

CCCLXI.

SEDUTA DI VENERDÌ 14 OTTOBRE 1960

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI, DEL PRESIDENTE LEONE

E DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	17669	Divieto di intermediazione ed interposizione nelle prestazioni di lavoro e nuova disciplina dell'impiego di manodopera negli appalti di opere e di servizi (130-134-B)	17734
Disegni di legge:		PRESIDENTE	17734
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	17670, 17742	BUTTÈ, <i>Relatore</i>	17734
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	17741	CALVI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	17734
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		Finanziamenti a favore di imprese industriali per l'attuazione di programmi di riconversione di particolare interesse economico o sociale in vista delle nuove condizioni di concorrenza internazionale (1819)	17736
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (2242)	17670	PRESIDENTE	17736
PRESIDENTE	17670, 17733	DE' COCCI, <i>Relatore</i>	17736
GAGLIARDI	17671	JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	17736
VIDALI	17673	Disegno di legge (Rinvio della discussione):	
GEFTER WONDRIK	17683	Disposizioni per l'aumento degli organici della Magistratura (2025)	17737
TROMBETTA	17688	PRESIDENTE	17737
AMODIO	17692	BREGANZE, <i>Relatore</i>	17737
LAURO ACHILLE	17697	DOMINÈDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la giustizia</i>	17737
SCHIANO	17700	CACCIATORE	17737
SINESIO	17704	Proposte di legge:	
ADAMOLI, <i>Relatore di minoranza</i>	17711, 17733	(<i>Annunzio</i>)	17669, 17743
RAVAGNAN, <i>Relatore di minoranza</i>	17715	(<i>Approvazione in Commissione</i>)	17742
BOIDI, <i>Relatore per la maggioranza</i>	17717	(<i>Deferimento a Commissione</i>)	17670
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	17712, 17713, 17719, 17733	(<i>Ritiro</i>)	17670, 17743
Proroga della delega al Governo relativa a modificazioni e soppressione di uffici, enti e istituzioni di servizi operanti nel campo della igiene e della sanità pubblica di cui all'articolo 7 della legge 13 marzo 1958, n. 296 (2512)	17733	(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	17742
PRESIDENTE	17733		
COTELLESA, <i>Relatore</i>	17733		
GIARDINA, <i>Ministro della sanità</i>	17734		

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

	PAG.
Proposta di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):	
MACRELLI: Riesame delle posizioni dei dipendenti dalle pubbliche amministrazioni che furono arbitrariamente dimessi o licenziati durante il regime fascista (19)	17737
PRESIDENTE	17737
Commemorazione dell'ex senatore Silvio Fantuzzi:	
MONTANARI OTELLO	17668
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	17669
PRESIDENTE	17669
Commemorazione dell'ex deputato Guglielmo Giannini:	
MIGLIORI	17737
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	17738
PRESIDENTE	17738
Commissione permanente (<i>Annunzio di modifica alla costituzione</i>)	17743
Interrogazioni (<i>Annunzio</i>)	17743
Inversione dell'ordine del giorno:	
PRESIDENTE	17736
Risposte scritte ad interrogazioni (<i>Annunzio</i>)	17670
Sui lavori della Camera:	
PRESIDENTE	17738
Votazione segreta dei disegni e proposta di legge nn. 2242, 2512, 1819, 130-134-B e dei disegni di legge:	
Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961. (<i>Approvato dal Senato</i>) (2260);	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per lo esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961. (<i>Approvato dal Senato</i>) (2368-2368-bis);	
Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per lo esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961. (<i>Approvato dal Senato</i>) (2241);	
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961. (<i>Approvato dal Senato</i>) (2311)	17738

La seduta comincia alle 9,30.

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

(*È approvato*).

**Commemorazione
dell'ex senatore Silvio Fantuzzi.**

MONTANARI OTELLO. Chiedo di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTANARI OTELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è con profonda commozione che assolve al compito di commemorare in quest'aula la figura del senatore Silvio Fantuzzi, membro dell'Assemblea Costituente e, per due legislature, del Senato della Repubblica, scomparso il 6 ottobre, dopo lunghe sofferenze, per un terribile male che affligge tanti uomini.

Scompare con lui una forte, amata, pura figura di contadino che era assurta al livello di dirigente nazionale e che ha dato il suo contributo ad elaborare la legge fondamentale dello Stato repubblicano, di cui è sempre stato un fedele servitore ed uno strenuo difensore. Scompare con lui il dirigente comunista, il rivoluzionario, il lavoratore e l'organizzatore di contadini, l'antifascista, il partigiano, l'uomo dai nobili sentimenti, che ha onorato il nostro Parlamento.

L'arco della vita del senatore Silvio Fantuzzi, spezzato da un terribile male, non è stato lungo: 66 anni soltanto. Ma pochi come lui hanno fatto tanto per il popolo, per il suo paese, per la sua regione, per la sua città. Della sua vita ben 59 anni di lotta, di opera continua e intelligente, tenace e paziente sono stati spesi per la causa dei lavoratori; mezzo secolo, perciò, al servizio della sua città e dell'Italia, al servizio della sua terra e della grande causa socialista.

Il senatore Fantuzzi nacque nel paese che diede i natali a Camillo Prampolini. La sua famiglia di contadini sin dagli albori del movimento operaio, cooperativo e contadino di Reggio Emilia ne è partecipe e protagonista. È una famiglia come tante altre, che sin dalla fine del 1900 segue Prampolini, ma attraverso le esperienze della vita si evolve, conquista posizioni più avanzate e diventa poi comunista.

È un processo decisivo che si attua in quasi tutta la nostra terra. È una linea di continuità e di evoluzione che si mantiene e si sviluppa e si matura con il partito socialista italiano. A quattordici anni si iscrive alla fe-

derazione giovanile socialista, diventando nel 1913 segretario del circolo di Massenzatico. Durante la guerra libica, animato da spirito antimilitarista, partecipa allo sciopero contro la guerra, ponendosi sulle rotaie per impedire la partenza dei treni militari. Nel 1915 è contrario alla guerra. È già un internazionalista. Voleva la pace. Viene chiamato alle armi e resta ferito in azione di guerra.

Dopo la prima guerra mondiale, per il nostro compagno inizia il calvario delle persecuzioni fasciste. Già comincia a subirne nel 1922. Nel 1930 viene arrestato per la prima volta. Poi di nuovo nel 1933 è arrestato dalla polizia, percosso in questura, accusato di appartenere al partito comunista, deferito alla commissione provinciale per il confino di polizia che gli infligge tre anni di confino per « favoreggiamento a emissari comunisti e quale elemento pericoloso alla sicurezza nazionale ». Nel 1935 viene scarcerato. Riprende il lavoro della terra, cura la famiglia e, pur consapevole del rischio e della vigilanza cui è sottoposto, riprende il lavoro politico, riorganizza il partito. Nel 1938 è di nuovo arrestato, accusato di ricostituzione di una cellula comunista, subisce quattro mesi di detenzione e due anni di ammonizione.

Il 25 luglio, caduto il fascismo, il senatore Fantuzzi è alla testa del movimento antifascista. Un grande dolore lo colpisce: il suo primo figlio Roberto, operaio alle Regiane, cade gravemente ferito il 28 luglio 1943 durante l'eccidio di nove operai e il ferimento di sessanta. Durante la Resistenza la sua casa di Massenzatico diventa il centro dell'azione del partito, il centro degli incontri del C.L.N., la casa aperta alle formazioni partigiane. Lui stesso, nonostante l'età avanzata, con i figli, con i più giovani organizzò e partecipò all'azione partigiana contro i tedeschi e i fascisti ed ebbe funzioni dirigenti di primo piano.

Finita la guerra il nostro Silvio riprende ancora il suo lavoro sulla terra ed in pari tempo dirige le grandi organizzazioni dei contadini, le lotte contadine. Ne diventa il massimo dirigente nella nostra provincia, stimato da tutti.

Come costituente e parlamentare, ne ricordiamo il grande contributo alla impostazione dei problemi contadini, all'impostazione di una politica agraria democratica. È vero che non è stato il parlamentare dei grandi discorsi. Il suo è stato un lavoro completo, proficuo, paziente, non sempre appariscente e conosciuto, ma non per questo meno importante.

Ricordo di lui, ricordiamo di lui, di questa personalità illustre della mia città, di questo contadino che è diventato senatore, la dedizione alla causa comunista, il suo infaticabile operare, la sua forza d'animo, la sua bontà, la sua purezza di cuore e di costumi. Ricordo di lui il contributo alla causa dell'indipendenza e della libertà del nostro paese, la sua lotta per la difesa delle istituzioni parlamentari e repubblicane.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo, con sentimenti di profonda tristezza, si associa al cordoglio qui espresso e prega la Presidenza di voler inviare le condoglianze dell'Assemblea alla famiglia dell'estinto.

PRESIDENTE. Con la morte di Silvio Fantuzzi, nato a Reggio Emilia il 10 maggio 1894, è scomparso un parlamentare di famiglia contadina e contadino egli stesso, che dedicò tutta la sua vita, quale organizzatore sindacale, al miglioramento delle condizioni di lavoro e all'elevazione del tenore di vita delle classi da cui proveniva e a cui si sentiva intimamente legato.

Militante e dirigente locale del partito socialista italiano, compì il suo dovere di combattente nella prima guerra mondiale, dalla quale ritornò invalido. Dopo l'avvento del fascismo, da cui subì persecuzioni, aderì al partito comunista italiano, continuando a combattere in difesa delle proprie idealità. Partecipò attivamente alla lotta partigiana e con la ripresa democratica fu di nuovo alla testa dell'organizzazione sindacale contadina della sua regione, che rappresentò alla Costituente e successivamente al Senato nella prima e nella seconda legislatura.

La Presidenza si associa al cordoglio che è stato espresso dall'Assemblea e se ne farà interprete presso i familiari dell'estinto.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Negrari, Secreto e Giuseppe Togni.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

CAPPUGI: « Norme interpretative della legge 4 agosto 1955, n. 723, concernente garanzie dello Stato sui mutui concessi dalla Cassa

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

depositi e prestiti alle istituzioni di beneficenza » (2533);

ROSSI PAOLO MARIO ed altri: « Ordinanza giuridico e norme per la concessione degli agri marmiferi, dei giacimenti di pietre ornamentali e delle cave di marmo » (2534);

RAFFAELLI ed altri: « Inclusione della sezione speciale per il credito alla cooperazione presso la Banca nazionale del lavoro tra gli istituti di cui all'articolo 1 della legge 16 settembre 1960, n. 1016 » (2535);

CARRA ed altri: « Inquadramento nei ruoli ordinari dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie degli invalidi di guerra, ex combattenti e reduci idonei al primo concorso interno bandito il 18 marzo 1950 » (2536);

CERAVOLO DOMENICO ed altri: « Deroga alle disposizioni sulla tenuta dei registri di lavoro per quanto riguarda le piccole aziende » (2537);

CHIATANTE ed altri: « Norme a favore del personale statale mutilato o invalido di guerra o ex combattente, integrative della legge 17 aprile 1957, n. 270 e del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 » (2538);

SANGALLI: « Revisione dei diritti esclusivi di pesca nelle acque interne e norme sugli enti preposti all'incremento e alla vigilanza del patrimonio ittico » (2539);

LEONE RAFFAELE ed altri: « Disposizioni in favore del personale direttivo e docente degli istituti di istruzione elementare, secondaria e artistica, in servizio alla data del 23 marzo 1939, in qualità di insegnanti non di ruolo presso gli istituti statali di istruzione elementare, secondaria e artistica » (2540);

CAPPUGI ed altri: « Riliquidazione della indennità di buonuscita al personale civile e militare dello Stato collocato in pensione anteriormente al 1° luglio 1956 » (2541);

ARMOSINO ed altri: « Contributo annuo a favore del Centro nazionale di studi alfieriani di Asti » (2542).

Saranno stampate e distribuite. Le prime cinque, 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.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Informo che la VII Commissione (Difesa) nella seduta del 12 ottobre 1960 ha deliberato, ad unanimità, di chiedere

che la seguente proposta di legge, già trasmessale in sede referente, le sia deferita in sede legislativa:

FORNALE ed altri: « Deroga temporanea alla tabella n. 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (2502).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE Informo che i deputati Colasanto ed altri hanno ritirato la loro proposta di legge:

« Sistemazione tra il personale salariato temporaneo degli operai giornalieri in servizio presso le amministrazioni statali » (313).

La proposta è stata pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che la XI Commissione (Agricoltura) nella riunione di giovedì 13 ottobre ha approvato il seguente disegno di legge:

« Provvidenze creditizie a favore di aziende agricole danneggiate da eccezionali calamità naturali ed avversità atmosferiche » (1521), *con modificazioni.*

Annuncio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute dai ministeri competenti risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961. (2242).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

GAGLIARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, spesse volte nell'ambito del bilancio della marina mercantile il settore che più rimane sacrificato è quello della pesca. E ciò per vari motivi, ma soprattutto perché non ci si è ancora decisi a dare a questa importante attività economica, che interessa, stando alle statistiche, oltre 100 mila lavoratori, uno strumento adeguato che consenta l'impostazione di una vera e propria politica del settore, politica indispensabile specialmente ora, in una fase cioè che anche per la pesca si rileva di passaggio e perciò di crisi.

Il problema è già stato dibattuto numerose volte. Basti ricordare il fatto che molti anni or sono un'apposita commissione fu ricevuta dall'allora Presidente della Repubblica senatore Einaudi, il quale promise il suo interessamento. Non mancarono voci in tal senso in congressi, riunioni e sulla stampa. In questa stessa aula il compianto, illustre collega onorevole Bastianetto propose insieme con altri parlamentari, un ordine del giorno col quale invocava la costituzione di un'apposita commissione che avrebbe dovuto costantemente seguire e salvaguardare i problemi della pesca italiana.

Nel frattempo però era sopraggiunto il decreto legislativo 31 marzo 1947, n. 369, il quale, anziché unificare i servizi della pesca, ne celebrava il divorzio; sicché oggi noi assistiamo al fatto che in questo importante settore: 1°) il Ministero dell'agricoltura e delle foreste è competente per quanto attiene al laboratorio centrale di idrobiologia, agli stabilimenti ittiogenici, agli istituti talassografici e agli osservatori di pesca marittima; 2°) il Ministero degli affari esteri si interessa per la conclusione di trattati commerciali con altri Stati in cui vengono previsti come merci di scambio prodotti ittici; 3°) il Ministero del commercio con l'estero tratta il problema dell'esportazione degli stessi prodotti; 4j) il Ministero delle finanze tratta i problemi doganali e altri minori.

È evidente come in tale situazione i problemi della pesca viaggino dall'uno all'altro ministero senza trovare una impostazione unitaria. Di tale esigenza si è reso conto lo stesso Ministero della marina mercantile che, nel disegno di legge attualmente in esame alla Camera sul riordinamento dei propri servizi, ha proposto che l'attuale direzione generale della pesca e del demanio si sdoppi con la creazione di una direzione generale della pesca.

Ciò nonostante noi siamo del parere che il problema, sia pure per gradi, debba essere avviato a più radicali soluzioni. Un primo passo potrebbe essere fatto con l'approvazione della proposta Scarascia, n. 1182, che prevede la devoluzione al Ministero della marina mercantile di tutte le attribuzioni in materia spettanti agli altri dicasteri. Un secondo potrebbe essere compiuto assegnando ad un sottosegretario il compito specifico di sovrintendere ai servizi della pesca. Un terzo, infine, potrebbe risolvere definitivamente la questione con la creazione di un alto commissariato per la pesca.

Onorevoli colleghi, penso essere convinzione dell'intera Camera che un paese come il nostro, bagnato da tre mari, con un enorme sviluppo di coste e con una numerosa popolazione costiera e peschereccia, non possa non avere una sua politica per il settore della pesca.

Altre nazioni ben meno importanti della nostra hanno addirittura un Ministero della pesca, come ad esempio la Jugoslavia. Noi non potremo certamente restare alla retroguardia in così vitale settore. Ma non basta, onorevole ministro: è necessario che io le esponga i numerosi problemi che ancora restano da affrontare affinché — nell'attesa dello strumento unitario più sopra auspicato — il suo Ministero ponga su tali problemi la propria attenzione.

È dovunque sentita la necessità che vengano emanate al più presto disposizioni per l'esatta applicazione della legge sull'assistenza e la previdenza ai pescatori, affinché vengano riconosciute ai pescatori, al pari di tutte le altre categorie, ventisei giornate di assegni familiari al mese e le prestazioni economiche da parte dell'« Inam ».

Urge una riforma dell'antiquato e ormai superato testo unico delle leggi sulla pesca. Il progresso scientifico, le possibilità di una razionalizzazione delle attività pescherecce, tutto quanto di moderno e di progredito è ormai acquisito al settore che ci interessa, devono al più presto essere considerati in un nuovo testo.

Occorre, altresì, un efficiente sistema di vigilanza facente capo ad un unico corpo per evitare i più volte lamentati inconvenienti, nonché norme particolari per la preparazione professionale dei pescatori. Il credito peschereccio deve venire esteso e migliorato affinché si possa provvedere agli investimenti necessari alle nuove esigenze; mentre si impone una maggiore chiarezza nella limitazione dell'attività dei pescatori sportivi rispetto a quella

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

dei pescatori di mestiere, i cui legittimi interessi devono essere anzitutto tutelati. Urge, inoltre, una nuova disciplina dei diritti di pesca per evitare le lamentate controversie, o situazioni anacronistiche. A quest'ultimo proposito, sono state presentate alcune proposte di legge, il cui *iter* dovrebbe ormai essere iniziato.

Fra le categorie in condizioni più disagiate dal punto di vista sociale ed economico occorre certamente annoverare quella dei pescatori, privi come sono, sovente, di abitazioni degne di un tal nome. L'Edilmare, ente preposto alla costruzione di case per i pescatori, ha già svolto un'opera benemerita, ma i fondi sono del tutto insufficienti; urge quindi ottenere dal Ministero dei lavori pubblici maggiori stanziamenti.

L'inquinamento delle acque da pesca in seguito al versamento dei rifiuti industriali e dello spargimento di oli minerali da parte delle petroliere costituisce ormai un problema di fondo, che condiziona lo stesso avvenire della nostra pesca, per lo meno di quella di più modeste proporzioni. Anche in questo settore è urgente disporre interventi legislativi e di vigilanza che consentano di ridurre al minimo la gravità del fenomeno.

Larga parte del versante adriatico è interessata al rinnovo dell'accordo di pesca italo-jugoslavo. Gli studi in corso non possono prescindere dall'esperienza dei nostri pescatori i quali chiedono di poter essere ascoltati affinché non accada che, nonostante un onere notevole per lo Stato, i benefici si dimostrino, come purtroppo è avvenuto, minimi, se non irrilevanti.

Onorevole ministro, sono dieci punti che ho voluto indicare come prospettive di sviluppo per un settore assai debole della nostra economia. Si è parlato di « piano azzurro ». Lo si chiama come si voglia, ma certo è che la pesca italiana non dovrebbe più attendere, e quel che si impone ormai improrogabilmente è un'azione organica e ben coordinata sotto il profilo giuridico e finanziario.

Passerò ora ad accennare ad un altro problema che sta molto a cuore alle città di mare: si tratta, come già ella immagina, onorevole ministro, della questione relativa al rinnovo delle convenzioni per i servizi marittimi di preminente interesse nazionale. In tal senso ella, onorevole ministro, ha già presentato all'altro ramo del Parlamento un disegno di legge.

La comunità dei porti adriatici ed i parlamentari di quel versante i quali hanno avuto modo di esaminare attentamente i criteri ispi-

ratori del provvedimento non possono non farle presente le loro perplessità per il fatto che nel detto disegno di legge la materia è pressoché interamente delegata. Al Governo spetterà il compito di stabilire il numero e le caratteristiche delle linee da sovvenzionare nei due versanti, ed all'I.R.I. quello di raggruppare le attuali società. Si aggiunga a ciò la soppressione di alcune linee tra cui quelle quattordicinali del periplo italico che rappresentano per i porti minori dell'Adriatico gli unici collegamenti marittimi regolari.

Noi riteniamo invece necessario che debba essere il Parlamento a dare una impostazione programmatica della politica marinara da seguire nel prossimo futuro, specie riguardo ai servizi di preminente interesse nazionale, e fin da ora intendiamo sottolineare la insostituibile funzione dell'Adriatico, quale intermediario tra il suo retroterra e i paesi del levante e oltre Suez; così come pure è necessario che il Parlamento consideri la proposta dell'I.R.I. circa la nuova strutturazione delle società di navigazione.

Venezia e Trieste, per esempio, non possono rinunciare, dopo altre dolorose rinunce, ai centri propulsori delle loro principali attività marinare. Se ciò avvenisse, impoverirebbero la loro economia marittima portuale e verrebbero meno alle loro tradizioni. Se si considera, d'altra parte, che gli altri paesi bagnati dal Mediterraneo stanno svolgendo una decisa e bene congegnata azione di concorrenza e che fino ad ora l'Adriatico ha usufruito di poco più del 15 per cento del complesso delle sovvenzioni erogate, si comprende subito come non si possa neppure porre il problema di ulteriori sacrifici per il versante Adriatico: semmai, si tratta di sanare la sperequazione esistente.

La situazione in cui si trova l'Adriatico, rispetto al Tirreno, può sintetizzarsi in poche parole: dal 1913 fino al 1939 alle linee esclusivamente adriatiche era attribuito il 36-40 per cento delle sovvenzioni erogate dallo Stato alle linee di preminente interesse nazionale; nell'immediato dopoguerra, di fronte alla crisi di naviglio dovuta alle distruzioni belliche, l'intervento del Governo è stato rivolto soprattutto al Tirreno, abbandonando completamente l'Adriatico; nonostante gli sforzi fatti dal Ministero della marina mercantile in questi ultimi anni, la sperequazione a sfavore dell'Adriatico permane, essendo la quota di partecipazione di questo mare tuttora limitata a poco più del 15 per cento del complesso delle sovvenzioni erogate. In questo dopoguerra, cioè, il criterio dell'equa distribuzione delle

linee fra i due versanti è stato tenuto in poco o nessun conto, mentre esso è fondamentale e imposto dalla stessa struttura geografica della nostra penisola. Tanto più ora che la opposta sponda è in altre mani e la concorrenza della bandiera estera è sempre più attiva.

L'intervento dello Stato dovrebbe essere rivolto là dove è maggiormente sentito il bisogno della sua azione di stimolo per risollevare le economie depresse, come sono quelle delle zone rivierasche dell'Adriatico, non soltanto nel settore dei traffici marittimi.

Non basta per velare, in qualche modo, la grave sperequazione esistente a sfavore dell'Adriatico moltiplicare le linee cosiddette comuni ai due versanti (cioè con toccate in Tirreno e in Adriatico), denominandole genericamente « Italia » o « Adriatico-Tirreno » e lasciando facoltà agli uffici ministeriali o alle singole società (in ispecie per le linee transoceaniche che sono le più importanti) di variare l'ordine degli approdi, di ultimare i viaggi in Tirreno o in Adriatico, oppure di prolungare gli itinerari dall'uno all'altro mare.

In definitiva, le richieste dei porti adriatici possono essere così riassunte: *a*) che l'esame del disegno di legge sul riassetto sia preceduto da una chiara impostazione programmatica della politica marinara da seguire nel prossimo futuro, con riguardo specialmente ai servizi di preminente interesse nazionale, allo scopo di consentire un sereno, esauriente dibattito da parte del Parlamento, come richiesto dalla importanza e dalla delicatezza del problema; *b*) che in tale programma sia puntualizzata e posta nel giusto valore la tradizionale, insostituibile funzione dell'Adriatico, quale intermediario tra il naturale suo retroterra e i paesi del levante ed oltre Suez, funzione destinata ad espandersi nel quadro della integrazione economica europea; *c*) che, pertanto, sia assicurata la prevalenza dell'Adriatico nei settori di traffico levante e oltre Suez ed una equa sua partecipazione nei settori di traffico Mediterraneo occidentale ed oltre Gibilterra.

Il Ministero della marina mercantile ha ripetutamente e pubblicamente promesso che, in sede di rinnovo delle convenzioni con le quattro società di preminente interesse nazionale, facenti capo alla « Finmare », sarebbe stato tenuto conto delle necessità di Venezia e dell'Adriatico tutto, interpellando i rappresentanti locali prima di prendere qualsiasi decisione in merito. Tale impegno va mantenuto.

La rappresentanza locale deve essere formata in modo che il dibattito venga svolto sul piano tecnico, evitando ogni vieta questione di campanile, come richiesto dalla natura e dall'importanza del problema da risolvere.

La lunga attesa del provvedimento, che ha superato ogni limite di previsione, ha acuito le aspettative degli adriatici, i quali si attendono un atto di giustizia distributiva che valga a rimediare la situazione sperequata prolungatasi fin troppo nel tempo.

Onorevole Presidente, onorevole ministro, ho concluso il mio intervento. Non nascondo che sarei tentato di toccare altri temi riguardanti il bilancio in discussione, quali quello dell'industria cantieristica — che, del resto, con il disegno di legge sul credito navale, con i piani di costruzione della « Finmare » e con altre opportune iniziative in atto dovrebbe per lo meno avviarsi a soluzione — e quelli del demanio marittimo che tanta importanza hanno per un ben regolato sviluppo delle nostre comunità locali e in particolare delle nostre spiagge. Ma ho ritenuto di dovermi limitare soprattutto ai problemi della pesca e dei servizi di preminente interesse nazionale, ritenendo che essi costituiscono oggi gli argomenti di maggiore rilevanza per l'importante dicastero della marina mercantile.

Mi auguro, onorevole ministro, che ella voglia considerare quanto da me esposto con intendimento costruttivo finalizzato al sempre migliore progresso delle nostre attività marittime e pescherecce. (*Applausi al centro*).

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

VIDALI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, è veramente sintomatico il fatto che, in sede di discussione sul bilancio del Ministero della marina mercantile, i parlamentari che prendono la parola siano costretti sempre a rammaricarsi di dover ripetere argomenti già trattati negli anni precedenti e, purtroppo, rimasti ancora d'attualità.

Lo stesso onorevole ministro Jervolino nella discussione del bilancio 1957-58 affermava che « se i problemi marittimi fossero stati studiati con una visione più organica e più lungimirante e fossero stati risolti con maggiore coraggio, ben altri risultati si sarebbero potuti ottenere ».

A questa ammissione ci si richiamò negli anni successivi e oggi, ancora una volta, siamo costretti a rilevare — come fa la nostra relazione di minoranza — la persistente man-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

canza di una politica organica e lungimirante nei confronti della nostra marina mercantile, tale da poter assicurare una chiara prospettiva a questo settore fondamentale dell'attività economica del paese.

La politica marinara è stata ed è ancora basata, in gran parte, su provvedimenti frammentari, provvisori, parziali, che i governi finora succedutisi hanno adottato prevalentemente per soddisfare, anziché l'interesse generale della nazione, esigenze e pretese, spesso contraddittorie, dell'armamento privato; provvedimenti limitati, perciò, alla salvaguardia dei profitti e delle convenienze immediate di determinati gruppi economici.

Lo Stato non è intervenuto invece con pari vigore a tutela degli interessi generali, come avrebbe potuto specialmente attraverso i suoi strumenti e le aziende I.R.I., per potenziare la flotta Finmare, i porti, l'industria cantieristica.

Ci si vanta molto da parte del Ministero della marina mercantile per il fatto che la consistenza della flotta nazionale ammonta attualmente (e precisamente al 31 dicembre 1959) a 5.064.681 tonnellate di stazza lorda, con 3 mila 878 unità. È grave però che si sia realizzata una riduzione di 58 mila 171 tonnellate di stazza lorda rispetto al 1958 ed è grave soprattutto il fatto che la nostra sia una flotta per grande parte notevolmente vecchia. Dalle cifre forniteci dallo stesso Ministero risulta che soltanto il 41 per cento della nostra flotta ha meno di 10 anni di età, il 5,2 per cento è composto di navi fra i 10 e i 15 anni, mentre ben il 53,6 per cento è al di sopra dei 15 anni, il 19,15 per cento oltre i 20 ed il 16,6 per cento conta addirittura oltre 25 anni di età.

Nel 1938 la nostra flotta rappresentava il 5,2 per cento della flotta mondiale, nel 1959 rappresentava appena il 3,8 per cento. E non si può scordare che nel periodo 1956-1959 la nostra flotta si è ridotta del 5 per cento, mentre la flotta mondiale aumentava del 13,5 per cento.

Dalle statistiche dell'Istituto di navigazione di Brema risulta che al 1° luglio 1960 la flotta mondiale, rispetto al 1° luglio 1959, è aumentata del 4,2 per cento (navi a propulsione meccanica di stazza unitaria di almeno 300 tonnellate lorde), con un aumento, rispettivamente, del 2,3 per cento per le navi a carico secco, passeggeri, eccetera, e dell'8,3 per cento per le navi cisterna. Come nel 1959, la flotta italiana occupa ancora il sesto posto nella graduatoria delle maggiori marine mondiali. Al 1° luglio 1960 il volume dei disarmi nel

mondo segna una notevole diminuzione rispetto all'anno scorso; l'Italia, al quarto posto nella graduatoria delle principali bandiere, ha un complesso di disarmi di 480 mila tonnellate di stazza lorda, corrispondenti al 9,5 per cento della consistenza complessiva.

Calcolando che circa 970 mila tonnellate di stazza lorda della nostra flotta risalgono a oltre 20 anni fa e 1 milione 700 mila tonnellate di stazza lorda risalgono al periodo bellico, si rileva la necessità di una sostituzione urgente di almeno 2 milioni 670 mila tonnellate di stazza lorda.

La diminuzione del tonnellaggio in costruzione nel mondo nel primo semestre di quest'anno risulta circa del 6,3 per cento rispetto a quello dell'anno scorso. Nell'ambito dei maggiori paesi costruttori, l'Italia risulta al settimo posto avendo i cantieri italiani varato, nel primo semestre 1960, soltanto 286 mila tonnellate di stazza lorda di nuove navi, ed avendo 81 unità in costruzione per 717 mila 247 tonnellate di stazza lorda, contro le 90 navi per 904 mila 422 tonnellate di stazza lorda in costruzione al 30 giugno 1959 e le 98 navi per 901 mila 655 tonnellate di stazza lorda del 30 giugno 1958.

Le statistiche dell'O.N.U. ci indicano che dalla fine del 1957 al marzo 1960 il tonnellaggio in costruzione sugli scali nazionali ha subito una riduzione pari al 23 per cento, mentre, nello stesso periodo, numerose altre nazioni segnano aumenti anche cospicui, come la Jugoslavia (+63 per cento), i Dominions britannici (+59 per cento), la Polonia (+42 per cento), la Danimarca (+38 per cento), la Spagna (+28 per cento), l'Olanda (+22 per cento), la Svezia (+16 per cento), la Francia (+11 per cento), eccetera.

Per quanto concerne la flotta della Finmare, la situazione appare particolarmente grave. Infatti da 1 milione 357 mila tonnellate di stazza lorda dell'anteguerra (quando la flotta Finmare rappresentava il 41,6 per cento della flotta nazionale) siamo ridotti a 658 mila tonnellate di stazza lorda (che rappresentano appena il 12,8 per cento del tonnellaggio di stazza lorda nazionale).

Da 206 navi dell'anteguerra, la Finmare è scesa a sole 94. Fra i programmi di ricostruzione della flotta Finmare sottoposti all'attenzione del Governo, ed evidentemente finora non presi in adeguata considerazione, cito quello della F.I.L.M., che prevede, entro il 1964, la costruzione di 84 navi, per complessive 607 mila 700 tonnellate di stazza lorda, per riportare il tonnellaggio di stazza lorda della Finmare vicino al livello d'anteguerra.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

Per quanto concerne l'attività dei nostri cantieri navali, mi preme richiamare l'attenzione soprattutto sui cantieri navali dell'I.R.I., che rappresentano il 75 per cento del settore cantieristico nazionale.

La potenzialità dei cantieri dell'I.R.I. è notevole, ma essi attraversano un periodo molto critico per mancanza di commesse di lavoro, specie in quei cantieri le cui attrezzature risultano arretrate rispetto alle esigenze e possibilità moderne. Altri paesi invece adottano arditamente le innovazioni tecnologiche, i perfezionamenti ed ammodernamenti degli impianti cantieristici, seguendo criteri lungimiranti nelle loro prospettive. Nella difficile competizione internazionale in questo settore, il nostro paese segna il passo, limitando i provvedimenti soltanto a favore di un ristretto numero di cantieri e in misura comunque inadeguata.

Noi assistiamo agli effetti deleteri di una insistente ed interessata propaganda da parte degli ambienti armatoriali, secondo la quale la crisi dei noli porterebbe, fatalmente, al progressivo disarmo delle navi. La tesi — di fronte alla quale viene dimostrata tanta simpatia e condiscendenza da parte di vari esponenti del Governo — è, invece, facilmente contestabile. Non dobbiamo dimenticare, infatti, che, anche nei periodi favorevolissimi per i noli, i nostri armatori, anziché provvedere alla ricostruzione di una flotta moderna, si sono preoccupati soprattutto di trarre i massimi profitti dall'acquisto di navi vecchie e, per di più, anche in queste speculazioni hanno avuto sostanziosi aiuti governativi. In secondo luogo, noi vediamo che, anche nei periodi più difficili, in altri paesi lo Stato è intervenuto con provvedimenti atti a non pregiudicare le prospettive delle rispettive flotte.

La verità è che nei nostri mari e nei nostri porti prevale sempre la bandiera estera, a danno di quella nazionale. Basterà ricordare che nel 1938 il 65 per cento dei traffici nei nostri porti avveniva su navi italiane, nel 1956, appena il 49 per cento, e siamo arrivati ora a rappresentare appena il 37,8 per cento!

Il nostro paese ha risentito gravemente della politica americana e di altri paesi che hanno vieppiù intensificato la discriminazione di bandiera nei loro traffici commerciali perché non v'è stata da parte dei governi fin qui succedutisi una difesa adeguata degli interessi nazionali. E permettetemi ancora, onorevoli colleghi, di fare un breve cenno al grave fenomeno delle « bandiere ombra », fenomeno che internazionalmente sembra in via

di riduzione, ma che per i nostri armatori rimane ancora un validissimo strumento per sottrarsi agli obblighi fiscali come pure ai loro doveri verso gli equipaggi. Con questo mezzo gli armatori, oltre a sfuggire ai loro doveri verso lo Stato, incamerano anche cospicui importi di valuta estera e, allo stesso tempo, aumentano i loro profitti a spese di uno sfruttamento incontrollato esercitato sui lavoratori che vengono assunti, retribuiti e trattati materialmente e moralmente in modo indegno essendo privati della possibilità di una difesa sindacale. Il fenomeno delle bandiere ombra è una prerogativa esclusiva dei paesi cosiddetti occidentali ed è condannabile anche per il suo significato politico di contrabbando di « neutralità », dietro al quale si celano anche pericoli di provocazione bellica.

Prima di terminare questa parte del mio intervento su questioni generali della politica marinara, desidero sottolineare che quando noi affermiamo — come facciamo nella nostra relazione di minoranza — che la politica governativa è andata finora prevalentemente a favore dell'armamento privato, non facciamo che constatare dei fatti. Il disegno di legge, presentato all'ultima ora dal Governo Tambroni, in merito al rinnovo delle convenzioni con le società di preminente interesse nazionale, criticato rigorosamente e giustamente nella nostra relazione di minoranza, rappresenta una conferma di questa politica. Nel progetto in questione, il Governo esprime infatti l'intento di procedere ad un ulteriore smantellamento delle posizioni della Finmare. Al Ministero della marina mercantile ed a quello del tesoro vengono attribuite facoltà — che dovrebbero essere di esclusiva prerogativa parlamentare — in merito ad ogni sorta di cambiamenti riguardanti queste società: il loro raggruppamento, scioglimento, fino alla cessione di linee e di navi all'armamento privato. Questo progetto ignora le proposte da tempo espresse da autorevoli organismi, come, per esempio, la Comunità dei porti adriatici, ignora le esigenze di interesse nazionale alle quali queste società sono preposte ed ignora altresì i dettami della Costituzione repubblicana in difesa del diritto dei lavoratori, attribuendo al ministro della marina mercantile il potere di servirsi, con l'articolo 14, di uno strumento esplicitamente antisciopero.

Accennato così ad alcuni gravi indirizzi della politica marinara governativa — ai quali da tempo abbiamo espresso la nostra opposizione — desidero intrattenermi su un altro aspetto, al quale si riferisce la nostra relazione, che caratterizza questa politica e che

appare forse il più negletto, anche nelle discussioni sul bilancio in oggetto.

Non v'è stato ministro della marina mercantile che non abbia dedicato qualche frase, alquanto retorica, ai lavoratori del mare, definendoli artefici della ricchezza, della gloria d'Italia sui mari, vessilliferi dei valori più apprezzati del nostro popolo, del paese, eccetera. Ma, in realtà, dietro alle belle parole, di cui è facile essere generosi, non si scorgono sinceri intenti, seri impegni per dimostrare concretamente una giusta valutazione di questo elemento umano, sociale, che contribuisce tanto sostanzialmente alla vita della nostra marina mercantile, all'economia nazionale.

In virtù del codice della navigazione italiana — che risale al 1870 e ha, è bene ricordarlo, le sue origini in quello introdotto in Francia da Colbert, nel 1681, per incoraggiare i mercanti francesi ad investire i loro capitali nelle imprese sui mari — la vita dei marittimi a bordo delle nostre navi continua ad essere regolata in base a concetti medioevali, corporativi, coercitivi, analoghi a quelli cui si ispirano i più arretrati fra i regolamenti di caserma o carcerari.

Nel 1900, il ministro della marina mercantile Carlo Bruna affermava: « Le nostre leggi marinare furono ispirate tutte all'utile degli armatori, ai danni dei marittimi ».

Da allora, al codice della navigazione italiana sono state apportate soltanto insignificanti modifiche; la Costituzione repubblicana non l'ha sfiorato.

