interrogai per sapere quale fosse il concreto risultato delle indagini fatte dalla stessa, la risposta fu particolarmente evasiva. Per questo, onorevole ministro, desidererei che ella tornasse sull'argomento e che, nella sua replica, fornisse qualche notizia sul risultato degli studi e delle indagini effettuate.

Il problema è particolarmente impegnativo, perché con la costruzione delle due autostrade, la Catania-Palermo e la Catania-Messina, il volume del traffico attraverso lo stretto aumenterà, così come è accaduto per effetto dell'ammodernamento ferroviario della Messina-Palermo e della Messina-Catania, ambedue elettrificate. Occorre evitare lo strozzamento del traffico attraverso lo stretto di Messina. E solo un collegamento diretto viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente potrà evitare l'ingorgo del traffico.

Dissi altra volta che in Italia non vi sono due province così vicine come quelle di Messina e di Reggio Calabria. Infatti, quando il cielo è sereno, si arriva e distingue la presenza fisica delle persone dall'una all'altra parte. I pescatori affermano che si svegliano da una sponda al canto del gallo sull'altra !

Però, le comunicazioni tra il continente e l'isola sono quelle dell'inizio di questo secolo per quanto riguarda la qualità, anche se quantitativamente sono aumentate.

Sono sicuro che ella porrà allo studio il problema e lo avvierà a rapida soluzione. Sarà così un benemerito della rinascita della mia città, come, onorevole ministro, mi piace salutarla benemerito della rinascita del nostro paese. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

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

COLOMBO RENATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, prima di tracciare le linee di questo intervento, mi sono riletto i discorsi più importanti pronunciati lo scorso anno in quest'aula a proposito del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1958-59. Vi ho trovato delle chiare denunce di una situazione e delle richieste, e altresì degli impegni e delle promesse. Ebbene, devo constatare che, malgrado la situazione, si possa senz'altro definire peggiorata tanto in generale, quanto in specifici settori, di quegli impegni e di altri anche più solenni presi in quest'aula pochi mesi or sono ben poco è stato mantenuto.

Siamo anzi alle prese con un fenomeno di recessione unanimemente ammesso; ci troviamo alla vigilia di alcune drammatiche scadenze, ad esempio per l'edilizia e soprattutto per la casa; da ogni parte s'invocano provvedimenti; eminenti personaggi di riconosciuta competenza nel campo economico-finanziario incoraggiano ad imboccare una nuova strada con tutta l'autorevolezza che proviene dai loro altissimi incarichi; ma, non ci è dato di vedere alcun segno che delinei un piano organico di deciso intervento.

Eppure, tutti ricordiamo l'affermazione dell'onorevole Presidente del Consiglio nel corso delle dichiarazioni programmatiche rese alle Camere, a proposito delle misure e degli strumenti antirecessivi che il Governo si proponeva di adottare, fra i quali, in posizione anzi preminente, veniva indicato un massiccio piano di opere pubbliche; così come ricordiamo le dichiarazioni dello scorso anno del signor ministro, ricche di buoni propositi oltre che di precisi impegni (tralascio deliberatamente il dinamismo tanto spesso attribuitogli, perché non vorrei mi si accreditassero intenzioni ironiche). Ebbene, oggi ci troviamo a discutere un bilancio che non è sostanzialmente diverso da quello dello scorso anno e che certo non si adegua alle già richiamate esigenze antirecessive; così come non abbiamo alcuna notizia d'iniziativa e di proposte di legge che,

sul piano generale, ci rivelino la portata di quel programma di opere pubbliche dianzi ricordato e, su di un piano specifico ma non meno importante, ci tranquillizzino unitamente a migliaia di pubblici amministratori e milioni di cittadini, circa i più gravi problemi inerenti alla particolare competenza del dicastero dei lavori pubblici.

Lungi da noi il pensare che la politica antirecessiva debba esprimersi soltanto o pregiudizialmente attraverso un programma di opere pubbliche; il gruppo socialista ha già espresso in proposito il suo pensiero e non mancherà di ribadirlo. Tuttavia, dobbiamo richiamare un duplice ordine di considerazioni, e cioè che l'intervento statale nel settore dei lavori pubblici rimane uno degli strumenti necessari in funzione anticongiunturale e, soprattutto, lo strumento più diretto, come opportunamente conferma nella sua relazione l'onorevole Ripamonti, cui siamo grati per la chiarezza e la ricchezza degli spunti offertici, pur se non ci sentiamo di condividere tutte le sue conclusioni; per talune, anzi, riteniamo di dover procedere più avanti nell'esame e più a fondo nel giudizio. (Ciò dico anche se purtroppo ho potuto esaminare superficialmente la relazione che ci è stata consegnata soltanto questa mattina, per il che elevo formale protesta).

Teniamo presente altresì il duplice obiettivo di ogni politica dei lavori pubblici: il primo che va al di là del settore di cui ci stiamo occupando, perché con una dilatazione si possa incidere favorevolmente sulla più vasta area economica, compensando il riflusso di altri settori; il secondo, che riguarda questo specifico settore, assurdo negli ultimi anni a straordinaria importanza nell'economia della nazione, con un aumento d'incidenza di investimenti e di manodopera occupata, come mai prima d'ora si era verificato.

Dobbiamo tenere presente che è entrato a far parte della contabilità della nazione un considerevole patrimonio di attrezzature, gran parte delle quali acquistate attraverso il credito bancario e per le quali, pertanto, non si può parlare di semplice ammortamento mediante le ore-lavoro, ma per le quali in molti casi si pone un più grave problema. Se teniamo conto di tale elemento, del particolare orientamento di una massa d'investimenti e, infine, ma non perché sia l'ultimo, del fenomeno occupazione (basti pensare che nel settore delle opere pubbliche e in particolare in quello edilizio è affluita in buona parte, seppure disordinatamente e precariamente, la manodopera espulsa dalle campagne), abbia-

mo la visione del significato che dobbiamo anzitutto attribuire alla nostra discussione.

Tralascio di proposito, in questa parte introduttiva del mio discorso, gli aspetti sociali, pure di eccezionale importanza, dei quali mi occuperò fra un momento. Mi limito ora agli aspetti economici che assegnano al settore in discussione un compito straordinario, mentre con preoccupazione notiamo sintomi di crisi anche nel suo interno; esso va pertanto stimolato e potenziato. Tanto più, onorevoli colleghi, che non si tratta, come dice un autorevole settimanale, di far buche nella sabbia, ma di effettuare e di provocare degli investimenti a carattere propulsivo, sia nell'edilizia come nella costruzione di strade, di linee ferroviarie e di navigazione interna, di porti e di impianti idroelettrici. È quindi la strada da percorrere necessariamente, senza timori inflazionistici che non sono attuali, come ci autorizza a pensare primo di tutto chi ha la più alta responsabilità nella sorveglianza del nostro sistema economico-finanziario; mentre è invece del tutto assurdo che si continuino a mantenere tante piaghe sociali, che ora minacciano di aggravarsi in conseguenza di un peggioramento della situazione economica, contemporaneamente constatando la presenza di un'eccessiva liquidità bancaria.

Si parla molto di un prossimo prestito e di una sua considerevole destinazione all'incremento delle opere pubbliche. Noi attendiamo con ansia notizie precise in proposito, ma intanto non posso fare a meno di concludere questa parte introduttiva e vorrei dire pregiudiziale, senza esprimere una critica che non riguarda tanto il bilancio in sé o l'operato del Ministero dei lavori pubblici, bensì investe il Governo nel suo insieme, per la modestia e quindi l'insufficienza del bilancio che ci viene presentato, la sua scarsa incidenza sul bilancio generale dello Stato, la sua scarsa partecipazione all'incremento del medesimo, (come ci conferma la relazione, con dati che per certi aspetti non temo di definire veramente impressionanti), in definitiva per la sua sostanziale inadeguatezza agli scopi che dovrebbe perseguire e da voi stessi, signori del Governo, almeno nelle dichiarazioni ufficiali, ad esso assegnati.

Per venire a un esame più particolare della materia in oggetto, cioè di quello che ci offre il bilancio e di quel che da esso ci si attende o meglio dall'attività del Ministero, lasciatemi prima spendere poche parole proprio sulle attese che sappiamo purtroppo non essere demagogiche o esagerate, ma scaturenti da una dura e triste realtà. Ben diceva un

autorevole collega del mio gruppo, l'onorevole Ivano Curti, nel corso della discussione sul passato stato di previsione, che il bilancio dei lavori pubblici suscita ogni anno tante speranze e tante attese. Cittadini ansiosi di una casa e di un ambiente finalmente civili, uomini e donne preoccupati della sicurezza della loro stessa esistenza, contadini minacciati di continuo della perdita dei loro raccolti, pubblici amministratori impegnati nella quasi impossibile opera di far quadrare i bilanci garantendo nel contempo l'assolvimento dei loro impegni, genitori desiderosi di avere finalmente a disposizione una scuola efficiente per i loro figli, categorie di lavoratori e di imprenditori interessati allo sviluppo di particolari attività dei traffici: tutti costoro attendono dal bilancio dei lavori pubblici e dall'attività del Ministero l'esaudimento delle più legittime aspirazioni.

Sofferamoci un solo istante sulla prima attesa da me citata, quella della casa, che di per sé assume rilievo straordinario e primario nelle nostre preoccupazioni.

Si parla tanto di moralità, si discute tanto, proprio in questi giorni, delle varie e probabili cause che starebbero all'origine di preoccupanti fenomeni sociali riguardanti soprattutto la gioventù, si cerca da parte non solo di alcuni, ma in special modo di un ben individuato settore delle forze politiche e sociali del paese, di addossarne la responsabilità a coraggiose innovazioni introdotte nel nostro sistema legislativo (come la legge Merlin), che invece hanno avuto e hanno il merito di adeguare la nostra convivenza alle esigenze — perfettamente avvertite, del resto — di una società moderna e civile, e ci si scorda di citare il primo e determinante fattore: la miseria, di cui la casa e l'ambiente sono la fotografica espressione. Ho detto « ambiente », onorevoli colleghi, e insisto, perché nell'anno di grazia 1959, se non cessiamo, ovviamente, di considerare la casa come il primo fattore ambientale, non possiamo neppure limitarci a considerarlo come unico e sufficiente, senza cioè che sia completato da quelle opere (strade, servizi igienici, altri indispensabili servizi) che collocano effettivamente il cittadino ad un nuovo livello della vita sociale.

Penso che nessuno vorrà perpetuare o, peggio, ripetere, le assurde e dolorose esperienze verificatesi, di nuovi quartieri residenziali che in verità tale appellativo non meritano almeno sulla base della sua moderna e universalmente accettata interpretazione.

Il signor ministro, da buon toscano, fa sovente uso di una battuta quando si trova in pre-

senza delle numerose e svariate richieste che gli provengono dai deputati di tutti i settori, specie in sede di presentazione degli ordini del giorno con i quali, ad ogni discussione di bilancio, sollecitiamo un intervento pronto e radicale del ministro su tante questioni e lo costringiamo persino ad escogitare formule nuove nel linguaggio parlamentare, per lasciarci meno insoddisfatti di risposte, a volte, anche necessariamente, assai poco convincenti: il ministro parla, per l'appunto, in tali occasioni di « bilancio dei sogni »; io non voglio fare il processo ad una battuta, il cui spirito intendo; qui però dobbiamo dire, con chiarezza e con precisione, se i milioni di cittadini che aspettano, ormai da troppo tempo, non tanto la casa ma, più radicalmente, di essere trasferiti da un livello vergognoso, semiafricano, come si usa dire oggi, di vita, ad un altro veramente civile, debbono considerare questa attesa come utopistica o come realizzabile in uno spazio abbastanza breve di tempo.

Per noi socialisti (e non dico che siamo i soli), questo è il primo punto dell'impegno sociale che cerchiamo quotidianamente di tradurre in realtà. Si usano ormai, ad ogni piè sospinto, espressioni come: « portare tutta l'Italia ad un livello veramente europeo », « moralizzare e modernizzare l'ambiente », « esaltazione della personalità umana », « eliminare l'affollamento e le vergognose coabitazioni ». Ebbene, mettiamoci seriamente al lavoro, con un piano organico, con strumenti legislativi e finanziari adeguati, per completare rapidamente un'opera che, se è stata iniziata, è ben lungi dall'essere ultimata.

Questo impegno rientra nel nostro programma, anzi devo dire che costituisce allo stesso tempo condizione e oggetto di quella politica di alternativa democratica per il cui trionfo operiamo. E sulla base di tale impegno, non pregiudizialmente assunto come necessaria opposizione ad ogni proposta che da voi ci provenga, onorevoli colleghi della maggioranza, bensì come democratico impulso alla vita del paese, che debbo dichiarare che il bilancio propostoci non può ottenere il nostro voto favorevole. Ho già spiegato come ci appaia insufficiente, come si riveli sostanzialmente identico a quelli dei passati esercizi; aggiungo l'inutile gonfiatura ottenuta con oneri che in verità non sarebbero di competenza del Ministero dei lavori pubblici; infine, l'eccessiva rigidità e non tanto per contrarietà alle leggi specifiche e agli impegni tassativi che ne derivano, quanto per l'insufficienza degli stanziamenti previsti e che necessitano perciò di una maggiore dilatazione se

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

vogliamo che le leggi stesse esauriscano la funzione per la quale sono state emanate.

Tolte infatti le spese per il personale e per i servizi, tolte le spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria, ci imbattiamo negli stanziamenti dovuti a leggi particolari per un importo di 84 miliardi e 260 milioni, cifra che, se andiamo ad esaminare nelle sue componenti, troviamo destinata in parte a vecchissimi impegni ad esempio i terremoti del 1908, in parte vincolata per danni bellici non ancora riparati e per il resto dovuta agli impegni derivanti da quelle leggi specifiche come la 9 agosto 1954 n. 640 per le case malsane, o la 10 agosto 1950, n. 647 e successive integrazioni per le zone depresse del centro-nord, o la 9 agosto 1954, n. 638 per la sistemazione dei fiumi, o la 21 maggio 1955, n. 463 per le autostrade, o la 12 febbraio 1958, n. 126 per la nuova classificazione e sistemazione delle strade; leggi tutte apprezzabili nelle intenzioni e nello spirito che le informarono ma che la pratica ha dimostrato essere largamente insufficienti ai bisogni e per il difettoso disegno di attuazione, a volte così macchinoso da limitarne le erogazioni, come dimostrano a sufficienza i residui passivi che hanno assunto di nuovo un'entità impressionante (479 miliardi nell'esercizio 1957-58) e soprattutto per l'insufficienza dei fondi assegnati, al punto che per tutte o quasi, da ogni settore della Camera se ne chiede la modifica o l'integrazione.

Che cosa ci rimane ancora? Tolti i già menzionati 72 miliardi per annualità di contributi riferentisi ad opere già eseguite restano i pochi quattrini a disposizione dei nuovi limiti d'impegno da erogare in contributi, specie in relazione a tutte le opere per le quali la legge 3 agosto 1949, n. 589, prevede il parziale intervento dello Stato, e dico tutte perché in verità sono tante che con questa sola legge, se fosse adeguatamente dotata di disponibilità finanziarie, vi sarebbe da trasformare il volto dell'Italia.

So di non dovermi dilungare con le cifre, onorevoli colleghi, perché non farei che tediarevi con quello che già conoscete. Vista l'insufficienza degli stanziamenti che ancora si ridurranno nell'erogazione (come l'esperienza dei residui passivi c'insegna), pur rispettando e apprezzando l'opera che ne potrà derivare, così come riconosciamo ciò che si è fatto in questi anni ed il nuovo impulso recato specie nei più recenti, debbo ripetere il giudizio già espresso per il passato e oggi più che mai necessario, su di un'opera insufficiente ai bisogni irrimandabili, mancante spesso di organicità e di coordinamento.

Il mio giudizio acquista maggiore risalto ove si consideri che, accanto all'insufficienza del bilancio, sta un dato ancora più grave, e cioè l'incognita delle intenzioni del Governo e della maggioranza circa non solo le integrazioni da recare alle leggi che prima citavo, ma addirittura circa i nuovi programmi, i nuovi indirizzi, i nuovi strumenti legislativi da sostituire alle leggi ormai giunte al termine della loro efficacia e ad altre che stanno per giungervi, come mi accingo a spiegare.

Iniziando dal problema della casa, rileviamo che proprio nel settore più importante abbiamo la più delicata ed incerta delle situazioni. La legge, le leggi se preferiamo, sulla edilizia sovvenzionata hanno chiuso la loro vita; entro il prossimo esercizio lo stesso avverrà per la legge che porta il nome del compianto ministro Romita; alla fine di questo anno termineranno le provvidenze per le nuove costruzioni e, *dulcis in fundo*, entro l'anno scadrà il blocco dei fitti. Contemporaneamente il bisogno di case, specie dei ceti meno abbienti, rimane imponente; v'è pure un aumento della domanda potenziale (lo afferma lo stesso relatore) da parte di categorie più agiate, mentre sono ormai indiscutibili i segni della crisi nel settore delle costruzioni, di un certo tipo s'intende, con un'offerta superiore alla domanda.

Sarei tentato di parlare di fatalità se non sapessi, onorevoli colleghi della maggioranza, che alla fatalità voi non credete come non crediamo noi, specie in siffatta materia; voi credete invece nella Provvidenza; ma per quel che ne so, la Provvidenza produce solo opere buone e giammai autorizza gli uomini ad adagiarsi di fronte a sì drammatiche scadenze.

Parlavo, all'inizio, di promesse e di impegni del signor ministro assunti nel corso della discussione del passato bilancio. Ebbene, non ci risulta che sia stato presentato dal Governo alcun progetto di legge per l'edilizia sovvenzionata; vediamo trascorrere i mesi senza sapere quali intenzioni si abbiano circa il blocco dei fitti; una frase del signor ministro, in verità poco precisa, circa un eventuale intervento governativo nel settore dei materiali da costruzione, cemento compreso, è rimasta senza seguito. Avete presentato due progetti di legge, uno concernente la proroga delle agevolazioni fiscali, l'altro riguardante le aree fabbricabili. Un po' poco, a dire il vero, mentre quel che occorre è un piano organico, un unico valido strumento, una legge-quadro vorrei dire, che realmente aggredisca il problema

per risolverlo entro il più breve termine possibile.

Sappiamo che la situazione è grave e richiede un grosso impegno. È vero che in questi anni si è costruito molto; ma è pur vero che per la maggior parte ciò deve essere all'iniziativa privata (l'80 per cento affermano i costruttori, contro il solo 50 per cento della tanto conclamata liberistica Germania; per non parlare di Danimarca, Norvegia, Francia ed Inghilterra dove l'intervento dell'edilizia privata rispetto a quella pubblica si riduce a percentuali bassissime); come è vero ancora che gran parte dei contributi destinati all'edilizia sovvenzionata sono stati utilizzati dai ceti meno bisognosi dell'intervento statale. Ci troviamo così a dover finalmente affrontare la situazione dei cittadini poveri e dei lavoratori a basso reddito.

Solo poche parole dedicherò ai due progetti di legge presentati dal Governo e dianzi citati, perché nelle opportune e competenti sedi il nostro gruppo esporrà dettagliatamente la sua posizione. Innanzi tutto, devo dichiarare il nostro stupore ed il nostro dissenso sulle restrizioni proposte circa le agevolazioni fiscali, che se mai possono avere un solo limite, quello del tipo di costruzione. Oggi, di fronte alla crisi che si va manifestando nel settore, non compensata dal leggero aumento dell'edilizia pubblica, bisognosi come siamo, anche per ragioni d'indole generale sulle quali non mi ripeterò, di stimolare tutto il settore, non credo che tali limitazioni siano opportune e giustificate.

Per le aree fabbricabili il discorso è assai più impegnativo; d'accordo, ovviamente, sull'assoluta necessità di disporre di grandi quantitativi di aree, dirò in sintesi che a nostro avviso, onde impedire ingiuste quanto inutili generalizzazioni impositive, si tratta di colpire la speculazione allorché questa si materializzi nell'atto di vendita (in tal modo toglieremmo ogni illusione a chi pensasse di tenere immobilizzate delle aree a fini anti-sociali) e di assicurare ai comuni la possibilità di eseguire le opere d'inurbamento rivalendosi su tutti i proprietari che ne traggano beneficio.

Si tratta, infine, di permettere ai comuni di svolgere un'azione urbanistica coordinata, con funzione direttiva e pianificatrice, al fine di evitare gli sperperi della famosa crescita delle città a macchia d'olio o secondo i più diversi e particolaristici interessi, quasi sempre contrastanti con una ordinata visione urbanistica e con le possibilità finanziarie dei comuni; per il che, intendiamoci, gli strumenti necessari si possono adottare senza

voler fare del comune un commerciante di aree.

E veniamo alle abitazioni. La commissione per l'edilizia popolare ci fornisce dei dati desunti dall'inchiesta sulla miseria. Mi permetto di citarli: essi ci dicono che in cifra tonda il fabbisogno teorico di stanze per i ceti miseri e disagiati risulterebbe di 5 milioni; il fabbisogno di stanze, invece, per i ceti medi risulterebbe di 2 milioni 900 mila (tralascio il fabbisogno per le altre categorie che, evidentemente, interessano meno ai nostri fini); e ci dicono ancora, tenuto conto che il rapporto vani-stanza normalmente adottato è di 1,50, che il numero di vani da costruire per l'edilizia popolare urbana, sempre limitatamente al ceto misero e disagiato, nel corso di un settennio è di 5 milioni 500 mila vani, pari a 793 mila vani all'anno; per quanto riguarda l'edilizia rurale, nel caso di un piano settennale, il numero dei vani da costruire è di un milione 250 mila, pari a 278.500 vani all'anno; per i ceti medi urbani, sempre nel caso di un piano settennale, il numero dei vani da costruire è di 4 milioni 350 mila, pari a 621 mila vani all'anno, mentre per i ceti medi rurali, nello stesso periodo, dovrebbero essere costruiti un milione 220 mila vani, pari a 170 mila all'anno.

Tralascio i dati finanziari, sui quali ritorneremo nel beato momento in cui affronteremo il progetto di legge che sto invocando.

Soffermiamoci per un attimo sulle necessità che, a nostro avviso, sono maggiori di quelle appena citate e per cui riteniamo sarebbe necessaria non una nuova inchiesta (visto poi il loro esito abituale), ma un censimento delle famiglie bisognose della casa, distinte per categorie sociali, sì da avere elenchi provinciali contro i quali — s'intende — sia ammesso ricorso. Così potremo gettare le basi di un piano risolutivo, atteso che non basta in proposito l'attività dell'I.N.A.-Casa, e l'opera della legge 9 agosto 1954, n. 640, fra l'altro così congegnata da non consentire l'erogazione dei fondi stanziati annualmente.

Utilizziamo intanto gli strumenti previsti dallo schema Vanoni, come propone l'onorevole relatore, ma poi vi chiediamo un'unica legge che, fatta eccezione per l'I.N.A.-Casa, comprenda tutta l'attività edilizia dello Stato, urbana e rurale, a contributo o meno, a riscatto o in locazione, distinta per categorie di alloggi, con la primaria attenzione rivolta ai ceti meno abbienti, bisognosi di case accessibili ai loro redditi, e poi agli altri ceti, compresi i ceti medi (purché i limiti di reddito per godere dei benefici siano tassativamente

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

stabiliti), per i quali si può continuare col sistema delle cooperative, e comprensive di tutti gli aspetti connessi, dalle aree al graduale sblocco dei fitti.