Gli armatori si appellano a questo codice per opporsi al diritto di sciopero e per sostenere che, senza una ferrea disciplina a bordo, non può esservi sicurezza per il trasporto marittimo. È ovvio che la subordinazione dell'equipaggio al comandante è una necessità quando si tratti di prevenire danni, infortuni, naufragi, ma certamente non possono su questa base essere accettabili quelle norme che valgono soltanto a mortificare la dignità dei lavoratori, ad indebolire la forza contrattuale dei marittimi di fronte agli interessi di carattere esclusivamente economico degli armatori.

Non è giusto che non si voglia distinguere, per esempio, fra l'abbandono di una nave in pericolo dall'abbandono di una nave in porto e che pertanto si giudichi ogni abbandono della nave come punibile quale reato di diserzione.

Analoghe distinzioni appaiono necessarie in merito ai vari casi di inosservanza di un ordine concernente un servizio tecnico, a seconda che dall'inosservanza possano derivare

gravi difficoltà alla navigazione, pericolo all'incolumità delle persone, alla sicurezza della nave o alla vita delle persone, oppure quando l'inosservanza riguarda ordini concernenti servizi di pulizia, verniciatura, riparazioni di poco conto, eccetera. Attualmente anche per il secondo caso viene prevista la reclusione fino a 3 mesi.

L'articolo 1104 del codice della navigazione riguarda l'offesa in danno del comandante, di un ufficiale, sottufficiale o graduato. Riproducendo quasi testualmente l'articolo del codice penale riguardante l'oltraggio a pubblico ufficiale, questo articolo investe praticamente dell'autorità di « pubblico ufficiale » tutti i « superiori » del marinaio semplice. Da ciò deriva che ogni critica, per iscritto, a voce, per telefono, rivolta dalla casta dei paria di bordo a tutte le altre persone che vengono considerate gerarchicamente superiori, può costare la reclusione fino a 3 anni!

L'articolo 1105 del codice, al quale si appigliano spesso gli armatori per conculcare il diritto di sciopero dei lavoratori nei porti nazionali o esteri, contrasta profondamente con il diritto, garantito dalla Costituzione, di tutti i lavoratori a fare uso dell'arma dello sciopero nella difesa dei loro diritti. La pretesa degli armatori in questo senso è stata definita illegittima anche da sentenze, come quella del giudice istruttore Scardella, del tribunale di Genova, del 1956.

Eppure, i lavoratori che hanno partecipato al grande sciopero del 1959 sono stati oggetto di persecuzioni e rappresaglie. Recentemente il Ministero della marina mercantile, a norma del famoso codice, pretese dalle capitanerie di porto di Trieste e Genova un rapporto in merito alle responsabilità per il ritardo di partenza di alcune navi, in seguito allo sciopero di protesta contro il disarmo del *Conte Biancamano* e del *Conte Grande*. Furono così individuati 6 marittimi, ai quali fu notificata la sospensione da 1 a 2 mesi dalla navigazione. La società Italia della Finmare ha escluso dal turno particolare i 6 marittimi e con ciò questi dovrebbero rimanere disoccupati per anni, passando automaticamente al turno generale. Un simile atteggiamento da parte delle società della Finmare, incoraggiato direttamente dal Ministero della marina mercantile non può, evidentemente, che incrementare i ricatti e le rappresaglie degli armatori privati.

Questi ultimi, infatti, usano anche la procedura del trasbordo dei marittimi che manifestano dignità e fermezza nella difesa dei loro diritti. Tali trasbordi vengono giusti-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

ficati con « ragioni tecniche ». Si tratta in realtà di pretesti perché non possono davvero considerarsi plausibili ragioni tecniche, per esempio, il trasferimento di camerieri con buona conoscenza della lingua inglese, dalle rotte del nord-America a quelle del sud-America dove è invece più richiesta la conoscenza dello spagnolo. D'altronde, spesso non soltanto si creano situazioni assurde di questo genere, ma si completa l'opera di rappresaglia adibendo i camerieri, per esempio, al servizio di lavapiatti.

E d'altronde la diffusa tendenza armatoriale a ledere il diritto di sciopero dei marittimi è, come ho detto prima, favorita dal cattivo esempio governativo, espresso anche nel disegno di legge già citato per il rinnovo delle convenzioni con le società di preminente interesse nazionale ove, all'articolo 14, si dà facoltà al ministro della marina mercantile « di disporre temporaneamente l'utilizzazione diretta di una o più navi delle società concessionarie, con o senza equipaggio ».

Quali sono le condizioni economiche dei lavoratori del mare? Abbiamo sentito spesso la voce degli armatori, particolarmente durante lo sciopero del giugno-luglio 1959: essi asseriscono che i marittimi italiani guadagnerebbero più degli altri lavoratori del nostro paese e più dei marittimi di altri paesi; starebbero quindi anche troppo bene! Gli armatori si dichiarano nella impossibilità di soddisfare le richieste di aumenti salariali e si trincerano dietro la comoda giustificazione della crisi dei noli. Come se avessero dimostrato maggiore buona volontà durante il boom di cui hanno goduto negli anni 1955-56 e nella prima metà del 1957, quando trassero profitti enormi anche dalle più sconquassate « carrette », acquistate, anche quelle, con l'aiuto dello Stato!

Si vuole fare passare per nababbi i marittimi affermando che le loro retribuzioni sono aumentate di 87 volte rispetto a quelle d'anteguerra. Come non si sapesse che anche i braccianti hanno retribuzioni calcolabili oltre 100 volte superiori a quelle d'anteguerra, il che non impedisce che siano in condizioni peggiori di tutte le altre categorie di lavoratori. La retribuzione deve essere infatti valutata a seconda delle esigenze reali della vita e delle prestazioni date.

Per giudicare i veri rapporti fra profitti degli armatori e oneri che loro derivano per i salari agli equipaggi, bastano alcune cifre riguardanti alcune navi da carico rispettivamente da 20.000, 10.000, 7.100 tonnellate di stazza lorda dalle quali gli armatori hanno

tratto un guadagno netto annuo rispettivamente di 2 miliardi 380 milioni, 1 miliardo 303 milioni 900 mila e 628 milioni 320 mila lire con un'incidenza in percentuale dei salari sui profitti, rispettivamente, del 2, del 3, 9, del 6 per cento!

Ma, riferendoci ancora ai salari dei marittimi anche dopo l'entrata in vigore del nuovo contratto per le navi da carico del 1959, vediamo che la paga base lorda sulle navi da carico, per i marittimi sopra i 20 anni d'età, è di lire 48.900 mensili (sotto i 20 anni è di 47.850). Da questo importo lordo vanno detratte infatti le trattenute I.N.A.-Casa, previdenza marinara, ricchezza mobile, eccetera, sicché la paga netta risulta inferiore alle 45.000 lire mensili. Si tratta dunque di un salario alquanto modesto, anche rispetto a quello di altre categorie di lavoratori soggetti a minori disagi, fatiche e responsabilità.

Vi sono state conquiste dei lavoratori del mare dopo la grande agitazione del 1959, ma rimangono tutt'ora aperti numerosi fondamentali problemi della categoria, derivanti dall'arretratezza della legislazione generale in campo marinaro che risale, nei suoi fondamentali, alla legge fascista del 21 marzo 1931, oltre che al già citato codice della navigazione, la necessità di aggiornamento del quale è stata riconosciuta, tanto è vero che dovrebbe esistere e funzionare da lungo tempo un'apposita commissione alla quale è stato attribuito questo incarico.

Una delle esigenze unanimemente riconosciute concerne l'aggiornamento delle tabelle viveri e anche a tale scopo funziona una commissione composta da armatori, esperti e rappresentanti dei marittimi, ma i suoi lavori sono ancora lontani dall'altesa conclusione.

La tabella viveri della nostra marina mercantile fu compilata 43 anni fa e non prevede variazioni del vitto a seconda che la nave si trovi all'Equatore o in zone polari; non riflette affatto i progressi della scienza nel campo dell'igiene dell'alimentazione; è estremamente monotona nella sua composizione e offre ben scarse garanzie di genuinità, salubrità e digeribilità dei cibi che non sono adeguati alle esigenze sia per quantità sia per potere nutritivo. Particolarmente diffuse sono le lagnanze in merito ai condimenti. Inoltre le tabelle viveri in vigore prevedono una diversità di trattamento — umiliante ed ingiusta — fra stato maggiore, sottufficiali e bassa forza e tale diversità viene applicata con rigore gerarchico più accentuato di quello che si verifica nelle forze armate.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

Le condizioni dell'alimentazione a bordo cagionano una notevole diffusione di malattie dell'apparato digerente fra i marittimi, che è stata messa in evidenza in molti consessi medici.

Al convegno sui problemi sociali e sanitari di Palermo, nel 1959, il ministro della sanità, senatore Giardina, ebbe a dire: « La nave è un'abitazione collettiva e, al pari delle abitazioni terrestri, essa deve offrire agli individui un ambiente della vita umana ».

La medicina sociale ci insegna che, a terra e tanto più nei disagi della navigazione — che comporta sempre più rapidi spostamenti con conseguenti pericolosi cambiamenti di clima — le esigenze igieniche attuali sono ben diverse da quelle di 40, 20 e anche 10 anni fa, perché sempre meglio sono andate approfondendosi le conoscenze, le esperienze in questo settore della scienza. Nella nostra marina mercantile invece tutto è statico, immobile, anche sulle navi che pur affrettano la corsa sui mari ma rimangono indietro di fronte al progresso che dovrebbe migliorare le condizioni di vita degli equipaggi.

E — quel che è ancora peggio oltre che illegittimo — neppure quanto venne deciso, sancito in apposite leggi di molti anni fa, trova adeguata applicazione.

Esiste, infatti, tutt'ora in vigore, la legge n. 1045 del 16 giugno 1939 che definisce le condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili italiane.

Ebbene, nella pratica — come ho potuto anche personalmente accertare presso gli interessati — quasi nessuno degli articoli di questa legge viene integralmente rispettato, spesso neanche parzialmente, e le infrazioni sono particolarmente numerose e gravi sulle navi da carico di vecchia costruzione.

Contrariamente a quanto stabilisce la legge alla quale mi richiamo, gli alloggi (dormitori, refettori, locali di convegno) dell'equipaggio sono molto spesso insufficientemente protetti dalle irradiazioni di calore, dalle emanazioni dannose o moleste provenienti dalle stive, dai motori, dalle latrine e cucine, come pure sono insufficientemente protetti dalle eccessive vibrazioni e dai rumori bruschi che disturbano il riposo dell'equipaggio. In numerose « carrette » le lamiere esterne degli alloggi sono soltanto parzialmente protette dai prescritti rivestimenti. In generale sono raramente applicate le norme di legge riguardanti la misura della superficie dell'altezza, della cubatura *pro capite* nei dormitori. Il numero dei posti di mensa è insufficiente. La-

vandini e docce, con acqua dolce, calda e fredda, non corrispondono quasi mai, per numero ed efficienza, alle norme di legge, nelle vecchie navi. Spesso risultano insufficienti gli impianti delle latrine. Precaria viene definita l'aerazione delle cucine e in generale l'aerazione e ventilazione degli alloggi e dei locali di lavoro. Su molte navi viaggianti in zone tropicali risulta inefficiente o scarsa la protezione dalle zanzare, mosche ed altri insetti che, specie in quei climi, sono veicoli di gravi malattie.

Su quasi tutte le navi da carico risultano trascurate le disposizioni di legge riguardanti i quantitativi minimi giornalieri di acqua dolce a disposizione *pro capite* per il personale, come pure le norme per l'acqua potabile refrigerata prescritta nei paesi tropicali. Spesso nelle navi che viaggiano nelle zone più torride non vengono applicati i ripari (tende, cortine) prescritti sia per il ponte di coperta sia in corrispondenza degli alloggi.

La legge in questione prevede anche alcune — se pur insufficienti — modifiche nelle tabelle viveri e nel vestiario a seconda del clima (casco di sughero, vestiti leggeri e chiari, fascia addominale di lana, occhiali affumicati, eccetera), ma anche queste disposizioni non sono quasi mai applicate integralmente.

Ecco, onorevoli colleghi, come la vita a bordo risulta nella realtà, che ho solo molto succintamente caratterizzato: una vita ricca soltanto di fatiche e disagi che sono male retribuiti e molto lontani da un equo riconoscimento da parte di coloro che dal mare traggono tanti lauti profitti!

Vi sono navi che per ogni viaggio fruttano 100 milioni di utile e fanno 9-10 viaggi all'anno; ve ne sono altre che fruttano molto di più. Ebbene, su navi come queste vivono marittimi che lavorano 15-16 ore come personale di camera, 12-14 ore come personale di coperta, 12 ore come personale di macchina, a temperature ambientali soffocanti. Non di rado questi lavoratori, oltre alle mansioni che loro spettano per contratto, sono obbligati a svolgere anche altre attività per risparmiare spese di manutenzione nei porti, a costo più caro per i datori di lavoro.

E per i marittimi che hanno bisogno di cure durante la navigazione, molto spesso manca il medico e su moltissime navi da carico manca anche un infermiere. I medicinali a bordo sono inadeguati alle esigenze moderne perché le tabelle dei medicinali di bordo non vengono aggiornate e molte volte le cassette per i medicinali non vengono neppure regolarmente rifornite. Le commissarie sani-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

tarie portuali non sempre si preoccupano del necessario rifornimento. I servizi di radio-soccorso, per quanto meritori ed apprezzabili, non possono essere efficienti quando a bordo non risultano realizzabili i suggerimenti ricevuti.

Malattie e infortuni sul lavoro mietono così molte vittime sui mari perché ancora inadeguate sono le misure preventive a tutela degli equipaggi e, anche da questo punto di vista, gli effetti dell'anzianità delle nostre navi si dimostrano deleteri.

Ci sarà, fra breve, la discussione del disegno di legge sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, ma è noto che nella nostra marina mercantile non sono applicate integralmente neppure le misure stabilite nel 1948 dalla convenzione di Londra. Appena dal 1951, e non su tutte le navi, per esempio, è stata applicata la disposizione concernente la dotazione di una radio rice-trasmittente. Le attrezzature *radar*, ancora limitatamente diffuse, non sono accompagnate dalla presenza di un sufficiente numero di personale in grado di farne buon uso. È risaputo che molti armatori mandano le loro navi per i mari senza preventivamente provvedere alle necessarie riparazioni, oppure le fanno eseguire con criteri di stretta economia.

Si sa pure che buona parte delle responsabilità per la situazione di insicurezza in cui viaggiano certe navi spetta al registro navale, che, troppo facilmente, rinnova i certificati di navigazione anche per navi già scartate all'estero. Gli scafi che arrivano ai cantieri di demolizione sono troppo spesso ridotti in condizioni da far paura. Si afferma pure che le navi italiane sono quelle che meno scrupolosamente osservano le leggi per la linea di massimo carico. Infine, nei casi di infrazione anche grave alle misure obbligatorie per la sicurezza, le sanzioni previste per i responsabili sono, in generale, limitate a multe di qualche decina di migliaia di lire e anche le indennità, in caso di sinistro, sono estremamente esigue, sicché la sicurezza, in pratica, si fonda troppo sulla molto problematica coscienza degli armatori.

Molti altri sono i problemi dell'assistenza sanitaria e sociale in favore dei marittimi. Nel recente convegno di Genova sull'assistenza sanitaria per la gente di mare sono state fatte molte proposte che auspichiamo siano prese in attenta considerazione dal Ministero competente. È stata proposta, fra l'altro, l'istituzione di un libretto sanitario che dovrebbe accompagnare i marittimi, dal momento della loro iscrizione nelle matricole della gente di

mare, sicché di ogni marittimo dovrebbe essere conosciuta l'anamnesi, il gruppo sanguigno al quale appartiene, eccetera. È stata sottolineata pure la necessità di istituire corsi sanitari per gli ufficiali al fine di metterli in grado di attuare i necessari provvedimenti nei casi di urgenza, e di aggiornare le loro conoscenze in questo campo; come pure si è indicata la necessità di rendere obbligatoria la preparazione, ora facoltativa, degli allievi ufficiali in campo sanitario. Una maggiore attenzione viene suggerita nell'educazione sanitaria dei marittimi ai fini di facilitare la prevenzione di malattie ed infortuni. Gravi difficoltà sono state indicate nell'attuale situazione della assistenza sanitaria all'estero.

Con la legge recentemente approvata dal Parlamento sulla previdenza marinara sono stati risolti alcuni grossi problemi previdenziali della categoria e, dobbiamo pur dirlo, anche grazie agli emendamenti suggeriti da parte nostra al progetto originario. Non sto qui ad enumerarne i dettagli, ma voglio solo indicare che sono state finalmente superate gravi sperequazioni nelle condizioni dei pensionati, in relazione alla data del loro pensionamento e sono stati ottenuti altri miglioramenti. Tuttavia rimane ancora aperto il problema di fondo: quello della revisione generale del sistema della previdenza marinara.

Una delle richieste più importanti della categoria è quella riguardante l'esistenza su ogni nave di una commissione sindacale di bordo, composta da rappresentanti di tutte le categorie, affinché possano essere costantemente controllati l'applicazione delle norme contrattuali, il rispetto della personalità dei marittimi e possa essere facilitata l'adozione di eventuali miglioramenti del vitto, come pure tutelata l'equa retribuzione delle prestazioni straordinarie, del lavoro notturno, eccetera, ed evitate le discriminazioni ed i favoritismi. Le violazioni dei contratti sono particolarmente gravi nel caso dei contratti « a compartecipazione », attraverso i quali gli armatori hanno maggiori possibilità di trattarsi buona parte della retribuzione spettante ai marittimi. Gli armatori, in generale, si rifiutano di contrattare i premi, lo straordinario, i compensi festivi, lasciando tutto ciò all'arbitrio dei commissari di bordo o del comandante, che spesso fanno uso di questo potere attuando discriminazioni e applicando criteri paternalistici.

Ma la vita del marittimo non è limitata a quella parte di essa che si svolge a bordo. Il marittimo è un uomo, legato alla terra dalla

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

sua famiglia, che ha anch'essa bisogno di assistenza particolare durante i periodi in cui egli è lontano da casa. Stati depressivi gravi affliggono spesso i marittimi in conseguenza delle preoccupazioni per la famiglia e noi sappiamo che in altri paesi si fa molto di più e meglio che nel nostro per diminuire queste preoccupazioni attraverso numerosi provvedimenti in favore dei figli, degli orfani, delle famiglie dei marittimi.

Indubbiamente, a sollevare anche moralmente i lavoratori del mare occorrerebbero anzitutto misure concrete atte ad assicurare loro una giusta continuità di lavoro. Attualmente invece il marittimo imbarcato già vive nell'angoscia per il lavoro che verrà a mancargli al momento dello sbarco, in molti casi per lunghi anni.

E veniamo qui alla questione dell'occupazione dei marittimi. Gli armatori sono riusciti a fare ridurre progressivamente le aliquote di imbarchi affidate al turno generale e si è arrivati ad una sempre più diffusa « libera scelta » per gli armatori stessi. Questa modalità di arruolamento implica tremende umiliazioni e ricatti per il marittimo, assoggettato ad un trattamento di vera e propria corruzione; per riuscire ad essere incluso nei turni particolari o in soprannumero molti marittimi devono caricarsi di debiti e sottostare ad umilianti patteggiamenti con i sensali delle compagnie che li arruolano.

Le capitanerie di porto dovrebbero, per legge, controllare il rispetto delle tabelle di armamento come condizione necessaria per concedere il nulla osta per la navigazione. Le tabelle dovrebbero essere controllate anche dalle organizzazioni sindacali. Avviene invece che le navi partono, in generale, con tabelle inferiori, cioè con un numero di posti di lavoro inferiore a quello prescritto.

E non basta: le navi partono anche con unità lavorative « in soprannumero », cioè con lavoratori che, in qualsiasi momento, possono essere sbarcati per volontà dell'armatore. La questione è tanto più grave per il fatto che il soprannumero scavalca i turni regolari di imbarco. In conseguenza di questi abusi avviene che le società armatoriali aventi i loro turni particolari ed essendo obbligate ad attingere soltanto il 33 per cento dell'equipaggio al turno generale, possono prelevare dal turno generale un numero di unità lavorative ancora inferiore alla percentuale obbligatoria in quanto riducono la tabella di armamento ed arruolano lavoratori in soprannumero. Per esempio, una nave *Liberty* con 25-27 membri

di equipaggio ne preleva soltanto 4 o 5 dal turno generale.

I turni di avvicendamento più frequenti avvengono attualmente ogni 14 mesi e per certe categorie e nelle « carrette » anche ogni 18-24 mesi. Affinché i turni siano più frequenti e siano disponibili in maggior numero i posti di lavoro e il lavoro sia reso più umano, è indispensabile che le tabelle di armamento siano corrispondenti alle reali necessità e siano controllate adeguatamente.

Oggi si calcola che per ogni marittimo imbarcato ve ne sono 4 a terra in attesa d'imbarco, e questa constatazione dimostra la gravità della situazione anche in confronto alla non certo soddisfacente situazione dell'occupazione fra la generalità dei lavoratori italiani per i quali tuttavia si calcola l'esistenza di un disoccupato su 4 occupati.

In relazione al problema della disoccupazione marinara è pure la richiesta di pensionamento per tutti i marittimi al 55° anno di età perché in questo modo si potrebbero aprire maggiori possibilità di lavoro ai giovani che dovrebbero essere avviati al lavoro marittimo attraverso adeguate scuole di specializzazione, mentre dovrebbe essere facilitata la via agli allievi ufficiali che, attualmente, per navigare devono subire lo sfruttamento delle società armatoriali.

Mi sono intrattenuto relativamente a lungo sulle condizioni di vita dei marittimi, perché ritengo estremamente importante che si esca dalla retorica e si entri nel concreto guardando alla triste realtà in cui versa questa categoria di lavoratori, che ha tanta parte nelle vicende alquanto dolorose della nostra marina mercantile.

E passo ora ad un'altra categoria di lavoratori, quelli dei nostri porti.

Anche sulla floridezza delle condizioni economiche dei portuali esiste troppa leggenda e poca conoscenza concreta.

La vita dei porti nell'epoca attuale — l'abbiamo spesso sottolineato — non dipende più, come avveniva una volta, soltanto dalla loro posizione geografica, più o meno naturalmente propizia ai traffici. Essa dipende invece da un complesso di fattori che riguardano i costi, le strutture, le attrezzature, i collegamenti ferroviari, stradali e fluviali con l'entroterra, i servizi doganali, le misure tariffarie e, in generale, l'indirizzo della politica estera e commerciale del Governo. Si tratta in notevole parte di un problema di organizzazione. Nel nostro paese esiste invece, da tempo, confusione di attribuzioni fra i vari ministeri (marina mercantile, lavori pubblici,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

finanze, tesoro, partecipazioni statali) e si procede da ciascuna parte per proprio conto senza che il Governo dimostri la capacità di vagliare le effettive convenienze nazionali.

Per il loro carattere di servizi di pubblica utilità, i porti e le attività portuali non possono essere appendici di questo o quel monopolio privato, ma devono essere aperti a tutti i traffici, a tutti gli utenti, indipendentemente dalla loro potenza economica. Il loro sviluppo riguarda tutta la vita economica del paese e lo Stato deve provvedere al potenziamento organico del settore portuale, senza abdicare a favore dell'iniziativa privata.

I porti, in quanto servizi di pubblica utilità, non possono essere oggetto delle speculazioni dei gruppi monopolistici ed armatoriali e dovrebbero essere ammodernati dallo Stato con tutti i mezzi che oggi sono messi a disposizione dal progresso tecnico e con la partecipazione attiva dei lavoratori che sono i diretti protagonisti della vita portuale.

Assistiamo invece oggi al fenomeno per cui la permanenza delle navi nei nostri porti si allunga sempre più rispetto al tempo, sempre più breve, impiegato nella navigazione. Questa è la conseguenza diretta dell'arretratezza delle nostre strutture ed attrezzature portuali. Fatta una media durante 3 anni, risulta che le navi passeggeri trascorrono il 47 per cento del tempo di armamento nei porti e le navi da carico vi trascorrono il 60 per cento, fatta eccezione per le navi cisterniere che, data la maggiore velocità del loro carico e scarico, vi trascorrono il 19 per cento.

La Confindustria e la Confidarma, ed il Governo in loro appoggio, lamentano molto l'onerosità dei costi portuali e pretendono di ridurre, anziché potenziando le attrezzature, intaccando le retribuzioni dei lavoratori, indebolendo le compagnie portuali, escludendole da determinate operazioni e concedendo invece intere banchine alle industrie che lavorano materie prime importate (come è avvenuto a Genova, Venezia, Livorno, Augusta, Siracusa, Lipari, eccetera).

Nei costi portuali, contrariamente a quanto sostengono i grandi industriali ed armatori, le tariffe della manodopera giocano un ruolo secondario, in confronto ai vari altri fattori dipendenti dalla arretratezza degli impianti (la scarsa disponibilità di banchine, fondali insufficienti per le navi di grosso tonnellaggio, le reti viarie e ferroviarie di collegamento antiquate ed insufficienti, la scarsa disponibilità dei magazzini, eccetera), dall'accanimento burocratico delle amministrazioni, dal dualismo di poteri nei porti, dallo spezzetta-

mento delle competenze fra i vari ministeri, dalle speculazioni delle grosse case di spedizioni e delle agenzie marittime.

I gruppi monopolistici, e con essi anche alcuni gruppi di aziende di Stato, tendono ad estendere le « autonomie funzionali » con le quali intendono scavalcare l'ordinamento del lavoro portuale e le garanzie di continuità di lavoro e di retribuzione che oggi sono assicurate dalle compagnie portuali. Essi vogliono ridurre le tariffe e modificare le condizioni normative del lavoro dei portuali e tentano anche di impadronirsi della proprietà e della gestione dei mezzi meccanici e delle attrezzature, anche oltre a quanto avviene con le « autonomie funzionali ».

Le compagnie portuali svolgono un compito insostituibile, in quanto mettono a disposizione di tutti gli utenti una manodopera altamente specializzata, in ogni momento e sotto le intemperie, e provvedono ad un'equa distribuzione del lavoro e del salario in un settore particolarmente delicato, perché sensibile a tutte le fluttuazioni dei traffici marittimi e quindi con carico di lavoro estremamente saltuario.

I lavoratori portuali, per le caratteristiche di servizio pubblico della loro attività, devono essere sempre a disposizione delle merci in arrivo e in partenza, indipendentemente dall'andamento dei traffici ed assolvono sempre, e bene, un vero e proprio servizio paragonabile a quello degli ormeggiatori o, in altro campo, a quello dei ferrovieri e autoferrotranvieri. Per queste caratteristiche delle prestazioni non è possibile modificare il loro rapporto di lavoro per collocarli alle dipendenze di aziende private.

L'attuale ordinamento portuale (pur con tutti i difetti residui di una legislazione antidemocratica e anticostituzionale, che afferma categoricamente soltanto i doveri dei lavoratori senza tutelarne i diritti) ha dovuto prendere atto di una situazione preesistente e — per garantire un normale funzionamento del settore, a carattere spiccatamente pubblico — ha teso, con le compagnie, a porre sotto vincolo e tutela dell'autorità marittima le vecchie, libere organizzazioni cooperative.

Si vuole, da parte dei gruppi monopolistici, revisionare anche gli enti di gestione portuale dove esistono, a danno delle rappresentanze dei lavoratori, o proporre nuovi enti, dai quali siano escluse queste rappresentanze.

Si vuole pure porre in discussione il diritto di sciopero dei lavoratori portuali, con pretesti analoghi a quelli a cui ci si richiama,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

nella stessa pretesa anticostituzionale, nei confronti dei marittimi.

Quando si parla di progresso tecnico da realizzare nei porti, si intende da parte di questi gruppi monopolistici un progresso da realizzarsi non con, ma contro i lavoratori. La decurtazione dei salari a cui essi mirano è addirittura posta come premessa alle innovazioni tecniche da farsi. Ed è ancora più grave il fatto che da parte dello stesso Ministero della marina mercantile siano state emesse circolari in cui si accenna alla necessità di revisioni delle tariffe e delle condizioni normative di lavoro, a danno dei portuali.

Anche per i portuali, come per i marittimi, si parla spesso in termini assolutamente falsi per quanto concerne le loro retribuzioni. È stato detto, nella relazione sul bilancio del Ministero della marina mercantile presentata al Senato, che i portuali nel 1959 hanno guadagnato in media 2.640 lire al giorno, cioè circa 60-65.000 mensili. Qui sono stati compresi assegni familiari, tredicesima, quote maggiori per i lavori disagiati e faticosi, notturni, festivi, straordinari, eccetera. Ma in realtà i fatti sono ben diversi. Non si può parlare del lavoro nei porti sulla base di artificiose medie, dalle quali si possono trarre deduzioni errate né si può parlare del lavoro portuale trascurando le sue caratteristiche specifiche: la saltuarietà (per cui bisognerebbe basarsi su medie almeno annuali), la pericolosità e la pesantezza delle prestazioni.

Desidero citare qui soltanto alcuni dati riguardanti le retribuzioni dei lavoratori permanenti delle compagnie portuali di Trieste nel periodo gennaio-agosto 1960: compagnia portuale merci varie: 15 giornate di lavoro in media al mese, con retribuzione di 2.867 lire per giornata vissuta; compagnia portuale maneggio merci a terra: media mensile di 13 giornate di lavoro con 2.158 lire per giornata vissuta; compagnia portuale carboni e minerali: media mensile di 17 giornate di lavoro con 3.045 lire per giornata vissuta.

Per le tre compagnie portuali la media mensile è di 15 giornate lavorative e la retribuzione per giornata vissuta è di 2.693 lire cioè, praticamente, un totale di media corrispondente a soltanto 40.395 lire mensili! E ben peggiori risultano poi le condizioni dei lavoratori occasionali.

Si capisce, pertanto, che le rivendicazioni dei lavoratori portuali meritano attenta considerazione. Così, però, non avviene: infatti, fin dall'agosto scorso il Ministero della marina mercantile ha promesso la convocazione del comitato centrale del lavoro portuale per

discutere le rivendicazioni da molto tempo esposte dalla categoria, ma questo comitato ancora non è stato convocato.

Le fondamentali rivendicazioni poste riguardano: l'adeguamento della retribuzione base; l'indennità per mancata mensa dove non esiste ed il suo generale miglioramento; il miglioramento dell'integrazione salariale per i lavoratori dei porti a scarso traffico; la costituzione di una cassa mutua nazionale; il riconoscimento del premio di anzianità; vari problemi inerenti alle competenze delle compagnie.

Accanto a queste ci sono altre rivendicazioni di carattere più generale riguardanti il miglioramento della prevenzione degli infortuni e delle condizioni igieniche di lavoro, la possibilità di contrattare, a ogni livello, il rapporto di lavoro in tutti i suoi aspetti (squadre, rese, salari, cottimi, percentuali per lavoro notturno e festivo, ecc.).

Certo è che i problemi sul tappeto, per questi lavoratori, sono molti e dovrebbero essere oggetto di trattazione del comitato centrale del lavoro portuale, che dovrebbe riunirsi più spesso ed essere coadiuvato anche da appositi sottocomitati sufficientemente rappresentativi incaricati di particolari compiti.

Invece il Governo sembra guardare a questa categoria con troppo scarso interesse, dando credito piuttosto alle pretese dei gruppi monopolistici ed armatoriali i quali presentano i lavoratori portuali come privilegiati « monopolizzatori » del lavoro nel porto. La realtà è che questi lavoratori devono difendersi dalle innumerevoli manovre messe in opera a loro danno da coloro che vorrebbero reinstaurare un regime di libera offerta della manodopera portuale per ripristinare le condizioni umilianti a cui un tempo erano costretti i portuali per ottenere il diritto a lavorare.

È persino ridicolo parlare di privilegi monopolistici quando su 90 milioni di tonnellate imbarcate e sbarcate nel 1959, 53 milioni di tonnellate sono quelle manipolate dalle compagnie portuali; quando la tariffa del lavoro portuale viene stabilita dall'ufficio del lavoro (dove i lavoratori sono in minoranza); quando gli organici sono stabiliti dai dirigenti dell'ufficio per il lavoro portuale e la stessa amministrazione delle compagnie è sottoposta ad un rigorosissimo controllo dei revisori nominati dalle autorità portuali.

Nessuno pretende affermare che le compagnie portuali rappresentano la perfezione, ma esse rappresentano indubbiamente una conquista democratica, uno strumento orga-

nizzativo efficiente che deve essere tutelato dal Governo nell'interesse dell'attività portuale, settore importante dell'economia nazionale.

A conclusione del mio intervento desidero esprimere l'auspicio che il Governo, e il ministro della marina mercantile in particolare, si rendano finalmente consapevoli che molte e gravi sono le responsabilità della politica governativa per le errate, non organiche impostazioni generali in tutto il settore della marina mercantile, per l'appoggio finora concesso prevalentemente agli interessi di ristretti gruppi economici a pregiudizio di quelli del paese, del suo prestigio sui mari, delle sue possibilità di incrementare i traffici commerciali e le industrie cantieristiche a partecipazione statale. Da una radicalmente nuova impostazione generale della politica marinara, come è indicato nella nostra relazione di minoranza, dipende la possibilità di intravedere prospettive chiare in tutti gli importanti settori che riguardano la nostra marina mercantile ed il riconoscimento del diritto dei lavoratori a condizioni di vita più democratiche ed umane, corrispondenti all'insostituibile contributo che essi danno al paese con la loro opera a bordo delle navi, nei porti e nei cantieri. (*Applausi a sinistra*).

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

GEFTER WONDRIK. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ogni qualvolta la Camera esamina il bilancio della marina mercantile si sente fare richiamo alla coscienza marinara del popolo italiano, all'importanza ed alle necessità della marina mercantile. Però, in sostanza, queste enunciazioni non trovano riscontro nella realtà, come si evince dal bilancio stesso. Infatti — e questo mio pensiero è condiviso da molti — i 21 miliardi circa stanziati in bilancio sono assolutamente insufficienti. Forse molti non si rendono conto di che cosa rappresenti la marina mercantile per il popolo italiano, che vive in un territorio con tremila chilometri di coste, e che dipende in gran parte per la sua alimentazione e per la sua vita dai traffici marittimi: circa 90 milioni di tonnellate di merci che arrivano e partono; 56-58 milioni di tonnellate oltremare, 22 milioni quelle di piccolo cabotaggio. La marina con le sue navi e con i suoi uomini alimenta questo enorme movimento, ma lo strumento che questo movimento dovrebbe governare è assolutamente insufficiente sia per quanto riguarda i mezzi, sia per quanto riguarda la struttura e l'organizzazione, a cominciare dal Ministero stesso.

Mi auguro che la nuova sede del Ministero si costruisca presto, anche per il nostro prestigio di fronte all'estero, in modo da evitare che vi siano uffici spostati a destra o a sinistra e che la direzione generale del traffico abbia una sede assolutamente indecorosa. Chi salga quelle scale, troverà i muri scrostati, gli scalini rotti: non è questa la sede adatta per la direzione della marina mercantile di un grande paese come l'Italia.

Nelle pregevoli relazioni, per la maggioranza e di minoranza, non ho trovato un accenno alla vasca navale, di cui si era parlato a suo tempo, e della quale vi è necessità assoluta; pertanto richiamo l'attenzione del ministro sulla necessità di ricostruirla. Come ho detto, ho letto con molta attenzione le relazioni degli onorevoli Boidi e Adamoli, pregevoli l'una e l'altra. Questo devo obiettivamente riconoscere, anche se qualche impostazione della relazione di minoranza non posso condividere per il suo aspetto politico. Ma i dati obiettivi debbono essere riconosciuti, la realtà non deve essere negata, da qualunque parte essa provenga.

La soluzione dei tanti problemi che la marina mercantile propone, richiede un coordinamento delle attività dei ministeri della marina mercantile, dei lavori pubblici e dei trasporti. Questo coordinamento di cui abbiamo parlato tante volte, è rimasto un'aspirazione astratta e finora non ha avuto neppure il più piccolo accenno di concreta attuazione. Eppure può essere attuato senza nuovi strumenti, ma con un poco di buona volontà. La attività marinara non può essere estraniata dalla competenza dei ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici; infatti, i porti, i lavori portuali vengono eseguiti a cura di questo ultimo, mentre al primo fanno capo i trasporti. Ogni ministero, però, procede per la sua strada e svolge la sua attività senza il coordinamento indispensabile, soprattutto per quanto riguarda la vita dei principali porti italiani, le necessità dei quali debbono trovare rispondenza nell'attività dei tre ministeri. Sono note le necessità di Genova in materia di strade, di Venezia in materia di porto, di Trieste in materia di vie di comunicazione e meno di porto. Quindi un coordinamento di attività sarebbe veramente auspicabile tutte le volte che si debbano affrontare questi problemi.

Intendo, naturalmente, intrattenermi soprattutto sulla situazione della marineria adriatica, che diventa sempre più grave e che ha formato oggetto di discussione nell'esame di tutti i precedenti bilanci. Oratori di tutti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

i gruppi hanno lanciato grida di allarme per quanto sta avvenendo nell'Adriatico.

A pagina 71 della relazione di minoranza dell'onorevole Adamoli troviamo un prospetto delle navi che si dovrebbero costruire, per dare un assetto razionale ai servizi delle quattro società di preminente interesse nazionale. In particolare sarebbero da costruire 23 navi per un totale di 158.500 tonnellate per il « Lloyd Triestino »; 6 navi per 100 mila tonnellate, per l'« Italia »; 9 navi per 11.500 tonnellate, per l'« Adriatica »; 13 navi per 39.300 tonnellate per la « Tirrenia ». Sottoscriverei *toto corde* questo programma, se esso fosse realizzabile, perché darebbe veramente al « Lloyd Triestino » i mezzi necessari per continuare nella sua gloriosa tradizione; ma esso è di difficile attuazione, quanto meno in un lasso di tempo relativamente breve. È vero che in questi giorni l'I.R.I. ha deciso la costruzione di quattro navi, in sostituzione delle vecchie *liberty* assolutamente insufficienti allo scopo, per la linea India-Pakistan. Ma anche questa è, in certo qual modo, musica dell'avvenire perché occorrerà quanto meno un anno e mezzo perché le navi siano costruite.

Concordo, comunque, sulla assoluta necessità di rinnovare la flotta del « Lloyd Triestino », ove non si voglia che la Jugoslavia in breve lasso di tempo ci sottragga ciò che ancora a stento riusciamo a conservare.

Nella relazione si fa cenno alle nuove convenzioni con le società di preminente interesse nazionale ed anche altri oratori ne hanno parlato. È opportuno a questo proposito prospettare al Governo le nostre perplessità e quelle dei nostri ceti marinari. Il disegno di legge relativo a queste convenzioni prevede linee in meno e sovvenzioni in meno e prevede anche la possibilità di un raggruppamento. Ora io vado per eliminazione: che l'« Italia » si raggruppi con un'altra società non è neppure da pensare; la « Tirrenia » svolge compiti particolari e pertanto si può escludere che possa essere assorbita dall'« Italia »; per la « Adriatica » vi è una assicurazione formale fatta dal ministro l'anno scorso a Venezia per il mantenimento della sua autonomia. La sola società che rimane è il « Lloyd Triestino » e si teme pertanto che esso possa venir assorbito dall'« Adriatica ». Debbo quindi porre il mio interrogativo fin da questo momento, facendo ogni riserva per la nostra eventuale azione, affinché questo raggruppamento non abbia luogo, non essendovi ragioni economiche, né storiche, né commerciali, né di ubicazione, che giustifichino l'assorbimento di questa gloriosa e antica società da parte della

« Adriatica ». Quindi, su questo punto così importante chiediamo una parola di assicurazione del signor ministro, riservandoci naturalmente di tornare sull'argomento quando la questione delle società di preminente interesse nazionale sarà sottoposta all'esame della Camera.

Un problema fondamentale — come si è detto e ridetto e come non ci stancheremo di ripetere — per la tutela della marineria italiana adriatica è quello della concorrenza che fanno la Jugoslavia e particolarmente Fiume. Dobbiamo cercare di essere quanto mai obiettivi e sereni, pur nella passione che ci spinge a difendere tutto ciò che è italiano, nell'esaminare la situazione ed i dati di fatto; occorre prima considerare ciò che fanno gli altri e poi predisporre i mezzi di difesa da questa concorrenza, a tutela della bandiera, delle navi, della marineria italiane e, in genere, a tutela dello Stato. Perché marineria e Italia sono la stessa cosa. Questo argomento così importante, ripeto, per la vita italiana, è stato troppo a lungo trascurato e dimenticato, quasi che gli italiani conoscano il mare solamente durante l'estate per andare a fare i bagni, e dimentichino invece l'importanza colossale che il mare continua ad avere per i traffici, anche se l'aviazione ha avuto sviluppi portentosi, in quanto il trasporto di merci di massa, e il trasporto di grandi quantità di passeggeri non potranno mai essere effettuati se non per mare.

Sarà interessante considerare la tabella del porto di Fiume. Movimento nel 1955: 3.557.000 tonnellate; nel 1956: 3.692.000 tonnellate; nel 1957: 4.154.000 tonnellate; nel 1958: 3.818.000 tonnellate; nel 1959: 3.964.000 tonnellate; nel primo semestre del 1960: 2.061.000 tonnellate. Sono cifre che devono far impressione a chi abbia conoscenza ed esperienza di movimenti portuali.

Traffico che riguarda l'Austria: nel 1959 Trieste ha perso 388.155 tonnellate di traffico con l'Austria; Fiume ha guadagnato 328.662 tonnellate di traffico con l'Austria. Si tratta di cifre non discutibili — in quanto fornite dalla camera di commercio, che, fino a prova contraria, si deve ritenere un organismo serio — anche se taluno a Trieste afferma che noi esageriamo e che queste cifre non sono esatte.

Calo: nel 1938 a Trieste facevano scalo 31 linee di società di preminente interesse nazionale con 1.149 toccate; nel 1959, 19 linee con 320 toccate, con una diminuzione, quindi, del 75 per cento di toccate.

Servizi sovvenzionati locali: nel 1938, 2.242 toccate; nel 1959, 927 toccate. Chi è che porta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

via le altre? Chi è che ha sviluppato la sua marineria in maniera veramente ammirevole? Chi è che schiuma tutto quello che si può schiumare? Sono i nostri vicini, chiamiamoli così.

Nuovi servizi di linea istituiti nell'Adriatico (anche questa è una tabella interessante): nel novembre 1959 è stata istituita una linea spagnola Fiume-Spagna-Portogallo; nell'aprile 1960 una linea greca Venezia-porti del levante; sempre nell'aprile un'altra linea greca Venezia-Pireo-Istanbul; una germanica Trieste-sud-America. A questo proposito va ricordato che per incomprensione della situazione ed anche per una questione di puntiglio, non è stata accolta la richiesta di una società di navigazione germanica, nella conferenza del Mediterraneo, per avere alcune facilitazioni. Il mancato accoglimento della richiesta l'ha portata a far capo al porto di Fiume. Perché qualche volta noi siamo anche poco intelligenti, e non comprendiamo che è necessaria una certa duttilità in questa materia, ove la concorrenza si esercita col denaro, ove bisogna sapere rinunciare a qualche cosa pur di acquisire linee, perché la linea, una volta istituita, anche se le prime partenze saranno a vuoto o quasi, costituiscono indubbiamente un punto di partenza di traffico. Quindi, i signori dirigenti del porto di Trieste non hanno saputo acquisire a Trieste una linea indubbiamente importante.

Aprile 1960: una linea jugoslava Bari-porti jugoslavi; un'altra linea jugoslava: Venezia-porti dell'Egeo; una terza linea jugoslava: Venezia-grandi laghi. Dunque, la merce da Venezia, imbarcata nell'*hinterland* veneziano, va nei grandi laghi canadesi ed americani trasportata da navi con bandiera jugoslava. La bandiera italiana è trascurata o non sa fare. Comunque è un dato di fatto obiettivo.

Maggio 1960: linea egiziana Venezia-Grecia-Siria-Alessandria d'Egitto; ancora maggio del 1960: linea italiana (ecco la prima su dieci linee straniere nell'Adriatico) Fiume-Trieste-Ancona-New York-Filadelfia-Baltimora; linea genovese della società Fassio, la quale, però, fa capolinea a Fiume e non a Trieste, perché trova conveniente andare a Fiume; ha appoggio a Trieste attraverso l'agenzia « Andoly », ma l'armatore italiano logicamente va là dove trova noli. E questa è la stranezza ed anche la tristezza della cosa.

Luglio 1960: altra linea jugoslava: Adriatico-nord America con sei nuove unità.

Agosto 1960: una linea greca Brindisi-Corfù-Patrasso. Finalmente troviamo una pic-

cola linea italiana, la dodicesima, Trieste-Malta-Bissau-Takoradi-Lagos, e in ottobre una linea jugoslava Fiume-Trieste-Bari-Genova-Barcellona-Lisbona-New Orleans-Valparaiso.

25 ottobre 1960 (cioè fra pochi giorni): sarà inaugurata una nuova linea jugoslava per il Sud America con tre navi della Jugoslavska Oceanska e Plovidba di Cattaro, dai nomi: Seta, Boka e Sumadya, tutte di 10.500 tonnellate con qualche alloggiamento per passeggeri, con 16 miglia di velocità. Si tratta di navi nuove, ottime ed efficienti. Porto di armamento: Fiume; punto di appoggio: Trieste. Quindi, per la prima volta con la fine di questo mese la Jugoslavia inaugurerà una linea con tre navi nuove, non molto grandi ma, ripeto, efficienti e veloci, che andranno nel sud America e nel Pacifico, facendo la concorrenza piena ed assoluta alle nostre navi dell'« Italia », cioè la *Nereide*, la *Stromboli*, la *Vesuvio* e la *Leme*, che sono tutte e quattro navi lente, vecchie e superate.

Quindi non possiamo che concordare pienamente — dico pienamente — con il programma che è stato esposto dall'onorevole Adamoli ed in parte dall'onorevole Boidi in ordine alla assoluta, pronta e rapida necessità della sostituzione di vecchie navi, antiquate, vecchie *Liberty* con navi nuove ed efficienti che possano, quanto meno, battere in certo qual senso la concorrenza jugoslava.

Anche il problema delle tariffe è molto grave e delicato. Sappiamo quelle che sono le tariffe dei porti; sappiamo anche che le tariffe delle manipolazioni portuali, in certo qual senso le nostre, non possono essere toccate. Non possiamo chiedere riduzioni delle tariffe del personale che lavora nei porti. Ma andiamo a vedere le tariffe di Fiume: troviamo che apparentemente le tariffe del porto di Fiume, che è il più grosso dei nostri concorrenti, sono pari alle nostre, dico apparentemente, ma vi è un vantaggio enorme, che è dato dalla differenza del cambio reale con il cambio ufficiale del dinaro, differenza per cui l'operatore straniero risparmia il 50 per cento. Quindi, già in partenza, la tonnellata di merce che arriva a Fiume e che sia manipolata a Fiume e trasportata da Fiume paga il 50 per cento di meno.

Altri vantaggi a Fiume: l'organizzazione del lavoro portuale, per cui le soste, le stallie e contro stallie, i ritardi per il maltempo, eccetera, vengono ad essere assolutamente agevolate.

E qui vi è un altro elemento che non può e non deve essere trascurato: cioè, il divieto di sciopero. In Jugoslavia gli scioperi non

esistono, ma da noi vi sono. Io non faccio altro che un rilievo di carattere materiale accennando a questo argomento; ma, per esempio, un recente sciopero di gruisti a Trieste (perché ogni gruista voleva il secondo gruista, che in quasi tutti i porti non c'è) ha portato una stasi di lavoro a Trieste, ma, durante quel periodo, le navi estere sono andate a Fiume, e così si sono aggiunte delle nuove correnti di traffico a quella città.

Purtroppo, non possiamo neppure paragonarci ad Amburgo, perché sappiamo che quel porto è agevolato da due fattori essenziali. Il primo è costituito da un'organizzazione del lavoro portuario che è forse una delle prime del mondo: basti dire che vi è la possibilità di scaricare le navi contemporaneamente da due lati, il che non credo che si possa fare in nessuno dei nostri porti. L'altro fattore di agevolazione è costituito dal fatto che Amburgo è favorita da tariffe ferroviarie bassissime, che favoriscono il trasporto di merci da ogni parte della Germania e da paesi stranieri. Due anni fa, intervenendo sul bilancio della nostra marina mercantile, ho fatto presente che costa meno il trasporto di una tonnellata di merce da Villacco ad Amburgo (che dista 1200 chilometri) anziché a Trieste che ne dista 200: cioè, un viaggio per ferrovia lungo sei volte di più costa meno che non mandare la merce a Trieste.

Vi è poi un nuovo pericolo che si profila per il nostro commercio marittimo: il porto di Capodistria. Lascio da parte le considerazioni di carattere politico che si potrebbero fare. Capodistria è una cittadina di 10 mila abitanti che aveva un piccolo molo dove attraccavano dei trabaccoli e vaporette che portavano i viaggiatori a Trieste o da Trieste. Ora è stato costruito un molo di approdo per 135 metri di lunghezza, che consente la manipolazione di 200 mila tonnellate annue, ed è prevista la costruzione di circa due chilometri di molo e di riva, con un programma che potrà sembrare ambizioso e costoso, ma che, conoscendo l'impulso vitale enorme che la Jugoslavia dimostra di avere in questo settore, potrà essere realizzato indubbiamente nel corso di qualche anno. Vi è inoltre una ferrovia che non passa molto lontana da quel porto e vi è il progetto di congiungere il porto con quella ferrovia. La Jugoslavia fa questo anche perché il porto di Fiume deve essere alleggerito (come dicono), perché è noto che molte volte le navi arrivate a Fiume devono sostare perfino cinque o sei giorni per poter essere caricate o scaricate, perché il porto è saturo, mentre noi abbiamo la malin-

conia di vedere le nostre rive e le nostre calate — almeno quelle del vecchio punto franco — quasi sempre deserte o con una o due navicelle.

Naturalmente, il potenziamento del porto di Capodistria, anche se occorrerà del tempo perché sia attuato, è in funzione chiaramente e nettamente anti-Trieste, quindi anti-Italia. A venti chilometri di distanza avremo così un porto che prospererà indubbiamente e che indubbiamente sottrarrà altro traffico a Trieste. Ed è di pochi giorni fa una fiera a Graz, dove gli jugoslavi hanno allestito un « Capodistria pavillon », un padiglione per Capodistria. Ebbene, pur essendovi l'infausto *memorandum* di intesa, non si dovrebbe poter dare l'avvio in Capodistria, zona amministrata e quindi non sotto sovranità jugoslava, ad opere che ne facciano un porto in concorrenza con Trieste. Gli uomini responsabili riflettano su questa grave situazione, alla quale si potrebbe porre riparo con una iniziativa di carattere diplomatico internazionale.

Da parte jugoslava si pensa addirittura di potenziare il piccolo porto di Rovigno, cittadina dell'Istria di 8-10 mila abitanti, che è stata sempre un porticciolo di pescatori. Vi si vorrebbero fare attraccare perfino i transatlantici. Non so se i fondali lo consentano; ma quando vi è la buona volontà, quando non vi sono remore, quando i governanti possono fare quello che credono e quando trovano i mezzi, possono arrivare anche a questo. Rovigno può essere collegata alla linea ferroviaria Pola-Trieste, diventando così lo scalo principale della bauxite istriana. Si tratta quindi di un altro, non lontano pericolo per Trieste.

Abbiamo assistito addirittura al paradosso di vedere Pirano, un'altra cittadina vicina alla nostra, diventare porto di armamento di transatlantici; parlo di Pirano, dove fino ad ora non potevano arrivare che navicelle di un paio di centinaia di tonnellate.

Non più tardi di ieri abbiamo visto la fotografia dell'aliscafo acquistato dalla Jugoslavia dai cantieri Rodriguez di Messina, aliscafo già arrivato e che servirà per fare concorrenza all'aliscafo che fa servizio sulla linea Venezia-Trieste. E seguirà ad esso un secondo aliscafo. Pur nella sua modesta capacità di trasporto, l'aliscafo porterà via i turisti da Venezia, i quali andranno lungo la costa istriana e della Dalmazia. Una iniziativa intesa a costruire un aliscafo maggiore, che offra maggiori capacità di trasporto tra Venezia, Grado e Trieste, non ha trovato ancora fortuna, perché si era

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

fatto ricorso al credito turistico, il che non è ammissibile.

Sono per ora piccole cose, ma sono tutti segni di un programma vasto, ambizioso, che a mano a mano viene realizzato dai nostri vicini e avversari.

Esiste una comunità dei porti adriatici. Le mie osservazioni, pertanto, non riguardano solo la mia città, ma riguardano Venezia, Ancona, Brindisi, Bari, Barletta, tutte quelle città, insomma, che una volta facevano capo al golfo di Venezia. Questa comunità fa studi, lavora e manda mozioni, le quali, purtroppo, lasciano il tempo che trovano. Eppure, si tratta di un lavoro indubbiamente pregevole. Il ministro conosce certamente gli elaborati di questa comunità. I porti adriatici si sentono legati dagli stessi interessi, dalle stesse necessità e hanno, in parte, le stesse aspirazioni. Non esistono, infatti, compartimenti stagni in un piccolo mare come quello Adriatico; esiste invece una comunità nel senso più nobile e vasto della parola, cioè porti che capiscono la necessità dell'unione, della concordia, della difesa comune contro un pericolo che è sempre più imminente e grave e che si dimostra giorno per giorno, con l'aumento del traffico jugoslavo e con la diminuzione costante della nostra attività, dei nostri traffici.

Questo quadro sembra pessimistico, ma non lo è e tutti i settori di questo Parlamento devono riconoscere (come lo riconoscono i rappresentanti triestini di tutti i partiti) che è prospettato senza ragioni politiche e al solo scopo della difesa nazionale. Infatti, se il porto di Trieste declina, anche i comunisti di Trieste ne soffrono; se il porto di Venezia declina, anche i missini ne subiscono le conseguenze: siamo tutti nella stessa situazione e quindi questo problema interessa tutte le parti politiche, anche se l'impostazione può essere diversa.

La comunità dei porti adriatici cosa fa per combattere la concorrenza jugoslava, perché quanto meno, essa sia contenuta e la nostra bandiera non declini sui mari del mondo? La comunità chiede il coordinamento di cui vi ho parlato prima, poi l'attuazione di quel programma previsto nella relazione. Ho detto prima che esso deve essere attuato nel più breve tempo possibile. La cosa migliore sarebbe che un colpo di bacchetta magica potesse dare all'Adriatica le sue nove navi, al Lloyd Triestino le sue ventitrè, all'Italia le sue sedici. Ciò non è possibile evidentemente. È indubbio, comunque, che bisogna fare qualcosa di molto concreto. L'intervento dello Stato deve essere maggiore; la comprensione

dello Stato (della « Finmare », della « Fincantieri ») deve essere maggiore ed anche nei confronti dell'armamento libero occorre essere più comprensivi. Occorre la concordia e il lavoro di tutti. Non ci si può difendere con 21 miliardi all'anno contro quello che sta accadendo nel mondo. Strano a dirsi, ma tutto il mondo costruisce navi efficienti e veloci, anche se i noli sono bassi. Si parla di circa 20 milioni di tonnellate di navi nuove in costruzione, pari ad un sesto del tonnellaggio mondiale, secondo quanto scrivono riviste specializzate. Vuol dire che vi sono delle leggi economiche, le quali sfuggono alla nostra attenzione, che spingono gli armatori a costruire navi. Questo dovremo fare anche noi, proprio per la necessità di difendere la nostra vita, perché le linee di navigazione rappresentano le arterie del corpo della nazione che devono essere alimentate, curate, poste nelle migliori condizioni.

Occorre diminuire i costi di manipolazione, Sappiamo che non si possono toccare le tariffe. Al riguardo ho presentato un ordine del giorno in Commissione che ella, onorevole ministro, ha accettato solo come invito a studiare il problema.

Se siamo d'accordo che non si possono diminuire i costi di manipolazione per quel che riguarda il personale, non altrettanto è per i mezzi tecnici, i quali, al contrario, devono essere ammodernati. In questo settore il mezzo sovrano, vorrei dire il mezzo dei mezzi, è costituito dal denaro. Bisogna aiutare i porti con i ristorni. Del resto, che cosa si fa per vincere la concorrenza straniera nel campo dei trasporti marittimi? Si ricorre alle sovvenzioni, ai ristorni. Come si praticano questi ristorni alle società di preminente interesse nazionale, così si pratichino simili ristorni per altre iniziative: per le manipolazioni portuali, per i magazzini generali, per gli enti autonomi dei porti, e così via. È ovvio che se il costo di manipolazione di una tonnellata di merce è di mille lire a Fiume e di duemila a Trieste, il caricatore si reca nel primo porto, dove spende meno. Se per colmare questo divario è necessario un sacrificio da parte dello Stato, ebbene, facciamolo pure: si spendono tanti miliardi per cose meno produttive!

Il mare non deve essere trascurato: è un elemento essenziale, indispensabile, vitale per noi, per tutte le possibilità che ad esso sono connesse. Noi ricordiamo che Trieste era il porto principale dell'impero austriaco, eppure a favore del porto, dei magazzini generali, delle sue linee di navigazione, erano destinate le cosiddette refazie (dal latino *refacere*), cioè

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

i ristorni. A questi bisogna ricorrere: è una esigenza imposta dalla difesa di quel porto.

Ultimo argomento che vorrei trattare è quello relativo al recente acquisto di grano effettuato all'estero. Pare che, agli effetti della saldatura, avessimo bisogno di un milione e 600 mila tonnellate di grano. Sembrava naturale che questo grano acquistato all'estero dovesse essere trasportato in Italia con navi italiane. Invece è avvenuto che i ministeri della agricoltura e del tesoro hanno stipulato i contratti *cif* con i venditori esteri ed hanno fatto caricare una prima *tranche* di 330 mila tonnellate su navi straniere: 4 sole navi italiane su 28 hanno trasportato questo grano destinato al popolo italiano. (*Interruzione del deputato Lauro Achille*).

L'armamento italiano è in crisi, le navi italiane sono ferme nei porti italiani, l'armamento italiano è in grado di eseguire il trasporto completo di tutto il milione e 600 mila tonnellate di grano, eppure dobbiamo vedere navi straniere che trasportano questo grano facendo guadagnare a società straniere due volte: una prima volta per l'utile derivante dall'acquisto del grano e una seconda per l'utile derivante dai noli. Era molto meglio conservare a noi questo utile. Io le do atto, onorevole ministro, di aver fatto il possibile per acquisire questo trasporto al nostro armamento e, in parte sia pure modesta, vi è riuscito. Io ho appunto presentato un ordine del giorno per impegnare il Governo a fare tutto quanto è in suo potere per acquisire il resto del trasporto del grano. Mi pare che sia dovere specifico del Governo esigere che nei futuri acquisti venga prevista la clausola *foh*.

Si dice che gli stranieri possono imporre le modalità di trasporto, ma io osservo che in un mercato attuale così vasto come quello mondiale del grano, dove questo prodotto viene continuamente offerto, sarà ben facile condizionare l'acquisto all'uso delle nostre navi per il trasporto, facendo in tal modo guadagnare il nostro armamento e facendo vivere la nostra gente.

Una cosa così grave non dovrebbe perciò più verificarsi ed è veramente deplorabile che si sia già verificata. È augurabile, ripeto, che per il futuro tutto quello che riguarda questa parte dell'attività marinara sia meglio tutelata con maggiore conoscenza di causa per difendere i nostri diritti e i nostri interessi.

Concludo questo mio intervento, che ha riguardato in particolare l'Adriatico, ma che ha spaziato su tutte quelle che sono le necessità marinare italiane, auspicando che si possa

ottenere nel Governo e, soprattutto, nel ministro del tesoro la maggiore comprensione per queste necessità. I miliardi che si spendono nelle attività marinare italiane, per la flotta mercantile italiana sono miliardi spesi molto bene. (*Applausi a destra*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

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

TROMBETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la tirannia del tempo ci impone di essere brevi e concisi e, pertanto, io mi limiterò a trattare alcuni argomenti specifici, tanto più che sull'inquadatura generale diligentemente e, vorrei aggiungere, brillantemente fatta dal collega onorevole Boidi io posso dichiarare a nome del mio gruppo il nostro consenso.

Incomincerò dalla discriminazione di bandiera, la quale si fa sempre più acuta proprio in dipendenza della crisi dei noleggi e dei noli come giustamente osserva il relatore. La coda del discorso testé pronunciato dal collega triestino si richiama proprio a questo spinoso problema. Vorrei aggiungere alla diligente ma generica segnalazione del problema, che il relatore oggi ha fatto, alcune considerazioni e, soprattutto, alcuni dati concreti che possono dare un'idea sufficientemente esatta del danno che, per esempio, porta alla nostra economia la discriminazione di bandiera operata dal Brasile, per quanto riguarda la sua esportazione di caffè verso il nostro mercato e più precisamente per alimentare il deposito di caffè di Trieste gestito dall'Istituto brasiliano del caffè. Nel 1959 terzo trimestre, in cui si è iniziata l'attività di carico di questo magazzino, l'I.B.C. ha spedito in Italia 60 mila quintali, nel quarto trimestre 23.000 quintali, nel primo trimestre 1960 18 mila 964, nel secondo trimestre 1960 170 mila 581, per un totale, nei quattro trimestri, di ben 272 mila 927 quintali. Di questo imponente quantitativo, quasi il 40 per cento della nostra importazione totale annua di caffè, che ascende a circa un milione e 200 mila sacchi, nulla è stato trasportato con navi battenti bandiera italiana. Questo caffè è stato trasportato con navi brasiliane, salvo due carichi che sono stati affidati a navi battenti bandiera estera, se non erro norvegese. Non abbiamo avuto neppure il piacere di registrare a nostro favore queste due eccezioni.

Si comprende tanto meno questa discriminazione di bandiera fatta dal Brasile in cam-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

bio di un piacere che l'Italia gli ha reso, accogliendo il deposito brasiliano di caffè per facilitare una maggiore vendita di caffè brasiliano sul mercato italiano, un piacere tanto maggiore se si considera che analoghi depositi richiesti dal Brasile in altri paesi europei, forse più consumatori dell'Italia, non sono stati ammessi proprio in vista dei prevedibili inconvenienti che avrebbero arrecato sul piano degli interessi della marina mercantile e sul piano stesso dell'esercizio più libero, più fluido della funzione commerciale di importazione.

Mi sia consentito, onorevole ministro, di elevare una protesta nei confronti di questa specifica discriminazione di bandiera. Sempre in materia di discriminazione di bandiera, richiamandomi anche a due specifiche interrogazioni che ho avuto l'onore di porre al ministro della marina mercantile, non posso esimermi dall'insistere affinché nei confronti di quei paesi ai quali noi effettuiamo imponenti forniture di beni strumentali con pagamento fortemente dilazionato e con garanzie statali sui crediti, si esiga quanto meno (sembra una legittima contropartita) che da questi paesi non si pratichi la discriminazione di bandiera agli effetti del trasporto di quegli stessi impianti e di quelle stesse merci.

A questo punto mi pare che si possa a testa alta affermare che l'Italia è sempre stata fedele sul piano degli accordi marittimi internazionali alla massima libertà di trasporto. Mi direte (ed in questo non concordo del tutto col collega triestino) che è una fedeltà che interessa la nostra marina, perché i rapporti con gli altri paesi circa i trasporti marittimi debbono vivere di reciprocità e di libertà di scelta. Guai se non fosse così, perché se tutti corressero a proteggere la propria marina, la nostra, che ha una capacità superiore alle necessità di trasporto della nostra economia, andrebbe certamente a farsi benedire.

L'Italia, come dicevo, ha sempre rispettato gli impegni di non discriminazione; ma viene da domandarsi se si debba continuare a sacrificare sull'altare di questa fedeltà un complesso di interessi che viene ogni giorno insidiato da un numero sempre maggiore di paesi, come lo stesso onorevole Boidi ha sottolineato nella sua relazione.

Passo all'argomento delle riparazioni navali. Credo sia nostro dovere, proprio per la tirannia del tempo, che ciascuno di noi porti alla ribalta di questa discussione argomenti specifici, in maniera da concorrere alla più

completa trattazione del tema generale ed alle migliori determinazioni ministeriali.

Quella delle riparazioni navali è una industria complementare della attività marittima, cantieristica e portuale, ed in Italia è più importante di quanto normalmente si pensi, impiegando oltre 25 mila operai, dei quali dai 10 ai 13 mila lavorano nella mia città di Genova: un settore, sotto il profilo degli operai impiegati, che è dunque quasi importante come quello delle costruzioni navali.

Onorevole ministro, mi preme raccomandarle due problemi che particolarmente interessano il settore delle riparazioni navali. Il primo riguarda il credito navale. La prevista modifica in corso di studio della vecchia legge 5 luglio 1928, n. 1817, modifica cui ben si richiama l'onorevole Boidi, sembra voler estendere il concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui contratti alle riparazioni e modifiche di navi mercantili. È prevedibile che l'estensione riguardi comunque l'armatore nazionale per navi nazionali.

I riparatori navali aspirano a poter fruire delle stesse facilitazioni statali per quei lavori di riparazione e di modifica di navi mercantili estere che potessero essere loro affidati da armatori esteri: grandi lavori, che implicano anche 3 o 4 mesi di attività del cantiere di riparazione e di conseguente occupazione operaia.

La classifica di questi lavori, agli effetti di una ammissione ai benefici, potrebbe agevolmente essere controllata e convalidata dal registro navale. Si tratta di lavori che possono raggiungere il valore medio di 300-500 milioni e per i quali vale la pena di mettere in stato di capacità concorrenziale i nostri cantieri di riparazione navale, che operano oggi sulla base di costi che sono del 30 per cento circa superiori a quelli della concorrenza estera.

Questi cantieri di riparazione navale hanno un'altra richiesta che mi sembra legittima: vedere tonificato anche nei loro confronti il rimborso I.G.E. sull'ammontare dei lavori eseguiti, rimborso che è attualmente previsto nella misura del 3 per cento e tale è rimasto, mentre la recente nuova legge ha aumentato il rimborso I.G.E. in tutti gli altri settori metalmeccanici, portandolo dal 4-5 sino all'8 per cento, a seconda dei settori. Per le costruzioni navali tale rimborso I.G.E. è stato portato al 5 per cento e penso che analogo trattamento dovrebbe essere riservato ai cantieri di riparazioni navali.

In materia di credito navale, mi preme sottolineare che i risultati sinora conseguiti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

dalla legge n. 622 del 24 luglio 1959 non possono neppure considerarsi con moderato ottimismo, come cautamente afferma il relatore onorevole Boidi, ma debbono piuttosto considerarsi con spirito critico, obiettivo, perché essi sono in realtà troppo modesti: dei 10 miliardi previsti per il biennio ne risultano utilizzati, se non erro, solo un miliardo e 800 milioni. Occorre, quindi, considerare a fondo le ragioni che hanno sin qui rallentato il ricorso alle provvidenze previste dalla legge; ragioni che in parte derivano, a mio parere, dalla situazione generale del mercato dei noli e del naviglio — considerato, quest'ultimo, anche dal punto di vista del valore patrimoniale — e in parte, forse, anche dalla articolazione pratica e funzionale della legge. Mi pare comunque opportuno, onorevole ministro, aprendo l'esame sulle cause di rallentamento degli effetti di questa legge, allo scopo di rimuoverle, che si provveda intanto ad una tempestiva congrua proroga del termine di scadenza della legge medesima, onde vedere se determinate cause, che sin qui hanno rallentato il verificarsi degli effetti che la legge si riprometteva, non potessero venire naturalmente rimosse.

Un mezzo che potrebbe agevolare gli effetti della legge potrebbe essere rappresentato — mi limito a ipotizzare — da una eventuale riduzione del limite del 75 per cento del tonnellaggio da ricostruire, in rapporto a quello da demolire. È, questo, un problema che bisogna vedere. Un altro mezzo potrebbe essere quello di studiare una diversa destinazione del contributo statale, facendone andare, ad esempio, una parte al demolitore ed una parte al nuovo costruttore. È, comunque — ripeto — materia da studiare, come giustamente osserva lo stesso onorevole relatore, in relazione agli effetti che si vogliono ottenere dalla legge.

Dirò anche qualche breve parola sulle linee marittime di preminente interesse nazionale e sul rinnovo delle concessioni. Lo schema di legge approvato dal Consiglio dei ministri e presentato alle Camere ci trova sostanzialmente concordi, né posso aderire alla proposta di minoranza: ritiro da parte governativa di questo disegno di legge. Ritengo invece vi sia una urgente necessità di riordinare definitivamente la materia, che da troppi anni vive di semplici proroghe concesse all'ultima ora.

Lo schema è innovativo ed il nuovo criterio base, che è quello di passare dalla sovvenzione in linea di integrazione di bilancio ad una sovvenzione data in linea delle effet-

tive necessità controllate e studiate, ci trova consenzienti ed è da noi ritenuto criterio corretto. Le uniche osservazioni che desidero fare — e che mi pare meritino di essere fatte — sono due. Anzitutto si può osservare che la revisione biennale delle sovvenzioni può portare al pericolo di frustrare quel giusto freno che il provvedimento ha inteso porre all'onere che i servizi di preminente interesse nazionale implicano per lo Stato e per i quali lo Stato ha stabilito una cifra massima di concorso. Sarà facile, in altri termini, che in sede di revisione il contributo massimo annuale di 21 miliardi si sposti, tanto più se il programma di nuove costruzioni non sarà approvato con severa obiettività in ordine alle effettive necessità e possibilità. Ed a questo riguardo, onorevole ministro, mi consenta di rendermi anche interprete delle preoccupazioni e perplessità dell'armamento libero, il quale opera senza sovvenzioni in linee parallele alle linee sovvenzionate.

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. Qualche legge vi è anche per gli armatori liberi.

TROMBETTA. Sarebbe un doppio danno, ad esempio, per l'economia del paese, il fare a questo armamento libero una concorrenza inutile; perché, onorevole Adamoli, io parlo di concorrenza inutile.

E questo mi conduce all'altra osservazione che mi premeva di fare. Chi assegnerà le linee? Chi giudicherà della utilità delle linee? È una materia estremamente discrezionale, mi consenta, onorevole ministro, estremamente delicata, la quale metterà in imbarazzo il ministro che dovrà decidere; ma è altresì una materia che estremamente si presta alle pressioni, ai convincimenti politici, estremamente si presta a che le sue soluzioni possano scivolare dal piano strettamente tecnico, sul quale devono, invece, rimanere, su quello politico, meno tecnico.

E su questo punto io esprimo il pensiero genovese, che altre volte è stato portato in sede ministeriale ed in sede politica competente: che si addivenga all'assegnazione di linee, alla creazione di nuove linee, al convincimento della utilità della creazione e della integrazione di nuove linee, attraverso un dibattito nel quale tutti gli interessi portuali nazionali possano essere opportunamente rappresentati e sentiti ed abbiano la possibilità di portarvi il proprio giusto peso con le loro osservazioni, con le loro attese e con le loro proposte.

Non so quale organo potrebbe sopperire a questa opportunità. Forse il Consiglio superiore della marina mercantile? Non lo so, ma

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

è certo, onorevole ministro, che nello stesso interesse della sicurezza del giudizio che, in ultima analisi, secondo il disegno di legge, dovrà essere dato dal suo dicastero, sarà bene che questa materia venga preventivamente ed ampiamente discussa su queste linee che offrano le necessarie garanzie a tutti i porti nazionali.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Ministro della marina mercantile*. Sulla discussione siamo d'accordo, onorevole Trombetta. L'ho detto chiaramente anche in Commissione.

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. Vedremo.

TROMBETTA. Lavoro portuale. È stato argomento largamente trattato da precedenti oratori e merita che io svolga alcune brevi considerazioni su questo lavoro portuale. Mi vi soffermerò in ordine a quella necessità che, se ben ricordo, lo stesso relatore riconosce nella sua relazione: necessità di realizzare bassi costi del lavoro portuale, necessità (dice lo stesso relatore) sempre più sentita in ogni settore della vita economica nazionale.

Il relatore ha perfettamente ragione. In effetti, le categorie economiche sono vivamente preoccupate per la situazione del lavoro nei nostri porti e soprattutto in quelli principali. E tale preoccupazione si acuisce legittimamente pensando all'inserimento del nostro mercato nel più vasto mercato di concorrenza creato intanto dal mercato comune. La riduzione delle spese di sbarco e di imbarco nei nostri porti non è un problema di carattere ristretto che riguardi un certo gruppo di lavoratori, ma è un problema che coinvolge l'interesse economico generale del paese, nel quale convergono gli interessi delle stesse categorie operaie portuali. Giustamente osserva il relatore (sono le sue parole) che « il contenimento del numero dei lavoratori portuali nei limiti rispondenti alle esigenze dei servizi è elemento determinante per adeguare veramente le tariffe alle necessità di poter contare su costi concorrenziali per il lavoro nell'ambito dei nostri porti ».

Ma io dico: questa riconosciuta necessità di contenimento va concretamente intesa al di sopra del semplice impedimento che il numero attuale dei lavoratori portuali aumenti o comunque non aumenti oltre misura. Più precisamente, occorre, innanzitutto, che il contenimento possa significare anche, là dove è necessario, riduzione del numero dei lavoratori portuali, ad esempio, in ordine alla meccanizzazione di determinati servizi portuali.

Tranquillizzatevi, onorevoli colleghi della minoranza, che avete trattato questo argomento nella vostra relazione! Tranquillizzatevi, perché io non propugno una riduzione da raggiungere attraverso la falciatura delle paghe. Io dico che questa riduzione dei quadri dovrebbe raggiungersi attraverso il blocco delle iscrizioni attuali nei ruoli delle compagnie marittime portuali e non attraverso la cancellazione. Riduzione da raggiungersi, dunque, in relazione al naturale esodo annuo. Ciò porterebbe ad un migliore proporzionamento della quantità della manodopera alle necessità effettive e si avrebbe anche un minor onere per integrazioni salariali che sono a carico dei grandi porti.

Il secondo punto è questo: occorre che il rendimento della manodopera portuale sia migliorato rispetto al livello dell'immediato dopoguerra, al quale esso rendimento è tuttora ancorato, per quanto riguarda la composizione delle squadre e le rese.

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. Volete i quantitativi di merce manipolata e la diminuzione dei lavoratori?

TROMBETTA. Ma io, dall'onorevole collega di parte comunista che mi ha preceduto su questo argomento, sentivo affermare che non si guarda mai abbastanza alle condizioni di lavoro di estremo disagio ed alla pericolosità, ma non gli ho sentito riconoscere che tutti i miglioramenti delle attrezzature portuali e delle attrezzature delle navi, fatti dal dopoguerra fino ad oggi, sono andati a favore della categoria degli operai portuali, perché le tariffe sono ben lungi dall'essere diminuite, né la composizione di quelle « mani » né quelle rese sono migliorate, mentre avrebbero dovuto e potuto rispettivamente diminuire ed aumentare.

Quindi, è certo che, se questi ammodernamenti un vantaggio hanno dato, questo vantaggio è andato tutto a favore delle categorie portuali operaie; e quando il collega Vidali afferma che dei 90-92 milioni di tonnellate annue di movimento portuale, solamente 52 milioni sono manipolati dalle compagnie portuali, bisogna considerare che i 38-40 milioni che rimangono sono materia la cui manipolazione portuale implicherebbe soltanto l'apertura o la chiusura di qualche rubinetto di *pipe-line*. Quindi, è tutto il movimento di merci di 52 milioni di tonnellate che vengono manipolate dalle compagnie portuali.