Vi chiediamo altresì, fin da questo momento, di voler ridurre i tempi di attuazione del piano, perché non si può condannare una massa così ingente di famiglie italiane ad attendere ancora dieci anni nelle condizioni insopportabili in cui ha vissuto finora.

Un breve cenno, per quel che concerne il finanziamento, alla tanto dibattuta questione degli alloggi a riscatto. Nessuno contesta che da tale operazione si debbano pure ricavare mezzi finanziari per l'incremento della edilizia popolare. A nostro avviso, però, il fine primario dell'operazione dev'essere quello di dare in proprietà, ai cittadini che lo possano, l'appartamento. Ecco perché chiediamo che intanto l'operazione di riscatto sia facoltativa da parte del locatario; che, comunque, gli si garantisca l'inamovibilità; che il prezzo del riscatto sia accessibile al reddito delle famiglie che sappiamo abitare in quelle case e, quindi, opportunamente inferiore al valore venale; infine, che un rappresentante degli inquilini faccia parte della apposita commissione.

Il nostro gruppo ha presentato una proposta di legge a firma degli onorevoli Venturini ed altri, tendente a modificare in tal senso il decreto presidenziale di recente emanazione e ne chiediamo la sollecita discussione.

Per concludere sulla casa dirò, dopo tali premesse, che noi siamo contrari allo sblocco degli affitti; siamo consapevoli della delicatezza e della complessità del problema, siamo pronti a discuterne con tutta l'opportuna comprensione e auspichiamo che ciò avvenga al più presto, ma ribadiamo che lo sblocco non può essere che la conseguenza, parallela vorrei dire, dell'attuazione di quel piano organico e definitivo innanzi postulato.

Per l'ambiente ho poco da dire e riguarda soprattutto i comuni, i loro poteri, la loro opera, ma *in primis* le loro finanze. Se pensiamo a ciò cui dovranno provvedere in conseguenza del grande piano edilizio nazionale e lo aggiungiamo alle necessità degli interventi attuali, ci rendiamo facilmente edotti della loro impossibilità a provvedervi e non sarà certo la legge sulle aree fabbricabili, con i suoi proventi, a modificare sostanzialmente una situazione ormai insostenibile. Sta per esaurirsi la legge cosiddetta Tupini; la prossima, il cui progetto speriamo di avere presto in visione e quindi in discussione, deve

evitarne i difetti e le insufficienze. Innanzi tutto quella pretesa di comprendere ogni tipo di opera e, in contrapposto, l'assegnazione di fondi assolutamente esigui. Orientiamo specificamente gli investimenti cosicché si possa fare un piano anche in questo campo e procedere ordinatamente ed organicamente per settori; affrontiamo finalmente la questione della spesa riservata agli enti locali (visto che di riforma vera e propria della finanza locale non si parla) e, con essa, quella delle delegazioni. Stiamo toccando il limite, onorevoli colleghi, quasi ovunque, e di questo passo diventerà proprio inutile stanziare milioni o miliardi per contributi che comuni, province ed enti minori non potrebbero utilizzare.

Tralascio l'edilizia scolastica dal momento che nell'altro ramo del Parlamento si sta discutendo il piano decennale; su di esso avremo quanto prima occasione di esprimere il nostro pensiero. Un breve cenno, invece, al gravissimo problema degli ospedali. Il collega Pietro Amendola, in Commissione, chiese notizie circa un ventilato piano di costruzioni ospedaliere. Non ricordo che gli sia stata data una qualsiasi risposta. Ripeto anch'io la domanda, ricordando quanto sia grande ed impellente il bisogno, non solo per il sud, ma anche per il nord e il centro d'Italia.

Infatti, onorevoli colleghi, se per il sud esiste quella situazione di assoluta carenza che tutti conosciamo, non dimentichiamo che anche la situazione degli ospedali del nord si sta aggravando di giorno in giorno. È noto che le esigenze degli ospedali aumentano, mentre d'altra parte diminuiscono ogni giorno di più i ricoverati « abbienti ». I mutuati entrano beneficiando della cosiddetta retta di autorità che sappiamo comprende soltanto le pure spese di gestione. D'altra parte i patrimoni degli ospedali, rappresentati dai fondi rustici, nella stragrande maggioranza dei casi oggi non hanno più che un'importanza del tutto irrilevante.

E passiamo alla viabilità che secondo noi è un problema di fondi e di scelte. Abbiamo deciso di avere delle autostrade; non è che adesso vogliamo rimettere in discussione ciò che noi stessi abbiamo approvato. Però io trovo innanzi tutto che se si è deciso un piano così importante di autostrade, anche se non vogliamo parlare di un vero sistema autostradale, perlomeno una certa sistematicità vorremo pure dare a questa programmazione ed a queste spese. Non v'ha dubbio allora che bisogna decidersi a programmare ed a finanziare anche autostrade che oggi non trovano società concessionarie disposte ad as-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

sumerle, ma che, accettando un doveroso criterio di necessità e di opportunità propulsiva, indubbiamente lo Stato deve preoccuparsi di eseguire.

Così, a questo proposito, mi sia consentito di dire che non riesco a comprendere non so se l'ostilità o lo scetticismo del signor ministro nei riguardi dell'autostrada del Brennero, a proposito della quale risulta obiettivamente assurdo, dal momento che stiamo ormai attuando il piano autostradale, che si rinunci al collegamento col confine austriaco con un'opera la quale oltre ad interessare tutta la regione Trentino-Alto Adige, verrebbe a collegare il nord d'Italia con l'autostrada del sole. L'ostilità appare più inspiegabile se si considera che gli enti locali (province, comuni e regione Trentino-Alto Adige) si sono già costituiti in consorzio e sono pronti a partecipare con la loro quota alla spesa, in sostituzione di un'eventuale società concessionaria. In questo caso dunque non vi è nemmeno la necessità di cercare tale società; dal momento che gli enti locali sono pronti ad intervenire, non è proprio il caso di regalare milioni a società concessionarie tramite onerosi pedaggi.

Dal momento che ci siamo messi sul cammino delle autostrade, è assurdo che queste non siano a loro volta collegate da strade idonee alle necessità del traffico, della motorizzazione e del commercio in tutte le regioni d'Italia. Altrimenti creeremo la situazione assurda di dover uscire o entrare nelle autostrade attraverso strade assolutamente insufficienti o impossibili, immaginate con quali conseguenze per lo svolgimento del traffico.

A questo proposito, devo dire che anche l'ultimo progetto, provvisoriamente contrassegnato con il numero 590 negli atti della Camera, prevede miglioramenti per le strade di grande traffico internazionale, mentre non si occupa delle altre per le quali vi è pure bisogno di rettifiche, di eliminazione di passaggi a livello, ecc.

Non dobbiamo, ancora, dimenticare la viabilità minore, per la quale sono insufficienti gli stanziamenti previsti dalla legge n. 126. Fra l'altro, abbiamo il grosso problema della manutenzione da parte dell'« Anas » delle strade ereditate dalle province e, da parte di queste, della rete ereditata dai comuni. Sappiamo in quali condizioni si trovano queste strade minori e sappiamo altresì che le province sono generalmente in grandissime difficoltà o addirittura nella impossibilità di mantenere le strade che, tuttavia, sono state loro consegnate perché le trasformino e le migliorino.

Per quanto riguarda il traffico, devo rilevare, e lo faccio volentieri, che, anche se non vi abbiamo ancora adeguato le strade, un passo è stato fatto con il nuovo codice della strada, passo estremamente importante e serio, nei confronti del quale non comprendiamo certo scetticismo e certa campagna propagandistica ostile. Anzi, una volta di più ritengo giusto l'accostamento fatto da un certo settimanale, a proposito del codice della strada, con un'altra legge (quella Merlin) quasi esistesse il gusto in certi cittadini del nostro paese di volere mantenere e coltivare alcuni difetti che non ci sono per niente congeniti, ma sono solo il frutto di particolari circostanze, mentre, al contrario, la esigenza della stragrande maggioranza dei cittadini è quella di progredire nel vivere civilmente e, fra l'altro, di avere una circolazione ordinata, sicura ed educata.

E passiamo alle acque. Gli uomini hanno sempre considerato le acque una fonte di vita e, come tale, l'hanno sempre cercata. In Italia, di corsi d'acqua ve n'è ad ogni passo; ma pare che per noi le acque siano una calamità, anziché quella fortuna che hanno sempre rappresentato per gli uomini. Infatti assistiamo di continuo ad alluvioni e straripamenti, con perdite di vite umane, di ricchezze, di raccolti e con la necessità di spendere, anzi di buttare quattrini, per rifare in qualche modo ciò che le acque hanno distrutto e per indennizzare parzialmente chi è stato danneggiato.

Anche ciò che si è fatto in questo campo è insufficiente ed inorganico. Si è trattato quasi sempre di soluzioni di emergenza o parziali, noi chiediamo invece soluzioni organiche. È evidente innanzi tutto l'insufficienza della legge n. 638 la quale, buona nel suo spirito, ha dimostrato però di essere impotente a risolvere i problemi per i quali è stata varata.

Nel convegno di Mantova del 1951, seguito ad una terribile alluvione, i tecnici presenti affermarono l'esigenza di soluzioni radicali cominciando dal monte per finire al piano. Ebbene, a distanza di tanti anni, non solo non si è risolto radicalmente il problema in quel senso, ma non si è ancora completato il rialzo degli argini del Po; cosicché, anche due volte all'anno, assistiamo ai disastri del Polesine e ad altri (vedi la Calabria), con conseguente distrazione di fondi (che dovrebbero servire per completare finalmente le opere di sicurezza generale) per correre in soccorso delle popolazioni del Polesine, della Calabria e di altre regioni d'Italia. Continuiamo, cioè, a spendere quattrini per rifare delle opere che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

dopo qualche mese dimostrano di essere insufficienti.

Abbiamo o non abbiamo il diritto, a questo punto, di affermare che si è agito finora in modo parziale, insufficiente ed inorganico? Abbiamo o non abbiamo il diritto di affermare che la legge su fiumi è inadeguata?

Vorrei, a questo proposito, citare un aspetto del problema (sarebbe la prima volta che parlo della mia circoscrizione): mi riferisco al grande sistema di sicurezza dell'Adige-Garda-Mincio-laghi di Mantova-diversivo di Mincio-Tartaro-Canal bianco-Po di Levante, opera che interessa la sicurezza, l'esistenza, i raccolti dei contadini di quelle zone che sono soggette di continuo ad allagamenti. I lavori sono cominciati; la galleria Mori-Torbole è terminata.

Ebbene, pensate all'assurdo: terminata la galleria (cosicché le acque dell'Adige possono entrare nel Garda e arrivare di qui, attraverso il Mincio, ai laghi di Mantova) non si è completato l'intero sistema difensivo, per cui è facile comprendere quale situazione tragica verrebbe a determinarsi se si verificassero contemporaneamente, come già è avvenuto in passato, una piena dell'Adige e una del Po. Dato che il Po rifluisce, in caso di piena, nel Mincio, le acque del Po e dell'Adige verrebbero a incontrarsi attorno ai laghi di Mantova, destinata alla più tragica delle sorti.

Per scongiurare tale trementa eventualità e garantire la sicurezza di Mantova sono previsti altri importanti lavori, che però sono ben lungi dall'essere terminati. Va tenuto presente che si tratta di una serie di lavori tutti susseguenti, per cui non possiamo ritenerci soddisfatti solo perché una parte è terminata, anzi fino a quando non tutti i lavori siano stati eseguiti il problema della sicurezza, anziché essere risolto, è aggravato.