È chiaro che questo miglioramento di costi deve essere, invece, la necessaria conseguenza degli ammodernamenti; altrimenti gli ammodernamenti si fermano e non si progredono.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

disce. D'altra parte, se non ci ammoderniamo e se non seguiamo di pari passo il progresso, sia nelle attrezzature portuali e sia nel carico e scarico automatico delle navi, rischiamo, specialmente nel M.E.C., di perdere determinate posizioni; e il pericolo di perderle si acuirà soprattutto in quel periodo di remora nel quale i sei paesi *partners* hanno tempo per allineare su basi comuni la loro politica daziaria verso i paesi terzi. Nelle remore di questo periodo potranno verificarsi — e certamente si tenterà di far verificare — dirottamenti di traffico delle rotte tradizionali.

Orbene, uno dei mezzi per difendersi da questi dirottamenti è proprio quello di seguire il progresso e di meccanizzarsi in funzione di una riduzione dei costi portuali ed in funzione di una riduzione dei tempi che attualmente si devono impiegare da parte delle navi per scaricare e ricaricare le merci nei principali porti italiani.

Ma, in altri termini, questo del lavoro portuale è una specie di monopolio che viene esercitato dalle compagnie portuali.

Sulle compagnie portuali vi sarebbe qualche rettifica da fare ai dati che l'onorevole relatore ci porta. Il relatore dice, per esempio, che a Genova vi sono due compagnie. Che io sappia, la compagnia è unica; vi sono delle sezioni della compagnia.

Se il relatore, secondo i dati che certamente gli sono stati forniti, nel diluire il numero delle compagnie ha semplicemente inteso mettere in evidenza delle distinzioni merceologiche e di specializzazione, siamo d'accordo sui suoi dati; ma se vogliamo guardare alla compagnia intesa come unicità di indirizzo amministrativo e politico, quel numero di 70 crolla, perché le citate quattro compagnie di Napoli, per esempio, sono in realtà una compagnia unica, con sei sezioni di specializzazione, che hanno una autonomia tecnica, ma non una autonomia direzionale che possa riguardare anche l'adozione e l'applicazione di criteri e di accordi con gli utenti del porto.

Orbene, questo regime monopolistico, che ha sin qui impedito e continua ad impedire che si operi un serio ed obiettivo esame delle varie situazioni portuali agli effetti dei costi delle operazioni e che si raggiungano ragionevoli accordi intesi, nell'interesse comune, a migliorare i costi, ha anche impedito in un certo senso ed impedisce (questa è la nostra precisa sensazione) che la stessa amministrazione portuale abbia ad un certo momento quella forza che dovrebbe portare ad una discussione seria ed assolutamente obiettiva dei

problemi portuali, discussione nella quale gli interessi delle parti in causa siano visti su di un piano di assoluto equilibrio.

Ho voluto fare questo accenno perché la merce, quella che dovrebbe essere la regina dei porti, finisce molto spesso per essere la cenerentola dei porti! E ritengo che ciò non sia non solo nell'interesse generale dell'economia del paese, ma non sia neppure nell'interesse specifico, particolare ed egoistico delle stesse categorie dei lavoratori portuali; categorie che, senza voler sminuire le loro legittime attese, vanno ricondotte alla loro esatta importanza. Noi abbiamo, in Italia, 13 mila lavoratori portuali ed abbiamo il conforto di poter dire che essi hanno un guadagno per giornata vissuta che è almeno il doppio di quello di centinaia di migliaia di operai impiegati nelle industrie italiane e per lo meno il triplo di quello degli operai impiegati nell'agricoltura italiana.

Nell'ambito di questa azione di affiancamento dell'amministrazione portuale, del suo incoraggiamento agli effetti della revisione costante dei costi portuali, interessa porre anche in evidenza il problema della migliore massima utilizzazione degli spazi portuali.

È questo un problema particolarmente sentito da tutti i porti nostri concorrenti, che già lo hanno avviato a soluzione con un utilizzo notturno degli spazi portuali a parità di tariffa con quella del lavoro diurno. Abbiamo ancora, per fortuna, questa riserva in Italia!

La questione riguarda particolarmente il nostro porto di Genova, che è tiranneggiato dall'assoluta e fatale insufficienza di spazio.

A lato di questo problema bisogna, però, tempestivamente considerare quello di fornire il maggior porto nazionale di una rete di comunicazioni, sia per ferrovia sia per strada autocarrata, tale da saper corrispondere parallelamente a quella maggiore utilizzazione degli spazi portuali che si persegue e dalla quale non mancherà di derivare un aumento del traffico.

Onorevole ministro, è con queste raccomandazioni che — mi piace dichiararlo a nome del mio gruppo — noi liberali daremo voto favorevole al suo bilancio. (*Applausi*).

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

AMODIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il relatore nella sua pregevole relazione dice che ci avviamo verso una nuova epoca marittima. La crisi che ha investito l'armamento di tutto il mondo sta per finire?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

Ecco l'interrogativo che armatori e tecnici si pongono. È vero che il momento peggiore della crisi potrebbe dirsi superato, grazie ad un nuovo impulso registrato negli scambi internazionali soprattutto nel settore delle merci base; ma è anche vero che la crisi non può dirsi del tutto sormontata se non si raggiunge l'equilibrio fra disponibilità di navi e quantità di merci trasportate. Per buona sorte le demolizioni del naviglio antiquato mantengono un buon ritmo ed i vari denotano un rallentamento specie nei paesi che posseggono un tonnellaggio giovane ed efficiente.

Nei traffici per mare i trasporti di cereali hanno continuato a rappresentare una parte di primo piano. Un maggior traffico di carbone, di minerale e di ferraccio è stato determinato dal risveglio della siderurgia mondiale, laddove l'indebolimento del traffico petrolifero, ancora in atto da quasi tre anni, non ha accennato a diminuire. D'altra parte, i recenti sviluppi produttivi del settore petrolifero hanno ridotto l'utilizzo immediato delle rotte dei trasporti relativi.

In sostanza, le prospettive appaiono incerte e — anche senza essere troppo pessimisti — non pare si possa dire che facilmente si giungerà ad una situazione di equilibrio. Nella relazione di minoranza degli onorevoli Adamoli e Ravagnan, si sostiene, in proposito, che in definitiva per la marina mercantile non si dovrebbe parlare, almeno al momento attuale, di vera e propria crisi, bensì di ritorno a quotazioni normali di mercato.

La tesi può sembrare suggestiva, ma in effetti essa non trova conferma nella realtà. Resta il fatto che un certo andamento del mercato dei noli, specie in larghi settori, non può costituire la normalità, onde prima o poi un ridimensionamento delle quotazioni dovrebbe comunque aver luogo. Ma non si può ignorare che l'attuale ridimensionamento è stato troppo drastico perché si possa parlare di un puro e semplice ritorno alla normalità.

La caduta dei noli è stata accompagnata da un'ingente aliquota di disarmi, fenomeno che non può certo rappresentare una situazione normale. Di normalità si potrebbe parlare se i disarmi si fossero mantenuti entro limiti molto bassi; ma poiché ancora oggi (al mese di settembre, secondo le statistiche in nostro possesso) le navi in disarmo in tutto il mondo hanno superato i 5 milioni di tonnellate lorde, di cui il 30 per cento costituito da navi da carico secco e il 70 per cento da cisterne, non pare dubbio che si possa parlare di situazione poco normale se, come deve ritenersi, per normalità si deve intendere una

situazione nella quale si riscontri un buon impiego del naviglio esistente.

Come apprendiamo dalle cifre percentuali, la situazione è peggiore nel settore delle cisterne, dove le quotazioni dei relativi noli sono ancora inferiori alla metà di quelle basi, calcolate per determinati tipi di navi come sufficienti per pagare le spese e garantire un modico profitto.

La marina italiana progredisce, nonostante le critiche apertamente infondate dell'opposizione. Al 1° luglio 1960 la flotta mondiale costituita da navi di stazza lorda superiore a trecento tonnellate, ammontava ad oltre 123,4 milioni di tonnellate, di cui 81,7 milioni di navi da carico secco e passeggeri, e 41,7 milioni di tonnellate di cisterne. Alla stessa data la flotta italiana raggiungeva 5,1 milioni di tonnellate e si poneva al sesto posto nella graduatoria delle maggiori marine mondiali.

La nostra flotta, mercè oculati accorgimenti di politica marittima predisposti dal Governo, ha in corso un impegnativo processo di rinnovamento teso a sostituire le unità anziane, tecnicamente ed economicamente superate.

Tale processo è destinato a portare vistosi aumenti nella consistenza del tonnellaggio, ma anche un miglioramento e un potenziamento delle capacità di traffico della nostra flotta. È un fatto incontrovertibile che la nostra marina sia avviata ad essere moderna come non è stata mai prima d'ora.

La sosta nell'accrescimento del tonnellaggio verificatasi nello scorso anno, fu dovuta a una forte eliminazione di navi anziane sostituite in parte con altre più moderne. Oggi il ritmo del rinnovamento è più celere anche sotto l'aspetto quantitativo. Ancora esiste quasi un milione di tonnellate lorde di naviglio di età superiore ai venti anni, corrispondente in gran parte a navi di costruzione bellica, delle quali si approssima il momento della necessaria sostituzione. Tale naviglio ha contribuito a rendere più notevoli le cifre dei disarmi, ma non si può pertanto parlare di mancata o errata politica governativa, che invece vi è stata, checché dicano i relatori di minoranza.

Grazie alle provvidenze della legge Tambroni che ha contribuito ad arricchire la bandiera nazionale di oltre un milione e mezzo di tonnellate di navi di nuova costruzione, la percentuale delle navi di età inferiore ai dieci anni è salita al 41 per cento della consistenza totale laddove quella delle navi con età inferiore ai 5 anni ha raggiunto il 30 per cento. La posizione concorrenziale della nostra marina sul piano internazionale è ben salda.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

La marina italiana che è economicamente sana, suscettibile perciò di promettenti sviluppi, è ben capace sia di acquisire valuta pregiata, sia di fornire un elevato volume diretto e indiretto di occupazione delle forze del lavoro. Onde non può accogliersi la postulazione che si legge nella relazione di minoranza secondo la quale il ribasso dei noli pone fuori delle aree più redditizie molte nostre navi, dando al fenomeno del disarmo una dimensione eccezionale.

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. Parlano le statistiche...

AMODIO. Si è parlato troppo — e forse anche impropriamente — sulle cause dei disarmi avvenuti in misura elevata nella marina nazionale e, spesso si è tentato di attribuirne la colpa alla politica governativa, la quale non avrebbe agito abbastanza per conseguire il ringiovanimento della flotta. Tali affermazioni non possono essere condivise. La esistenza di una notevole aliquota di navi anziane rappresenta senza dubbio uno svantaggio, perché è ovvio che le prime navi ad essere colpite dalla crisi siano proprio queste, meno attrezzate e che navigano a maggiori costi. Non è affatto vero che da parte del Governo non ci si sia preoccupati. A questo proposito, le cifre parlano chiaro e documentano come negli ultimi anni si siano verificati due imponenti ed opposti movimenti: l'uno di progressivo aumento delle nuove costruzioni, l'altro di graduale riduzione delle navi di oltre venti anni di età.

Non vorrei infliggere il ricordo di queste statistiche, perché esse sono state esposte in innumerevoli occasioni e anche nel corso delle passate discussioni sui bilanci della marina mercantile. Basta confrontare i dati del 1954 con quelli del 1959 per vedere quali progressi sono stati fatti. Basta confrontare tali dati con quelli degli anni precedenti e financo dell'anteguerra, per scorgere che, sotto l'aspetto dell'età media, il nostro naviglio si trova in una posizione di netto, manifesto miglioramento. Il disarmo di navi, onorevoli relatori di minoranza, non vuol dire eliminazione di naviglio, ma costituisce un'offerta potenziale.

Non possiamo passare sotto silenzio l'altra affermazione che la nostra flotta è in condizioni di inferiorità, sia dal punto di vista qualitativo sia dal punto di vista quantitativo. Significa voler ignorare i fatti. È bensì vero che occorre instaurare un'azione serrata contro le discriminazioni e contro il diffondersi degli acquisti *job* e delle vendite *cif*. L'Italia ha il vanto di non avere mai fatto ricorso ad una politica di riserva dei traffici internazio-

nali alla propria bandiera. Si tenga ben presente che parecchie flotte non hanno avuto e non hanno disarmi corrispondenti a quelli della nostra bandiera solo perché i governi di questi paesi adottano misure discriminatorie. Io non sono dell'avviso che ciò giovi ad un sano svolgersi dell'attività armatoriale di queste nazioni.

In Italia, non credo che venga abbandonata la tradizionale politica liberistica sin qui seguita, perché essa risponde a concetti giuridici, economici e tecnici ormai affermati. Ritengo necessario che in campo internazionale la corsa alle discriminazioni venga frenata sino a che è possibile con accordi, con passi diplomatici, con azione di organismi internazionali, particolarmente di quelli specializzati quali l'I.M.C.O. (*Intergovernmental maritime consultative Organization*), ma non si rifugga da misure di protezione anche per la nostra marina, qualora non fosse possibile ottenere diversamente risultati proficui.

So che il problema è stato già studiato ed esaminato dalle amministrazioni competenti e mi permetto di ritornare su di esso per invitare l'onorevole ministro a proseguire su questa strada, beninteso quando provvedimenti di reciprocità appaiano come gli unici possibili.

Il problema del credito alle industrie armatoriali e cantieristiche è in fase di risoluzione. Noi facciamo voti perché al più presto venga approvato il relativo provvedimento al fine di eliminare il maggiore onere che a tale attività deriva dal costo del denaro rispetto alla concorrenza estera. Mi sia, al riguardo, consentito di attirare l'attenzione sugli studi da tempo predisposti dalla sezione marittima dell'Unione italiana delle camere di commercio.

Si deve rilevare che la questione creditizia, così com'è impostata in Italia — e come osservavano poc'anzi anche altri colleghi — non comprende l'aspetto dei finanziamenti a medio termine all'industria cantieristica, tanto utili ad assicurare commesse anche da parte dell'estero.

In Gran Bretagna non bastano neppure i crediti praticati a cinque anni. Che dire, quindi, dell'assoluta mancanza di possibilità di crediti anche a più breve scadenza nel nostro paese? Sarebbe di grande vantaggio provvedere in occasione della riforma della legge Tambroni, la quale — per quanto utile — senza tali crediti ridiventerebbe manchevole. Senza una adeguata politica creditizia, non sarà facile evitare ai nostri cantieri una più grave crisi per mancanza di ordinazioni.

Certo, la nostra situazione è simile a quella degli altri paesi, nei quali i traffici marittimi costituiscono parte cospicua dell'attività nazionale. Si tenga presente, checché ne dica la relazione di minoranza, che i continui mutamenti nelle strutture degli scafi, negli apparati propulsivi e nei macchinari ausiliari rendono, per altro, necessario un continuo e costoso aggiornamento dei metodi di costruzione. E tutti i nostri cantieri, in prima linea quelli che fanno capo alla « Fincantieri », stanno compiendo sforzi notevoli per mantenersi all'altezza delle loro gloriose tradizioni.

Un breve cenno al problema delle nuove costruzioni. Secondo le più recenti statistiche, a onta della crisi, sono in corso o in attesa di costruzione nei cantieri di tutto il mondo più di 20 milioni di tonnellate lorde di naviglio, che corrispondono a un carico medio di lavoro per due anni, essendo stimata in circa 10 milioni di tonnellate la capacità annua produttiva dei cantieri di tutto il mondo. La cifra è tuttavia inferiore a quella di un anno fa (quasi 25 milioni di tonnellate lorde) e a quella dell'inizio dell'anno (22,3 milioni di tonnellate), e ciò indica una progressiva rarefazione delle commesse.

Quanto alla situazione italiana, al 1° luglio 1960, il *carnet* dei cantieri comprendeva 55 navi di oltre mille tonnellate lorde per oltre 950 mila tonnellate lorde, corrispondenti a un carico medio di lavoro di un anno e mezzo.

Appare chiaro che in questo campo si dovranno al più presto adottare misure per migliorare la situazione, giacché in molti cantieri il lavoro scarseggia, se non manca del tutto.

Il Governo ha provveduto in proposito, predisponendo il disegno di legge che prevede modifiche alla legge Tambroni, al fine di adeguarla alla situazione attuale, che è diversa da quella del tempo in cui il provvedimento fu concepito. Spetta ora a noi approvare rapidamente tale disegno di legge.

I servizi marittimi sovvenzionati stanno per essere disciplinati da nuove norme. Di esse si occuperà quanto prima il Parlamento in modo da consentire una rapida attuazione dei provvedimenti predisposti e avviare a soluzione gli urgenti e inderogabili problemi collegati col riordinamento delle linee di preminente interesse nazionale. Già fervono le discussioni e le polemiche su questo progetto: v'è chi si è dimostrato ad esso favorevole e chi lo ha criticato e lo critica. Nella relazione di minoranza si esprimono critiche piuttosto forti. Non mi propongo il compito dell'avvocato difensore d'ufficio: non ne avrei il

mandato, né intendo dire che il progetto sia soddisfacente nel suo complesso e nei suoi aspetti particolari. Ritengo, però, doveroso sottolineare fin d'ora che su alcune questioni dev'esser detta una parola chiarificatrice.

Un rilievo essenziale a quanto afferma la citata relazione di minoranza è ch'essa parte da concetti di strutture che non si ravvisano nel nostro paese. Il problema non è di accrescere in sé e per sé la flotta di Stato, perché in Italia non esiste un'economia collettivizzata. L'intervento dello Stato nel settore della marina mercantile risponde sia al criterio di assicurare la gestione di linee che armatori privati non sarebbero disposti ad esercitare con continuità, sia al criterio di garantire, in ogni caso, l'espletamento di determinati servizi di linea che si ritengono di notevole interesse ai fini dell'economia del paese. La consistenza della flotta delle società esercitanti linee di preminente interesse nazionale deve essere, quindi, commisurata alle reali esigenze delle linee, perché sarebbe evidentemente antieconomico costruire, ad esempio, cento navi per un complesso di servizi che ne richiede cinquanta. Il problema, ovviamente, è di determinare, con precisione, il numero di navi effettivamente necessario e sufficiente, oltre che di migliorare la composizione della flotta, con la costruzione di navi nuove, tecnicamente dotate, in grado di fronteggiare la concorrenza delle bandiere straniere e, su molti itinerari, del mezzo aereo. Ritengo che la situazione sia avviata ad un netto miglioramento con la predisposizione del programma di nuove costruzioni per circa 170 mila tonnellate lorde, programma che comprende una serie di costruzioni tendenti ad eliminare il naviglio inadatto.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono previste 200 mila tonnellate.

AMODIO. Quanto alla nuova disciplina dei servizi sovvenzionati, è da avvertire che l'elenco delle linee da sovvenzionare sarà fatto a cura dell'amministrazione della marina mercantile. Tale elenco non potrà costituire mai qualcosa di fisso e di immutabile, bensì dovrà essere un'elencazione di linee da ampliare o da restringere a seconda delle condizioni e delle situazioni particolari che, di volta in volta, si possono creare. Tenuto conto di ciò, mi permetto di rivolgere all'onorevole signor ministro la raccomandazione che l'elenco delle linee da sovvenzionare — se dovrà essere riservato alla sua amministrazione — venga compilato prendendo in attenta considerazione le esigenze e le necessità locali, evitando tutte

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

quelle soluzioni che potrebbero rappresentare qualcosa di artificioso e di richiesto in vista di una dannosa, sterile e non giustificata concorrenza tra i maggiori porti nazionali.

Ad ogni modo, sarebbe quanto mai opportuno, se non pure necessario — e sono certo che sarà fatto dall'onorevole signor ministro — che fossero portati a conoscenza gli elementi statistici e le ragioni, certamente valide, che hanno determinato le proposte del riordinamento.

Al momento attuale, delle sei linee gestite dalla società Italia tutte toccano i porti del Tirreno e tre quelli dell'Adriatico; delle nove linee del Lloyd Triestino, sette toccano i porti del Tirreno e cinque quelli dell'Adriatico; delle undici linee della Adriatica, cinque hanno scali nel Tirreno e sei nell'Adriatico; infine, delle diciassette linee della Tirrenia, tutte fanno scalo nel Tirreno e tre nell'Adriatico (quelle del periplo italico e della linea per il nord Europa).

Dette cifre, di per sé, non significano nulla, perché occorre prendere in esame la necessità effettiva che potrebbero anche essere diverse per l'Adriatico e per il Tirreno, ma mi auguro che l'onorevole ministro ponga — e non ne dubito — tutto il suo attento impegno nello studio delle legittime esigenze dei due versanti italiani.

Gli altri aspetti della nuova disciplina proposta dal Governo saranno più particolarmente esaminati dal Parlamento nel corso della discussione dell'apposito progetto di legge approvato dal Consiglio dei ministri, discussione che è auspicabile avvenga al più presto per dare un definitivo assetto, per il prossimo ventennio, a tutta la complessa materia.

Io non condivido le idee espresse nella relazione di minoranza circa una preminenza del Ministero delle partecipazioni statali al riguardo, dati il carattere e la natura particolare della navigazione marittima che non può essere esaminata a pieno nelle sue esigenze e nella sua situazione se manchi l'intervento del ministro meglio idoneo a valutarle. Naturalmente nessun problema si esaurisce in sé, e quindi alla soluzione di molti problemi le diverse amministrazioni competenti devono provvedere di concerto, rappresentando ognuna le esigenze del settore dell'economia al quale è preposta.

Ritengo anche che le misure previste per la determinazione delle sovvenzioni e per la loro revisione siano fondate, in quanto limitano alla variazione di specifici costi (personale, combustibile, manutenzione e ripara-

zione) la prevista revisione biennale in relazione alla misura degli introiti netti.

Il traffico nei porti nazionali, secondo i dati dell'Istituto nazionale di statistica, è aumentato nel primo semestre di quest'anno ad un complesso di merci imbarcate e sbarcate pari a 49 milioni e mezzo di tonnellate, con un aumento del 23 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale incremento ha rimesso sul tappeto la questione di un più celere ammodernamento dei nostri scali, specie di quelli cosiddetti maggiori, evitando, per quanto possibile, ogni sperequazione.

Non è a dire, però, che in questo settore poco e nulla si sia fatto. Bisogna aumentare gli stanziamenti per la costruzione di opere portuali, stanziamenti che fanno capo al bilancio dei lavori pubblici, per porre i porti in condizione di adeguare le loro strutture all'aumentato volume del traffico. È vero che tali stanziamenti non sono molto adeguati ai bisogni; ma è anche vero che se essi verranno mantenuti — se non pure aumentati — negli anni avvenire, le opere necessarie saranno certamente portate a compimento.

E a tale proposito, diciamo pure, occorre una completa riforma degli enti autonomi che presiedono alla gestione dei porti maggiori. Lo dissi nella mia relazione al bilancio dello scorso anno, e lo affermai nel 1957 lo stesso onorevole ministro quale relatore sul bilancio del dicastero che egli oggi presiede. Si intende che la riforma sta a significare autonomia, nella più ampia accezione, e aggiornamento di organi nella composizione e nelle funzioni.

Un altro aspetto del problema portuale è l'attuale ordinamento del lavoro nei porti. Anche a voler prescindere dai riflessi del progressivo attuarsi del mercato comune, che incide profondamente sulle possibilità competitive dei nostri porti, l'ordinamento del lavoro portuale merita un suo adeguamento alle necessità odierne. Si è andata formando una corrente secondo la quale, essendo venute meno le premesse politiche e costituzionali della vigente disciplina del lavoro portuale, la situazione dovrebbe essere riadeguata, ponendo, magari, nuovamente in discussione particolari vantaggi allora riconosciuti ai lavoratori portuali in corrispondenza, appunto, della imposta continuità di lavoro. Io penso che ogni tentativo di rivendicare una libertà di scelta dei lavoratori nel settore portuale non possa costituire oggetto di discussione, almeno nel momento attuale. A mio modo di vedere, l'organizzazione del lavoro portuale prevista dagli articoli 110 e 111 del codice della navigazione non sembra contraria alla libertà

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

di iniziativa economica, che, così come è garantita dalla Costituzione, prevede la collaborazione tra Stato e privato per il migliore raggiungimento dei fini sociali.

Comunque — e me ne dà lo spunto lo sciopero effettuato il mese scorso nel porto di Napoli e durato più giorni — sarebbe quanto mai necessario, almeno per ora, stabilire la preventiva e tempestiva pubblicità di proclamati scioperi totali o parziali della gente di mare e dei lavoratori dei porti, come avviene per i servizi considerati di pubblica utilità. D'altra parte, in questo settore, l'eventuale temperamento non si presenta di facile applicazione, poiché l'esperienza insegna che anche gli scioperi preordinati possono essere sospesi o procrastinati all'ultimo momento.

Nel settore della pesca si auspicano tempi nuovi, come dirà il collega onorevole Sinesio. Molto non è stato fatto nell'anno che volge al termine. Ma molto potrà farsi quando sarà eretta a direzione generale unica la materia della pesca. Ora il Ministero della marina mercantile, auspicando l'onorevole ministro, ha avuto una strutturazione adeguata con l'approvazione del disegno di legge da lui predisposto sulla organizzazione dei servizi e sull'ampliamento dei ruoli organici.

E mi sia consentito di ricordare che egli, anche quando fu a capo di un altro dicastero, si preoccupò e si occupò della funzionalità degli organi centrali. Così ha fatto anche oggi. Vada a lui il plauso più vivo.

E mi sia consentito anche di sottolineare che all'opera dell'onorevole Jervolino devesi se l'annoso provvedimento da tutti auspicato concernente i miglioramenti delle pensioni ai marittimi sia diventato realtà palpitante. E ben vero che ancora molti problemi riguardanti la benemerita categoria dei lavoratori del settore marittimo e portuale debbono essere risolti, ma è anche vero che il Governo ha preso impegno di predisporre il riordinamento di tutta la previdenza marinara. E sono certo che, riordinati e potenziati gli uffici centrali, tale complessa materia sarà oggetto di attento e sollecito esame da parte del Ministero della marina mercantile.

Nell'annunziare il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana, rivolgo all'onorevole signor ministro e all'onorevole signor sottosegretario l'augurio di continuare nel cammino intrapreso per il potenziamento della marina mercantile e per il migliore avvenire della nostra gente di mare alla quale rivolgo un caloroso saluto. (*Applausi al centro*).

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

LAURO ACHILLE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel luglio dello scorso anno, quando ebbi l'onore di parlare in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, chiesi il mio dire invitando l'onorevole ministro a disporre urgentemente un approfondito esame dei problemi della marina mercantile, in modo che fossero realizzate senza indugio le provvidenze che avevo elencate come indispensabili per fronteggiare la grave crisi che fin da allora incominciava a delinarsi per i nostri cantieri navali.

Sono sinceramente dolente, tornando oggi a prendere la parola sullo stesso bilancio, a quindici mesi di distanza, di dover rilevare che questo tempo è passato assolutamente infruttuoso, perché i problemi allora denunziati come urgenti ed indilazionabili sono ancora in attesa di una qualsiasi soluzione e sono quindi diventati ancora più gravi ed urgenti. La situazione della marina mercantile è tuttora schematicamente delineata dal perdurare di un faticoso lavoro di assestamento tendente a ritrovare un equilibrio fra disponibilità di stiva ed occorrenze di trasporto.

Lo squilibrio già esistente l'anno scorso si è ancor più aggravato, perché altre navi sono state varate in questi mesi, tutte molto differenti dal tipo convenzionale, per cui all'incremento del tonnellaggio di stazza lorda occorre aggiungere un'altra aliquota di incremento dovuta alle moderne caratteristiche delle navi; perciò lo squilibrio fra domanda ed offerta è più sensibile di quanto non appaia dai rilievi statistici sulla stazza delle navi.

Quanto tempo durerà ancora questo faticoso assestamento è ben difficile predire. Da un lato vi sono ancora navi in costruzione che verranno ad aggiungersi a quelle esistenti; dall'altro l'auspicato incremento dei consumi sia nel settore dei carichi liquidi sia in quello dei carichi solidi, è a sua volta influenzato da molti fattori che ne variano la risultante finale.

In qualche settore, come ad esempio in quello delle fonti di energia, che alimentava in passato correnti basilari di traffico come il carbone, è in corso un assestamento tecnico che si aggiunge ai fattori di carattere politico ed economico, come il mercato comune europeo.

Occorre, infine, aggiungere l'elemento psicologico dell'attaccamento alle proprie navi, che, nonostante lo stato di forte disagio, fa

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

ritardare la demolizione del naviglio tecnicamente inadatto, ma non vecchio, che invece occorrerebbe demolire sollecitamente per accelerare la realizzazione dell'assestamento.

Considerando tutti questi fattori si arriva alla conclusione che, se è difficile azzardare previsioni sulla durata di questo delicato periodo, si può però ben ritenere che l'auspicato equilibrio, purtroppo, è ancora lontano.

La risultante pratica di questo stato di cose è che il disarmo di navi nel mondo è ancora notevolissimo, mentre le navi in esercizio navigano all'estremo margine della convenienza economica, sacrificando interessi ed ammortamenti, scegliendo talvolta l'opportunità di navigare a puro rimborso delle spese vive anziché affrontare la perdita netta delle spese di disarmo. È infatti ben noto che per una elementare legge economica, il nolo minimo del mercato si adegua al tipo di nave di più basso costo di esercizio.

Il più basso costo di esercizio è quello delle navi più moderne e di quelle costruite impiegando denaro a basso interesse. Conseguentemente, la possibilità di utilizzare navi tecnicamente sorpassate diventa sempre più difficile fino a diventare impossibile; da qui il deprimente spettro del disarmo senza speranza di ripresa.

Ci si trova così al dilemma: o rinnovare il naviglio, oppure soccombere alla concorrenza di chi si rinnova o si è rinnovato con maggiore sollecitudine. Chi sceglie la prima strada e vuol rinnovare le proprie navi, indubbiamente deve orientarsi verso i cantieri che praticano il minore prezzo e le migliori condizioni di pagamento.

Purtroppo, l'attrezzatura cantieristica italiana, pur avendo una potenzialità superiore alle attuali occorrenze nazionali, non è ancora in condizione di quotare prezzi competitivi. Pertanto, i nostri cantieri non possono sperare di ottenere le commesse dagli armatori esteri, di cui avrebbero bisogno, né possono contare su commesse nazionali fin quando, con opportune provvidenze, non saranno in grado di offrire le stesse condizioni ottenibili all'estero.

Se questo non si otterrà, gli armatori italiani, dovendo partire da un prezzo più alto e dovendo quindi far fronte ad un servizio di interessi e di ammortamenti più largo dei colleghi esteri, si troveranno talmente andicappati nelle possibilità di impiego da non poter competere con le altre bandiere concorrenti con speranza di successo.

Questo fenomeno è chiaramente evidente anche ai ciechi, quando si riflette sul doloroso e mortificante episodio di nuove, moderne navi che passano al disarmo nel giorno stesso in cui il cantiere costruttore le consegna agli armatori, punendo così gravemente coloro che con estrema leggerezza non tennero in debito conto questo importante elemento.

Così stando le cose, se si vuole evitare che i cantieri chiudano i battenti non appena avranno ultimato le residue ordinazioni che ancora sono in corso di esecuzione; se si vuole evitare che la marina mercantile italiana resti sempre più esclusa dai traffici mondiali, con tutte le gravi conseguenze di disoccupazione di marittimi, mancato guadagno di valuta estera, spesa di valuta per noli da corrispondersi agli armatori esteri che prevarrebbero anche per le occorrenze nazionali, diminuzione del reddito tassabile e tanti altri guai connaturati col declino dei cantieri e della marina mercantile, occorre che lo Stato stringa i tempi e mediante opportuni provvedimenti faccia in modo che i cantieri nazionali possano costruire ai prezzi internazionali.

Solo così si metteranno le premesse perché gli armatori nazionali rinnovino il naviglio e gli armatori esteri comincino a considerare anche l'Italia fra i paesi competitivi per le loro occorrenze di nuove costruzioni.

D'altra parte, per quanto riguarda gli armatori nazionali, occorre tener presente che il rinnovamento del naviglio, pure con i prezzi internazionali, richiede l'impiego di capitali ingenti, come naturale conseguenza dell'alto *standard* di costruzione che oggi si richiede.

Questa necessità di capitale si manifesta in un momento in cui l'armamento ha esaurito, per il disarmo e per il basso livello dei noli, tutte le riserve che aveva potuto prudenzialmente accumulare negli anni scorsi.

Occorre quindi preoccuparsi tempestivamente di affiancare ai provvedimenti a favore dei cantieri, anche un opportuno credito marittimo a lunga scadenza ed a basso costo, in maniera da avvicinare anche qui la situazione italiana a quella internazionale.

È ben noto che in Italia è difficile ottenere prestiti a lungo termine e, comunque, il costo del danaro è molto elevato. Viceversa, all'estero i cantieri accordano dilazioni fino al 70-75 per cento del prezzo con un interesse che si aggira intorno al 3,50 per cento, massimo 4 per cento, cioè a circa la metà del costo italiano, anche per firme di tutto riposo.

Contro queste realtà esistenti ed operanti all'estero, già segnalate da questa stessa tri-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

buna e successivamente in numerose occasioni, devo purtroppo rilevare che in Italia finora abbiamo solo un progetto di legge circa i cantieri, ancora impastoiato nell'iter legislativo e soltanto una promessa generica del ministro circa il credito navale.

Ancora una volta, quindi, faccio appello alla saggezza del ministro affinché voglia provvedere con la dovuta urgenza. Ogni ulteriore perdita di tempo sarebbe opportunamente sfruttata dalla concorrenza estera e quindi esiziale per la economia cantieristica e marittima nazionale.

Né è da illudersi di poter differire la crisi tamponando la situazione con qualche commessa statale. Le poche o molte navi che potessero essere ordinate per conto della Finmare darebbero solo la vana illusione di vedere impiegata per un po' di tempo parte delle maestranze a costo però di gravi, nuove passività dello Stato.

D'altra parte, occorre essere molto guardinghi nella ricerca di altri surrogati, quali ad esempio la progettata costruzione di navi in proprio, conto I.R.I.

Qualsiasi orientamento verso una molto discutibile autarchia aumenterebbe il deficit del bilancio statale e colpirebbe le basi dell'armamento privato, riducendone la possibilità di impiego in settori tradizionalmente di sua competenza.

Sarà istruttivo ricordare a questo riguardo che già diversi anni orsono lo Stato tentò un esperimento del genere, allorquando le ferrovie dello Stato cercarono di risolvere le proprie occorrenze di trasporto con navi gestite direttamente.

In quell'epoca era a capo delle ferrovie l'ingegnere Nobili, una delle più interessanti personalità della burocrazia statale, per onestà e capacità senza limiti; ebbene, per quanto allora si attraversassero tempi migliori di quelli in cui oggi viviamo, l'ingegnere Nobili dovette ammettere che il carbone trasportato con navi degli armatori privati risultava più economico del carbone trasportato con navi dell'amministrazione ferroviaria. Ripetere oggi un esperimento del genere sarebbe cosa assolutamente deplorabile e comunque dannosa.

D'altra parte, lo Stato ha il dovere di proteggere una categoria che ha sempre fatto il suo dovere, pagando le tasse e mantenendo alto il prestigio della bandiera italiana in tutti i mari del mondo.

Un'altra raccomandazione è doveroso aggiungere non soltanto per il Ministero della marina mercantile, ma per tutte le ammini-

strazioni statali che vi fossero interessate. Intendo riferirmi a quanto è avvenuto in occasione del recente acquisto di grano.

Come è noto, per varie contingenze l'Italia si è trovata costretta ad acquistare grano all'estero per quantità di una certa rilevanza.

Appena propalata la notizia di queste occorrenze, gli armatori che avevano navi in disarmo e soprattutto i marittimi aprirono il cuore alla speranza immaginando che per queste importazioni nostrane sarebbe stata preferita la bandiera nazionale.

Viceversa, si è appreso che il Governo italiano ha ritenuto di comprare questo grano alla condizione *cif* e non *fob*, come sarebbe stato necessario, sicché, in altre parole, il venditore del grano ha provveduto con propri mezzi anche alla esecuzione dei trasporti, senza alcuna preferenza per la bandiera nazionale.

Pertanto, lo Stato italiano ha dovuto pagare in valuta pregiata, oltre il costo del grano all'origine, anche il nolo delle navi estere impiegate in questi trasporti.

Se invece lo Stato avesse comprato a condizioni *fob*, il nolo sarebbe stato pagato in lire agli armatori italiani, i quali avrebbero riarmato le proprie navi e avrebbero dato lavoro ad un discreto numero di marittimi oggi rimasti purtroppo ancora disoccupati.

Così pure si è arrivati all'assurdo che per tentare di fare inserire in questo traffico qualche nave italiana, si è dovuto passare tramite il mercato di Londra pagando commissioni in valuta estera e lasciando senza lavoro i mediatori italiani!

Si è verificato, cioè, il paradosso che mentre in tutto il mondo si acuisce il protezionismo della propria bandiera, l'Italia quando ha avuto una sola occasione di dare lavoro alle proprie navi, non ha provveduto, come era legittimamente da aspettarsi a tutelarne gli interessi, che poi coincidevano con quelli nazionali.

Vi è da augurarsi che le assicurazioni avute genericamente si traducano in concreti provvedimenti in occasione di previsti futuri acquisti di grano all'estero o di analoghe occorrenze.

Concludo offrendo nuovamente al ministro ed al Parlamento l'incondizionata collaborazione della classe armatoriale italiana per un approfondito ed urgente studio di tutti i problemi che interessano i cantieri e la marina mercantile.

I relatori di minoranza hanno tentato di interpretare la situazione della marina mercantile italiana e soprattutto l'apporto degli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

armatori liberi con un sistema che tradisce chiaramente la faziosità e la volontà di fare propaganda demagogica per la propria parte politica.

Contro le chiacchiere, però, valgono i fatti. L'armamento libero italiano in ogni occasione ha dato prove della sua capacità tecnica e del suo attaccamento agli interessi superiori del paese. La guerra aveva ridotto praticamente a zero la nostra flotta mercantile; gli armatori liberi in pochi anni l'hanno ricostruita con i propri mezzi, col proprio coraggio, con la propria volontà, col proprio lavoro ed anche indebitandosi oltre ogni limite.

Questa realtà non può essere negata. Ciò più degli altri sanno i nostri valorosi equipaggi, che oggi, grazie appunto al lavoro ed all'ardimento degli armatori, si vedono assicurato un trattamento di paghe e di assistenza che è superiore a quello di qualsiasi altra marina del mondo, con la sola eccezione, in quanto ai soli salari, di quella americana, che è fuori paragone per particolari situazioni e costo di vita.

A tutti i marittimi, a questi nostri valorosi collaboratori, così come a tutti quanti vivono nell'ambito dei cantieri e della marina mercantile, mi è gradito rivolgere da questa tribuna un caloroso saluto e l'augurio che il Governo, disponendo finalmente le necessarie provvidenze, possa consentire la costruzione e l'armamento di molte altre navi, in modo da assicurare ancora, col lavoro, pace e benessere a molti lavoratori, al nostro paese proficui traffici, alla nostra bilancia commerciale importanti introiti valutari, alla nostra bandiera ancora maggiore decoro ed importanza su tutti i mari del mondo. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

SCHIANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'esame del bilancio della marina mercantile noi del partito socialista italiano non possiamo non lamentare che trattasi del solito bilancio di ogni anno: formalistico, burocratico.

Noi abbiamo necessità di una politica organica di questo dicastero; di una politica coordinata che rientri nel quadro generale di tutte le attività, così come i colleghi che mi hanno preceduto hanno detto. Sono anni che si attende un indirizzo nuovo, una nuova politica in questo settore di preminente interesse per l'Italia, per la sua configurazione geografica, per la sua struttura economico-sociale.

Anche noi che rappresentiamo gli interessi dei lavoratori teniamo oltremodo a que-

sta branca e vogliamo che si adegui alle nuove realtà, che tenga conto delle nuove esigenze e delle istanze che vengono formulate ogni giorno. Il Ministero della marina mercantile, invece, si limita a presentarci ogni anno questo stato finanziario formalistico, burocratico, con i soliti capitoli.

È chiaro che dopo l'approvazione dei bilanci finanziari la nostra discussione in aula diventa pressoché inutile, poiché non possiamo apportare alcun mutamento. È stato detto anche da altri colleghi che questa branca di attività non può non essere coordinata con altre attività collaterali e connesse, come quelle esplicitate ai Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti; ma quando ci troviamo di fronte a un bilancio già prestabilito, dopo l'approvazione dei bilanci finanziari, come dicevo innanzi, ogni discussione si appalesa quasi inutile.

Noi formuliamo i nostri voti perché si muti indirizzo e si dia una linea politica nuova ai bilanci, così come aveva fatto sperare l'onorevole Fanfani nel suo discorso programmatico; formuliamo cioè voti perché ci si adegui alle moderne esigenze, cominciando col portare all'esame delle Camere uno stato di previsione globale, affinché in ogni settore, al lume delle moderne esperienze, si possa intervenire, suggerire, criticare efficacemente, ma costruttivamente e, quindi, dare quel modesto contributo che, da buoni cittadini, tutti possiamo portare.

Limitero, pertanto, il mio intervento ad alcuni argomenti sui quali il Governo potrà provvedere senza spostare le previsioni della spesa. Ciò dicendo, non nascondo neppure l'amarezza per lo scarso interesse che si dimostra per questo importante settore dell'economia nazionale.

Come altre volte ho lamentato, questo Ministero, per altro, non viene messo in condizioni di muoversi efficacemente, di soddisfare le grandi necessità del settore. L'ho già detto in Commissione e, quindi, non mi dilungo ulteriormente. Desidero soltanto aggiungere che questo dicastero, onorevole ministro, viene raramente incontro alle esigenze della navigazione; quando decide di intervenire, interviene male: le decisioni sono errate e, soprattutto, non si opera con una chiara linea politica. Ho sentito testè parlare, dai due oratori che mi hanno preceduto, degli interventi a favore dell'industria cantieristica, delle costruzioni navali. È chiaro che i fini a cui tendiamo, gli obiettivi a cui miriamo sono diversi. Tutti vogliamo questo intervento; ma io desidero il rinnovamento, l'ammo-

dernamento degli impianti cantieristici, mentre da destra si sollecita soltanto il finanziamento a favore dei gruppi armatoriali. È in discussione — come saprete — onorevoli colleghi, presso la X Commissione il disegno di legge n. 2395 per la modifica della legge del 17 luglio 1954: a tale proposito devo lamentare che si continua col sistema dei piccoli interventi, dei soliti provvedimenti che non risolvono nulla. Mi creda, onorevole ministro, tali interventi non servono l'interesse generale che si auspica. Noi socialisti diciamo e ripetiamo che occorre pensare seriamente al rinnovo, all'ammodernamento dei nostri cantieri ormai antiquati. Gli impianti non rispondono alle moderne esigenze. È un problema enorme questo che va affrontato con decisione, con senso di responsabilità, in modo organico e completo.

In Commissione ho rilevato l'insufficienza degli interventi che, del resto, è stata anche riconosciuta da parte dei colleghi della maggioranza, i quali hanno sollecitato la presentazione di altri provvedimenti. Ed è appunto su questo argomento che io vorrei richiamare l'attenzione della Camera; cioè sulla gravità del sistema che si sta instaurando, quello dei provvedimenti legislativi a catena. Questo sistema, a mio modesto giudizio, discredita le istituzioni democratiche.

In materia di finanziamenti devo osservare che gli interventi devono avere per scopo il rinnovamento dei cantieri e la riduzione dei costi. Ripeto: le sovvenzioni devono mirare all'ammodernamento dei cantieri, non a favorire piccoli interessi o le esigenze armatoriali.

Come ho detto all'inizio, limiterò il mio intervento ad alcuni punti non trattati dai colleghi che finora sono intervenuti nella discussione.

Il primo punto è quello dell'occupazione, problema questo che è anche connesso con quello della qualificazione e riqualificazione del personale, che io impostai chiaramente l'anno scorso e che non è stato ancora affrontato nonostante le assicurazioni datemi dall'allora ministro della marina mercantile.

Noi, onorevole ministro, dobbiamo salvare e potenziare il patrimonio inestimabile rappresentato da tutte le energie umane che lavorano sul mare. Dobbiamo anche ringiovanire il personale della marina mercantile preparandolo meglio, elevandolo, ma non dobbiamo buttare sul lastrico vecchi, provati marinai che dopo decenni si vedono in questi giorni privati del lavoro. Ciò è accaduto a seguito delle disposizioni emanate dalla direzione

competente, secondo le quali a tutti i marinai si richiede una patente per motori di potenza superiore. Per ottenere questa patente occorre un titolo di studio che codesti vecchi lavoratori del mare non hanno, pur essendo assai capaci professionalmente. Noi sosteniamo che vi deve essere una gradualità nell'applicazione di queste norme e che bisogna tener conto delle situazioni di fatto, evitando talune tragedie che sono in atto, come quelle che vivono i marittimi a Napoli i quali, per conservare il lavoro, per poter continuare a dare il pane ai loro figli, sono incappati nelle maglie del codice penale. È una grossa piaga, è una pagina che non è bene aprire. Noi chiediamo soltanto che vi sia da parte dell'onorevole ministro più comprensione per questi vecchi lavoratori. Abbiamo visto che essi, pur essendosi presentati agli esami in virtù di titoli inidonei o falsificati (e da ciò il processo penale), sono stati agli esami tutti approvati nella materia professionale. Si escogiti, perciò, onorevole ministro, un sistema per non danneggiarli.

Poco fa l'onorevole sottosegretario mi ha dato, a tale proposito, un appunto che mi fa bene sperare e in cui è detto: « Il Ministero, senza arrivare a una applicazione tassativa delle norme regolamentari in materia di titoli professionali marittimi, è venuto nella determinazione di mitigare l'entità delle autorizzazioni rilasciate. In particolar modo deroghe alle norme sui titoli professionali marittimi vengono tuttora consentite, ma entro limiti ritenuti necessari in relazione alle norme che regolano la sicurezza della vita umana in mare ».

Noi vorremmo, signor ministro, che, essendoci questa discrezionalità, si tenesse conto delle esigenze da noi prospettate e delle tragedie in atto a cui ho fatto cenno: vecchi lupi di mare, che per anni, per decenni, hanno lavorato portando le navi fin nell'estremo oriente, sono stati posti, *ex abrupto*, nella condizione di non arrivare più neppure allo stretto di Gibilterra. Noi chiediamo l'intervento dell'onorevole signor ministro, affinché il problema sia risolto senza arrivare alle tragedie suddette; vorremmo cioè che si tenesse conto delle situazioni di fatto e che si desse preminente importanza alla capacità professionale.

Altro problema di cui desidero brevemente parlare è quello dell'indiscriminato uso delle aree demaniali, l'inosservanza delle norme e dei regolamenti in materia edilizia da parte del demanio, il nessun conto in cui esso tiene disposizioni e regolamenti edilizi comu-

nali. Molto dipende, onorevole ministro, dalla mentalità che ancor vige in periferia e direi, se non fosse concetto ormai conclamato, dal mancato adeguamento di certi burocrati alla nuova realtà democratica. Questi uffici ritengono di non dover sottostare alle norme del diritto comune, ai regolamenti edilizi, ai piani regolatori. Si tratta di un vecchio problema dibattuto anche innanzi al Consiglio di Stato ed alla Cassazione, e persino con giudizi contrastanti, come per le costruzioni di Imperia, di Genova e via via fino a Baia di Bacoli.

Ma io vorrei richiamare l'attenzione del Governo sull'interesse pubblico e sul carattere politico della questione. L'egoismo dei privati lungo il litorale ha danneggiato l'estetica ed il paesaggio in modo deplorabile; ma che ciò avvenga, onorevole ministro, anche ad opera dell'amministrazione del demanio è enorme. Su aree demaniali lungo il lido, per ragioni di speculazione privata, vengono costruiti grandi complessi antiestetici, in spregio del patrimonio paesistico ed anche archeologico, come abbiamo avuto modo di constatare purtroppo in quel di Baia (perfino i venerandi ruderi di Roma sono offesi da questa speculazione). E ciò non può essere consentito.

Conosciamo l'obiezione che il Ministero della marina mercantile porta a sua giustificazione: le altre autorità, cioè la soprintendenza alle antichità ed ai monumenti non si oppone. Io vorrei, invece, che ciascuna amministrazione pensasse a rispettare e a far rispettare la legge. Occorre intervenire con disposizioni rispondenti alla gravità della situazione denunciata, evitando che sorgano lungo i lidi altre costruzioni mastodontiche, antiestetiche. In Commissione ho citato esempi che vanno da Genova a Livorno, e venendo al golfo di Napoli, deturpato più di ogni altro, ho citato alcuni casi che per brevità ora non ripeterò, limitandomi a ricordare che sul lido di Castellammare abbiamo visto sorgere impianti industriali di cementerie che danneggiano enormemente le terme e lo sviluppo turistico, costruzioni di vario genere, e perfino un grande cinematografo. È uno scandalo, onorevole ministro. Occorre intervenire con tutta decisione. E così a Napoli, Mergellina, Pozzuoli, Lucrino, Baia, Miseno, Meliscola... sono sorti stabilimenti enormi e permanenti, trattorie che impediscono ormai anche la veduta del mare. A Miseno, poi, la popolazione civile è tenuta addirittura lontana dal mare avendo i militari di tutte le armi e specialità costruito impianti e stabilimenti per i propri familiari, per il che la cittadinanza ha inu-

tilmente protestato. Dopo molte manifestazioni vi fu infine una promessa di trasferimento degli stabilimenti stessi in altre località più comode e in lidi più ampi, tanto più che i familiari dei militari usufruiscono di comodi automezzi propri e possono — com'è noto — raggiungere quindi facilmente, per la via Domiziana ampia ed in piena efficienza, ad esempio, la spiaggia di Licola od il lido verso Mondragone. È una necessità ripetutamente rappresentata. *Delenda Carthago!* Noi continueremo perché lo sconcio ai danni delle popolazioni civili abbia finalmente termine!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ed io ne sarò contento se vi riuscirà.

SCHIANO. Ella, come le dirò, ha l'arma per far cessare lo sconcio. La situazione, col passare degli anni, anziché migliorare, è peggiorata. Nonostante le manifestazioni, le proteste, le promesse dell'amministrazione demaniale di non rinnovare più tali concessioni, altri stabilimenti balneari militari sono sorti. Le interrogazioni da noi presentate hanno avuto risposte non soddisfacenti e soprattutto — me lo consenta onorevole ministro — non serie; poiché affermare che alla popolazione civile, cioè a circa 20 mila abitanti, viene lasciato uno spazio di 10, 50 metri su due chilometri, a mio giudizio, non è serio. Ciò si legge nella risposta alla mia ultima interrogazione.

Ho anche presentato, onorevole ministro — e così rispondo alla domanda che ella mi ha rivolto in Commissione — una interpellanza perché del problema si discuta in aula. Non voglio esagerare, ma il problema è serio; e certi abusi che nascondono anche cose non del tutto lecite devono aver termine. L'interpellanza è diretta al ministro della marina mercantile, al ministro della difesa ed a quello del turismo.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. *Vis unita fortior*: speriamo in tre di riuscire a qualcosa.

SCHIANO. Noi continueremo nella nostra azione, perché tutto il litorale viene deturpato e danneggiato, ed in che modo! E ci auguriamo di avere da lei, onorevole ministro, che ora ce lo fa sperare, una risposta convincente, esauriente e rispettosa dei diritti della popolazione civile, che abbia i suoi riflessi sugli altri dicasteri. Chiediamo al Governo che si impegni ad intervenire per il sollecito ripristino dei litorali manomessi o deturpati da impianti irrazionalmente eseguiti, senza neppure l'osservanza delle norme edilizie, estetiche, ecc., ed a restituire i litorali stessi alla pubblica utilizzazione; che il Governo si impegni altresì a regolamentare ed a limitare

certe concessioni, e soprattutto — così si taglia corto — a non concederne il rinnovo. Quando il suo predecessore, ed oggi anche lei, onorevole ministro, rispondete: d'accordo, ma che cosa possiamo fare?, io rispondo e ripeto fino alla noia: in ogni caso potete non rinnovare le concessioni, almeno per quelle aree per le quali ciò è possibile; potete non aggravare, come, invece, avete aggravato, la situazione lungo tutto il litorale. Assicurate alla popolazione civile l'uso preminente delle spiagge, regolamentando altresì la eventuale limitazione della cennata utilizzazione. Che altro chiediamo? La regolamentazione di queste limitazioni, in modo che sia evitato il capriccio, l'arbitrio del piccolo funzionario periferico che crede di poter disporre come venti anni fa o sedici anni fa, a tutto danno delle bellezze naturali.

Ormai la guerra è finita da quindici anni e non si giustificano più certi abusi da parte delle amministrazioni militari.

Chiediamo infine che queste regolamentazioni vengano solo per casi indispensabili: impianti balneari militari ed in zone le più periferiche e non pregiudizievoli — ripeto — allo sviluppo turistico e all'interesse generale.

Ho finito, onorevole ministro, per quel che riguarda questo problema. Noi chiediamo una più saggia, più oculata e moderna amministrazione delle aree demaniali e di tutti i beni demaniali marittimi. Chiediamo altresì che vi sia una maggiore vigilanza e maggiore tutela delle coste, dei lidi, degli arenili, degli specchi d'acqua, degli approdi. Abbiamo visto approdi, che sono beni demaniali, di natura pubblicistica e quindi inalienabili, incorporati in proprietà private, in ville private. In proposito il suo Ministero ad una mia interrogazione ha risposto dicendomi, fra l'altro, che un pontile d'approdo marittimo è stato alienato omettendo di considerare che ci troviamo di fronte a beni non alienabili e per cui non è possibile la sclassificazione, cioè la sdemanializzazione.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Per questo motivo, onorevole Schiano, ho istituito la nuova direzione del demanio marittimo.

SCHIANO. La ringrazio, onorevole ministro, di questa assicurazione ed umilmente formulo il voto perché si instauri in questo settore una democratica, saggia ed oculata amministrazione, convincendo i funzionari che sono finiti i tempi del passato regime e che la Costituzione è in vigore già dal 1948. Ciascuna amministrazione, poi, curi il settore di sua competenza: i beni demaniali devono es-

sere amministrati dal demanio, ossia dal Ministero delle finanze.

Ma non voglio oltre tediare. Concludo chiedendo questa maggiore tutela degli interessi pubblici e la fine dei vecchi criteri, già deprecati, paternalistici o personalistici.

Infine, chiedo una maggiore protezione per i nostri pescatori, per tutta la pesca. Nei provvedimenti in favore dell'armamento, di questi piccoli non si parla. Chiedo una maggiore protezione del patrimonio ittico, distrutto lungo le coste dalla pesca di frodo con le mine, sotto gli occhi dei funzionari! Che vi sia una maggiore intesa con l'amministrazione della finanza e con tutte quelle che di questo settore si occupano. La pesca di frodo distrugge tutto il patrimonio ittico.

Per quanto riguarda Napoli e il suo porto, ne chiediamo l'ammodernamento (come altre volte è stato chiesto) e l'adeguamento alle nuove necessità, date le nuove prospettive che i popoli d'Africa ci aprono. Abbiamo visto che vi è una corsa da parte degli stessi paesi del M.E.C. verso i paesi africani, mentre da parte nostra non si opera per nulla in questa direzione. Napoli dovrebbe essere per destinazione il porto aperto a questi nuovi traffici. Ma gli impianti sono insufficienti! Di qui il nostro voto che si intervenga, la nostra preghiera a lei, onorevole ministro, che ha anima nobile napoletana, di intervenire e di dare tutto il suo contributo, poiché di questo problema si parla sempre e da ogni parte, ma quando si arriva al dunque nulla si fa.

Inoltre, chiediamo che le navi di preminente interesse nazionale che ci congiungono col nord America facciano di Napoli il capolinea, come altre volte è stato chiesto. Abbiamo avuto risposte in proposito. Ma anche l'interesse generale va guardato. Non voglio ripetere quanto già detto innanzi alla Commissione speciale per la legge per Napoli, ma questa città, per la sua posizione, è in tale situazione per cui si è riconosciuto che si tratta per essa di un problema nazionale. E noi, in sede di Commissione speciale, abbiamo detto che dobbiamo risalire alle cause e risolvere il problema. Noi non vogliamo integrazioni di bilancio, vogliamo fonti permanenti di lavoro!

Ebbene, signor ministro, facendo di Napoli il capolinea di quelle navi che ci congiungono col nord America e col nord Europa, avremo una grande risorsa, con grande vantaggio altresì per l'interesse generale, servendo meglio i passeggeri del nord America che sono diretti in Europa, in Svizzera, nel nord Italia. La distanza che corre fra Gibilterra e Genova

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

è minore di quella che corre fra Gibilterra e Napoli. È più logico, quindi, che queste navi vadano prima a Genova e poi a Napoli, dove dovrebbero far capolinea.

Concludo formulando l'augurio che si inizi finalmente una nuova politica nel settore e che siano finalmente risolti questi problemi. (*Applausi a sinistra*).

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

SINESIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, dal 1946 ad oggi si è assistito al miracolo della rinascita della marina mercantile italiana, che oggi occupa uno dei primi posti nel mondo, miracolo dovuto al fatto che, alla inadeguatezza dei finanziamenti e delle somme messe a disposizione, hanno fatto riscontro la volontà e la capacità dei ministri che si sono succeduti alla guida del dicastero della marina mercantile, nonché il generoso apporto di coloro che hanno creato le condizioni in forza delle quali la bandiera italiana solca i mari del mondo.

È stato un concorso unanime, quello per la ricostruzione della nostra marina, e tra i principali protagonisti di essa sono da ricordare i lavoratori del mare, che spesso svolgono il loro lavoro e la loro attività in condizioni difficili, e la cui opera si traduce in un apporto concreto di energie vitali alla nostra economia.

Il nostro pensiero riverente va ai caduti, vittime innocenti ed indifese di una incresciosa quanto insostituibile situazione che ancora oggi, a distanza di decenni, vede il canale di Sicilia trasformato in una zona dove si può impunemente violare il diritto internazionale e recare grave offesa e nocimento alla bandiera italiana. Il lavoro italiano, oggi, è seriamente minacciato ed agli atti di sopruso ed alle angherie, si sono venuti ad aggiungere l'aggressione ed il delitto.

Sono stato a Mazara del Vallo il giorno in cui le salme di Antonino Genovese e di Luigi Licatini rientravano in mesto corteo dalla Tunisia. Chi di voi, onorevoli colleghi, si trovava, come me, in quel momento, sulle banchine del piccolo porto siciliano avrà notato negli occhi di quella brava gente un muto rimprovero, che ci deve indurre, tutti, a risolvere l'annosa questione della libertà di pesca nel canale di Sicilia e nelle altre zone minacciate in prossimità della Corsica e della Jugoslavia.

La sorveglianza dei mezzi della marina militare è utile ed offre una garanzia ai nostri equipaggi, ma non si risolve con essa il problema di fondo.

Per la pesca nel canale di Sicilia bisogna procedere alla delimitazione della zona da interdire all'esercizio della pesca, mantenendo inalterata la delimitazione della zona che va dalla frontiera algero-tunisina a Ras Kapoudia (3 miglia al largo parallelamente alla linea di basso fondo; articolo 3, comma *a*) del decreto beylicale del 26 luglio 1951) e modificare altresì la delimitazione di cui al comma *a*) del decreto predetto (stesso articolo) nel modo seguente: « È zona interdotta all'esercizio della pesca, da Ras Kapoudia alla frontiera della Tripolitania, la parte di mare limitata da una linea che partendo dal punto di raggiungimento della linea delle 3 miglia sopradette - 35°20' di latitudine nord, 11°24' di longitudine est - segue parallelamente 10 miglia al largo, la congiungente ideale delle boe delimitanti le secche di Kerkenah, fino a 34°13'.30" di latitudine nord e 10°52' di longitudine est; da questo punto, in linea retta, fino a 33°53' di latitudine nord e 11°13' di longitudine est sul rilevamento di 45°=rv dalla boa di Ras Zira; e da questo punto fino al 33°25' di latitudine nord e 11°50'.30" di longitudine est sul rilevamento di 45°=rv da Agadir.

Le eventuali infrazioni all'accordo dovranno essere accertate congiuntamente ed in contraddittorio fra le autorità italiane e tunisine, in pratica, cioè, fra il comandante della vedetta tunisina che ha rilevato la infrazione ed il comandante della vedetta italiana chiamata per l'occasione dal motopescherreccio sorpreso a pescare in zona sospetta.

Perché ciò sia reso possibile è indispensabile che sia garantito ai motopescherecci italiani, in caso di fermo da parte di unità tunisine, il libero uso del radiotelefono di bordo. Fino ad oggi, il primo gesto compiuto dalle vedette tunisine, ogni qualvolta hanno fermato i motopescherecci italiani, è stato quello di impedire l'uso di questo apparecchio, manomettendolo al preciso scopo di evitare ogni possibilità di comunicazione con le radio-costa italiane e con gli altri natanti.

Altra importante questione è quella che riguarda il trasbordo del pesce. I motopescherecci italiani, fatte salve le disposizioni internazionali sulla possibilità di rifugio per cause di forza maggiore, dovranno essere autorizzati, previa semplice comunicazione a mezzo radio alle radio-costa tunisine, a potersi ancorare nelle zone di ancoraggio di capo Bon, Kelibia, Kuriatt, Boa n. 4, Boa di Ras Zira, per effettuare trasbordi di pesce da un natante all'altro. Tale operazione di trasbordo - come è noto - assicura una maggiore e più efficace

continuità di lavoro e rende possibile l'arrivo del prodotto ai mercati all'ingrosso e di consumo nel migliore stato di conservazione e di freschezza.

Bisogna riconoscere che il problema della pesca nel canale di Sicilia non è soltanto un problema tecnico-economico-commerciale, ma è anche e principalmente una questione di prestigio che investe i sacri valori della patria, la cui integrità non può e non deve essere permesso a nessuno di scalfire.

Questo è solamente un aspetto del poliedrico stato di disagio in cui si dibatte l'industria peschereccia. Note difficoltà di ordine finanziario si estendono a tutto il settore: elevatissima dei costi di gestione, esosità degli oneri contributivi, eccessiva pressione fiscale, difficoltà di accedere ai mutui ed al credito di esercizio: fattori, questi, che incidono notevolmente e non soltanto sul morale dei nostri lavoratori, ma anche sulla produzione ittica.

Finora ci siamo preoccupati di motorizzare un maggior numero di unità, ma non ci siamo chiesti quali possibilità avrebbero potuto offrire le limitate platee italiane ad una flotta motorizzata in continuo aumento. I dati statistici degli ultimi anni riguardanti la Sicilia che è una delle regioni che esercita maggiormente la pesca, devono indurre a meditazione: il rapporto incremento naviglio-incremento produzione è divenuto inversamente proporzionale. Infatti, mentre il naviglio motorizzato è aumentato rispetto alle unità esistenti nel 1951 (n. 1.074) del 117,78 per cento, nel 1957, e del 147,67 per cento, nel 1958, la produzione ittica è diminuita del 23,26 per cento, nel 1957, e del 26,12 per cento nel 1958 rispetto a quella del 1951 (quintali 463.333). A ciò va ad aggiungersi l'assenza di una effettiva sorveglianza del patrimonio ittico, da cui per molto dipende la prosperità del settore, nonché la mancanza di una adeguata legislazione e di mezzi navali atti ad introdurre una severa disciplina nell'esercizio della pesca, per avere un quadro desolante e quanto mai preoccupante.

E la pesca di frodo? Questo fenomeno ha assunto negli ultimi tempi proporzioni veramente impressionanti. Ormai si « spara » dalle scogliere in prossimità delle capitanerie o dai pescherecci, dove rari sono quelli che non portano a bordo una provvista di tritolo. Inutile dire che i mezzi e la legislazione attuale sono dalla parte dei bracconieri, perché è materialmente difficile pescare con le mani nel sacco ed in aperta flagranza gli autori di simili gravi reati.

La crisi della pesca ha assunto proporzioni tali da non ammettere inutili perdite di tempo, né errori di valutazione nella scelta e nella gradualità delle provvidenze che si invocano, le più importanti delle quali possono così riassumersi: 1°) risoluzione definitiva del problema della pesca nel canale di Sicilia e nelle acque adiacenti alla Corsica ed alla Jugoslavia, nonché di quello della sicurezza della vita umana mediante l'istituzione di un servizio continuativo di mezzi della marina militare; 2°) instaurazione di una effettiva ed efficace sorveglianza sulla pesca perché ne venga disciplinato l'esercizio lungo le coste al fine di assicurare una vera tutela del patrimonio ittico; 3°) attenuazione del peso delle contribuzioni per Cassa marittima, previdenza marinara e previdenza sociale; 4°) esenzione dal pagamento dell'imposta di ricchezza mobile per almeno un quinquennio per le imprese armatoriali di pesca; 5°) concessione di contributi a fondo perduto all'armamento di oltre 40 cavalli vapore per il miglioramento quantitativo del naviglio esistente e possibilità di accedere al credito di esercizio ed ai mutui a basso costo di interesse (la pesca, che è da considerarsi sotto ogni riguardo una industria, è l'unica a non godere di particolari benefici, nonostante sia in vigore la legge n. 1547 del 27 dicembre 1956, resa, per altro, inefficace dalle banche non disposte ad accordare mutui con la sola garanzia del natante); 6°) estensione dei benefici della legge n. 634 del 29 luglio 1957 a tutto il territorio nazionale.

Onorevole ministro, mi consenta infine di richiamare la sua autorevole attenzione sull'esigenza di un adeguato sviluppo della pesca italiana oltre gli stretti, tenendo presente che da diversi anni il mare Mediterraneo va rilevandosi sempre meno pescoso, mentre la situazione è apparsa notevolmente peggiorata nel dopoguerra a causa delle limitazioni opposte ai nostri pescatori da parte della Jugoslavia, della Tunisia e della Corsica; ed in vista soprattutto dell'avvento delle varie fasi di sgravi doganali già previsti dal mercato comune europeo.

Ella sa come l'alto costo di produzione del nostro prodotto ittico e la sua insufficienza ad approvvigionare il mercato interno ha reso l'Italia tributaria di altre nazioni di importazioni ittiche per circa 40 miliardi di lire. Tempo fa ebbi a presentare una interrogazione che voleva stimolare il suo Ministero a determinare nuovi validi criteri da attuare per incoraggiare ed incrementare la realizzazione di unità da pesca oceanica di notevole

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

stazza, che vengano dotate di impianti di rapida congelazione a bordo, di lavorazioni meccanizzate e di utilizzazione di sottoprodotti e di scarti.

Gli altri paesi del M.E.C. hanno già raggiunto dimensioni produttive buone e costi di produzione e di distribuzione vantaggiosi. Attualmente sono in costruzione in Germania cinque navi-fattoria, cinque in Francia, una in Olanda, mentre la Grecia dispone oggi di sei nuovissime navi congelatrici, di cui l'ultima ha una stazza lorda di 1.300 tonnellate.

Seguendo l'esempio di queste nazioni l'Italia potrà ovviare alla propria insufficienza nel settore peschereccio e creare occupazione permanente di lavoro per la nostra gente, che spesso è costretta ad affrontare il mare pochi giorni l'anno e con rischio maggiore. È opportuno perciò, d'accordo con la Cassa per il mezzogiorno, concedere contributi governativi a favore della pesca fuori gli stretti a qualsiasi forma di impresa per costruzione di navi di stazza lorda non inferiore alle 500 tonnellate e fino a 1.000 tonnellate complete delle attrezzature produttive, in rapporto al numero delle frigoriferie installate, nonché al volume delle stive di conservazione.

Occorre, altresì, abolire qualsiasi *plafond* di contribuzione con la fissazione della misura pari al terzo delle spese globali per navi da costruirsi in cantieri nazionali; concedere contributi in base alle garanzie tecniche, economiche ed organizzative offerte dalle aziende richiedenti; destinare particolari fondi ai finanziamenti a tasso ridotto per concorrere alle spese relative allo sviluppo delle attrezzature per la distribuzione del prodotto congelato in catena del freddo, specialmente per l'alimentazione dei mercati dell'interno del paese, e per svolgere una adeguata azione di propaganda per diffondere maggiormente il consumo del prodotto della pesca oceanica. Deve, da ultimo, essere disciplinata, da parte del Ministero della sanità, la vendita del pesce congelato in modo distinto dal pesce fresco, e ciò per difendere il prodotto mediterraneo e per tutelare la massa dei consumatori.

Non sono da sottovalutare altri fattori strettamente connessi con l'industria peschereccia, in particolare la catena del freddo e la preparazione tecnico-professionale delle maestranze.

Oltre alla produzione, non meno importante è la conservazione del prodotto. La tecnica e l'industria frigorifera sono chiamate oggi a dire la loro parola per collaborare alla soluzione di quest'ultimo problema. I prodotti ittici, che di per sé sono accolti con

tanto favore dal consumatore, sono legati alla necessità di conservare i requisiti che hanno all'atto della cattura fino al momento della vendita sui mercati di consumo. L'incremento della pesca oceanica è legato ad un sempre maggiore sviluppo del circuito del freddo. Quando i battelli debbono compiere viaggi di 8-10 giorni per raggiungere le zone di pesca ed altrettanti per il ritorno, il pesce agli approdi arriva già vecchio di 8-14 giorni e quindi non in stato di assoluta freschezza. È necessario quindi ricorrere a mezzi migliori per la conservazione del pescato e cioè iniziare con l'affrontare il problema del trasporto del pesce a lunghe o brevi distanze in regime di freddo ed istituire delle basi di approdo provviste di magazzini frigoriferi a temperature costanti di freddo 18-20 gradi centigradi per consentire la conservazione del pesce in attesa della distribuzione capillare che dovrebbe avvenire con mezzi idonei.

Il Mercato comune europeo è una realtà che si impone e che sta facendo passi da gigante per la sua pratica attuazione. Realizzare un'efficiente catena del freddo in tutto il paese per la distribuzione dei prodotti ittici ed attrezzare la nostra industria peschereccia significa poter sostenere l'inevitabile concorrenza delle nazioni della Comunità europea, allorché l'abbattimento dei dazi doganali, come ho già detto precedentemente, darà l'avvio alle importazioni di pesce dalla Germania, dalla Francia e dall'Olanda.

Uno sguardo attento non possiamo non rivolgere alle scuole che preparano la manodopera da avviare agli imbarchi.

Mentre gli americani progettano navi da pesca a propulsione atomica ed i giapponesi attrezzano i loro pescherecci con i più moderni strumenti e comprendono nel personale di bordo autentici uomini di scienza, muniti di laurea e di sicura preparazione, non è più possibile pensare che la nostra flotta peschereccia continui ad essere costituita da vecchie barche, poveramente attrezzate, e che soprattutto i nostri pescatori siano reclutati, come cento anni fa, tra i poveri ed oscuri braccianti del mare, incapaci di svolgere altre attività produttive e rimasti, dal punto di vista dell'istruzione, al livello di semi-analfabeti.

Si rende indispensabile, quindi, il concorso del Ministero della marina mercantile nel potenziamento delle scuole professionali marinare e nella istituzione di nuove scuole del genere. Quelle esistenti sono scarsamente attrezzate, dispongono di laboratori ed officine non all'altezza dell'epoca in cui viviamo,

mentre scarseggiano i più moderni strumenti nautici.

Inoltre, viene seguito un criterio piuttosto assurdo per il reclutamento dei capitani e dei capi-barca, criterio che crea di conseguenza la categoria dei manovali del mare, gente completamente all'asciutto delle più elementari cognizioni di nautica, che, ad un tratto, si vede al comando di un motopeschereccio chiamato a svolgere la sua attività in mare aperto ed in prossimità di acque territoriali straniere. Chiedere alla maggior parte dei capitani dei motopescherecci di fare il punto-nave, equivale a rivolgere loro la più astrusa delle domande. Questo perché i diplomati ed i licenziati delle scuole marinare non vengono presi in considerazione, tanto che alla fine questo prezioso patrimonio si avvia alla dispersione, nel senso che costoro scelgono un qualsiasi mestiere pur di non subire la trafila necessaria per ottenere un'imbarco.

Gli uffici di collocamento della gente di mare, sorti a suo tempo per facilitare l'occupazione dei marittimi, invece di agevolare il collocamento lo ostacolano e lo rendono quasi impossibile, data la assoluta mancanza di disposizioni che consentano di discriminare i giovani marittimi in possesso di titoli di istruzione marinara, che, viceversa, al termine dei loro studi, vengono confusi promiscuamente nella gran massa dei mozzi del turno generale, senza alcuna possibilità di imbarco se non dopo alcuni anni di attesa. Ecco perché avviene che la maggior parte di essi, stanchi e sfiduciati, cercano di prendere un'altra strada, si disperdono mentre al loro posto vengono imbarcati degli incompetenti.

Per ovviare a questi gravi inconvenienti e per valorizzare le scuole marinare, dando nello stesso tempo fiducia a docenti e studenti, basterebbe che per le categorie iniziali gli appositi uffici di collocamento esistenti presso le capitanerie di porto fossero autorizzati a tenere particolari elenchi di mozzi di coperta e di giovani di macchina in possesso del titolo di studio rilasciato dalle scuole marinare statali. Anche gli armatori dovrebbero essere tenuti a prelevare da tale elenco il loro fabbisogno per i turni particolari e per quelli generali. In altri termini, i giovani in possesso del titolo di studio dovrebbero essere considerati come iscritti nel « turno di precedenza ».

Dalla constatazione della mancata applicazione nel settore marittimo della legge sulla disciplina dell'apprendistato, risulta ancora più evidente come in nessuna considerazione siano tenuti i giovani qualificati nel momento

in cui vorrebbero (anzi, dovrebbero) dare inizio alla navigazione, perché non è questo un loro capriccio, ma un obbligo che la legge impone loro di compiere, cioè quel certo periodo di imbarco per conseguire il titolo professionale, che è la conseguenza logica e diretta degli studi specializzati da essi compiuti.

In definitiva, il Ministero della marina mercantile dovrebbe essere maggiormente interessato, rispetto a quello della pubblica istruzione, allo sviluppo delle scuole marinare ed all'impiego della manodopera specializzata.

Onorevole ministro, la sua recente decisione di istituire una direzione generale della pesca in seno al Ministero della marina mercantile, approvata dal Consiglio dei ministri, non soltanto si è dimostrata quanto mai opportuna, ma ha dato la netta sensazione che il Governo intenda tutta l'importanza che le attività pescherecce sono destinate ad assumere nel quadro dell'economia nazionale. Vogliamo augurarci che tale organismo riuscirà ad essere coordinatore e propulsore, nello stesso tempo, e a dedicarsi esclusivamente ai problemi della pesca senza dispersioni in campi estranei e non connessi, per dar vita finalmente ad una serie di provvedimenti che riguardino più direttamente le categorie produttive della pesca, secondo uno schema che potrebbe esser detto « piano azzurro ».

Non poche perplessità ha destato negli ambienti e nelle marinerie interessate la relazione allo schema del disegno di legge concernente il riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, dove si prevede la soppressione di ben sei linee, quattro delle quali interessano il mezzogiorno d'Italia. Lo studio di tale proposta merita di essere approfondito, tenendo, tra l'altro, presente che in molti casi, piuttosto che parlare di soppressione, si deve esaminare la possibilità di un certo potenziamento, onde evitare che determinate correnti di traffico vengano abbandonate a tutto vantaggio delle marinerie straniere.

V'è, ancora, da tenere in considerazione che con la soppressione delle linee 32, 33 e 37, attualmente gestite dalla Tirrenia, rimarrebbero disoccupate circa 450 persone fra personale navigante ed amministrativo (370 componenti gli equipaggi delle otto navi e 80 amministrativi). La ventilata soppressione arrecerebbe inoltre grave danno agli operatori portuali (addetti all'imbarco ed allo sbarco delle merci, al pilotaggio, rimorchio ed ormeggio delle navi, ecc.). Si può calcolare, che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

in un anno le navi assegnate alle linee in questione danno negli scali italiani un apporto di lavoro valutabile in circa 800 milioni, sia per le operazioni di traffico e portuali sopradette, sia per lavori di manutenzione, riparazioni e riclassifica delle navi, sia per rifornimenti di viveri per passeggeri ed equipaggi.