A questo proposito devo sottolineare la risposta data dal ministro dell'agricoltura ad una interrogazione scritta dell'onorevole Albarello riguardante i continui allagamenti della zona di Legnago, compresa nell'opera anzidetta. Dichiarò il ministro che i lavori non possono essere eseguiti in via definitiva perché la relativa legge (638) non dispone di tutti i fondi necessari e quindi occorreranno nuove leggi. Ma che cosa aspettiamo a presentare le nuove leggi? Ciò intanto conferma il mio giudizio a proposito della inadeguatezza della legge n. 638, per la sistemazione dei fiumi.

Richiediamo i nuovi strumenti legislativi, eventualmente uno per ogni gruppo di

opere, così da essere certi che i fondi saranno sufficienti e non verranno dirottati, come è avvenuto in passato, per le opere di pronto soccorso.

Vi sarebbe ora da parlare dei bacini, ma non me ne occuperò, perché con maggiore ampiezza e competenza su di essi si intratterrà il collega Zappa. Giacché sto parlando delle acque, desidero tuttavia soffermarmi un momento sul problema della navigazione interna, relativamente al quale siamo in ritardo addirittura di decenni rispetto agli altri paesi evoluti d'Europa e del mondo.

Non accampiamo pretesti, onorevoli colleghi! La verità è che solo da poco tempo si comincia a comprendere ed a sentire questo problema e la sua importanza.

Della questione si parla da tempo, ma nel passato incomprensioni, gelosie, rivalità, concorrenze non hanno consentito di affrontarla con la necessaria decisione.

Mi sia consentita una breve parentesi sulla concorrenza esistente fra le varie forme di trasporto nel nostro paese (ferrovie, strade, idrovie). Manca in Italia una coordinata politica dei trasporti e vi sono invece più politiche in concorrenza tra loro. Se esaminiamo una cartina, sulla quale siano segnate le maggiori vie di comunicazione, constateremo che strade e ferrovie sono concentrate nelle stesse regioni mentre altre sono completamente prive di servizi. E non è che un elemento. Di questa concorrenza e di questa mancanza di coordinamento tra le varie forme di trasporto ci accorgiamo ogni giorno. Anche in materia di prezzi, mancando un organismo coordinatore, nessuno è in grado di dare notizie precise, attendibili e sicure. In questo senso il codice della strada ha cominciato ad introdurre qualche elemento nuovo, ma non basta, se non si arriverà all'auspicato coordinamento.

Tornando alle idrovie, per il cui ritardo il discorso di prima non è inutile, abbandoniamo gli indugi dovuti ad indulgenze verso vecchie posizioni, affrontiamo il problema con visione moderna e sistematica, non parlando di questa o di quell'idrovia in senso alternativo o con pretesa di priorità. Occorre pensare al canale Milano-Lodi-Cremona, che indubbiamente ha un aspetto propulsivo nei confronti di una zona particolarmente depressa; ma anche al canale Milano-Bergamo-Brescia, che ha aspetti immediatamente redditizi, atteso il particolare sviluppo industriale di quella zona. Si tenga presente che questo canale, rendendosi navigabile l'alto corso del Mincio, verrebbe messo in comunicazione con il Garda e quindi con la regione Trentino-

Alto Adige e con i traffici provenienti dall'Austria.

Non deve accadere quello che si è verificato per l'autostrada del sole, cioè che si sono cominciati alcuni tratti a Firenze ed a Roma, per i quali non esisteva una disputa, mentre il tratto più importante, per il quale esiste controversia, malgrado l'impegno solennemente assunto dal ministro l'anno scorso, ancora non è stato iniziato e non sappiamo quale decisione sarà presa. Non ripetiamo la stessa disputa per le idrovie, se vogliamo veramente avere un sistema idroviario nel nostro paese, e realizziamole modernamente, secondo le prescrizioni internazionali, ricordandoci della possibilità di autofinanziamento.

Veniamo ai piani regolatori comunali. Innanzitutto debbo rilevare che finora riguardano solo un centinaio di comuni, perciò questa attività deve essere proseguita. Occorre poi sfrondare le procedure burocratiche gravanti su detti piani, le quali rappresentano un intralcio inutilmente ritardatore e veramente scoraggiante.

Urge poi passare dai piani comunali a quelli intercomunali. Accade che città, anche modeste, per la loro espansione sono venute a fondersi con piccoli comuni limitrofi, al punto che non si riesce più a scorgere quando finisca un comune e cominci l'altro: il comune piccolo sembra diventato un sobborgo del più grosso comune. È assurda ed inutile ogni pianificazione, magari rigida, che non si estenda su tutta la realtà che ho descritto e, se vorremo evitare la frustrazione di un'opera intelligente e preveggenze, dovremo conferirle il necessario respiro di ampiezza.

Sempre a proposito dei piani regolatori devo osservare che è necessario uniformare i criteri. L'onorevole ministro, lo scorso anno, ha detto cose che sono lieto di condividere a proposito della salvaguardia dell'ambiente, che è di straordinario interesse per le città italiane. Non dimentichiamo mai che, se è vero che siamo vissuti in mezzo alla miseria ed alle brutture, è pur vero che siamo cresciuti in ambienti cittadini che non sono costituiti soltanto dai grandi palazzi, dai grandi monumenti, dalla reggia dei Gonzaga, dall'Arena di Verona o dal duomo di Ferrara, sono costituiti anzi da tutto un ambiente formatosi nel corso dei secoli e che ha raggiunto e conservato un suo carattere.

Sono abbastanza giovane e sufficientemente immerso nella vita pratica per non essere il « parruccone » che vuole conservare a tutti i costi quello che esiste così com'è. Facciamo pure moderne costruzioni, ope-

riamo la trasformazione delle nostre città, però (e valenti architetti l'hanno insegnato e l'hanno dimostrato con esempi pratici) modernizziamo salvando le caratteristiche dell'ambiente. Rendiamoci conto che ciò è della massima importanza culturale, estetica, turistica; gli stranieri vengono nelle nostre città, e se ne innamorano non solo per i loro grandi monumenti, ma anche per l'ambiente che li circonda e li valorizza. In proposito necessita uniformità di criteri, e quando questa uniformità non vi è da parte dei comuni, dev'essere il ministero ad intervenire. È intollerabile che accanto a comuni rispettosi di tale esigenza, esistano amministrazioni comunali che cedendo ad interessi ban noti quanto disprezzabili, permettono lo scempio del paesaggio e dell'ambiente.

Lo stesso entusiasmo non posso condividere con il signor ministro, né posso condividere quello più cauto dell'onorevole relatore, per quanto attiene ai piani regolatori regionali. Nella delicatissima materia si sta operando sulla base di una vecchia legge, quella del 1942, che s'ispirava a criteri e si proponeva fini ormai superati. Una legge, quella del 1942, evidentemente emanata per soddisfare esigenze che voi potete benissimo immaginare, che oggi più non sussistono ed alle quali noi non possiamo continuare ad ispirarci.

Ricordiamo, ad esempio, che la legge non prevede alcun intervento preciso degli enti locali, né prevede alcuna procedura di ricorso a tutela di interessi collettivi o privati. E non basta, onorevoli colleghi, che poi giungano le circolari interpretative dal ministero, quando addirittura non vere e pretese norme colmanti le carenze legislative; bisogna riformare quella legge, varandone una nuova. Tra l'altro, infatti, si danno le situazioni più diverse. In una regione si studia il piano regolatore regionale affidandosi alle camere di commercio, in altre lo si dispone affidandosi alle amministrazioni provinciali; cioè ognuno segue criteri diversi, tanta è l'inadeguatezza dello strumento ordinatore. Noi ci permettiamo di dire che bisognerebbe procedere alla costituzione delle regioni prima di ogni altra cosa, perché dovrebbe essere la regione ad approvare il piano territoriale. (Adesso, possiamo essere ottimisti: si è costituita in seno alla democrazia cristiana una nuova corrente che a proposito di ordinamento regionale parla di prudente gradualismo. Bene, il ritmo seguito finora è stato così vertiginoso che proprio di prudente gradualismo si sentiva il bisogno). Questo discorso

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

sull'istituzione delle regioni può sembrare un po' retorico, tuttavia è certo che discutiamo di una materia che va revisionata ed aggiornata secondo le attuali esigenze e non con circolari ma con provvedimenti che vengano da questa sede.

Passo all'ultimo argomento, all'organizzazione del ministero. Chiediamo intanto una maggiore autonomia per i provveditorati, fino ad un ragionevole limite di spesa commisurato alle necessità tecniche ed economiche dei tempi, per l'esecuzione più celere di tanti lavori. Vorrei qui richiamare alla memoria dell'onorevole sottosegretario di Stato la vecchia circolare Camangi, la quale prevedeva che i provveditorati dovessero usare particolare riguardo alle cooperative in materia di lavori di modesta entità. Circolare che è andata nel dimenticatoio. Invece io chiedo che quella circolare, mai annullata da altre successive, venga fatta rispettare.

Per concludere, dovrei parlare di quel capitolo che un dotto collega della maggioranza, l'onorevole Cervone, in una sua relazione molto importante al bilancio di alcuni anni fa, intitolava « delle attribuzioni e spoliazioni ». Ma non siamo disposti, onorevoli colleghi, ad inserirci in questa disputa: se un certo settore debba restare di competenza di quel ministero o essere trasferito a quell'altro, discorso che a noi sembra del tutto insufficiente ed inutile. Non si tratta di contendersi e litigarsi le competenze tra ministeri. Semmai noi siamo disposti a partecipare a un discorso più generale; cominciamo ad esaminare il progetto di legge sul riordinamento della Presidenza del Consiglio presentato dal Governo e poi, discendendo « per li rami », discuteremo di tutte le competenze e le attribuzioni, senza isolare solo alcuni dei problemi, quasi si potesse estrarli (con evidente astrattezza) dal complesso della materia. Nel frattempo, per arrivare a quanto noi chiediamo, cioè un maggiore coordinamento fra le opere e le attività dei vari ministeri, basta la buona volontà e il serio proponimento, traducibili tramite comitati dei ministri, come già avviene per la Cassa per il mezzogiorno e come dovrebbe avvenire per i trasporti e per altri settori, per la casa, per le bonifiche, per le costruzioni portuali, scolastiche e aeroportuali e per altre opere che nel corso del mio dire sono andate illustrando.

Ho finito, onorevole colleghi. Chiedo scusa se vi ho tediato trattando numerosi argomenti, ma dovevo pure esporre il pensiero del nostro gruppo, seppure sinteticamente, almeno in ordine ai più importanti, che, in verità, non

sono pochi. Credo di avere espresso con sufficiente motivazione le ragioni del nostro voto che sarà sfavorevole e per l'insoddisfacciente collocazione del bilancio nel programma economico-finanziario del Governo, già tanto carente, e per il contenuto del bilancio stesso, e infine per la totale carenza d'iniziative e di programmi governativi di fronte ai gravissimi problemi che travagliano il paese.

Credo di aver dimostrato che pure in questa circostanza la nostra è un'opposizione leale e costruttiva. Non abbiamo mancato, anche recentemente, di dare il nostro voto a progetti di legge che, seppure non del tutto risolutivi, rappresentavano un passo innanzi sulla via del progresso. Attendiamo di essere messi fra breve di nuovo alla prova e speriamo, su iniziative della massima importanza.

Quello che noi vogliamo non è il bilancio dei sogni, è semplicemente un programma che aggredisca la realtà spiacevole, triste e a volte obbrobriosa che ci circonda, per portare il paese al livello che i tempi, le tradizioni, i diritti insopprimibili dei cittadini esigono e il cui raggiungimento più non si può rimandare. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

ALESSANDRINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, integrerò con brevi considerazioni il mio intervento in Commissione sul bilancio dei lavori pubblici. Chi si attende da un esercizio all'altro sviluppi rivoluzionari del bilancio stesso pecca evidentemente di ottimismo semplicistico. Il progresso, in ogni settore dell'attività umana, è frutto di lenta evoluzione e si consegue con un ritmo che consente per eccezione, sullo sviluppo costante, miglioramenti dovuti a genialità di concezioni tecnico-economiche e a disponibilità di nuove poderose energie; sarebbe tuttavia illusorio credere a trasformazioni miracolistiche.