Passando ad esaminare i dati periodicamente rilevati dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti economici e sindacali operanti nel settore della nostra marina mercantile, sorgono, per chi ritiene questa attività un fattore indispensabile all'economia nazionale ed una inesauribile fonte di lavoro e di ricchezza, motivi di pensosa attenzione.

È motivo di compiacimento la constatazione del ringiovanimento della flotta; naviglio di esercizio al di sotto dei cinque anni è passata dal 21,97 per cento del 1957 al 25,90 per cento del 1959, quello superiore ai 25 anni è passato dal 26,48 per cento del 1957 al 20,03 per cento del 1959. Ma questa constatazione, indubbio segno di vitalità e di progresso, è offuscata da altra, grave e negativa: la flotta, che annualmente si incrementava del 5 per cento sulla precedente consistenza (e nel 1957 perfino del 10 per cento) ha segnato nel 1958 una flessione, riducendosi l'incremento al 3 per cento, mentre nel 1959 si è avuta una diminuzione dell'1,2 per cento sulla precedente consistenza. Dai 5.123.852 di tonnellate di stazza lorda registratesi al 1° gennaio 1959, si passa, al 1° gennaio 1960, a 5.064.681 di tonnellate di stazza lorda.

Questa riduzione della flotta è stata indubbiamente causata dalla crisi che nel secondo semestre del 1957 ha colpito, per il basso livello dei noli, la marina da traffico mondiale rendendo guardinghi gli operatori; ma, mentre in campo internazionale un processo di assestamento si sta verificando in modo graduale e principalmente con la demolizione di vecchie unità, tanto che solo tra due anni (se ancora perdurerà la recessione) si prevede un arresto ed un ridimensionamento, nel nostro paese il fenomeno è stato anticipato fin dall'anno scorso: lo provano la penuria delle commesse e quindi, di conseguenza, la riduzione del lavoro in alcuni cantieri e la minaccia di chiusura di altri.

La flotta mondiale, un anno fa, raggiungeva i 125 milioni di tonnellate, in quest'anno ne entreranno a farvi parte altri 8 milioni e mezzo, nel 1961 altrettanti e forse più. La nostra flotta, che ha subito già un regresso, passando dal 5° al 6° posto, se intende continuare il ruolo assegnatole dalla sua posizione

geografica nel rango dei traffici nazionali ed internazionali, non può arrestare la sua produzione, ma deve continuare ad incrementarsi al ritmo di quella internazionale.

Per quanto la crisi dei noli sia stata causata dall'esuberanza di tonnellaggio, non si hanno sintomi notevoli di un rallentamento internazionale nelle costruzioni. È evidente che le flotte tendono a ringiovanirsi e che navi nuove e più economiche debbono sostituirsi, non solamente alle navi che hanno 25 anni, ma alle navi costruite durante la guerra (ed in Italia di sole navi tipo *Liberty* di 7000 tonnellate di stazza lorda ne abbiamo ancora ben 160).

Secondo la *Chamber of shipping*, vi erano in disarmo nel mondo, al 1° settembre scorso, 608 navi per oltre 5 milioni di tonnellate; di esse la metà e per metà del tonnellaggio sono quelle costruite tra il 1941 e 1945.

La crisi dei noli ha messo in evidenza la necessità del naviglio nuovo che consente costi di gestione più bassi, ma la costruzione di questo naviglio, specialmente nell'attuale periodo di recessione, comporta severi e razionali piani finanziari. È ben vero che una flotta moderna batte in concorrenza l'anziana: una nave nuova e veloce può trasportare — a parità di consumi e con lo stesso numero di equipaggio — un volume di merce doppio dell'anziana; ma oltre ai costi fissi di gestione vi sono per le navi nuove, oneri di ammortamento e pagamento di interessi sul capitale che la nave anziana non ha, perché ammortizzata o quasi, e quindi a volte è più opportuno far navigare navi anziane, il cui nolo può coprire le spese di servizio, che navi nuove gravate, già nel nascere, di interessi sul mutuo e di ingenti quote di ammortamento verso il cantiere costruttore.

Questa realtà ha frenato, specialmente in Italia, gli operatori, che hanno preferito il disarmo — sperando in qualche rialzo da permettere anche un breve impiego redditizio — alla demolizione del mezzo, connessa o non all'impegno di una nuova costruzione. Infatti, nel decorso anno, nessuna nave tipo *Liberty* di costruzione bellica è stata demolita e pochissime sono state vendute all'estero.

Il presente, crescente sviluppo delle esportazioni e delle importazioni ed il progressivo consumo dei combustibili liquidi richiederanno maggiori capacità di stiva. Le costruzioni navali non si arresteranno e già si avvertono segni di ottimismo per quanto le rate dei noli abbiano accennato timidi risvegli.

I progressi tecnici delle costruzioni si imporranno per la legge inesorabile del rinnovo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

vamento e le unità anziane dovranno cedere davanti alle moderne; questo processo può essere più o meno graduale e potrà dipendere dal mercato dei noli, ma sarà inesorabile.

Le nazioni tradizionalmente marittime sono già sulla strada delle agevolazioni creditizie, come la marina inglese, americana e giapponese, la quale ultima ha preparato, inoltre, un piano per l'ammodernamento o la demolizione di tutte le navi costruite durante la guerra. Anche il nostro paese, pertanto, non potrà tardare a perfezionare quegli strumenti atti a permettere alla nostra marina di rinnovarsi.

Il rapporto tra la nostra flotta e quella mondiale oggi supera leggermente il 4 per cento. Tale rapporto deve necessariamente rimanere costante e dovremo quindi raggiungere alla fine del 1961 5 milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda. Tale consistenza potrebbe essere raggiunta se, rispetto al 31 dicembre 1959 (5 milioni di tonnellate) si conseguisse un incremento, in quest'anno, di 300 tonnellate ed altrettante nell'anno prossimo.

Questo tonnellaggio sarebbe facilmente raggiungibile, se si trattasse semplicemente di aggiungere il costruendo nuovo a quello esistente, ma evidentemente in questo periodo si dovranno sostituire, perché destinate all'alienazione ed alla demolizione, navi anziane ed antieconomiche che possediamo per oltre due milioni di tonnellate.

Alienando e demolendo per 300 mila tonnellate all'anno (nel 1959 si è demolito per 159 mila tonnellate), un uguale tonnellaggio si dovrebbe costruire in sostituzione: in totale, per rimanere sulle attuali posizioni, dovremmo costruire costantemente 600 mila tonnellate annue, una costruzione che può essere commessa interamente ai cantieri nazionali.

Per rinnovare la flotta occorre mettere in condizione gli operatori di prevederne l'ammortamento ed il pagamento dei mutui, capitali ed interessi, e questo attraverso prestiti a lunga scadenza ed a basso interesse. Occorre con queste agevolazioni, mettere in condizioni gli operatori economici di fronteggiare, anche con modeste rate di nolo, il pagamento degli impegni finanziari dovuti alla costruzione ed ai costi di esercizio nel confronto di una gestione di una nave di minor tonnellaggio che ha gli stessi costi di esercizio, ma non è gravata da impegni finanziari. Per navi vecchie si debbono intendere anche le navi di costruzione bellica che l'Italia possiede per ben un milione e mezzo.

Del più volte preannunziato provvedimento — credito a lunga scadenza e concessione

di un contributo di interesse da parte dello Stato — non si ha notizia. Anche l'attuale ministro lo annunciò parlando al Senato, in sede di bilancio della marina mercantile lo scorso 9 giugno, e sarebbe bene concretarlo in una proposta precisa che possa trovare il consenso delle categorie economiche interessate.

È inutile rinnovare l'invito all'urgenza di tale provvedimento, così necessario e decisivo per la marina nazionale, il cui ritardo potrebbe comprometterne l'avvenire.

La diminuzione del tonnellaggio avvenuta lo scorso anno, ha ovviamente diminuito il numero dei posti di lavoro. Incrementando la flotta di 600 mila tonnellate ogni anno, il personale imbarcato aumenterebbe di circa 5500 unità per ogni anno, ma poiché in tale periodo, 300 mila tonnellate dovrebbero essere demolite, l'aumento dei posti di lavoro si ridurrebbe alla metà e ad assai meno, perché le unità costruende dovrebbero essere di tonnellaggio notevolmente superiore a quelle destinate alla demolizione ed il numero del personale non è certo in rapporto al tonnellaggio delle unità.

Per questa prevista limitata dinamicità negli imbarchi è necessario che finalmente si creino validi strumenti per il collocamento e l'istruzione professionale della gente di mare. Non esiste attualmente una disciplina che regoli l'afflusso della matricolazione che è indiscriminata per tutti i giovani fino al 25° anno di età, secondo il codice della navigazione. Ogni giovane che stacca il libretto si considera potenzialmente un disoccupato, perché si iscrive nell'ufficio di collocamento. Attualmente di oltre 100 mila persone di bassa forza iscritte, meno della metà sono marittimi. Nell'ufficio di collocamento di Genova, il 1° settembre scorso, su 44.775 iscritti ben 25.000 erano mozzi e piccoli di camera e cucina, cioè giovani di ogni ceto e provenienza, che si erano muniti di un documento che li autorizzava a diventare un disoccupato marittimo. E poiché nel settore della navigazione esiste anche un sistema di avvicendamento negli imbarchi, questi giovani possono tutti pensare di diventare un giorno parte dell'equipaggio: si osserva a tal proposito che, in rapporto al numero degli imbarchi delle categorie iniziali, la possibilità di prendere imbarco avverrebbe ogni 15 anni.

Occorre che questo tema venga esaminato in profondità. Le possibilità di imbarco debbono essere limitate a coloro che, per spiccata tendenza e per l'acquisizione di titoli profes-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

sionali e per tradizioni familiari, sono spinti alla vita del mare.

Come primo provvedimento occorrerebbe depennare i possessori dei documenti di cui ho parlato dalle liste dei disoccupati, istituendo un ruolo a parte, e regolare il passaggio al collocamento in base agli accennati requisiti.

Nelle categorie centrali — capi servizio, sottufficiali, personale di fiducia, specializzato e comune — il periodo di disoccupazione intercorrente tra uno sbarco ed il successivo imbarco presenta notevoli incidenze. Si può considerare normale quello degli operai, dei tankisti e dei cuochi, minimo quello dei capitani d'arme, degli operai frigoriferisti, capi pannettieri, camerieri di prima, baristi, guardiarobieri, musicanti e fotografi; al di sopra della media (disoccupazione oltre gli otto mesi) quello dei capi fuochisti, fuochisti, ingrassatori, cambusieri e garzoni di cambusa. Nelle altre categorie il periodo di disoccupazione media eccede l'anno: nostromi, marinai, operai meccanici, elettricisti, cuochi d'equipaggio, camerieri. Si tratta naturalmente di medie generali, riferite alla dinamica tra sbarchi e imbarchi, perché nei turni singoli o particolari che possono essere costituiti dagli armatori, il rapporto tra imbarcati ed iscritti nei turni può essere regolato con una percentuale fissa e di conseguenza il periodo di disoccupazione risulta minore.

Dal quadro a grandi linee tracciato si può dedurre che, se la nostra flotta riprendesse il suo incremento normale, numerose categorie si assesterebbero, altre, come quelle degli operai tankisti e frigoriferisti e parte del personale di camera, risulterebbero carenti. Da ciò la necessità di provvedere fin da oggi per qualificare la generica maestranza marittima. A tal fine bisognerebbe procedere ad una ricognizione degli iscritti e dei licenziati nelle scuole professionali e degli istituti a carattere marittimo, tra i quali il « Giorgio Cini » e l'ente nazionale per l'educazione marinara, dove si preparano i giovani a conseguire i gradi intermedi della marina mercantile: padroni o motoristi navali.

Sono centinaia di giovani che escono ogni anno da scuole ed istituti con fogli di abilitazione specifica. Che faranno questi giovani se al solo turno di Genova vi erano in attesa di imbarco, al 1° dello scorso settembre, 355 motoristi, 331 padroni marittimi, naturalmente tutti con un periodo di navigazione effettuato. Cosa dire dei 369 marconisti condotti all'abilitazione dalle diverse scuole private? Occorre, a nostro parere, coordinare, di-

sciplinare tutto il complesso, pubblico e privato, di questo insegnamento professionale per renderlo aderente alla realtà delle sue funzioni.

Altra nota particolarmente dolente è quella relativa alla disoccupazione dei giovani licenziati dagli istituti nautici con i titoli di allievi capitani di coperta e di macchina, ammontanti, attualmente, a 2.000 unità: solo a Genova il 1° dello scorso settembre ve ne erano 252 di coperta e 338 di macchina. Mentre esiste una così vasta esuberanza di allievi, è difficile formare oggi uno stato maggiore di coperta e di macchina di capitani patentati, che per una nave da carico di certo tonnellaggio è composto da 8 ufficiali, ed è tanto difficile che il Ministero è stato costretto a permettere l'imbarco di allievi al posto dei terzi ufficiali di coperta e di macchina, che secondo i contratti di arruolamento dovrebbero essere « capitani » muniti della relativa patente! È evidente che questo imponente complesso di giovani che hanno compiuto degli specifici studi professionali si perderà per la marina mercantile, se per essi si prolungherà lo stato di disoccupazione dopo l'avvenuta abilitazione.

Ad ovviare a ciò e per provvedere alla formazione degli attuali e dei futuri, necessari gradi, occorrerebbe dare un effettivo impulso all'apprendistato, istituto valido anche per il settore della marina mercantile, ma che non ha avuto, dalla emanazione della relativa legge 19 gennaio 1955, alcuna applicazione; non risulta d'altra parte che tale applicazione sia stata sollecitata dalla pubblica amministrazione e dall'armamento: è vero che l'apprendistato dovrebbe essere limitato a completare l'istruzione pratica dei giovani già in possesso di una adeguata istruzione teorica e quindi dei giovani diplomati delle scuole professionali, ma indubbiamente risolverebbe gradualmente il problema della carenza del personale di stato maggiore, che da tempo si lamenta e sempre più si lamenterà.

Onorevole ministro, da tutto quello che gli onorevoli colleghi di ogni parte hanno detto intervenendo sul bilancio del Ministero della marina mercantile con competenza e passione, da quello che il relatore, onorevole Boidi, ha affermato con tanta perizia e obiettività, onorando il Parlamento italiano, da ciò che più modestamente, ma con lo stesso amore, ho espresso con questo mio intervento si evince che i problemi del settore sono tanti e complessi e che certamente non si può pretendere, oggi, di risolverli o di vederli risolti così, di punto in bianco. Essi esigono un co-

stante, diuturno ed efficace interessamento, che deve tendere al naturale assestamento in ogni branca di questa importante attività economica.

Ma bisogna, dico bisogna, continuare con speditezza e con amore, pressando i dicasteri economici ad essere più prodighi nello stanziamento di mezzi finanziari sempre più adeguati alla portata dell'interesse che ha una nazione civile come l'Italia a sviluppare la propria potenza marinara. (*Applausi al centro*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Adamoli, relatore di minoranza.

ADAMOLI, Relatore di minoranza. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, più che imbarazzo, vi è in me rammarico per le condizioni in cui si svolge il dibattito sul bilancio della marina mercantile, tali da non permettermi neanche di fare una rapida sintesi degli interventi finora avutisi e di dimostrare verso i colleghi il pieno apprezzamento per gli argomenti che essi hanno trattato.

Nonostante la limitazione del tempo e degli oratori, nonostante il modo in cui ha proceduto la discussione, sono emersi lo stesso, nel breve spazio di un mattino, alcuni elementi di estremo interesse. A nostro giudizio, il fatto che una discussione sul bilancio della marina mercantile sia stata costretta entro limiti assolutamente inadeguati all'importanza del problema, esprime il contrasto tra il modo in cui da noi, in sede parlamentare, e da voi, in sede governativa, sono considerati questi problemi e la loro effettiva importanza. Il grande patrimonio del mare che noi abbiamo appare spesso come una terra incolta o malcoltivata. In Italia abbiamo molte terre incolte, come il turismo, ma questa è tipica. È veramente difficile stabilire il modo in cui finalmente si possa riuscire a trattare definitivamente ed organicamente questo settore, a porre le premesse che consentono poi lo sviluppo di un discorso nel futuro.

Quest'anno noi come minoranza, abbiamo perfino osato fare una relazione. Ne comprendiamo la responsabilità. Poiché non è facile neanche per la maggioranza la stesura di una relazione sulla marina mercantile; credo che sia agevole immaginare quanto ciò sia stato difficile per noi che non abbiamo né documentazione, né aiuti, né suggerimenti e che dobbiamo cercare poi di curare un processo dialettico e non soltanto di accompagnamento

delle linee ministeriali. Facciamo questo sforzo; però, se dovessimo fermarci al risultato di quest'anno, potremo non essere troppo incoraggiati. Ma confermo che, nonostante tutto ciò, la discussione di questa mattina è tale da offrire temi di grande interesse.

Anzitutto, signor ministro, da tutte le parti, anche da parte di quei colleghi della maggioranza, in modo particolare della democrazia cristiana, che non potevano non sostenere l'attività del Governo, più che di approvazione si è parlato di riserva e di critica. Forse soltanto l'onorevole Amodio ha espresso un apprezzamento positivo. Egli conosce molto bene i problemi del mare; però, fa parte di una circoscrizione rientrando nella quale non dovrà render conto all'elettorato dell'appoggio che — in buona fede, ne sono sicuro — ha dato alla politica del Governo in questo settore.

È significativo, infatti, che non abbia preso la parola nessun rappresentante della maggioranza democristiana che appartenesse alle nostre maggiori città marinare, Genova, Napoli, Trieste, ad eccezione dell'onorevole Gagliardi di Venezia, il quale, però, si è intrattenuto soprattutto sulla pesca e non ha potuto d'altra parte non riconoscere che gli intendimenti del Governo a proposito delle nuove convenzioni non corrispondono alle aspettative della sua città, e ha finito per fare delle richieste che praticamente si incontrano con le nostre.

Anche altri colleghi, come l'onorevole Trombetta del gruppo liberale e l'onorevole Lauro del gruppo demoitaliano, non si può dire che abbiano avuto accenti di compiacimento verso il Governo.

Benché taluno abbia parlato di miracolo e quantunque il collega Amodio abbia voluto riaffermare la sua piena soddisfazione, la situazione della flotta mercantile italiana nella realtà rimane quella che è. Ed io vorrei pregare l'onorevole ministro di non preoccuparsi nella sua replica di polemizzare con noi: sarebbe troppo onore.

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Lo farò; anzi, darò prevalenza ai vostri interventi.

ADAMOLI, Relatore di minoranza. Quello che noi le chiediamo, onorevole ministro (non so se debbo esprimerle l'augurio di continuare ad essere ministro o di diventare sindaco di Napoli), è che si affrontino in modo diverso, nuovo, deciso i problemi dei porti, i problemi della flotta e quelli della pesca.

Si è parlato di una ricostruzione ormai avvenuta e di un inserimento trionfale della flotta italiana nel mondo. Questo purtroppo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

non è vero. La percentuale di ricostruzione corrisponde soltanto ai due terzi della percentuale di ricostruzione in tutto il mondo: la flotta mondiale è stata ricostruita per il 74 per cento, quella italiana per il 47.

Il peso specifico della flotta italiana nel mondo è diminuito. Ho rilevato nella relazione il decremento dell'indice di presenza della nostra bandiera nei punti chiave del traffico marittimo: il canale di Panama e il canale di Suez. Ma non v'è bisogno di andare troppo lontano: perfino nei porti italiani la nostra bandiera è in minoranza. Nell'ultimo anno siamo arrivati al 63 per cento di bandiera estera presente nei porti italiani per tutti i traffici che interessano il nostro commercio di importazione ed esportazione. Siamo minoranza in casa nostra!

A ciò si aggiunga la politica del Governo, che non reagisce come dovrebbe alle posizioni discriminatorie delle altre nazioni. E desideriamo sottolineare il timore reverenziale — voglio chiamarlo così — a cui è stato improntato finora l'atteggiamento assunto dal Governo nei confronti degli altri paesi i quali adottano norme di discriminazione di bandiera; atteggiamento aggravato dal fatto che noi non protestiamo neppure. Non dico che dobbiamo adottare le misure antiliberali, discriminatorie disposte dagli Stati Uniti, dal Brasile, dalla R.A.U., dall'India e così via: nessuno chiede questo; ma sostengo che in sede internazionale bisognerà far valere i nostri diritti e soprattutto ritengo che lo Stato italiano, quando affida le sue commesse per esigenze del mercato interno, dovrebbe provvedere a stabilire clausole che garantiscano la nostra bandiera. Non farlo è assurdo e crea una situazione estremamente contraddittoria: lo hanno affermato anche gli onorevoli Geffer Wondrich e Lauro, l'abbiamo scritto noi nella nostra relazione e dobbiamo ripeterlo.

Da una parte dobbiamo concedere sovvenzioni all'armamento privato perché si costruiscano navi, dall'altra, la nostra politica dei traffici non permette l'utilizzo di queste stesse navi.

Tale situazione ancora una volta ci richiama all'assenza di una impostazione politica organica; ed è perciò che insistiamo su questo punto. Non vogliamo ripetere tutte le critiche relative alla quantità e qualità delle nostre navi, alla politica che si è espressa attraverso le leggi sulla ricostruzione ed a tante altre questioni. Riaffermiamo che è necessaria una politica del mare che riguardi non solo le navi, ma anche i porti, il commercio di importazione ed esportazione, i cantieri. Solo in questo mo-

do possiamo sperare di superare una situazione davvero grave.

Il poco tempo a disposizione non mi permette di dilungarmi troppo, ma non posso non insistere ancora sulla politica contraddittoria seguita dal Governo, politica contraddittoria forse non voluta. In genere le contraddizioni non sono mai volute: vengono fuori quando non si hanno idee chiare e coerenti; capita agli uomini, come capita ai Governi. Quando manca un programma organico le contraddizioni possono esplodere, così come esplodono nella vostra politica.

Dicevo in Commissione, e ripeto qui, che nello stesso momento in cui voi ci chiamate a concedere una nuova sovvenzione per la costruzione di navi, non voglio dire agli armatori, diciamo pure ai cantieri (anche se sappiamo dove si va poi a finire per il meccanismo implicito nella situazione del potere economico), nello stesso momento in cui si chiedono nuovi sacrifici al cittadino italiano, si deve constatare, considerando il progetto delle convenzioni, che per quanto riguarda le navi dello Stato italiano, le navi dell'I.R.I., si va indietro. Perché dobbiamo dare denaro all'armamento libero e continuare a mortificare l'armamento di Stato?

Nel 1937 avevamo 241 navi; nel 1960 ne abbiamo soltanto 94, e nel 1963 — secondo i piani del Governo — ne avremo 74. Nel 1937 avevamo 1 milione 486 mila tonnellate, oggi siamo soltanto a 685 mila tonnellate, nel 1963 arriveremo a 641 mila tonnellate. Si fa una politica di sviluppo, di piena occupazione, ma tutto ciò significa che 1.500 marittimi delle società della Finmare non avranno più imbarco.

Non parlo, poi, delle altre prospettive riguardo alla concentrazione di società, prospettive che non so come siano balenate alla mente, ma che comunque hanno creato un allarme in tutte le città marinare; senza dire che poi (lo ha detto il collega Geffer Wondrich) per eliminazione si arriva a Trieste.

Se volete fare una concentrazione e si vuol trarre un filo logico per vedere dove si può giungere, non si può che giungere a Trieste.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Adamoli, mi permetta una interruzione. Non potrò rispondere a tutte le osservazioni, ma avrei detto al collega il quale ha sollevato la stessa difficoltà, prima di tutto, che abbiamo due anni di tempo e, in secondo luogo, che l'elemento più importante è che queste eventuali concentrazioni, parziali o totali, dovranno essere deliberate dalle assemblee; se le assemblee le vorranno le faranno; se non le vorranno, non le faranno.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

VIDALI. Però ella ha assicurato che l'« Adriatica » non sarà assorbita.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non ho assicurato niente.

VIDALI. Ella non ha risposto.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non posso rispondere. Se avessi a disposizione quattro ore di tempo, risponderai a tutte le vostre osservazioni.

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. Il fatto è che in questo progetto si parla di fusione e di concentrazione. Se si fa un progetto con cui si stabiliscono alcune norme, vuol dire che sono state fatte le necessarie valutazioni. Non posso pensare che il ministro abbia fatto un progetto senza alcun fondamento. Ella, onorevole ministro, ha fatto un progetto che parla, ripeto, di concentrazione e di fusione. Ora, le società sono quattro. Se si escludono Genova e Napoli, rimangono Venezia e Trieste. Ma fra Venezia e Trieste resta Trieste.

Ora, come si fa, nel momento in cui da Trieste si levano le voci più allarmanti...

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Credo di averle raccolte ed accolte e credo anche di avere dimostrato una particolare comprensione per Trieste.

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. Ed allora perché gettare un allarme quando ciò non serve a niente dal punto di vista della vera organizzazione economica di queste società?

Ma poi, se andiamo a vedere la linea che si segue per questo nuovo ordinamento, riscontriamo che abbandoniamo posizioni che fin da oggi ci richiamerebbero ad un maggiore impegno.

Quando vediamo, ad esempio, che si vuole eliminare le linee verso il mar Nero, verso il Mediterraneo orientale, verso il nord Europa, non riusciamo a capirne i motivi nel momento in cui la flotta jugoslava, la flotta greca, la flotta di Israele e la flotta egiziana stanno facendo uno sforzo di conquista di un vecchio mare (non voglio dire mare nostro, per non dire cose che possono essere equivoche). Ma che cosa è rimasto allora dell'Adriatico? Qual è la nostra presenza oggi in Adriatico? Ed in questa situazione si fa ancora un programma di ulteriore riduzione.

Quando parliamo del nord, sappiamo che il commercio di importazione e di esportazione fra tutti i porti italiani e il mare del nord è servito solo per il 10 per cento dalla bandiera italiana. Quindi, vi è bisogno di linee italiane e non di eliminare le poche che ancora abbiamo.

Ecco perché non riusciamo a capire quali siano stati i criteri, la linea, l'indirizzo che hanno potuto suggerire, dopo tanti anni di attesa, un progetto di legge di questo tipo.

Inoltre — lo abbiamo detto e lo ripetiamo — vi è la grave questione dei rapporti con i lavoratori sia per quanto riguarda il personale amministrativo, la scelta per le promozioni, che si vorrebbe rendere libera, sia per quanto riguarda la garanzia di lavoro e la tutela dei diritti dei lavoratori del mare.

Su questa questione abbiamo già detto la nostra opinione; ma vogliamo qui di nuovo sottolineare come emerga in ogni circostanza un fondo di preoccupazione e come, anche dalla valutazione di questa questione, appaia la effettiva natura del vostro Governo. Infatti, in una legge che riguarda il riordinamento dei servizi marittimi, e dove evidentemente si deve parlare di tonnellaggi, di linee, di navi e di sovvenzioni, che cosa c'entra il rapporto di lavoro? Perché, mentre vi dovete preoccupare di questioni economiche, inserite nel provvedimento un articolo che addirittura fa prevedere l'impossibilità dell'esercizio del diritto di sciopero da parte dei lavoratori delle società sovvenzionate? Perché questo articolo inserito lì, dove non c'entra per nulla? Non è questa forse un'espressione di come in qualunque momento voi guardate all'aspetto che più vi preoccupa, cioè cercate di agire e di intervenire affinché i diritti legittimi dei lavoratori non possano avere la loro legittima espressione?

Ella, onorevole ministro, ha fatto l'anno scorso la sua amara esperienza di fronte allo sciopero dei marittimi, ha visto la forza e la compattezza di questi lavoratori. Non so quale impressione abbia avuto allora, ma, se si dovesse giudicare da questo articolo, si dovrebbe pensare ad una rivincita a scoppio ritardato, quasi che volesse dire: quella volta siete riusciti a creare un movimento che vi ha portato a certe conclusioni; d'ora innanzi non vi saranno più le condizioni di allora, perché, se tornate a fare lo sciopero, io requisisco la nave.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ma vi sono le leggi in atto!

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. Non vi sono ancora leggi che disciplinano lo sciopero, ed ella fa per conto suo tutto un regolamento del diritto di sciopero.

Per questi motivi, noi insistiamo nella nostra richiesta che il disegno di legge sia ritirato. Del resto, quello che noi affermiamo viene detto da ogni parte: l'onorevole Gaigliardi ha parlato di perplessità, e così gli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

onorevoli Lauro e Geffer Wondrich, e da ogni altro oratore intervenuto sono state espresse riserve su questo progetto di legge. Anche l'onorevole Trombetta l'ha pregato, onorevole ministro, di tenere presente prima di qualunque decisione le indicazioni e le attese di ciascuna città. Egli ha parlato di Genova come deputato genovese, ma non mi riferisco in questa sede a Genova e nella relazione ho fatto uno sforzo per evitare di essere « risucchiato » dalla situazione di questa città, quantunque mi renda perfettamente conto che desta preoccupazioni. L'onorevole Trombetta ha detto: le linee non possono essere decise dal Ministero. Secondo il suo disegno di legge, onorevole ministro, il Parlamento non ne saprebbe niente. E così noi daremmo una delega non tanto al Governo, ma al ministro, il quale potrebbe fare le sue convenzioni, le sue linee, cedere navi, rivedere le linee, eccetera. Una vera cambiale in bianco!

Quindi, un provvedimento di questo tipo, che ha sigillato la morte del Governo Tambroni, il cui fantasma si continua ad agitare, non può essere messo in discussione. Bisogna rivederlo completamente, tanto più che vi è di che essere convinti che da parte dei suoi colleghi di partito e di altri settori siano state mosse riserve assai profonde sul carattere e sul contenuto del provvedimento in questione. Quindi, la nostra proposta viene — vorrei dire — a raccogliere una situazione che si è manifestata non appena il disegno di legge è stato conosciuto, una situazione espressa nel Governo e nella maggioranza.

Si dice: si è arrivati ad un punto limite e non si può perdere più tempo. Ma parliamoci chiaramente: troppe volte siamo messi di fronte al ricatto del tempo! Si fanno passare gli anni, i problemi diventano putridi e, quando non si ha che da raccattarli o buttarli via, il Parlamento viene chiamato a pronunziarsi. Noi respingiamo questo metodo! Se abbiamo aspettato quattro anni, aspettiamone un altro ancora, ma affrontiamo il problema in modo serio!

Quindi, ripetiamo la richiesta che questo progetto di legge sia ritirato e che il Parlamento venga chiamato ad una discussione programmatica; e, dopo questo dibattito programmatico sulla politica marinara del Governo, il progetto potrà avere la sua effettiva elaborazione.

Sui problemi dei lavoratori ha parlato con calore e competenza l'onorevole Vidali, per cui non mi attarderò su di essi. A questo proposito, però, vorremmo che fosse tolta di mezzo ogni retorica. Non v'è forse niente che

offenda di più i lavoratori che parlare dei loro sacrifici. I lavoratori del mare sanno benissimo essi stessi quale è la loro condizione umana, la vivono giorno per giorno. Sono uomini che si staccano dalla famiglia (e credo che questo sia il maggior dolore per qualunque uomo) e vanno verso il rischio. Quando poi un vecchio lavoratore del mare va in pensione, arriva anche la mortificazione della miseria. Questa è la verità! E quando l'onorevole Lauro parla dei sacrifici, delle preoccupazioni, dei disastri, della vita armatoriale, noi pensiamo ai veri sacrifici e alle vere rinunce che riguardano il mondo del lavoro.

Per i lavoratori voi fate applicare spietatamente il codice della navigazione. Se viene proclamato lo sciopero in un porto, lo denunciate come abbandono di nave. Ma nei confronti dell'armatore che non rispetta le leggi non si prende alcuna misura. Voi intervenite sempre quando un lavoratore si mette, secondo voi, fuori della norma giuridica; ma non portate mai nessun armatore dinanzi ad un tribunale. Vanno a fondo le navi (come la *Bonitas*, con 19 marinai... assassinati) e nessuno dice niente: solo qualche parola retorica sui morti! Occorre dunque lasciare da parte la retorica e guardare alla realtà umana.

Il lavoro portuale ha trovato una particolare attenzione. Noi richiamiamo il Governo all'esigenza di un piano regolatore nazionale dei porti, ossia di una politica portuale che tenga conto della nuova situazione che si è creata nella navigazione e nei traffici. Il tempo cammina, il progresso è una cosa reale, anche se qualcuno non lo segue con grande entusiasmo. Cambiano i tipi di nave, i tonnellaggi, i tipi di imbarco e di sbarco. Devono cambiare anche i porti.

È veramente strano che l'attuale classe dirigente non riesca a mantenersi all'altezza dei tempi. Nel passato sapeva assumere le proprie responsabilità. Quando vi è stato il passaggio dalla nave velica a quella a propulsione meccanica, capì per tempo come si dovevano attrezzare i porti. A Genova furono fatte le banchine; rimasero per qualche anno vuote, ma erano lì pronte. È stata fatta una grande diga, trasformando così la vecchia struttura medioevale del porto. E sono arrivate le navi. Ma oggi questo porto non basta più e la classe dirigente non sa quello che dovrebbe fare. Anzi, se per caso capita qualche disgrazia, come la mareggiata del 1955, si riduce l'accesso al porto e ci vogliono cinque anni per rifare una diga, quando per costruirla si è impiegato molto meno tempo.

Ed oggi, nel porto di Genova non si entra se non per turno.

In queste condizioni si parla delle tariffe portuali, solo in termini di costo della manodopera. Non si parla invece di tutti gli elementi che compongono le tariffe portuali; cioè se vi sono i collegamenti, quanto costa il trasporto tra Genova e l'entroterra e quanto costa da Amburgo, quante tonnellate di merce sono scaricate a Genova e quante a Rotterdam, dove si è arrivati a 2 mila tonnellate di merce ora.

Si parla soltanto del monopolio. La parte liberale non parla del monopolio degli imprenditori, ma di quello dei lavoratori. La realtà è del tutto diversa e credo che non vi sia bisogno di riferirsi a nostre particolari esperienze. Nel lavoro portuale esiste una fase delicata che può essere superata soltanto creando una situazione di piena collaborazione.

Nei porti esiste il grosso problema dell'ammodernamento, della meccanizzazione, che non si risolve senza la collaborazione della classe lavoratrice. Non potete pensare di usare una macchina per, diciamo così, stritolare gli uomini: la macchina deve servire per renderli più liberi, più capaci anche di fronte ai problemi della vita. Invece, secondo le impostazioni che qui si possono avvertire, tutto il problema del progresso tecnico è misurato in funzione di mortificazioni e di riduzione dell'influenza della manodopera.

Noi abbiamo richiesto al Governo di esprimere il suo parere sul problema del lavoro portuale in termini precisi e di abbandonare la linea dell'autonomia funzionale che, a nostro parere, sta prendendo corpo in modo preciso. Con questo termine di « autonomia funzionale » — che vuol dire dare all'imprenditore privato l'esclusiva sul settore del porto o di costruirsi porti privati — si va creando una situazione per cui parti del porto vengono concesse a privati che rimangono autonomi di fronte allo Stato e alla manodopera. Addirittura si costruiscono porti autonomi con capitali privati.

Tutto questo perché, non potendo eliminare le compagnie portuali dalla scena della politica economica, si vuole svuotarle. Siccome la categoria dei portuali è unita e combattiva per l'affermazione dei propri diritti, allora si aggira l'ostacolo e si costruiscono porti dove non vi è bisogno delle compagnie portuali. Questo dimostra il carattere classista della linea politica governativa.

Di fronte alla mia responsabilità, alla valutazione che io faccio di questi problemi,

è per me motivo di rammarico che il poco tempo a disposizione non mi permetta di esprimere qualche osservazione.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ha scritto una lunga e ammirata relazione. Questa non è retorica.

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. La ringrazio.

Onorevole ministro, noi ci sforzeremo di continuare a trattare con tenacia, con pazienza, questi problemi. Sono problemi che ci stanno troppo a cuore non soltanto perché respiriamo al mattino, quando ci svegliamo a casa nostra, aria di mare, ma perché crediamo di aver capito che questo è uno dei settori che possono aprire al paese una prospettiva più sicura, che possono dare lavoro ai cantieri, ai nostri marittimi, ai portuali; che possono dare un reddito ai nostri armatori in quel limite che appare giusto: redditi, e non massimi profitti.

Tutto questo lo riconosciamo. Ecco perché insisteremo su questi temi, augurandoci che finalmente si crei, anche dal punto di vista parlamentare, una situazione capace di dare respiro alle nostre discussioni. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ravagnan, relatore di minoranza.

RAVAGNAN, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io limiterò il mio intervento ai problemi della pesca.

Credo che tutti, e quindi anche il ministro, debbano convenire che se vi è un settore nel campo delle competenze del Ministero della marina mercantile che universalmente è considerato trascurato — e lo è nella realtà — è certamente quello della pesca. Su questo non vi sono dubbi, e lo stesso onorevole Gagliardi ha rilevato con esattezza che manca l'impostazione di una politica del settore.

Se dobbiamo lamentarci della mancanza di una politica organica nel settore della marina mercantile, dell'armamento, a maggior ragione dobbiamo lamentarci per quanto riguarda i problemi della pesca. Non esiste una impostazione politica: tutti i provvedimenti e le leggi che sono stati finora emanati non sono altro che leggi frammentarie, leggi-tampone, fatte per fronteggiare determinate situazioni. Ma una visione generale, completa, fondamentale, organica dei problemi della pesca non si è mai avuta.