L'assunto è di facile dimostrazione solo che si presti attenzione, scervi da passione e da retorica, alla situazione e al progresso conseguito dai vari paesi del mondo, molti dei quali dotati di ricchezze e di strutture notevolmente superiori alle nostre.

È logico quindi che le disponibilità del Ministero dei lavori pubblici, di cui stiamo esaminando il bilancio, siano vincolate dalle limitazioni obiettive imposte dalla ponderata distribuzione delle insufficienti risorse offerte dal bilancio generale dello Stato. Nel quadro di queste considerazioni, il bilancio dei lavori pubblici presenta, a mio avviso, dati incoraggianti. È un bilancio in fase di espansione che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

per l'esercizio in corso realizza un miglioramento di 33 miliardi e 69 milioni in confronto a quello precedente; ciò senza tener conto di ulteriori stanziamenti per 12 miliardi e 490 milioni compresi nel fondo speciale dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, in relazione a vari disegni di legge presentati dal governo Fanfani.

Si deve inoltre tener conto di altre integrazioni derivanti dai provvedimenti recentemente adottati in favore dei dipendenti statali, e della dilatazione di spesa deliberata dalla Camera in relazione al disegno di legge n. 590, che contiene provvedimenti per la viabilità ordinaria e per la prosecuzione del programma di costruzioni autostradali.

Un raffronto tra la spesa prevista dal bilancio dei lavori pubblici e quella del bilancio generale dello Stato conferma il giudizio favorevole. Gli indici d'incidenza della spesa effettiva per lavori pubblici su quella complessiva del bilancio generale dello Stato registrano, in confronto all'esercizio passato, un lieve incremento, passando dal 6,27 al 6,85 per cento, incremento che, commisurato in cifre, è dell'ordine di circa 17 miliardi. Inoltre, le somme assegnate per i lavori pubblici registrano una espansione percentuale superiore a quella conseguita per il bilancio generale dello Stato. Per quest'ultimo, si ebbe nell'esercizio 1958-59 una previsione per spese effettive ammontante a lire 3.269 miliardi e 769 milioni, che passa nell'esercizio 1959-60 a 3.473 miliardi e 648 milioni, con un aumento del 6,23 per cento, contro un aumento della disponibilità per i lavori pubblici, come già citato, del 6,85 per cento.

Meno convincente risulta invece l'esame del bilancio nella sua composizione. Restano sempre attuali le osservazioni più volte fatte circa la discutibile legittimità dell'inclusione fra le poste di spesa delle annualità per i limiti di impegno a pagamento differito, consolidati in seguito all'esecuzione delle opere finanziate negli esercizi precedenti. Dallo stanziamento complessivo del bilancio in esame, cioè 238 miliardi e 173 milioni (richiamo la cifra per ravvivare il confronto), si deve perciò sottrarre, come assolutamente sterile agli effetti produttivi, la somma di 72 miliardi e 107 milioni, che dovrebbe figurare tra gli oneri propri del bilancio del tesoro.

Dopo le considerazioni fatte, rimane a disposizione la somma di 166 miliardi e 166 milioni, comprendente 3 miliardi e 435 milioni per nuovi limiti di spesa a pagamento differito.

E poiché ho accennato a tale posta di bilancio, mi sia permessa una parentesi per rilevare l'inesattezza della stima contenuta nella breve relazione introduttiva allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, che determina in 140 miliardi di lire gli investimenti promossi dai nuovi limiti per spese a pagamento differito.

Un calcolo preciso degli investimenti determinati dai nuovi limiti di spesa a pagamento differito, non è di facile elaborazione. La varietà dei tassi di capitalizzazione, che si possono conoscere con esattezza solo dopo la scelta delle opere da realizzare, permette una valutazione molto approssimativa.

Comunque, per l'esercizio scorso, con nuovi limiti di spesa a pagamento differito espressi in 6435 milioni, si erano valutati in 175 miliardi gli investimenti promovibili. Ne consegue che venuti meno per quest'anno, in seguito alla scadenza delle leggi 2 luglio 1949, n. 408, e 9 agosto 1954, n. 705, 3 mila milioni, somma la cui capitalizzazione risultava semplice, data l'uniformità del contributo statale concesso all'edilizia popolare nella misura fissa del 4 per cento, l'entità degli investimenti provocati dai nuovi limiti, mobilitando il risparmio ed il credito, non può raggiungere l'importo indicato.

Molto più aderenti alla realtà i computi dell'onorevole relatore che, ripresi gli accertamenti fatti per lo scorso esercizio che fissano in 154.440 milioni gli investimenti promossi, prevedono per differenza un ammontare di lire 79.440 milioni per opere nuove derivanti dagli stanziamenti in esame.

Chiusa la parentesi, mi richiamo alle considerazioni già fatte per rilevare che la disponibilità vera e propria dei lavori pubblici si riduce a 162.731 milioni, compresi gli stanziamenti derivanti dalla legislazione speciale.

E qui un altro cordiale richiamo all'attenzione dell'onorevole ministro — già benemerito per la fermezza dimostrata nel chiedere, in difesa del suo dicastero, una adeguazione di mezzi che lo metta in condizione di assolvere ai compiti specifici di un settore tanto importante e vitale della pubblica amministrazione — per premunirlo, se ve ne fosse bisogno, dal pericolo che le leggi speciali presentano per la dimensione e l'impostazione dei bilanci.

Tali stanziamenti, quasi sempre temporanei e comunque a rigida destinazione, pur permettendo la soluzione di problemi specifici non consentono quel necessario movimento di mezzi finanziari che talvolta le contingenze esigono; e svolgendo una funzione di sviluppo

non permettono quella indispensabile della conservazione.

Troppo modesto lo stanziamento di 6228 milioni per opere di manutenzione ordinaria, che ripartito tra quelle gestite dall'amministrazione centrale e quelle affidate alle cure degli uffici tecnico-amministrativi decentrati non consente di affrontare con serietà i lavori più urgenti e necessari. Si procede a spizzico, un colpo qua e un colpo là, senza poter andare fino in fondo. Tutto ciò ingigantisce gli oneri che un giorno o l'altro si dovranno pure affrontare.

Rimangono ancora 132.690 milioni, assorbiti per 31.430 milioni — entità assolutamente inadeguata — da necessità del paese a norma di leggi organiche; 17 miliardi vanno per riparazione di danni bellici e infine — la parte più cospicua — 84.260 milioni per opere previste da leggi speciali.

Mi sia consentito ora un breve esame di qualche aspetto particolare. Un movimento soddisfacente si nota per quanto riguarda la viabilità. La legge 21 agosto 1955, n. 463, incomincia a dare buoni frutti.

Alcuni tratti dell'autostrada del sole sono stati già aperti al traffico, con notevole anticipo sui tempi fissati per la loro agibilità, ed i lavori per realizzare la trasversale padana sono in pieno sviluppo. Queste lusinghiere considerazioni si riferiscono in modo particolare, se si eccettuano i tronchi per i quali esistono controversie in merito al tracciato, alle autostrade in concessione.

Benché con minore impulso, almeno fino ad oggi, proseguono pure i lavori per il raddoppio e il miglioramento delle strade gestite dall'« Anas ». A questo riguardo ho preso l'iniziativa di visitare alcuni cantieri aperti sulla Milano-Bergamo-Brescia per rendermi personalmente conto dello sviluppo assunto dai lavori. Un complesso autostradale era stato escluso dalle previsioni di raddoppio. Per essere precisi, i tronchi bivio per Como-Gallarate-Varese di 35 chilometri e la diramazione Gallarate-Sesto Calende di 11 chilometri che fanno parte della prima rete autostradale italiana costruita negli anni 1923-24 per servire una zona densamente popolata ricca di opifici e aperta verso le accoglienti prealpi varesine e comasche, verso il Verbano, il Ceresio e il Lario e verso i molti valichi di frontiera, passo obbligato per l'accesso alla vicina Svizzera e al più lontano nord Europa. Eppure, tra le autostrade in gestione diretta all'« Anas », la Milano-laghi risultava la più frequentata e produttiva, come è dimostrato dalle recenti statistiche complete, quelle dell'esercizio 1957-

1958 che le assegnano un transito di 5.824.310 veicoli, con introiti per passaggi, pubblicità stradale, concessione diritti ad esercire bar e ristoranti, di lire 686.332.329 su un percorso di chilometri 84.007.

Contro questi dati stanno i passaggi e gli incassi delle altre autostrade gestite dall'« Anas »: per la Milano-Bergamo 2.502.312 passaggi con un incasso di lire 429.146.353, su un percorso di chilometri 50.359, per la Bergamo-Brescia 1.133.419 passaggi con un incasso di lire 259.638.602 su un percorso di chilometri 45.349, per la Genova-Serravalle 3.388.013 passaggi con un incasso di lire 623 milioni e 295.289 su un percorso di chilometri 50.040, per la Firenze-Mare 3.394.516 passaggi con un incasso di lire 416.387.856 su un percorso di chilometri 81.333.

Dopo quanto messo in rilievo, è mio dovere rivolgere all'onorevole ministro, a nome delle popolazioni dell'alto milanese e della provincia di Varese, i più caldi ringraziamenti per aver accolto l'ordine del giorno da me presentato in Commissione, tendente ad ottenere il raddoppio integrale dell'autostrada Milanolaghi, ivi compresi i tratti già esclusi dai precedenti programmi costruttivi.

La decisione adottata soddisfa imperiose esigenze di traffico, di sicurezza personale e di convenienza economica.

Affrontato con il programma autostradale il problema del traffico veloce, rimaneva da riorganizzare e riordinare la viabilità ordinaria, compito reso più impegnativo dalle disposizioni della legge 12 febbraio 1958, n. 126, che allarga notevolmente il carico di responsabilità dell'« Anas ».

I mezzi finanziari, posti a disposizione dalla legge in parola, non permettono di affrontare gli oneri a cui l'« Anas » andrà incontro con la statizzazione in corso di 18.000 chilometri di strade provinciali, così come non sono sufficienti alle necessità delle province che dovranno caricarsi di 40 mila chilometri di strade comunali, in gran parte da sistemare e da adeguare alle esigenze del traffico moderno sempre più in aumento.

Opportuni, seppure limitati ad onta dello sforzo finanziario che impongono al paese, i provvedimenti previsti con il disegno di legge n. 590, già approvato dalla Camera, il quale ha lo scopo di sistemare, migliorare e adeguare le strade statali, nonché di integrare i fondi per la prosecuzione del programma autostradale: 240 miliardi che dovranno permettere la realizzazione in concessione delle autostrade Bologna-Pescara, Messina-Catania

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

e Catania-Palermo, e la sistemazione di 10.650 chilometri di strade ordinarie.

Confermo quanto ebbi a dire in altre occasioni e cioè che in fatto di viabilità deve essere data una posizione di priorità alla strada per tutti. Dove manca la strada ordinaria non sarà l'autostrada a risolvere razionalmente il problema delle comunicazioni.

Tuttavia, in qualche caso, la costruzione di un'autostrada potrebbe far risparmiare, con maggior vantaggio per il traffico, l'allargamento ed il miglioramento di rotabili esistenti. Un caso del genere si prospetta sul grande itinerario internazionale E/6 nel tratto Bolzano-Trento. Bolzano raccoglie il traffico dello Stelvio, di val Monastero, di Resia, del Rombo, del Brennero, della Pusteria, della Gardena per convogliarlo verso il sud, attraverso l'unica strada che conduce a Trento e nella quale si inserisce il collegamento per le valli di Fiemme e di Fassa, e più a sud, per quelle di Non e di Sole.

Una cattiva strada, sacrificata tra le montagne e l'Adige, stretta, tortuosa, inceppata da attraversamenti, in molti tratti poco esposta al sole; strada che sarebbe per altro sufficiente e non richiederebbe costosissime opere di miglioramento se venisse costruito in sede idonea un tronco autostradale collegante le due città.

A Trento l'itinerario offre varie diramazioni: per Bassano-Venezia, per Verona, per Riva e le due Gardesane; ed il problema cessa così di essere urgentissimo.

Si tratta, onorevole ministro, di una buona idea che la prego di fare esaminare dai suoi collaboratori.

L'onorevole ministro nel suo discorso di risposta agli interventi dei vari deputati in sede di Commissione lavori pubblici ha manifestato l'intenzione di attingere al credito per realizzare una serie di investimenti produttivi nell'orbita del suo ministero, così come gli è consentito dalla legge 19 novembre 1956, numero 1328, la quale prevede la diretta assunzione di mutui da parte dell'« Anas » per un ammontare di 50 miliardi, onde provvedere alla spesa per la costruzione di autostrade.

Nella impossibilità di espandere con i normali stanziamenti di bilancio la spesa occorrente per un più largo potenziamento delle infrastrutture pubbliche, penso che il ricorso al risparmio sia la via da imboccare, tanto più se il denaro occorrente per un serio programma di investimenti potrà essere raccolto a favorevoli condizioni.

Molti sono i settori nei quali si potrebbe operare in tal senso, senza trascurare quello

della viabilità. Per quanto mi riguarda, accennerò solo ad un campo, per il quale da decenni si attende un'azione energica: il campo della navigazione interna, che oltre ad offrire la possibilità di risolvere problemi di irrigazione, permetterebbe il trasporto di merci di massa a condizioni particolarmente vantaggiose e remunerative.

L'avvento del mercato comune europeo che impone, tra l'altro, il contenimento del costo dei trasporti entro limiti internazionali, rende urgente la realizzazione di una efficiente rete idroviaria.

Non voglio entrare nell'appassionante discussione sulla validità del tracciato della desiderata via d'acqua Adriatico-lago Maggiore; sull'argomento molti colleghi hanno detto la loro parola. Le varie tesi, tutte interessanti e rispettabili, sono state prospettate con calore e, qualche volta, con passione.

Nella mia qualità di deputato rappresentante le popolazioni della riviera lombarda del Lago Maggiore, debbo solo chiedere che dalla meditazione sui tracciati si passi finalmente, nel superiore interesse del progresso e della economia, all'attuazione pratica dell'opera.

Ancora un rapido sguardo all'edilizia. Mi rifaccio alle risultanze di una recente indagine svolta dall'Associazione nazionale costruttori edili, dalla quale è emersa l'esistenza di un fenomeno di ridimensionamento dopo la espansione edilizia verificatasi nel periodo 1951-1957, giudicata superiore alle possibilità del mercato italiano.

Fortunatamente i timori di una repentina caduta dell'indice di costruttività si sono rivelati, per l'anno 1958, esagerati. Tuttavia si è registrata una flessione nelle costruzioni pari al 3 per cento, con un minore apporto di capitali destinati all'edilizia privata valutato da autorità competente nell'ordine di circa 80 miliardi.

Il processo, attribuito ad una normale fase di assestamento e giustificato con la diminuzione di disponibilità di risparmio utilizzabile per soddisfare, a costi strettamente economici, le esigenze abitative dei ceti abbienti e medi, è destinato, secondo le previsioni dell'A.N.C.E., ad accentuarsi fino a raggiungere, nel 1959, l'indice del 6 per cento.

Si pensa di trovare compenso alla contrazione dell'edilizia privata con una maggiore espansione dell'edilizia pubblica. Le speranze hanno un certo fondamento, ma, a mio avviso, sono ispirate ad eccessivo ottimismo. È giusto contare su maggiori investimenti nell'edilizia scolastica in virtù dell'atteso piano decennale per la scuola e in quella della viabilità per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

gli accennati provvedimenti, ma il cardine rimane sempre quello dell'edilizia abitativa.

A questo proposito, sarà di appesantimento il mancato apporto delle leggi 2 luglio 1949, n. 408, e 9 agosto 1954, n. 705, che nello scorso esercizio hanno stimolato l'edilizia popolare con la mobilitazione di investimenti per 75 miliardi. D'altra parte, uno sviluppo della edilizia popolare, quale conseguenza del riscatto delle abitazioni di proprietà dello Stato e dei vari istituti o enti preposti all'importante settore, non potrà aversi con quella sollecitudine e nella misura che le circostanze auspiccherebbero.

Per di più la costruzione di alloggi I.N.A.-Casa, da quanto mi risulta, è in varie parti d'Italia in anticipo sul piano finanziario pre-stabilito e deve pertanto subire un certo rallentamento.

Tutto questo postula, anche in previsione di quello che potrà avvenire alla fine del 1960 con lo scadere della disciplina che regola il blocco degli affitti, provvedimenti cautelativi. Il Governo deve tener presente tutto ciò nella elaborazione del piano anticongiunturale di cui si parla, ed è doverosa, a questo punto, una parola di plauso al governatore della Banca d'Italia che, nella sua relazione del 30 maggio scorso, ha invitato il credito fondiario e specializzato ad una maggiore fiducia verso l'attività edilizia mediante l'allargamento dei fidi rispetto alle coperture e prolungando la durata dei mutui.

Ed ora una parola sul coordinamento: il tema ritorna ad ogni discussione di bilancio. Onorevole ministro, non debbono essere risparmiate energie pur di arrivare al massimo coordinamento. Il campo ove lo sforzo è particolarmente necessario è quello dei trasporti, ma anche per altri settori è indispensabile, nell'interesse del paese, che tale obiettivo venga raggiunto.

Voglio ricordare sull'argomento un episodio molto istruttivo. Qualche anno addietro una società dell'Italia settentrionale concessionaria di una ferrotranvia trasformò la linea introducendo, prima della scadenza della concessione, un servizio automobilistico. Contro il parere degli enti locali, ebbe dal demanio la proprietà di tutte le strutture della cessata ferrotranvia, compresi i sedimi fiancheggianti la strada provinciale attualmente in corso di statizzazione. Ora, necessità di traffico impongono l'allargamento della strada e il conseguente riacquisto dei citati sedimi. Cose del genere, conosciute dalle popolazioni, portano il discredito sulla pubblica amministrazione.

Ho finito il mio breve e frammentario intervento, ma, prima di concludere, mi sia permesso di rivolgere le più sincere congratulazioni all'amico onorevole Ripamonti per la sua documentata relazione, tanto ricca di elementi illustrativi da costituire una sicura guida per seguire l'attività del Ministero dei lavori pubblici, e di formulare al ministro l'invito a visitare la provincia di Varese, che ancora non conosce. Troverà una popolazione socialmente aperta, gente laboriosa e riconoscente. (*Applausi al centro*).

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

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i provvedimenti:

« Conglobamento totale del trattamento economico del personale a contratto dell'ex Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione » (*Già approvato dalla XIII Commissione della Camera e modificato da quella X Commissione*) (784-B);

« Riduzione a metà dell'imposta di ricchezza mobile sugli interessi delle obbligazioni emesse dalle società per azioni e in accomandita per azioni » (*Approvato da quel Consesso*) (1374);

« Trattamento tributario delle trasformazioni e fusioni di società commerciali » (*Approvato da quel Consesso*) (1375).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo, alla Commissione che già lo ha avuto in esame e nella stessa sede, con il parere della V Commissione; gli altri, alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. L'VIII Commissione (Istruzione) nella seduta di stamane, in sede legislativa, ha approvato la proposta di legge:

SAVIO EMANUELA e PIZALIS: « Esonero dall'esame-colloquio del personale insegnante e tecnico di ruolo delle scuole professionali femminili annesso alle scuole di magistero professionale per la donna, inquadrato nei ruoli degli istituti femminili ai sensi della legge 8 luglio 1956, n. 782 » (483).

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

SEMERARO, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per conoscere — premesso che il giorno 18 giugno 1959 un nugolo di agenti di pubblica sicurezza alle dipendenze di un funzionario della questura di Avellino irrompeva improvvisamente nel bar « Margherita », sito in Avellino nelle immediate adiacenze della sede della locale filiale del Banco di Napoli, e cacciava a viva forza dai locali del bar un gruppo di funzionari e dipendenti del suinducato istituto bancario, i quali pacificamente sorbivano del caffè e conversavano sull'andamento dello sciopero attuato, su scala nazionale, dai lavoratori bancari; premesso inoltre che il fatto, particolarmente odioso, ha vivamente indignato la cittadinanza avellinese — quali adeguate sanzioni ha già irrogato o intende irrogare al funzionario della questura di Avellino responsabile del gravissimo fatto che ha offeso i vivi sentimenti di democrazia dei cittadini di Avellino, ha calpestato i diritti di libertà di un rilevante numero di rispettabilissimi lavoratori e cittadini e costituisce una vergogna per il nostro Paese.

(1671) « MARICONDA, GRIFONE, MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere quali provvedimenti siano stati finora adottati dall'Ente apulo-lucano per avviare concretamente l'opera di bonifica montana nel comprensorio dell'alta Irpinia e dell'Arianese.

« In particolare l'interrogante rileva con rammarico che a distanza di alcuni anni dalla legge che istituì la Sezione irpina dell'ente e dalla successiva classificazione del comprensorio, il consuntivo dei lavori compiuti è scagghiante.

« Tra gli altri motivi di legittime lagnanze dei contadini interessati, mette conto di sottolineare i seguenti:

a tutt'oggi l'ente ha ostacolato, anziché favorire come avrebbe dovuto, la costituzione del consorzio dei proprietari (trattasi di proprietà frazionate), il quale dovrebbe essere lo strumento normale dell'azione amministrativa che, invece, l'ente ha voluto accentrare in gestione diretta;

il piano generale di bonifica, che prevede una spesa superiore ai 10 miliardi, non risponde alle aspettative degli agricoltori del-

l'alta Irpinia, in quanto è soprattutto un grandioso programma di opere pubbliche, mentre è assolutamente carente l'aspetto relativo alle trasformazioni agrarie da promuovere e da stimolare nel territorio, tenuto anche presente che la zona è caratterizzata da monocultura granaria;

tranne alcune poche opere di sistemazione forestale ed idraulica, il piano generale è rimasto sulla carta, né spinge all'ottimismo la recente notizia del finanziamento da parte della Cassa per il Mezzogiorno di un miliardo per opere stradali e di alcune decine di milioni per elettrodotti rurali.

« L'interrogante chiede che si voglia tener presente la relazione del professor Manlio Rossi Doria sull'agricoltura campana (allegata allo schema di piano di coordinamento redatto a cura del provveditorato alle opere pubbliche della Campania) specialmente per quanto riguarda le esigenze di trasformazione agraria della zona estensiva dell'Irpinia.

(1672)

« SULLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere quali iniziative intendano adottare per avviare a componimento lo sciopero dei bancari, alla soluzione del quale osta esclusivamente l'irrigidimento delle aziende, le quali, per altro, cercano di rompere la compattezza dei lavoratori ricorrendo ad intimidazioni dirette ed indirette e speculando altresì sulla fantasiosa tesi che l'attuazione del progettato prestito nazionale viene impedita dallo sciopero, mentre tuttavia per il predetto prestito il Governo non ha ancora deciso le modalità essenziali.