Del resto, una dimostrazione di quanto asserisco si ricava dagli stanziamenti previsti nel bilancio per il settore della pesca, che sono veramente irrisori, minori di quelli disposti negli esercizi passati. Ormai da di-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

verse parti, anche dalla stampa specializzata, in convegni avvenuti in diverse città marittime, si affaccia finalmente l'idea del « piano azzurro », il che significa richiesta di una politica complessiva e organica della pesca. Ma dobbiamo rilevare che anche i colleghi che sono intervenuti in questo dibattito e che pure hanno affacciato richieste, sia pure sommarie, sia pure sintetiche, prospettando talune soluzioni di diversi problemi, non sono riusciti ad impostare quello che è il problema fondamentale della crisi della pesca, cosa che mi sono sforzato di fare nella relazione di minoranza.

Uno dei principali problemi è quello della produzione. Quanto si consuma in Italia di prodotti ittici? Una cifra che fa sorridere: si superano di poco i 6 chili annui per abitante. Qualche nazione, specialmente quelle che hanno una sviluppata industria peschereccia, superano di 2-3 volte questa cifra. Se si esclude che gli italiani abbiano una idiosincrasia particolare per i prodotti ittici, vuol dire allora che la produzione italiana è inferiore alla domanda del consumatore.

Un altro aspetto grave del problema, rilevato anche da diversi oratori e a conoscenza di tutti coloro che si occupano della pesca, è la partecipazione della produzione della pesca nazionale al conferimento del prodotto. Ebbene, questo conferimento è appena per il 60 per cento, mentre per il 40 per cento interviene l'importazione di pesce estero.

Come si può spiegare questo paradosso per cui persino il Giappone riesce a vendere sui nostri mercati pesce sia pure di grosso taglio?

Vi è, poi, ancora un'altra osservazione da fare, quella che riguarda il guadagno del nostro pescatore e del produttore. Le statistiche ci informano che il divario fra quello che guadagnano i pescatori e la spesa che incontrano i cittadini che vanno ad acquistare il pesce è enorme. 200 lire il chilo guadagna in media il pescatore (per pescatori intendiamo tutta la categoria che è occupata in questa attività); ma, sappiamo anche a quali prezzi proibitivi talvolta il pesce viene venduto sui mercati, un prodotto alimentare che pure dovrebbe essere alla portata della maggioranza dei cittadini.

Infine, vi è il problema dell'aumento della produzione, che vuol dire il risanamento dei nostri mari e che deve essere realizzato in maniera da non fare concorrenza alla produzione che già esiste. A questo proposito, bisogna tener ben presente che vi è il problema dell'avvicinamento dei mercati di produzione del pesce ai mercati di consumo. Uno dei di-

fetti della legge sui mercati è appunto quello di aver creato confusione e cioè di aver considerato alla stessa stregua i prodotti ortofrutticoli, le carni e i prodotti ittici. Ora, se è possibile reperire i prodotti ortofrutticoli e le carni nei pressi delle grandi città, per i prodotti ittici la questione è ben diversa in quanto, in ordine a questi prodotti, non vi può essere che una separazione tra il mercato di produzione e il mercato di consumo. Questo è un problema essenziale per il quale si dovrebbe adottare un'impostazione politica di fondo. Attraverso questo avvicinamento tra mercato di produzione e mercato di consumo si potrà attuare una remunerazione maggiore per il produttore e un prezzo di acquisto meno gravoso per il cittadino rispetto a quello attualmente praticato.

Questo avvicinamento può essere, soprattutto, realizzato dando incremento e concreti aiuti alle cooperative di pescatori, cosa che del resto è prevista anche dalle leggi.

Al problema dell'aumento della produzione è collegato quello rappresentato dalle zone di pesca. L'onorevole ministro non ignorerà il problema dei cosiddetti diritti esclusivi di pesca. Esiste ancora una situazione che risale al medioevo, vi sono ancora dei tratti di costa e delle zone anche interne in cui vigono ancora diritti esclusivi a beneficio di terzi, per cui l'esercizio della pesca viene limitato, condizionato e talvolta addirittura impedito a danno dei pescatori. Ecco dunque un problema che riguarda soltanto noi e che dovrebbe essere risolto con l'abolizione definitiva e totale di questi diritti esclusivi.

Vi è poi il problema della pesca nelle acque di paesi esteri. Qui mi riferisco all'appassionato intervento del collega Sinesio a proposito dei luttuosi incidenti che dobbiamo ancora lamentare a danno dei nostri pescatori siciliani e dell'Adriatico. Per fortuna gli incidenti in Adriatico sono quasi scomparsi. Invece recentemente, come ricordava il collega Sinesio, si è registrato un attacco armato contro un nostro motopeschereccio nel canale di Sicilia, che ha provocato la morte del capobarca e di un membro dell'equipaggio.

Richiamo l'attenzione del Governo sulla necessità di aiutare le famiglie degli scomparsi e di farsi restituire il motopeschereccio sequestrato, oltreché, s'intende, di cercare di risolvere questo angoscioso e scottante problema.

La soluzione, come abbiamo detto tante volte, non consiste nel far accompagnare i motopescherecci da navi della marina militare,

in quanto queste navi non possono spingersi che fino al limite delle acque territoriali straniere. Il fatto è che non esiste una convenzione che regoli questo limite per cui ogni Stato decide a propria discrezione. Così stando le cose, che dobbiamo fare? Non possiamo evidentemente che stipulare accordi con le singole nazioni per farci concedere il pacifico esercizio della pesca da parte dei nostri pescatori. Per poter ottenere ciò, trattandosi di nazioni nuove e in espansione, dovremo offrire condizioni di favore alla esportazione di nostri prodotti industriali di cui esse hanno bisogno.

Per esempio, come leggevo recentemente in una pubblicazione specializzata, le esportazioni italiane in Jugoslavia sono aumentate. Perciò noi possiamo mercanteggiare — diciamo pure questa parola — agevolazioni alle nostre esportazioni in questi paesi in cambio di facilitazioni ai nostri pescatori.

Signor ministro, la prego di intervenire presso il Ministero degli affari esteri perché ci si renda conto che occorre inserire nel complesso degli accordi commerciali l'accordo sulla pesca sia con la Jugoslavia sia, sperabilmente, con la Tunisia. E soprattutto occorre che il Ministero degli affari esteri non mandi a negoziare l'accordo soltanto i diplomatici o i funzionari ministeriali, ma anche i rappresentanti delle categorie interessate i quali, se non sono degli scienziati, sono però degli uomini pratici che ora si trovano di fronte al fatto compiuto per accordi stipulati in loro assenza.

Si è parlato di « piano azzurro ». È chiaro che occorre un piano in questa materia, e noi siamo d'accordo con questa impostazione di ampio respiro; l'ho ripetuto anche privatamente all'onorevole ministro. Occorre che la nostra pesca abbia una espansione ulteriore al di là dei nostri mari, verso gli oceani. È necessario pertanto provvedere all'allestimento di una nuova flotta peschereccia, il che implica piani di larga portata ed adeguati stanziamenti.

Quanti milioni occorreranno? Non lo possiamo dire per adesso. Ma soprattutto è un'altra domanda quella che ci interessa: a chi saranno essi elargiti? Noi non possiamo infatti concordare con il principio delle sovvenzioni al capitale privato.

Noi siamo favorevoli alla creazione di una nostra flotta oceanica, ma non siamo favorevoli alla creazione di un nuovo monopolio imperniato su questa flotta. Occorre, pertanto, trovare una soluzione che non sia privatistica ma pubblicistica. Vi sono del resto delle nazioni capitalistiche, come la Norvegia, dove il

problema è stato risolto proprio nella maniera che a noi sembra la migliore.

Non si tratta, per la verità, soltanto di stabilire un piano per la pesca oceanica; il piano che si deve fare deve contemplare tutta la politica della pesca, in modo unitario ed organico. Si capisce che vi dovrà essere compreso anche questo nuovo sviluppo, ma vi devono contemporaneamente aver posto tutti gli aspetti del complesso problema della pesca: i mercati, l'addestramento professionale richiesto dalla sempre maggiore specializzazione anche in questo campo, l'unificazione dei servizi della pesca sotto il Ministero della marina mercantile (non si comprende perché questa aspirazione così logica degli interessati debba urtare contro la gelosia di competenza del Ministero dell'agricoltura).

Tutti questi aspetti del piano, che noi abbiamo elencato alla fine della nostra relazione, dovrebbero essere elaborati non già nel chiuso degli uffici ministeriali, ma con la collaborazione di tutti gli esperti e con quella in particolare dei lavoratori, attraverso i loro sindacati e le loro cooperative. E così come abbiamo chiesto il rinvio del progetto che riguarda il rinnovo delle convenzioni e la elaborazione di un programma organico per il settore che forma oggetto del progetto di legge medesimo, domandiamo che il Parlamento sia messo al corrente di tutte le fasi di elaborazione di questo piano. *(Applausi a sinistra)*.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa fino alle 15.

(La seduta, sospesa alle 14,35, è ripresa alle 15).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Boidi, relatore per la maggioranza.

BOIDI, Relatore per la maggioranza. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione del bilancio della marina mercantile è stata quest'anno rapida e succinta; ciò nonostante — in parte lo ha riconosciuto anche l'onorevole Adamoli — ha potuto approfondire i principali problemi dell'economia marittima italiana.

In questa mia replica non mi soffermerò sui problemi della pesca, neppure oceanica, che tanto stanno a cuore al collega Sinesio, perché ampiamente trattati nella mia relazione. Mi limiterò a rispondere ad alcuni rilievi e quesiti emersi dall'odierna discussione, riportandomi, per il resto, alla mia relazione in ordine ai problemi dei traffici marittimi.

Vari oratori hanno toccato oggi l'argomento del rinnovo delle convenzioni marittime; più diffusamente ne ha trattato l'onorevole Adamoli, con accenti critici. Il rinnovo delle convenzioni sarà regolato da un disegno di legge che il Governo ha recentemente approvato e che si trova attualmente all'esame del Senato. In questa sede se ne è fatta una anticipata discussione. Per parte mia, non avendo a disposizione gli elementi necessari per rispondere dettagliatamente, devo riportarmi alle considerazioni di carattere generale svolte nella mia relazione, che collimano con quelle svolte oggi dall'onorevole Amodio e che giustificano il mio consenso alle linee generali del provvedimento, come giustificano il voto espresso da vari colleghi, affinché l'allarme suscitato negli ambienti marittimi circa una eventuale sospensione di linee o concentrazione di servizi sia completamente dissipato.

Risponderà, credo, dettagliatamente l'onorevole ministro su questo punto, dando le informazioni e i chiarimenti che servano a fugare — me lo auguro — i dubbi e le perplessità già espressi dagli onorevoli colleghi, in particolar modo dall'onorevole Adamoli.

Uno degli argomenti sui quali mi piace di ritornare brevemente in questa mia replica è la situazione dei traffici marittimi e dei porti dell'Adriatico. Su questo argomento sono intervenuti, con accenti accorati, oratori di varie parti della Camera, così in Commissione come in aula: gli onorevoli Sciolis, Vidali, Bogoni e, oggi, gli onorevoli Gagliardi, Geffer Wondrich e Adamoli.

Mentre mi trovo d'accordo con gli onorevoli colleghi nell'invocare adeguati provvedimenti per sollevare la situazione estremamente critica dell'Adriatico e dei maggiori porti dell'Adriatico (Trieste, Venezia, Bari, ecc.), mi sia consentito di soffermarmi brevemente sulla situazione dei traffici del porto di Ancona.

Prima della guerra, ben 11 linee di navigazione marittima facevano capo ad Ancona con carattere di continuità. Attualmente, soltanto 4 linee di servizi marittimi sovvenzionati fanno capo a quel porto. La flessione del movimento portuale delle merci, specialmente delle merci secche, è andata sempre più accentuandosi fino a tutto il 1958. Una ripresa si è verificata nel 1959, specialmente per quanto riguarda gli sbarchi di combustibile liquido.

Che il porto di Ancona abbia bisogno di essere portato ad una razionale e moderna sistemazione è riconosciuto da tutti. La camera di commercio, industria e agricoltura di Ancona, d'intesa con gli enti locali e con le organizzazioni di categoria, ha fatto elaborare

dall'ingegner Ferro, docente e rettore magnifico dell'università di Padova, un piano di ampliamento del porto di Ancona che certamente l'onorevole ministro conosce. So che la quasi totalità delle opere ivi previste rientrano nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma sono certo che il ministro Jervolino appoggerà presso quel Ministero, con tutto il peso della sua autorità, le istanze incalzanti e concordi di tutte le categorie interessate e degli enti locali della regione marchigiana per la sollecita esecuzione dei lavori previsti da quel piano.

Rientrano poi nella competenza del Ministero della marina mercantile provvedimenti relativi al miglioramento e allo sviluppo dei traffici del porto di Ancona, il quale porto, se non ha potuto progredire in conseguenza del suo ritardato ampliamento, ha in questi ultimi anni subito, come ho ricordato, un allarmante regresso e un preoccupante deperimento in conseguenza della progressiva contrazione dei traffici.

Confido che l'onorevole ministro, mentre prenderà in esame e avvierà a soluzione i problemi urgenti dei maggiori porti dell'Adriatico (Trieste, Venezia, Bari, Ravenna, ecc.), non vorrà dimenticare il porto di Ancona, che ha bisogno urgente, non meno degli altri porti, di vedere incrementati i suoi traffici marittimi e di vedere assicurata la continuità del lavoro ai suoi cantieri navali, per lo sviluppo economico non solo di Ancona, ma di tutta la regione marchigiana. Su un altro argomento mi soffermerò in questa mia replica. È un argomento che riassume gli indirizzi a cui si è informata la nostra politica marinara. L'onorevole Adamoli, relatore di minoranza, ha lamentato che la ricostruzione della nostra flotta non ha seguito il ritmo di sviluppo dei traffici marittimi, sottolineando che nel 1959 non si è riscontrato alcun miglioramento della nostra flotta né rispetto alla quantità né rispetto alla qualità. Mi corre qui l'obbligo di ricordare che nel 1959 l'apporto di nuove costruzioni è sensibilmente aumentato in confronto all'anno precedente. Infatti, mentre nel 1958 le nuove costruzioni furono 33 per 220.417 tonnellate di stazza lorda, nel 1959 sono salite a 45 per 283.243 tonnellate di stazza lorda. Si è verificata nel 1959 una contrazione quantitativa e ciò è derivato dall'aumento delle demolizioni e delle vendite all'estero. Infatti, mentre nel 1958 le demolizioni sono state 37 per 113.104 tonnellate di stazza lorda, nel 1959 sono salite a 37 per 159.061 tonnellate di stazza lorda, e le vendite all'estero, mentre nel 1958 sono state

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

13, per 60.587 tonnellate di stazza lorda, nel 1959 sono salite a 43 per 208.044 tonnellate di stazza lorda.

Non v'ha dubbio che, nella situazione della nostra flotta, devono considerarsi come elementi positivi sia il maggior numero delle costruzioni, sia il maggior numero delle demolizioni: il che sta ad indicare che il processo di rinnovamento del naviglio, invece di arrestarsi, è proseguito nel 1959 con ritmo più accelerato.

Concludo questa mia breve replica esprimendo il voto che il Governo, grazie soprattutto al perseverante impegno del ministro Jervolino, voglia decisamente proseguire su questa via del rinnovamento e del potenziamento della nostra flotta e, correlativamente a una politica marinara di largo respiro, voglia promuovere e favorire un più largo ed intenso sviluppo dei traffici marittimi, sicché la nostra marina mercantile, che investe una parte così cospicua dell'economia nazionale, possa diventare uno strumento sempre più efficiente e potente dello sviluppo economico e sociale del nostro paese. (*Vivi applausi al centro*).

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

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli deputati, chi è preposto alla direzione di un ministero, deve vedere associate molte amarezze alle poche soddisfazioni derivanti dall'esercizio di una così alta funzione. È quasi legge ineluttabile che chi ha compiuto il suo dovere con il maggiore impegno e si è costantemente adoperato a dare il maggior impulso alle attività di sua competenza, debba trovare numerose difficoltà che, valutate sotto un profilo esclusivamente umano ed egoistico, fermerebbero il passo al più dinamico tra gli uomini decisi a raggiungere la meta. Ma, poiché chi opera per la collettività deve far prevalere gli interessi dei molti a quelli del singolo, è necessario che sappia trovare anche dalle opposizioni l'incitamento a fare più e meglio e servirsi delle stesse opposizioni per perfezionare e completare il lavoro avviato.

Inspirandomi a tali considerazioni, ringrazio anzitutto — e non sembri strano — gli onorevoli colleghi che hanno steso la relazione di minoranza. Mentre mi riservo di rispondere ai rilievi mossi, prendo atto del loro proposito di voler sottolineare, a mezzo della relazione di minoranza, l'importanza dei problemi della economia marinara e di contribuire a migliorare e rafforzare la stessa struttura organizzativa della pubblica attività nel settore. Se

questa finalità, onorevole Adamoli, sarà rispondente al vero, siano benedette le contraddizioni e le amarezze fattemi provare durante la discussione di questo bilancio.

La mia riconoscenza viva e sincera vada al relatore di maggioranza. L'onorevole Boidi, con la sua relazione, pregevole sotto ogni punto di vista, ha dimostrato non solo di possedere una particolare competenza sui diversi settori della marina mercantile, ma di manifestarla con ammirata passione. Ringrazio di cuore tutti coloro che sono intervenuti sul bilancio, sia in aula, sia in Commissione sotto la solerte e saggia presidenza dell'onorevole Mattarella.

Un pensiero riconoscente e cordiale devo rivolgere ai miei collaboratori al Ministero, al centro e alla periferia, al sottosegretario onorevole Mannironi, agli addetti al Gabinetto, alla segreteria particolare, ai funzionari. Tutti, con intelligente cuore, danno quotidiana prova di amare la marina mercantile. Questo è per me il più grande conforto. Mi piace fare questa affermazione in questa sede nella forma più solenne.

Mi sia consentito anche salutare e ringraziare la stampa per gli aiuti dati e che darà al Ministero da me presieduto. La collaborazione della stampa sarà sommamente necessaria e farà sempre meglio conoscere, apprezzare, sostenere il Ministero della marina mercantile che, come ho detto in altra occasione, è un efficace strumento di penetrazione commerciale all'estero e un fattore di equilibrio della nostra bilancia internazionale dei pagamenti.

Onorevoli deputati, sarebbe mio vivissimo desiderio rispondere esaurientemente a tutte le critiche mosse, nonché ai chiarimenti richiesti. Devo però limitarmi a brevi risposte per il tempo limitato messo a disposizione, anche perché credo doveroso soffermarmi sulla relazione di minoranza che, come ho già detto, ritengo assai utile; essa, fra l'altro, contribuirà a far meglio conoscere le necessità urgenti della marina mercantile.

Nel controdedurre alla relazione di minoranza darò risposta a molte osservazioni che sono state fatte in questo dibattito da me tanto apprezzato, per cui rinnovo a tutti le espressioni della mia sincera riconoscenza. Assicuro poi tutti gli onorevoli deputati che le osservazioni, i suggerimenti, le richieste, formeranno oggetto di mio attento, appassionato esame.

Nel rispondere alle critiche contenute nella relazione di minoranza lo farò con assoluta serenità, anzi, con rigorosa obiettività.

L'onorevole Adamoli ha lamentato che i membri della Commissione non sono mai informati dell'attività che il Ministero della marina mercantile svolge. Il Ministero della marina mercantile pubblica annualmente due relazioni, delle quali la più vasta tratta le attività della marina mercantile e la seconda quella della pesca. Ambedue le relazioni sono inviate ad enti ed a persone che si interessano dei problemi marinari. Ho dato disposizioni affinché da oggi in poi siano inviate copie delle relazioni a tutti i membri della Commissione competente.

Circa la diminuita partecipazione italiana al tonnello mondiale, faccio presente che, tenendo conto delle flotte in effettivo servizio, la differenza diventa quasi minima. Il programma di rinnovamento della flotta è in corso. Il giorno 8 settembre 1960 quattro grosse navi di linea per il gruppo Finmare sono state contemporaneamente impostate, per 125 mila tonnellate di stazza lorda; altre unità sono in corso di costruzione ed altre verranno presto impostate.

Per l'armamento libero è stata emanata la nota legge sulla demolizione e ricostruzione del naviglio. Altre unità sono state ordinate dai gruppi Finsider ed E.N.I.: negli ultimi 12 mesi le nuove ordinazioni ammontano a circa 400 mila tonnellate. Esse non sono sufficienti a coprire tutto il potenziale dei nostri cantieri, ma sono — bisogna riconoscerlo — senza dubbio rilevanti.

Inoltre in favore dell'armamento sono in atto, o prossime ad essere approvate, nuove provvidenze (premi di demolizione, contributi di ricostruzione, eliminazione di ogni fiscalismo, credito navale) che costituiscono gli scopi immediati che il Ministero della marina mercantile sta perseguendo. Non comprendo pertanto l'affermazione contenuta nella relazione di minoranza, secondo cui il disegno di legge da me presentato farà ripercorrere un cammino già percorso e di cui si conosce già il punto di arrivo.

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. E per i cantieri?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Verrò anche a quelli: seguo la sua relazione. Contrariamente alle sue previsioni, anche i cantieri hanno formato oggetto di particolare attentissimo studio.

Sulla riforma della legge Tambroni, della quale ci siamo occupati ampiamente ieri e l'altro ieri nella competente Commissione in sede legislativa, e che mi auguro di vedere approvata mercoledì prossimo, farò in seguito le mie controdeduzioni.

La relazione di minoranza fa il confronto del nostro naviglio con quello del Giappone e della Germania; essa però tralascia di rilevare che questi due paesi soltanto quest'anno hanno superato la loro consistenza pre-bellica, mentre l'Italia l'ha superata da sei anni. È logico che l'età media del loro naviglio sia inferiore all'età di quello italiano. L'Italia ha effettivamente una cifra di disarmo doppia della media mondiale. Tale fatto, come è noto, deriva dalla circostanza che la flotta italiana naviga senza sussidi nei traffici delle grandi masse a carico completo, che sono esposte di più ai colpi delle congiunture.

Non può disconoscersi però che i disarmi italiani sono diminuiti. Essi sembrano più elevati perché in Italia teniamo conto anche delle navi immobilizzate per grandi lavori, il che non si verifica negli altri paesi.

Non nego, onorevole Adamoli, che il viaggio del *Nautilus* sotto la calotta polare costituisca una grande affermazione tecnica; esso però non può costituire un precedente utilizzabile dalla marina mercantile. Le possibilità sostenute nella relazione di minoranza sono frutto di opinioni giornalistiche assai affrettate che non possono trovare realizzazione immediata. Anche in Italia, del resto, si studia il problema dal punto di vista pratico e non soltanto dal punto di vista politico.

Una voce a sinistra. Da troppo tempo si studia!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Quanti anni hanno impiegato gli americani per arrivare a quella realizzazione? Lo si vada a domandare agli armatori americani.

L'Italia partecipa a tale scopo a tutti i congressi ed è presente in tutti gli organismi internazionali. La partecipazione della bandiera italiana ai traffici internazionali non è elemento determinante per valutare l'efficienza economica. Criterio di base è l'esistenza o meno di un saldo attivo o passivo della bilancia dei trasporti marittimi. Nell'anno in corso, nonostante gli elevati disarmi e i noli bassi, la nostra bilancia è ancora attiva come avviene da sei anni, mentre prima essa era costantemente passiva.

Non è esatto, onorevole Adamoli, che in Italia non vi siano programmi per la flotta. Basti tener presente quelli della flotta del gruppo Finmare. Nemmeno è esatto che l'attività dell'armamento sovvenzionato sia stata compressa o anche limitata; è esatto invece il contrario. Bastano le seguenti cifre a dimostrarlo; nel 1954 fu autorizzato un tonnello di stazza lorda di 32.130 tonnellate; nel 1957 (dopo tre anni di completa inatti-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

vità fu autorizzato un tonnellaggio di stazza lorda di 45.300 tonnellate; nel 1958 non fu data alcuna autorizzazione. Dal 26 agosto 1959 al 30 settembre 1960, cioè in soli 13 mesi, io ho autorizzato la costruzione di 14 navi, di cui sei da carico, per complessive 185.200 tonnellate di stazza lorda, cifra mai raggiunta da epoca remota. Ho l'orgoglio di potere affermare che, durante la mia direzione del Ministero della marina mercantile, la flotta della Finmare ha avuto un impulso che non ha precedenti nel passato.

Per l'armamento libero vi sono stati i programmi della legge Saragat, della legge Cappa sulle petroliere, della legge Tambroni, secondo un indirizzo che è stato un vero incentivo alle iniziative dell'armamento. I risultati conseguiti sono stati buoni. Devo anche fare osservare che i piani rigidamente concepiti non sono idonei in Italia; essi sono ritenuti non adatti alla natura della industria dell'armamento. D'altra parte, non dobbiamo negare che i programmi di larga massa attuati da paesi ad economia libera come Italia, Norvegia, Germania, Olanda, Svezia, hanno permesso di conseguire risultati superiori a quelli dei paesi ad economia pianificata, i quali soltanto ora stanno progredendo in questo settore.

E vengo alla legge 17 luglio 1954, n. 522. Nella relazione di minoranza si afferma che la legge anzitutto ha mancato completamente ai suoi scopi, mentre, in altra parte, si riconosce che indubbiamente essa ha operato pur non avendo risolto il problema dei nostri cantieri. Si riconosce che per quattro anni è stato assicurato il pieno carico di lavoro nei cantieri, benché precedentemente si affermi che tale carico dei cantieri non fu prodotto della legge stessa, ma di una eccezionale congiuntura favorevole e non determinata certo dal nostro paese.

A parte le contraddizioni, credo doveroso rilevare che la legge fu studiata negli anni 1952-1953, cioè nel periodo di depressione dei noli; quando fu emanata nel luglio 1954 non si era ancora rilevato il *boom* dei noli che iniziò nell'agosto 1954. Non nego che la legge in parola entrò in vigore nel momento in cui si verificava una fase favorevole dei noli. Questo contribuì ad aumentarne il successo. Basti ricordare che all'epoca del conflitto coreano, fra il 1950 e il 1952, mentre tutti i cantieri navali ricevevano ordinazioni, quelli italiani rimasero senza ordini, proprio per la mancanza delle provvidenze adottate dal ministro Tambroni.

L'affermazione contenuta nella relazione di minoranza che occorre uscire da una situazione che ha fatto vivere alla giornata i nostri cantieri, non risponde al vero. La legge Tambroni ha avuto il merito di avere consentito ai cantieri l'assunzione di impegni per molti anni. Tali impegni sono venuti parzialmente a mancare soltanto per la sopravvenuta crisi dei noli. Non è esatto che la legge 17 luglio 1954, n. 522, non abbia consentito alcun miglioramento nella situazione cantieristica italiana. Il fatto che il disegno di legge da me presentato blocca i contributi alla misura in vigore al 1° gennaio 1957 significa che questi vengono fissati nell'80 per cento della misura prevista per il primo anno di applicazione della legge, e ciò vuol dire che i costi nei nostri cantieri sono migliorati, anche se di poco.

Quanto ai provvedimenti, proposti nella relazione di minoranza, di ammodernamento e riorganizzazione dell'industria cantieristica, faccio presente che essi sono già realizzati o in corso nei cantieri Ansaldo di Genova Sestri, di Trieste, Ansaldo di Livorno, della Navalmeccanica di Castellammare di Stabia e in altri cantieri. Anche i cantieri privati si avviano ad adottare le tecniche più progredite, e questo nel loro esclusivo interesse.

Avremo occasione, onorevole Adamoli, di esaminare a fondo il disegno di legge sul riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale. Mi limito, in questa occasione, a precisare perché non posso accettare la richiesta o le critiche fatte nella relazione di minoranza. Sulla competenza della materia preciso che l'organizzazione tecnica dei servizi di preminente interesse nazionale non può essere sottratta al Ministero della marina mercantile. La relazione di minoranza afferma cosa inesatta quando dice che, nella presentazione del disegno di legge, non si è tenuto conto delle esigenze dei singoli porti e dei singoli traffici e della necessità di tornare alla situazione prebellica, la quale è del tutto differente da quella odierna, sia per ragioni politiche sia per possibilità di traffici.

Negli anni recenti è stato svolto un lavoro intenso sia dal Ministero della marina mercantile sia da quelli concertanti, che sono ben sei, sia da esperti autorevolissimi che con i miei funzionari, sotto la mia costante personale direzione, hanno esaminato il problema esaurientemente.

La competenza del ministero per la determinazione delle linee, come fu riconosciuto, del resto, dal Senato in sede di discussione del bilancio, non ne sottrae il controllo al

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

Parlamento, che può intervenire in qualsiasi momento con tutti i mezzi a sua disposizione.

Non è esatto affermare che il Ministero della marina mercantile sovrintendendo al coordinamento dei servizi (vedi l'articolo 12 del disegno di legge da me presentato) sottrae il coordinamento tecnico alla Finmare. La devoluzione all'industria privata dei servizi locali della Sardegna e delle isole Tremiti, di cui parla anche la relazione di minoranza, è stata suggerita dall'esperienza. Le grandi società devono gestire i grandi servizi, non quelli che richiedono speciali organizzazioni locali.

Debbo riaffermare, per i servizi di linea, che non è possibile accogliere tutte le istanze locali, pur rispettando le esigenze dei singoli porti nel quadro nazionale. La stessa relazione di minoranza, del resto, accetta questo concetto quando scrive che occorre rompere il cerchio dei campanilismi per quanto riguarda i problemi dei porti.

Il ridimensionamento amministrativo delle società del gruppo Finmare non costituisce una misura antisociale, perché, se si verificherà, sarà integrato da provvedimenti che assicureranno a tutti il trattamento di legge. La riduzione dell'onere a carico dello Stato, che ne deriverà, sarà un compenso assai maggiore per la collettività. Né comprendo perché occorra mantenere in vita una organizzazione troppo vasta per le attuali esigenze, che comporta perdita di ricchezza a danno della collettività.

D'altra parte la norma, contenuta nell'articolo 4 del disegno di legge, è stata concordata con il Ministero delle partecipazioni statali.

In merito al programma di sviluppo, proposto nella relazione di minoranza per il potenziamento della flotta del gruppo, faccio presente che esso comporterebbe la costruzione di 51 navi per 343 mila tonnellate di stazza lorda in aggiunta alle 185.200 già autorizzate. Mi auguro che l'avvenire prossimo possa consentire un tale programma di sviluppo: io, più di tutti, ne sarò contento.

Ma, senza entrare nel merito della proposta, voglio fare osservare che, nella presentazione delle proposte per le singole linee, manca quell'elemento concreto che possa fare rispettare il concetto così bene precisato dal senatore Florena nella sua relazione al Senato: occorrono studi di mercato, proiettati su lunghi periodi di tempo, per decidere sulle singole linee. Questa analisi di mercato manca del tutto nelle proposte avanzate per il po-

tenziamento della flotta delle società di premiente interesse nazionale.

ADAMOLI, *Relatore di minoranza*. Nel suo progetto c'è?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non ve n'era ragione, non avendo io avanzato proposte del genere.

Nella relazione di minoranza si afferma che occorrono piani pluriennali dell'ordine di 2 o 300 miliardi. Posso comunicare che gli investimenti finora realizzati in questo settore sono stati di oltre 200 miliardi e, col programma attualmente in corso, raggiungeranno i 300 miliardi.

Desidero, infine, su questo argomento, precisare che la riduzione della flotta del gruppo Finmare, rispetto al periodo pre-bellico, è inferiore a quanto è detto nella relazione di minoranza. Anzitutto non dimentichiamo la necessità di eliminare alcune navi per la mancanza dei servizi con le colonie; secondariamente non è esatta la cifra di 241 navi — che anche stamane ella, onorevole Adamoli, ha ripetuto — per 1.486.000 tonnellate messa a confronto con quella attuale di 685 mila tonnellate. Alla vigilia dell'ultimo conflitto mondiale la flotta del gruppo era costituita da 208 navi per 1.357.463 tonnellate di stazza lorda, di cui 130 mila tonnellate rappresentate dalle navi della classe « regione » che erano impiegate, come è notorio, in trasporti speciali soprattutto di carattere militare.

E vengo all'argomento della discriminazione di bandiera, di cui stamane si sono interessati parecchi onorevoli deputati. Non è esatto che l'autorità italiana non abbia operato contro le discriminazioni di bandiera lasciando tale compito alle organizzazioni armatoriali e sindacali. Il Governo ha protestato sempre, e in taluni casi è riuscito a far eliminare negli accordi commerciali le clausole di riserva: per esempio, nell'accordo del 22 gennaio 1960 con l'Argentina. A parte l'azione svolta in sede di O.E.C.E. e a Washington, il Ministero della marina mercantile ha provocato la nomina di un gruppo di lavoro presso il Ministero degli esteri per avviare a soluzione tale importante e delicatissima questione.

Per i carichi di cereali (anche di questo si è largamente parlato stamane) ho fatto tutto ciò che potevo, e ho avuto anche risultati positivi. Credo opportuno riferire le conclusioni del C.I.R. nella riunione di ieri 13 ottobre. Il grano che sarà acquistato dalla Russia potrà essere trasportato con navi italiane perché venduto con clausola *FOB*. L'Australia venderà con clausola *CIF*, però

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

è disposta ad utilizzare navi italiane, purché a noli convenienti. Il grano che sarà acquistato negli Stati Uniti e nel Canada sarà acquistato con le due clausole *cif e fob*; si cercherà di favorire l'impiego di navi italiane, purché i noli siano economicamente convenienti.

Quanto alle bandiere-ombra, prendo atto, onorevole Adamoli, del riconoscimento, che si fa nella sua relazione di minoranza, del fatto che la classe armatoriale italiana ha dimostrato resistenza alle lusinghe delle bandiere-ombra. Posso assicurare che il Governo continua la sua azione per ottenere un pareggiamento degli oneri armatoriali sotto tutte le bandiere.

E passo al problema dei porti. I porti italiani hanno in corso importanti lavori di ampliamento: così a Genova, a Livorno, a Civitavecchia, a Napoli, a Bari, a Ravenna, a Venezia, a Trieste. Sono lavori per molte decine di miliardi. Il traffico attuale è, in merci, due volte e mezza quello pre-bellico; nonostante qualche inconveniente, posso affermare che l'attrezzatura dei porti nazionali è proporzionata alle esigenze attuali. Ciò non esclude che sia necessario tempestivamente provvedere, per renderla idonea agli sviluppi futuri.

Lo sviluppo del traffico deve essere tenuto presente anche nei confronti di molti porti piccoli, specie nel Mezzogiorno, dove nuove correnti di traffico si vanno rapidamente affermando. Accetto il suggerimento che occorre rompere il cerchio del campanilismo e della sterile concorrenza anche in questa materia.

La questione del lavoro portuale è tutta di limiti e di equilibrio. Io vorrei, onorevole Vidali, che si presentasse un'occasione nella quale poter discutere ampiamente il problema, non fosse altro per riconciliare ed armonizzare le contrastanti vedute che sono venute da diverse parti di questo settore. Si presenterà l'occasione, ed io sarò lieto se con la collaborazione di tutti noi riusciremo, nel superamento delle diverse ideologie che ci dividono, a trovare la via più rispondente a giustizia nell'interesse di tutte quante le categorie.

La questione del lavoro portuale — dicevo — è tutta di limiti e di equilibrio. Non è possibile superare i primi e rompere il secondo senza creare gravi perturbamenti, che non giovano a nessuna categoria. È ben noto che il numero degli iscritti ai turni di collocamento non corrisponde, almeno nelle proporzioni, alle dimensioni del fenomeno della disoccupazione dei marittimi. Non vi è dubbio che i disarmi delle grandi unità possono pro-

vocare delle gravi conseguenze. Osservo, tuttavia, che prima della demolizione del *Conte Biancamano* era entrata in servizio la *Leonardo da Vinci*. Di conseguenza le condizioni complessive dell'impiego dei lavoratori sono migliorate.

In merito ai rilievi formulati sui due « Conti », devo ricordare che per essi era prevista una vita massima di dodici anni quando vennero ricostruiti. Il termine è già stato raggiunto e, a prescindere da qualche viaggio in più, che ho già concesso, non posso andare oltre certi limiti per il dovere inderogabile di sicurezza della vita dei marittimi e dei passeggeri.

Le osservazioni fatte nella relazione di minoranza sulla pesca sono di massima sullo stesso piano delle valutazioni ministeriali. Ritengo, tuttavia, alquanto forzata la critica fatta ad un eventuale « piano azzurro », che non è stato ancora formulato. Voglio, comunque, assicurare che ritengo meritevoli di attenzione i criteri suggeriti per la preparazione del provvedimento.

Passo ora, onorevoli colleghi, dopo aver risposto, sia pure succintamente ai rilievi principali emersi nel corso della discussione generale, alla parte tecnica delle attività del Ministero della marina mercantile e del relativo bilancio.

Sviluppi della crisi marittima. I livelli dei noli marittimi si sono di nuovo attestati su quote minime ma costituisce una circostanza positiva il fatto che si abbia, ormai, in questo campo, un fenomeno di stabilizzazione, senza ulteriori cadute degli indici, mentre si nota una maggiore richiesta di spazio di stiva.

Il rinnovamento della flotta mondiale continua, per altro, a ritmo accelerato: le misure delle demolizioni di navi antiquate sono in costante aumento e le unità avviate alla demolizione nel corso dei primi mesi del 1960 hanno largamente superato il totale dell'anno 1958, avviandosi a superare anche le cifre da primato del 1959 (3 milioni 200 mila tonnellate lorde): nei primi sette mesi dell'anno in corso esse sono state dell'ordine di 2.250.000 tonnellate.

I disarmi, dal canto loro, hanno mostrato una spiccata tendenza alla riduzione nel corso degli ultimi quindici mesi e se, da un lato, il rientro in servizio di navi disarmate ha impedito una sostanziale ripresa nel livello dei noli, con la maggiore offerta di stive da esso determinata, costituisce un aspetto positivo della situazione attuale il fatto che lo sviluppo dei trasporti abbia avuto per effetto un più elevato assorbimento dello spazio di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

stiva esistente. Ciò è avvenuto specialmente nel settore delle navi da carico secco, per le quali la percentuale dei disarmi, ragguagliata alla consistenza complessiva della flotta mondiale della categoria, non superava, agli inizi di agosto, secondo le statistiche della camera di navigazione del Regno Unito, il 2 per cento; la situazione continua ad essere meno favorevole per le cisterne, dove la quota dei disarmi è ancora del 9 per cento.