(1673)

« VIZZINI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere le ragioni per le quali ai contadini dell'agro di San Buono e di Palmoli (Chieti), ai quali è stata espropriata una parte dei loro fondi per la costruzione della strada provinciale San Buono-Palmoli, non solo non si è provveduto al pagamento delle quote di esproprio ma dopo quasi quattro anni si fa ancora pagare la sovrainposta comunale e provinciale e le altre quote erariali in quanto, evidentemente, non si è provveduto da parte di chi di dovere alle ne-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

cessarie trascrizioni ai fini dello sgravio fiscale.

« Poiché si tratta in genere di indigenti il caso meriterebbe una sollecita soluzione.

(7140)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se ed in quali casi eccezionali possano essere autorizzati esercizi pubblici nelle stazioni di servizio e di distribuzione carburanti; e se intende dare disposizioni per evitare che, contrariamente alla legge, si diano licenze, mancando qualche volta anche le garanzie igieniche.

(7141)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se corrisponda al vero la notizia secondo cui dovrebbe essere soppressa la pretura mandamentale di Novara di Sicilia (Messina) con grave pregiudizio dei comuni della zona.

« Ove ciò rispondesse alla realtà l'interrogante chiede al ministro di voler esaminare l'opportunità di non dare luogo ad un provvedimento di tanta gravità per le popolazioni del mandamento.

(7142)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere:

1°) quanti esemplari furono conati della medaglia celebrativa della costituzione della nostra Repubblica, ed a chi furono distribuiti;

2°) per quali motivi tale medaglia non fu data a tutti i deputati dell'Assemblea Costituente, che ne avevano diritto più d'ogni altro;

3°) se ritiene di dover rimediare a tale omissione;

4°) quanti degli esemplari conati sono rimasti disponibili, se sono in vendita, presso di chi ed a quale prezzo.

(7143)

« PAOLUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se intende con ogni urgenza concedere la pensione di guerra a Giuseppe Abate di Giuseppe, classe 1912, da Aversa. L'Abate è da circa tre anni in una casa di salute in tristi e gravi condizioni, in attesa soltanto della pensione e della... morte.

(7144)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se intende disporre l'inquadramento degli impiegati del-

l'U.T.I.F., attualmente appartenenti al personale esecutivo (esempio: tecnici ed elettrotecnici), nel personale di concetto, in virtù delle funzioni esplicate in applicazione del regolamento e delle norme della legge delega.

(7145)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della difesa e dell'interno, per sapere se considerino compatibile con le sue funzioni l'atteggiamento del generale di brigata Gian Filippo Cangini, sottocapo di stato maggiore operativo del Comando forze terrestri alleate del sud Europa di Verona.

« Il generale Cangini la sera del 13 giugno 1959 ha tenuto una conferenza organizzata dal Lions club di Crema (Cremona) presso il teatro Falcioni alla presenza del prefetto e delle autorità del luogo sul tema « La N.A.T.O. », dedicandosi essenzialmente a temi di propaganda di partito, con intonazioni comiziesche, il che è da ritenersi in contrasto con la sua posizione di militare.

« Egli infatti si è sbizzarrito sui temi del più triviale anticomunismo e di offese nei confronti dell'Unione Sovietica, in termini che non onorano nessun propagandista democristiano e che suonano offesa all'esercito italiano, alla sua indipendenza dai partiti, quando sono pronunciati da un generale in servizio attivo.

« L'interrogante, a conoscenza del fatto che i militari in servizio sono impediti dalle autorità di occuparsi di politica, di leggere la stampa di partito, chiede quali provvedimenti si intenda adottare a carico di un generale in servizio permanente effettivo che si presta a svolgere propaganda politica di parte tendente a turbare con il suo linguaggio i rapporti con un Paese che ha normali rapporti diplomatici con la Repubblica italiana.

(7146)

« FOGLIAZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se risponde a verità la notizia che dei 70 contrattisti dello Spolettificio di Torre Annunziata solo 18 diverrebbero permanenti; ed in tal caso, disporre immediatamente il totale assorbimento delle 70 unità.

(7147)

« RICCIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se, accogliendo i numerosi e ripetuti voti espressi in proposito, non ritenga opportuno

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

ripristinare in Ariano Irpino (Avellino) l'Istituto magistrale, che istituito nel 1915 fu ingiustamente soppresso nel 1921.

(7148) « GRIFONE, MARICONDA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se intende disporre l'apertura di una scuola media statale in Vico Equense o, per lo meno, di una sezione distaccata di scuola media, in considerazione che oltre 150 alunni sono costretti a recarsi fuori paese ogni giorno.

(7149) « RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per conoscere se intendono disporre il finanziamento integrativo di 18 milioni per il completamento della scuola media in Procida.

(7150) « RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se intendano istituire un istituto professionale in Torre Annunziata, tradizionale centro industriale della provincia di Napoli.

(7151) « RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se intendano istituire a Vico Equense — centro della popolosa e turistica penisola sorrentina — un istituto professionale a carattere alberghiero ed a carattere industriale.

(7152) « RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intende disporre stanziamenti straordinari a favore dei comuni interessati per la riparazione di strade comunali e di abitazioni gravemente danneggiate dall'eccezionale nubifragio verificatosi il 10 giugno 1959 nelle zone del Chianti, allo scopo di evitare che tale calamità costituisca un altro elemento negativo a favore dello spopolamento della zona e in un conseguente impoverimento dell'economia chiantigiana.

(7153) « BARBIERI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se ha autorizzato personalmente la Direzione per l'edilizia sovvenzionata a stampare e a diffondere un volantino polemico sul dibattito in corso nella stampa e nel Parlamento circa l'idoneità della legge 18 gennaio 1959 a soddisfare le aspirazioni degli inquilini delle case popolari e dell'I.N.C.I.S. e sul contenuto di alcune proposte di legge per la modifica della predetta legge.

« Poiché il tono del manifestino citato è di aperta e smaccata polemica politica di parte, tipica dei partiti politici e che pertanto non si addice ad un organo di Governo e in considerazione del fatto che esso contiene affermazioni false, come ad esempio che tutti i parlamentari della Commissione consultiva interparlamentare avrebbero approvato il testo governativo della legge delegata, mentre risulta dai verbali della Commissione che una cospicua parte di deputati votò contro ritenendolo contrastante con la legge delegante del 24 marzo 1958, l'interrogante chiede di sapere se intende scindere la propria responsabilità da quella degli autori del manifestino in quanto suscettibile di attirare nuove critiche e diffidenze verso gli uffici pubblici e gli istituti delle case popolari che hanno proceduto alla distribuzione.

(7154) « BARBIERI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se è stato emesso il decreto per la provincializzazione della strada San Pietro-Marciano Fredo-Alvignano in provincia di Caserta.

(7155) « RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se sono state provincializzate, soprattutto agli effetti della legge sulla viabilità minore, le seguenti vie nel comune di Caiazzo (Caserta): via Scalzatoio, via Cesarano-Villa Nava, via Caiazzo-San Giovanni e Paolo; via Banaccone-Alvignanello, via Santa Lucia-Montegarofolo, via Guardanella-Ponte della vecchia, via Pozzillo.

(7156) « RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intende di urgenza disporre che l'A.N.A.S. completi la via di circumvallazione di Torre Annunziata (Napoli), che è indispensabile per il traffico in quella zona.

(7157) « RICCIO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intende disporre il finanziamento e la costruzione del prolungamento della scogliera nel porto di Procida, a ponente del porto stesso, già previsto in un progetto per l'importo di 97 milioni, in considerazione dell'urgenza di tale lavoro.

(7158)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, per chiedere se intendano disporre la sollecita costruzione del primo lotto di case per pescatori in Procida per l'importo di 25 milioni, per cui è stato già dato il finanziamento e se intendono concedere il finanziamento per un secondo lotto per lo stesso importo.

(7159)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici, della sanità e dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intendono prendere, di urgenza, per bonificare le acque marine lungo il litorale di Bagnoli di Napoli ad evitare aggravamenti di problemi igienici e situazioni di pericolo di infezioni.

(7160)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere se non ritenga di disporre il sollecito finanziamento di alcuni lavori per la sistemazione idraulica connessa della località « Vallone Cantarella » dell'agro del comune di San Buono (Chieti) ricadente nel comprensorio di bonifica montana del Trigno e del Sinello.

« Le suddette opere di trascurabile importo hanno però notevole interesse per la salvaguardia di una notevole zona boschiva ed a pascolo che attualmente è minacciata dal disordine idraulico di un piccolo torrente.

(7161)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere se non ritengano di dover disporre il sollecito finanziamento delle opere di sistemazione idraulico-connessa e di difese spondali per la regolamentazione del corso delle acque del torrente Fiumicino e del Fosso Siccagno in

agro del comune montano di Campi (Teramo), allo scopo di evitare o almeno ridurre i danni gravissimi arrecati alle culture dall'attuale disordine idraulico di detto torrente che, come risulta all'ispettorato ripartimentale delle foreste di Teramo, anche nei giorni scorsi ha arrecato danni alle culture per circa 200 milioni.

« La esecuzione delle suddette opere, di modesta entità economica, servirebbe a salvare le sole culture ad elevato reddito esistenti in una zona montana, quale quella del comune di Campi, la più depressa della regione abruzzese.

(7162)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti abbia adottato o voglia adottare per andare incontro agli agricoltori del comune di Pollutri (Chieti) gravemente danneggiati dall'eccezionale grandinata del 31 maggio 1959 che ha distrutto le colture dei quattro quinti di quel territorio per il 70 per cento della loro consistenza, con un danno valutabile ad oltre 175 milioni.

(7163)

« NATALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali urgenti provvedimenti intenda adottare nei confronti di tutti i coltivatori della zona dell'Etna, i cui vigneti sono stati pressoché distrutti da un vento ciclonico che ha imperversato nella zona per tutta la giornata del 7 giugno 1959.

(7164)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intende prendere per aiutare le popolazioni contadine dei comuni di Savignano sul Rubicone, Gatteo e Cesenatico e degli altri comuni del basso Forlivese colpiti domenica 21 giugno 1959 dalla violenta grandinata che si è abbattuta sulla zona, e chiede 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 le coltivazioni per l'annata 1959-60 in vista della totale dispersione del raccolto;

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

3°) esenzione per i piccoli e medi proprietari, affittuari e mezzadri almeno per un anno dalle imposte di famiglia, dalle imposte sul

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

bestiame e sui redditi agrari e relative alla supercontribuzione;

4°) stanziamento 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 colpiti dalla calamità.

(7165)

« ZOBOLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se è vero che un tronco nuovo della Piedimonte d'Alife-Napoli è stato autorizzato nella zona di Marano di Napoli; quale è il tracciato; quali le fermate; e quale il tempo per la costruzione.

(7166)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se, sulla base delle richieste avanzate dai comuni interessati, intende procedere all'assegnazione dei cantieri di lavoro straordinari nelle zone del Chianti e della Val di Pesa duramente colpite dall'eccezionale grandinata che il 10 giugno 1959 ha quasi totalmente distrutto i raccolti lasciando quelle popolazioni prive di ogni sostentamento.

(7167)

« BARBIERI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere cosa egli intenda fare o ha già fatto per consentire che sia risolta al più presto la questione della costruzione della sede provinciale dell'I.N.A.M. in Avellino (con annesso poliambulatorio). Avellino è l'unico capoluogo della Campania che non dispone ancora di una sede I.N.A.M. adeguata alle necessità della popolosa provincia.

(7168)

« GRIFONE, MARICONDA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza che i cantieri di lavoro nn. 047325/L e 050314/L assegnati al comune di Calitri (Avellino) ed affidati per la gestione alle « Acli » provinciali di Avellino, non hanno avuto inizio, perché il suindicato ente gestore non intende condurre la gestione; che la mancata esecuzione degli indicati cantieri di lavoro ha arrecato ed arreca grave pregiudizio ai numerosissimi lavoratori disoccupati di Calitri, già angustati dalla insoddisfazione dei più elementari bisogni di vita.

« Gli interroganti chiedono se, pertanto, il ministro non ritenga, allo scopo di non defraudare oltre quei lavoratori disoccupati della legittima aspettativa, di affidare la gestione dei due cantieri all'amministrazione comunale di Calitri, ordinandone la immediata esecuzione.

(7169)

« MARICONDA, GRIFONE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le iniziative con le quali intende intervenire a favore dei lavoratori di Porretta Terme e dei comuni vicini, gravemente colpiti dall'improvvisa ed inspiegabile smobilitazione della fabbrica « Castanea » produttrice di prodotti tannici.

« Infatti la direzione dell'azienda che ha sede in Milano, senza alcun preavviso, ha provveduto alla chiusura della fabbrica, mentre è noto che tutta la produzione ha trovato finora equa collocazione tanto che la direzione stessa ha compiuto anche recentemente notevoli ordinazioni di materie prime.

« Si aggiunge ancora che la « Castanea » è una delle poche aziende collocate nella Vallata del Reno, classificata come area depressa, e dava lavoro a circa 300 operai fra quelli addetti al ciclo produttivo interno e altri impiegati nella preparazione delle materie prime che si trovano in abbondanza nella zona stessa.

« Tale provvedimento, se non sollecitamente revocato, arrecherà grave danno a tutta l'economia della vallata e forzerà ulteriormente il triste spettacolo dello spopolamento.

(7170) « NANNI, ARMAROLI, MARTONI, ELKAN ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali concreti, urgenti provvedimenti intendano adottare per ridurre i danni provocati dall'infestazione di peronospera che ha colpito e distrutto tutto il raccolto della corrente annata nella ridente zona di produzione vitivinicola di Pachino (Siracusa).

« Sarà a conoscenza dei ministri che, a seguito di tali fatti, i proprietari ed i mezzadri sono stati costretti ad abbandonare i terreni colpiti alla loro sorte e che i danni calcolati dall'ispettorato agrario ammonterebbero a circa un miliardo.

« L'interrogante chiede di conoscere in particolare dal ministro del lavoro se non ritenga necessario adottare provvedimenti straordi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

nari atti a lenire la grave forma di disoccupazione che si è abbattuta sui lavoratori dell'intera zona.

(7171)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per domandare che sia disposta, d'autorità, la fermata a Procida del piroscafo della S.P.A.M., in partenza da Napoli alle ore 20, in considerazione che Procida ha undicimila abitanti ed ha diritto ad uno sviluppo turistico, mentre nessun interesse di Ischia è leso.

(7172)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità per sapere quali urgenti provvidenze intende promuovere onde far fronte alla difficile situazione creatasi nel comune di Borgocolleferato, uno dei più disagiati della provincia di Rieti, a seguito dell'insorgere di 15 casi di poliomielite.

(7173)

« ANDERLINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere le ragioni per le quali l'amministrazione provinciale di Chieti dopo tanto tempo non riesce ad ultimare il modesto tronco di strada che dovrebbe congiungere Fraine a Castiglione Messer Marino, e la strada San Buono-Palmoli iniziata sin dal 1955.

« Dette opere sono finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno ed appare incredibile ed assurdo tale ritardo nella esecuzione di modeste opere di viabilità, quando lo stesso servizio della Cassa per il Mezzogiorno ha eseguito opere di viabilità, con altri enti nella stessa provincia o anche con la stessa amministrazione provinciale, di mole molto maggiore e con un dinamismo realizzatore che merita di essere segnalato.

(7174)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se è stato approvato il progetto per l'acquedotto della media valle del Volturno, che riguarda i comuni di Alife Dragoni, Baia Latina ed Alvignano in provincia di Caserta e quando avrà inizio la costruzione delle opere.

(7175)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro senza portafoglio per il turismo, lo sport e lo spettacolo, per conoscere se intende

intervenire presso gli enti competenti per la concessione di un largo contributo per la costruzione di un campo sportivo in Torre Annunziata.

(7176)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere lo stato della pratica riguardante la istituzione in Frosolone (Campobasso) a partire dal prossimo anno scolastico di una prima classe di un liceo comunale privato.

(7177)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere quando potrà essere sistemata la strada che unisce Frosolone e Civitanova del Sannio, in provincia di Campobasso.

(7178)

« COLITTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ravvisi necessaria e urgente la istituzione nel comune di San Severo (Foggia) di una sezione distaccata dell'istituto tecnico commerciale e per geometri di Foggia, venendo così incontro ai voti di quel popoloso comune e a quelli dei comuni vicini, formulati con richieste dei rispettivi consigli comunali e tenendo presente che l'amministrazione provinciale di Foggia ha già deliberato l'assunzione degli oneri che tale istituzione comporta.

« Tale provvedimento si palesa tanto più urgente e indilazionabile ove si pensi che l'istituto tecnico commerciale e per geometri di Foggia è superaffollato e, per la insufficienza delle aule, è costretto ad adottare tre turni di lezioni, con grave disagio della numerosa popolazione scolastica di San Severo e dei vicini comuni del sub-Appennino, costretta a trascorrere moltissime ore lontano dalle famiglie e a ritornare, spesso, in seno ad esse ad ora avanzata della sera, con inevitabile ripercussione sul profitto degli studi.

(7179)

« KUNTZE, CONTE, MAGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga opportuno concedere un aumento della integrazione di bilancio del comune di Margherita di Savoia (Foggia), attualmente fisato in lire 15 milioni annui, tenendo conto che lo Stato ricava dalle saline del comune in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

questione (occupanti i quattro quinti del suo territorio) una somma di 15 miliardi circa.

« Quanto su esposto, per provvedere alle opere di arginamento contro la costante erosione marina, per altre indilazionabili opere pubbliche e soprattutto per poter corrispondere gli stipendi ai dipendenti comunali, per i quali sono già state richieste anticipazioni di cassa alla esattoria comunale, dimostratesi insufficienti.

(7180)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se in seguito all'ennesimo luttuoso incidente verificatosi al passaggio a livello incustodito n. 9 tra la stazione di Nasisi e di Monteiasi sulla tratta Taranto-Brindisi, passaggio a livello che l'opinione popolare meglio definisce come quello della morte e che ha il primato in Italia e forse nel mondo degli incidenti mortali occorsi ai viandanti ed agli automobilisti, non veda l'opportunità di istituire, come già per il passato, un passaggio a livello custodito rendendo abitabile il casello tuttora esistente; se, riandando ai precedenti luttuosi, non noti come tutte le volte che il detto passaggio è stato custodito non si siano verificati incidenti, mentre ogni volta che l'amministrazione ha deciso di abolire il personale di guardia sono avvenute disgrazie a catena; se il ministro dopo tutto quanto sopra non veda gli estremi di una responsabilità per lo meno morale di quanti dopo i luttuosi investimenti si sono limitati a sradicare degli alberi, mentre sarebbe stato opportuno, per prevenire queste sciagure, allestire il posto custodito; e infine, ad evitare altri tristissimi incidenti se, in attesa di rendere abitabile il casello ferroviario ormai fatiscente, costruito nelle vicinanze del detto passaggio a livello, non veda la necessità di creare un posto di guardia provvisorio in attesa di quello definitivo.

(7181)

« SEMERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere a che punto si trova la compilazione del regolamento previsto dalla legge 13 marzo 1958, n. 264, sulla « tutela del lavoro a domicilio ».

« La vasta categoria dei lavoratori a domicilio è in vivo fermento per il notevole ritardo che la prima legge tutelatrice della loro fatica incontra nella sua applicazione.

« A tale proposito l'interrogante chiede di conoscere i motivi per i quali non si è ancora addivenuti alla nomina della commis-

sione centrale di controllo presso il Ministero e della maggior parte delle commissioni provinciali presso gli uffici provinciali del lavoro.

(7182)

« BUTTÈ ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono d'interpellare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze e del lavoro e previdenza sociale, sulla situazione in cui si trovano gli assegnatari delle terre espropriate in base alla legge stralcio di riforma fondiaria nel comprensorio della provincia di Pisa, e sullo stato di applicazione della suddetta legge con particolare riferimento alle bonifiche ed ai miglioramenti fondiari.

« A giudizio degli interpellanti la situazione dei suddetti assegnatari nel corso dell'ultimo anno ha assunto aspetti di estrema gravità come, tra l'altro, attestano gli enormi debiti da essi contratti nei confronti dell'Ente maremma, delle cooperative e di terzi, e i numerosi pignoramenti operati nei loro confronti per il mancato pagamento delle imposte, dei contributi, e la sempre più diffusa tendenza ad abbandonare i poderi ricevuti in assegnazione.

« Tale situazione, su cui incide la grave crisi agraria che travaglia la nostra agricoltura e particolarmente le piccole e medie aziende contadine, deve essere principalmente attribuita ai nuovi indirizzi di politica agraria del Governo, di cui la diminuzione del prezzo del grano costituisce l'aspetto più grave, all'insopportabile aumento dei contributi mutualistici, portato da lire 12 a lire 48 per giornata-coltura, al peso notevole dei contributi della pensione, all'inefficienza delle cooperative intralciate nella loro vita e nel loro sviluppo dalle arbitrarie ingerenze dell'Ente maremma, nonché alle gelate che nel 1956 hanno distrutto gran parte degli oliveti e agli insufficienti investimenti di carattere fondiario.

« Gli interpellanti chiedono ai ministri interessati che, al fine di riaffermare e far progredire la pur timida vigente legislazione di avvio alla riforma agraria e di impedire la dilapidazione dei capitali investiti, salvare gli assegnatari dalle prospettive rovinose che si presentano loro e operare per una maggiore occupazione e per la rinascita di una sì importante zona agraria, siano adottati i seguenti provvedimenti:

1°) sollecita approvazione, finanziamento e realizzazione dei piani di bonifica della Val di Cecina e della Val di Cornia elaborati dal-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

l'Ente maremma. Immediato inizio dei lavori più urgenti per la bonifica, le trasformazioni fondiari e la riparazione delle case degli assegnatari in base alle esigenze delle singole unità poderali sotto la direzione e con il finanziamento dell'Ente maremma e dello Stato;

2°) potenziamento e democratizzazione delle cooperative promosse dall'Ente maremma;

3°) diritto agli assegnatari a conferire all'ammasso per contingente tutta la quantità di grano disponibile per il mercato;

4°) accantonamento di debiti contratti dagli assegnatari nei confronti delle cooperative e dell'Ente maremma;

5°) sospensione della riscossione degli illegali aumenti dei contributi mutualistici;

6°) riduzione delle rate di riscatto del fondo a quote di minimo importo secondo gli impegni previsti dall'ordine del giorno Medici-Grieco;

7°) riconoscimento ed accreditamento in favore degli assegnatari dell'importo delle opere di trasformazione da essi eseguite a proprie spese;

8°) esenzione degli assegnatari dal pagamento dell'imposta fondiaria, di reddito agrario e dalle relative sovrimposte.

(372) « PUCCI ANSELMO, MONASTERIO, LIBERATORE, RAFFAELLI, ROSSI PAOLO MARIO ».

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 i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 14,5.

Ordine del giorno

per la seduta di martedì 30 giugno 1959.

Alle ore 10:

1. — Svolgimento delle proposte di legge:

COLITTO: Modifica dell'articolo 19 della legge 15 febbraio 1958, n. 46 (595);

CAPPUGI ed altri: Modifiche alla legge 15 febbraio 1958, n. 46, concernente norme

sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato (694);

CALABRÒ ed altri: Istituzione della « Giornata degli Eroi d'Italia » (960).

2. — Sequito della discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (831) — *Relatore:* Ripamonti;

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 restauro 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, con-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1959

cluso 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