Nella flotta italiana esiste una situazione corrispondente, anche se diverse sono le cifre dei disarmi. Per le navi da carico secco, questi sono ormai stabilizzati sul 6 per cento, mentre per le cisterne la quota è abbastanza più elevata e varia, a seconda dei mesi, tra il 16 ed il 19 per cento. Queste percentuali, e specialmente l'ultima, sono più elevate di quelle di molti altri paesi; è tuttavia motivo di compiacimento il fatto che (rispetto a 12-15 mesi or sono) i disarmi italiani siano praticamente dimezzati. A ciò hanno contribuito efficacemente lo sviluppo dei traffici (che, nei porti italiani, raggiungeranno cifre impensate nel 1960, avvicinandosi molto ai 100 milioni di tonnellate) e l'eliminazione delle navi più vecchie ed antieconomiche.

Da questo punto di vista deve porsi in risalto il fatto che la crisi marittima ha accelerato quel processo di ringiovanimento della flotta italiana che è in corso ormai da diversi anni e che si poteva temere rimanesse pregiudicato dalla avversa situazione generale. È importante notare che, ad onta delle massicce demolizioni, la consistenza della flotta nazionale continua ad aumentare, sia pure a ritmo più lento e malgrado il fatto che le nuove commesse abbiano fortemente scarseggiato per lunghi periodi.

Il ringiovanimento poteva, in queste condizioni, essere dato da una pura e semplice demolizione delle navi antieconomiche, ma ciò sarebbe andato a scapito della consistenza globale della flotta, mentre è un preciso interesse nazionale che a tale riduzione della consistenza non si addivenga. Su questo hanno fatto leva i provvedimenti governativi, nell'intento di agevolare l'eliminazione delle navi vetuste assicurando, però, nel contempo, la costruzione di navi nuove, anche al fine di dare maggiori possibilità di lavoro ai cantieri. Dopo la legge sulle demolizioni, si sono così affrontati il problema dell'adeguamento della legge 17 luglio 1954, n. 522, alla situazione attuale ed il problema, non meno importante, della creazione di un efficace sistema di credito navale. Tutto ciò in vista sia della situazione attuale sia delle esigenze, che vanno

maturando, di procedere alla sostituzione delle navi di costruzione bellica in ragione, oltre che della congiuntura, anche della loro età.

Com'è stato messo in rilievo in molte occasioni, la legge 17 luglio 1954, n. 522, ha contribuito in modo determinante all'incremento della marina mercantile nazionale ed all'occupazione dei nostri cantieri. Oltre un terzo della consistenza della flotta italiana è rappresentato, infatti, attualmente da navi costruite con i benefici della anzidetta legge, che ha, così, dato un vigoroso impulso al rinnovamento ed al ringiovanimento della marina mercantile nazionale. Occorre ricordare che, se circa il 19 per cento è costituito da navi di oltre 20 anni di età e poco meno del 39 per cento da navi fra 10 e 20 anni di età, oltre il 42 per cento è ormai rappresentato da navi fino a dieci anni, una situazione, cioè, che mai si era verificata così favorevole nel settore dell'età media del nostro naviglio.

Nel periodo di favorevole andamento della congiuntura, e cioè dall'entrata in vigore della richiamata legge sino al 1957, i cantieri italiani hanno potuto fruire anche di numerose commesse estere, per un'aliquota, sul complesso delle ordinazioni, pari a circa il 30 per cento, cifra molto lontana senza dubbio da quella dei cantieri giapponesi, tedeschi ed olandesi (che variano tra il 60 ed il 75 per cento del totale), ma, comunque, degna di rilievo.

In proposito, è da osservare che — ai fini previsti dal trattato istitutivo del mercato comune europeo — le misure di aiuto predisposte a favore delle costruzioni navali non possono considerarsi come idonee a falsare la concorrenza tra i cantieri del M.E.C., in quanto i nostri cantieri hanno lavorato a pieno ritmo quando i cantieri degli altri paesi della Comunità sfruttavano al massimo la loro capacità costruttiva, mentre hanno risentito del successivo periodo di crisi, laddove i cantieri olandesi e tedeschi hanno, nella generalità, ancora lavoro per qualche anno.

Sono diversi i cantieri nazionali nei quali il lavoro ormai scarseggia e ciò è una diretta conseguenza della crisi dei noli ancora in atto, che non consente agli armatori di disporre di mezzi finanziari sufficienti per la esecuzione di grandi programmi di nuove costruzioni.

In questa situazione, a prescindere dai provvedimenti che sono stati o verranno presi direttamente a favore dell'armamento (leggi sulle demolizioni e credito navale), si è ravvisata l'opportunità di procedere ad una revisione della legge n. 522, al fine di renderla

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

più aderente alle diverse condizioni attuali e di adeguare le misure da essa previste alle presenti esigenze del mercato internazionale. Complessi studi sono stati compiuti sull'argomento ed è stato predisposto un testo di disegno di legge, ora approvato, dopo gli accordi raggiunti con il Ministero del tesoro, dal Consiglio dei ministri e presentato, per l'esame, a questo ramo del Parlamento.

Il disegno prevede un'ulteriore assegnazione di 24 miliardi di lire per la corresponsione dei benefici previsti dalla legge e si propone il fine di fronteggiare i negativi effetti della scarsità di nuove commesse, adottando un meccanismo di variabilità della misura dei contributi di costruzione in dipendenza del grado di occupazione dei cantieri. In sostanza, la misura unitaria del contributo sarà soggetta a variazioni periodiche semestrali (e, se necessario, trimestrali) in relazione al volume delle ordinazioni ottenute dall'industria cantieristica nel periodo di dodici mesi precedente.

Il disegno stabilisce, inoltre, l'ammontare globale massimo dei contributi che potranno essere pagati, ogni anno, in relazione al volume di commesse acquisito dai cantieri, prendendo a base una consistenza delle ordinazioni pari a 400.000 tonnellate lorde.

Infine, nell'intento di adeguare convenientemente la legislazione vigente alle norme contenute nel trattato istitutivo della Comunità economica europea, l'ammontare dei contributi viene bloccato al livello del 1° gennaio 1957, in modo da ottenere un allineamento con la data prevista dal trattato come termine di riferimento dei regimi di aiuto all'industria cantieristica (nell'insieme, gli stanziamenti annuali non potranno, così, superare i 14 miliardi di lire).

Un fine particolare che il disegno di legge si pone è, inoltre, quello di stimolare i cantieri a conseguire una riduzione dei costi e ad adeguare la loro capacità costruttiva alle concrete possibilità di assorbimento del mercato: di tali necessità sarà, infatti, tenuto il debito conto nella determinazione delle variazioni della misura dei contributi.

Questo provvedimento è stato criticato da varie parti e si è sostenuto che esso sia del tutto insufficiente per consentire l'esecuzione di un ampio programma di rinnovamento della flotta. Nei primi mesi successivi alla sua pubblicazione, la legge non ha potuto avere effetti di rilievo; e ciò a causa della critica situazione nel settore dei disarmi, che non poteva certamente invogliare molti armatori a costruire navi nuove. Con il graduale

miglioramento registrato nel mercato dei noli e con la riduzione dei disarmi, il provvedimento ha cominciato ad avere successo, tanto che, ormai, gli impegni assunti dall'amministrazione superano il miliardo e duecentocinquanta milioni di lire e si riferiscono alla demolizione di circa 130.000 tonnellate di stazza lorda di naviglio antiquato, che verranno sostituite da sette navi di nuova costruzione per un complesso di 120.000 tonnellate (tra cui alcune grosse unità cisterniere e da carico secco).

La legge potrà dispiegare appieno i suoi effetti quando il provvedimento sul credito navale sarà operante, perché i cantieri e gli armatori saranno certamente indotti ad avvalersene in misura maggiore, potendo disporre anche di più ampie e meno onerose fonti di finanziamento.

Al momento attuale, il problema del credito navale è quello maggiormente sentito dall'amministrazione e dagli ambienti cantieristici e armatoriali. In tutte le assemblee annuali delle associazioni armatoriali, che si sono tenute in giugno ed in luglio, è stata messa in risalto la necessità che il problema venga risolto.

Problemi fondamentali sono: assicurare vaste possibilità di credito ed evitare che l'onere degli interessi risulti troppo gravoso e richieda esborsi, da parte dei mutuatari, superiori a quelli medi del mercato internazionale.

Il mezzo più idoneo per raggiungere questo fine (ed al quale si fa spesso ricorso sia nella legislazione nazionale, sia in quella di altri paesi), è quello della corresponsione di un contributo di interesse a carico dello Stato. A tale principio è ispirato il progetto di legge sul credito navale, che è ormai in fase di avanzata elaborazione e che — dopo l'assenso degli altri ministeri interessati e, in particolare, dell'amministrazione finanziaria — potrà essere sottoposto all'approvazione del Consiglio dei ministri, per la successiva presentazione al Parlamento.

Le linee fondamentali del progetto sono già note in ciò che riguarda la misura del contributo di interesse, che è stato proposto dal Ministero nella misura del 3,50 per cento per i crediti a lunga scadenza (massimo di quindici anni) per la costruzione, la trasformazione e le grandi riparazioni di navi, e nella misura dell'1,50 per cento per i mutui a breve scadenza che l'armatore contrae per ovviare a contingenti esigenze derivanti da impreviste opere di manutenzione e di riclassifica di navi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

Il problema, ormai indilazionabile, del rinnovo delle convenzioni con le quattro società del gruppo Finmare per l'esercizio delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale è stato avviato a soluzione e, dopo lunghi e complessi studi ed accordi con le altre amministrazioni interessate (Tesoro e Partecipazioni statali), è stato redatto il testo definitivo del progetto di legge in materia, già approvato dal Consiglio dei ministri e trasmesso, per l'esame, al Parlamento (Senato).

Al tempo stesso si è provveduto a predisporre altro progetto di legge per la proroga delle precedenti convenzioni per il periodo sino al 31 dicembre 1959, in guisa da regolarizzare la situazione per il passato: anche questo progetto è già stato approvato dal Consiglio dei ministri ed inviato, per l'esame, al Senato.

Il progetto concernente il riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale prevede che con le quattro società concessionarie vengano stipulate nuove convenzioni, con effetto dal 1° gennaio 1961 e per la durata di venti anni, mentre per l'anno 1960 è stabilito che le società medesime avranno diritto ad una sovvenzione corrispondente alla differenza tra gli oneri di esercizio ed i ricavi netti conseguiti da ciascuna società.

Le convenzioni recheranno in allegato — secondo il disegno di legge governativo — l'elenco delle linee sovvenzionate, approvato dai ministri per la marina mercantile e per il tesoro e suscettibile di modifiche.

Il progetto prevede, come punti essenziali:

- a) l'adeguamento costante del capitale delle società alle esigenze di impianto e di gestione;
- b) la concentrazione delle agenzie e degli uffici periferici delle quattro società nel modo più economico;
- c) il raggruppamento parziale o totale delle società mediante concentrazione o trasferimento di pacchetti azionari;
- d) la limitazione della sovvenzione annua globale alla cifra di 21 miliardi di lire, salvo maggiorazioni dovute a più elevati oneri previdenziali e diritti consolari od all'entrata in esercizio di navi nuove.

La modifica dell'elenco delle linee sovvenzionate o l'insorgere di esigenze particolari e di pubblico interesse potranno dar luogo ad una revisione della misura delle sovvenzioni che è prevista, in forma normale, ogni due anni, per tener conto delle variazioni negli introiti e nei costi del personale, del combustibile e delle manutenzioni e riparazioni.

Il disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri prevede, infine, una serie

di misure cautelative per i casi di gravi deficienze ed inadempienze da parte delle società (misure che possono culminare nella decadenza delle concessioni) e per le ipotesi di particolari esigenze di pubblico interesse, che possono portare ad una temporanea utilizzazione diretta di navi delle società da parte dell'amministrazione.

È previsto, infine, che le linee di carattere locale attualmente in concessione alle società Tirrenia ed Adriatica siano affidate all'industria privata (si tratta delle piccole linee locali tra porti sardi e di quella per le isole Tremiti).

Alla fine di giugno è entrata in esercizio la nuova nave ammiraglia della flotta italiana da passeggeri, la *Leonardo da Vinci*, e l'avvenimento è stato posto in grande risalto sia in Italia sia all'estero, dove è ben nota la posizione di primissimo piano che la nostra flotta da passeggeri detiene, specie nelle linee per le Americhe.

Per i nevralgici settori di traffico di linea tra il bacino del Mediterraneo, le Americhe e l'Australia, è stato approntato un grande programma di nuove costruzioni, che comprende due grossi transatlantici da 38.000 tonnellate da destinarsi alle linee del nord America e due unità da 23.000 per le linee dell'Australia. In tal modo sarà possibile mettere la marina sovvenzionata in grado di portarsi in condizioni di parità con le concorrenti straniere, che già percorrono queste linee con navi moderne e veloci o hanno predisposto ampi programmi di nuove costruzioni: di particolare interesse è il complesso delle linee per l'America del nord, dove le nostre posizioni debbono essere mantenute e, se possibile migliorate, per i positivi riflessi che questi servizi hanno in materia di turismo e di emigrazione, che sono tra le più cospicue voci attive della bilancia commerciale italiana.

L'entrata in servizio delle due nuove unità permetterà di dare una pienamente soddisfacente sistemazione alle linee del nord America e renderà disponibili alcune delle navi attualmente in servizio per il nord America, che potranno essere vantaggiosamente impiegate sulle linee, anch'esse di grande rilievo, dell'America del sud.

L'impiego delle due nuove motonavi da costruire nei traffici per l'Australia avrà, a sua volta, un peso non indifferente, in quanto nel settore è in atto una concorrenza molto vivace, specie da parte delle compagnie inglesi, che stanno potenziando i loro servizi con navi da 40.000 e 45.000 tonnellate lorde e hanno attuato una forma di gestione asso-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

ciata delle linee, suscettibile di dare notevoli vantaggi finanziari. Il giorno 8 settembre le quattro unità suddette, ossia le due da 38.000 tonnellate destinate al nord America e le due da 23.000 per l'Australia, sono state contemporaneamente impostate nei cantieri nazionali.

Alla fine del mese di maggio hanno avuto corso le gare per l'affidamento all'industria privata dei servizi marittimi sovvenzionati dell'alto e medio Adriatico: i servizi relativi sono stati, così, appaltati per 20 anni rispettivamente alla società « Crociere d'altre mare » con sede in Trieste ed all'impresa Lolli Ghetti di Ancona.

Le altre linee locali, affidate alle quattro società « Navigazione Toscana », « Partenopea », « Navisarma » e Si.Re.Na., sono ormai convenientemente sistemate, anche se per le crescenti esigenze economico-sociali si rende ancora necessario, talvolta, qualche potenziamento: in proposito, è da menzionare l'istituzione, avvenuta quest'anno, della linea estiva con periodicità giornaliera tra Salerno, Amalfi, Positano, Capri e Napoli.

Di fronte all'incalzare di misure protettive a favore delle marine nazionali e di discriminazioni a danno di quelle straniere, poste in essere in molti paesi, l'Italia ha, sinora, mantenuto la sua politica basata sul principio della libertà dei traffici, non mancando (specialmente in sede O.E.C.E.) di svolgere i debiti passi per ottenere l'abolizione delle varie forme discriminatorie attuate nel mondo. Nondimeno, poiché i principi teorici debbono necessariamente essere temperati alle esigenze della difesa degli interessi dell'armamento nazionale, interessi che, di volta in volta, possono avere un contenuto meramente economico o anche giuridico, la situazione viene seguita con grande attenzione e vengono accuratamente esaminate le possibilità di attuare misure difensive che la tutela di quegli interessi potrebbe rendere necessarie.

Grazie a misure discriminatorie, bandiere estere (che sotto un aspetto puramente economico avrebbero scarse possibilità di impiego proficuo) riescono ad acquisire carichi i quali, altrimenti, in condizioni normali di concorrenza, sarebbero trasportati da altre navi e ciò pregiudica le possibilità competitive delle unità italiane e di quelle delle altre marine mercantili tradizionali.

Molti sforzi sono stati compiuti in sede O.E.C.E. per reprimere le varie forme di discriminazione esistenti e l'Italia ha dato un

notevole contributo all'azione svolta dal comitato dei trasporti marittimi dell'O.E.C.E., il quale ha potuto ottenere risultati di un certo rilievo: tra gli ultimi successi in ordine di tempo è da menzionare l'impegno contratto dal governo argentino di liberalizzare in forma graduale i traffici marittimi del paese; un risultato ancor più completo è stato ultimamente raggiunto a seguito dell'azione diplomatica svolta nei confronti del governo ecuadoriano, che ha già eliminato le misure discriminatorie adottate in passato e che consistevano nella determinazione dei diritti consolari in misura diversa per le varie bandiere, mentre ora tali diritti sono stati fissati nella stessa misura per qualsiasi bandiera.

L'Italia continuerà a svolgere la sua opera in seno all'O.E.C.E., specialmente al fine di evitare che il processo in corso di trasformazione dell'organizzazione — alla quale sembrano disposti a dare la loro piena adesione gli Stati Uniti ed il Canada — non comporti una rinuncia alla meritoria opera sin qui svolta per la liberalizzazione dei traffici marittimi.

In materia di politica internazionale marittima del nostro paese, è, poi, da ricordare che è in corso di elaborazione, con la Somalia, un trattato di navigazione, a seguito del passaggio della Somalia dall'amministrazione fiduciaria italiana all'indipendenza.

Nel periodo dal 17 maggio al 17 giugno del corrente anno, si è svolta a Londra una conferenza internazionale, che aveva per fine la revisione e l'aggiornamento delle norme stabilite in materia di sicurezza della navigazione dalla conferenza di Londra del 1948. L'amministrazione della marina mercantile ha partecipato attivamente sia alla conferenza sia ai suoi lavori preparatori, e ha dato un notevole contributo ai lavori, a mezzo dei suoi rappresentanti.

L'argomento rivestiva, infatti, un particolare interesse per l'Italia, dove è in corso da alcuni anni una vasta opera di studio per l'elaborazione della nuova legge sulla sicurezza della navigazione (ormai già approvata dal Senato) e dei regolamenti di sicurezza, per il trasporto dei passeggeri e per l'imbarco, il trasporto via mare e lo sbarco di merci pericolose, regolamenti per il definitivo approntamento di alcuni dei quali si attendevano, appunto, i risultati della predetta conferenza di Londra. Da questo punto di vista, si può affermare che l'approntamento dei regolamenti stessi non tarderà molto, posto che le risoluzioni adottate dalla conferenza non si distaccano molto dalle basi

su cui queste norme interne dovrebbero essere stabilite.

Tra i più importanti problemi della sicurezza della navigazione sono da elencare, inoltre, la disciplina delle navi a propulsione nucleare (sia sotto l'aspetto dei sistemi di propulsione, sia in ciò che riguarda l'addestramento degli equipaggi e le misure da porre in atto nei porti che saranno toccati da queste navi); la revisione del regolamento sugli abbordi in mare, in relazione alle risoluzioni adottate nella recente conferenza di Londra, e del regolamento sul bordo libero, con riferimento alle decisioni che verranno prese, al riguardo, nella conferenza per la revisione della convenzione del 1930 sulla linea di massimo carico che si terrà nel prossimo anno sempre a Londra; l'addestramento degli ufficiali di coperta delle navi mercantili all'uso del *radar*, altra materia di grande interesse, che è attentamente seguita e studiata all'amministrazione, in vista della necessità di prossime realizzazioni pratiche per un'efficace e completa preparazione del personale suddetto a servirsi di questo nuovo potente mezzo ausiliario della navigazione; la sostituibilità parziale o totale, con le dovute cautele, delle tradizionali imbarcazioni di salvataggio con battelli pneumatici gonfiabili automaticamente; la disciplina dei carichi scorrevoli che tanta importanza hanno in relazione alla stabilità della nave; la disciplina delle merci pericolose, già ricordata; infine, il completamento e l'integrazione delle norme sulla radiotelegrafia e sulla radiotelefonìa.

In tutte le scorse discussioni del bilancio del Ministero della marina mercantile è stato posto in rilievo il grave problema costituito dalla ridotta possibilità di assorbimento dell'offerta di lavoro da parte della flotta nazionale. La crisi, che ha colpito a partire dal 1957 le attività marittime, ha, ovviamente, avuto effetti negativi anche in questo settore, in quanto l'entità dei disarmi ha ridotto ancor più le possibilità di imbarco. Al tempo stesso, il progresso tecnico tende a far diminuire la consistenza delle tabelle di equipaggio.

Gli effetti negativi dell'eccedenza di personale iscritto nelle matricole della gente di mare rispetto alle necessità della flotta esistente si ripercuotono, però, quasi esclusivamente sul personale mancante e provvisto di più basso grado di qualificazione (qualifiche iniziali di bordo), mentre per molte delle categorie di personale qualificato o specializzato si assiste al fenomeno opposto della scarsità

del personale provvisto di determinati titoli o di una specializzazione.

Il fenomeno non è infrequente per il personale di stato maggiore e sono state adottate opportune misure per agevolare l'imbarco di allievi ufficiali, in modo da consentire loro di compiere il prescritto tirocinio per il conseguimento dei titoli professionali di stato maggiore.

Un particolare rilievo assume, in relazione alle considerazioni che precedono, il raggiungimento di una conveniente soluzione del problema della preparazione professionale della gente di mare, intesa come sviluppo dell'istruzione nautica e dell'addestramento del personale.

Il Ministero della marina mercantile si è preoccupato di prendere in considerazione le possibilità di potenziamento degli istituti scolastici a tipo marinaro e delle altre iniziative intese a promuovere la formazione professionale della gente di mare. Sono stati stabiliti proficui contatti con il Ministero della pubblica istruzione, al quale è stata offerta la piena collaborazione di quello della marina mercantile in tutto ciò che concerne le materie di comune interesse, ed è stata predisposta, da un'apposita commissione di studio, una relazione sull'attività che il Ministero potrebbe svolgere in questo settore e sulle modifiche da apportare al regolamento al codice della navigazione in dipendenza del grado di preparazione professionale ritenuto necessario per il conseguimento dei vari titoli professionali e delle qualifiche di bordo, nonché di un riordinamento della complessa materia delle abilitazioni proprie ai diversi titoli. È stata posta in speciale rilievo, dalla commissione, l'opera che l'amministrazione potrebbe svolgere nei confronti dell'Ente nazionale educazione marinara, i cui istituti meritano di essere potenziati ed agevolati nell'opera di raggiungimento di un sempre più elevato grado di funzionalità e di perfezionamento.

Di questi problemi l'amministrazione ha ritenuto doversi occupare anche se essi esulano dalla sua diretta ed immediata sfera di competenza burocratica, in quanto la collaborazione con l'amministrazione più direttamente interessata ai problemi scolastici appare quanto mai opportuna, in relazione alla convenienza che quel personale, che dovrà ottenere dall'amministrazione della marina mercantile i titoli professionali, sia, nel corso del periodo scolastico, indirizzato ed addestrato nel modo più confacente. Ciò non vuol dire, ovviamente, che allo stato attuale ciò

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

non avvenga, ma che è necessario rendere l'istruzione marinara quanto più è possibile perfetta e rispondente alle esigenze della professione che gli studenti abbracceranno.

Non vengono trascurati, infine, dall'amministrazione i problemi di addestramento del personale in settori particolari, quale è quello dell'impiego di nuovi mezzi ed impianti di bordo, ad esempio il *radar*, all'uso del quale appare necessario siano convenientemente preparati gli ufficiali di coperta, attraverso appositi corsi.

Il grande sviluppo dei traffici marittimi rende necessaria una continua ed attenta considerazione dei problemi di sviluppo dei porti, in relazione alla necessità di nuove banchine, di nuove attrezzature, di nuove vie di comunicazione con il retroterra. L'imponente incremento dei traffici di prodotti petroliferi fa sorgere sempre nuove esigenze di costruzione in parecchi porti di apposite darsene per i petroli e, al tempo stesso, diversi porti che, sino a pochi anni fa, avevano un'importanza secondaria, hanno avuto sviluppi eccezionali, tali da portarli ai primi posti della graduatoria nazionale dei porti: tipici sono, in questo senso, i casi di Augusta e di Ravenna, ma il processo di industrializzazione di zone finora depresse, specie nel meridione, potrà produrre analoghi effetti anche per altri porti, specie per quelli situati in zone nelle quali sono sorti o stanno sorgendo grandi complessi industriali nuovi (come a Brindisi ed a Taranto).

Secondo i dati ufficiali finora resi noti, nel primo semestre del 1960 le merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani sono ascese a poco meno di 50 milioni di tonnellate — esattamente 49,5 — e, salvo alcune rare eccezioni, tutti i maggior porti nazionali hanno beneficiato di questa espansione, naturalmente, in maggiore od in minore misura: ciò crea dovunque problemi di potenziamento, di miglioramento, di ammodernamento, che devono essere risolti. Ai primissimi posti, in tale graduatoria, si trovano Genova e Trieste.

Negli ultimi anni si è potuto accelerare questo processo di potenziamento, grazie all'aumento degli stanziamenti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici ed alla destinazione di una somma aggiuntiva di 15 miliardi di lire per l'esecuzione di opere portuali, disposta con legge 24 luglio 1959, n. 622, ma molto è ancora necessario fare, anche in relazione ai grandi lavori in corso nei grandi porti degli altri paesi del mercato comune europeo, con i quali occorre tenere il passo, per ragioni di competitività.

L'amministrazione ha avuto cura di predisporre una regolamentazione di alcune delle attività portuali unitaria su scala nazionale, compatibilmente con le esigenze locali: ciò è stato fatto per il pilotaggio ed il servizio dei portabagagli e verrà fatto prossimamente per l'ormeggio ed il rimorchio. Anche per quanto riguarda le tasse portuali, è in avanzata fase di svolgimento la procedura per l'approvazione di un testo unico, inviato, per il parere, alle varie amministrazioni interessate.

Di particolare importanza è anche la disciplina della sosta in porto di navi cariche, delle operazioni di sbarco ed imbarco dei prodotti petroliferi, dell'esecuzione di lavori a bordo delle cisterne e della loro degassificazione; anche in questa materia, si tratta di sostituire alle regolamentazioni locali vigenti nei singoli porti una disciplina a carattere nazionale: i lavori relativi sono molto avanzati e sono stati compiuti anche con la valida collaborazione dell'Unione italiana delle camere di commercio.

Anche il problema del costo delle operazioni portuali è oggetto di attento esame da parte del Ministero, nel duplice intento di conseguire una riduzione dei costi stessi e, comunque, di contenerli in misure tali da non risultare antieconomici nei confronti di quelli dei grandi porti di paesi del nord Europa che fanno parte della comunità economica europea e che si trovano in condizioni di concorrenza con i porti italiani per l'imbarco e lo sbarco di merci in transito da e per i paesi del centro Europa. L'istituzione del mercato comune, con le misure di completa abolizione delle barriere doganali da esso prevista, farà, infatti, preferire dagli operatori economici i porti situati in favorevoli condizioni geografiche e gravati da minori costi, e ciò impone di considerare attentamente la situazione, ad evitare possibilità di danni per i porti italiani, che già godono di minori vantaggi dal punto di vista della posizione geografica rispetto ai grandi porti del nord, di massima situati alla foce di grandi fiumi navigabili, che costituiscono importanti vie di comunicazione con il retroterra.

I dati sulla consistenza della flotta peschereccia all'inizio del 1960 possono essere considerati con un certo ottimismo, in quanto, se è vero che di essa fanno parte ancora poco meno di 32.000 unità con propulsione a remi od a vela e di una stazza lorda media di tonnellate una e mezza, le statistiche espongono chiaramente la progressiva tendenza alla riduzione di queste unità (che erano ancora 36.500 nel 1955) ed all'aumento del numero

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

delle unità motorizzate, che toccano ormai il numero di 13.000, contro le 9.600 del 1955. Così, nel giro di cinque anni, il naviglio peschereccio italiano si è arricchito di circa 2.800 motobarche e di oltre 500 motopescherecci, mentre, prendendo in considerazione il tonnellaggio, risulta che ormai il 70 per cento della stazza lorda complessiva è costituito da unità motorizzate. Graduale e costante è stato anche lo sviluppo del valore degli scafi ed apparati motori, aumentato, rispetto al 1955, di oltre il 25 per cento.

Per quanto riguarda la produzione, nel corso del 1959 si è avuto un certo miglioramento rispetto ai due anni precedenti, ma le difficoltà obiettive in cui urta la nostra pesca (scarsa pescosità dei mari dove i pescherecci operano e difficili situazioni di natura politica) non consentono di avere, in questo campo, dei grandi sbalzi in avanti; questi sbalzi potranno venire da una normalizzazione politica del canale di Sicilia e, più ancora, dallo sviluppo in atto delle iniziative per la costruzione e l'acquisto di navi idonee alla pesca atlantica.

Tra le misure adottate nel dopoguerra che hanno dato migliori risultati deve essere senz'altro considerata l'istituzione del fondo di rotazione per il credito peschereccio, con il quale vengono concessi mutui per l'esecuzione di lavori ad un saggio di interesse che è attualmente del 2 per cento. Lo Stato interviene mediante anticipazioni agli istituti bancari incaricati dell'esercizio del credito ed il successo del provvedimento, che risale al dicembre 1956, è dimostrato dall'elevato numero di domande presentate per la concessione dei finanziamenti, che hanno largamente superato la cifra di duemila. L'amministrazione sta compiendo studi sulla possibilità di disporre nuovi stanziamenti a favore del fondo di rotazione e di elevare l'importo del finanziamento che può essere concesso, limitato, in atto, ad un massimo di dieci milioni di lire, importo insufficiente per l'esecuzione di progetti di un certo rilievo che meriterebbero un adeguato appoggio.

Altro cardine della politica peschereccia è rappresentato dai contributi erogati a carico dello stanziamento di 5 miliardi di lire disposto sui fondi della Cassa per il mezzogiorno e destinato per un quinto dell'importo all'intervento a favore di iniziative per la pesca oceanica. Le provvidenze consistono in un contributo sino ad un massimo del 40 per cento delle spese di costruzione e di miglioramento degli scafi, di acquisto di attrezzature da pesca e di impianti di conservazione

del prodotto pescato. Gli stanziamenti non destinati alla pesca atlantica sono stati ormai quasi interamente impegnati e ciò testimonia, da un lato, lo spirito di iniziativa degli esercenti la pesca e, dall'altro, la bontà del provvedimento, che consente allo Stato di contribuire all'esecuzione di un complesso di lavori per un valore che supera i dieci miliardi di lire: si ricordi, in proposito, che il valore globale delle unità e delle attrezzature da pesca italiane tocca i 45 miliardi di lire e che i contributi di cui trattasi possono essere concessi solo a favore degli esercenti delle regioni su cui la Cassa per il mezzogiorno ha giurisdizione, per cui si può agevolmente dedurre che le iniziative che fruiscono delle misure in parola hanno un'importanza molto notevole sia in senso assoluto sia in senso relativo.

La legge 21 luglio 1959, n. 590, ha disposto uno stanziamento di 500 milioni di lire per l'erogazione di contributi per il miglioramento di unità ed attrezzature da pesca (entro il limite del 40 per cento delle spese da sostenere) a favore dei pescatori dell'alto Adriatico, per compensarli della mancata inclusione — nell'accordo di pesca con la Jugoslavia del 1958, tuttora vigente — di una zona del golfo di Trieste nella quale essi potevano, in precedenza, esercitare la pesca sulla scorta dell'accordo precedentemente in vigore.

L'istruttoria delle domande (1235) è stata conclusa e quasi tutte le domande di contributo sono state accolte (1.204); la notifica dell'accoglimento delle domande agli interessati è, ormai, anch'essa praticamente conclusa. I lavori di miglioramento che verranno effettuati ascendono, nel complesso, ad un valore di un miliardo e mezzo di lire.

Il Ministero della marina mercantile ha elaborato uno schema di disegno di legge, già approvato dal Consiglio dei ministri, ed attualmente all'esame del Parlamento, per la concessione di un contributo d'interesse sui mutui per la pesca che comportano un saggio d'interesse del 5 per cento o superiore a tale aliquota. Si tratta di una misura già attuata con la legge 10 gennaio 1952, n. 16, che ebbe notevole successo, anche se la limitatezza dei fondi disponibili non permise di accogliere tutte le richieste presentate.

La legge del 1952, prorogata nel 1956, ebbe efficacia sino al 30 giugno 1958 ed il provvedimento ora approvato dal Consiglio dei ministri è stato predisposto nell'intento di accogliere le domande a suo tempo presentate e che non poterono essere soddisfatte per l'esaurimento dei fondi stanziati. La misura si è

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

rivelata molto utile in determinati casi nei quali gli esercenti non possono avvalersi dei crediti del fondo di rotazione, che non possono superare l'importo di dieci milioni di lire e non hanno effetto, quindi, nei riguardi di iniziative di più ampio respiro, meritevoli, invece, della più attenta considerazione.

La legge Ferrara-Scalia del 13 marzo 1958, n. 250, è, ormai, pienamente operante e grazie ad essa è stato possibile porre in atto efficaci provvidenze previdenziali a favore degli interessati, che sono tutti coloro che esercitano in modo professionale la piccola pesca su unità di stazza lorda che non supera le 10 tonnellate. Molte sono le difficoltà nelle quali le competenti commissioni compartimentali si sono imbattute all'inizio del loro lavoro, dovute specialmente alle difficoltà di ricostruire l'attività prestata dai pescatori sulle piccole unità, ma, al momento attuale, i lavori delle commissioni procedono a ritmo serrato.

Molto sentito è anche il problema della costruzione di alloggi salubri per i pescatori, in sostituzione delle case malsane nelle quali essi, in molti centri, ancora abitano e sono stati fatti i passi opportuni presso il Ministero dei lavori pubblici, che ha concesso, a suo tempo, un'assegnazione di un miliardo di lire a questo fine. La costruzione delle case per i pescatori viene effettuata dagli istituti autonomi per le case popolari.

Le condizioni ambientali e politiche nelle quali si esplica la pesca nel Mediterraneo hanno reso indispensabile studiare con cura le possibilità di costituire una salda flottiglia nazionale per la pesca nell'Atlantico e gli sforzi dell'amministrazione si sono trovati a combaciare con le iniziative di diversi operatori che hanno giustamente avvertito l'esigenza di trovare nuove zone di pesca. È ovvio che la pesca oceanica potrà essere appannaggio solo di imprese industriali saldamente organizzate e ben provviste di capitali e di mezzi, anche per la necessità di competere ad armi pari con le analoghe iniziative che fioriscono nei paesi stranieri, in alcuni dei quali la pesca oceanica rappresenta ormai un'attività tradizionale.

Gli operatori delle regioni meridionali ricevono un potente impulso ad assumere iniziative del genere dai contributi previsti a loro favore, per un importo complessivo di un miliardo di lire, sui fondi a disposizione della Cassa per il mezzogiorno e hanno già formulato diversi programmi, richiedendo la concessione dei contributi stessi; ma anche nelle altre regioni le iniziative non mancano

e negli ultimi dodici mesi sono stati acquistati all'estero parecchi grossi pescherecci da adibire, previi adattamenti, alla pesca atlantica.

Si ha motivo fondato di ritenere che lo sviluppo della pesca oceanica porterà ad una notevole riduzione delle importazioni di prodotti ittici dall'estero, che, al momento attuale, corrispondono, in valore, a tre quarti della intera produzione nazionale.

Notevole interesse presentano, a questo proposito, le possibilità — che si sono rivelate concrete — della conclusione di accordi di collaborazione per la pesca con taluni paesi dell'Africa occidentale (quali la Liberia, il Ghana e la Nigeria) e l'attività svolta dai rappresentanti dell'amministrazione in seno alla commissione interna.

Sono note le difficoltà di ordine politico frapposte ad un più esteso sfruttamento delle acque del Mediterraneo da parte delle nostre unità da pesca. La situazione appare ormai regolarizzata nell'Adriatico, dove, con reciproche concessioni, si è potuto raggiungere un accordo che si è rivelato stabile, anche se, in sede di periodico rinnovo, potranno essere apportate variazioni nelle zone concesse ai nostri pescatori. L'accordo del novembre 1958, che era venuto a scadere il 30 aprile 1960, è stato, frattanto, prorogato senza varianti fino alla fine di febbraio 1962.

Meno favorevole è la situazione nel canale di Sicilia, dove non è stato ancora possibile raggiungere un *modus vivendi* con la Tunisia e dove si verificano ancora episodi luttuosi e deprecabili, come quello recentemente del motopeschereccio *Salemi*, nel quale due pescatori italiani hanno perso la vita. L'azione svolta dall'amministrazione della marina mercantile e da quella degli affari esteri è molto intensa e si è fatto quanto era possibile per giungere ad accordi con la Tunisia, prospettando anche i vantaggi che a quel paese potrebbero derivare dal raggiungimento di un accordo commerciale e di collaborazione economica. Si ha motivo di sperare che le autorità tunisine entrino nell'ordine di idee di accettare trattative per un ritorno alla normalità.

In fase avanzata di elaborazione è l'accordo di collaborazione per la pesca con la Repubblica Araba Unita, attraverso il quale l'Italia tende a sperimentare le possibilità di realizzare una politica di collaborazione con tutti i paesi mediterranei interessati alla pesca.

Oltre all'azione svolta dall'amministrazione — e già menzionata in precedenza — in seno alla commissione internazionale per la pesca

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

nel nord Atlantico ed alle iniziative assunte per la conclusione di accordi bilaterali per la pesca con i paesi del Mediterraneo e dell'Africa occidentale, è da ricordare l'attiva partecipazione ai lavori della F.A.O. e del Consiglio generale della pesca nel Mediterraneo, presso il quale il funzionario preposto alla direzione generale della pesca e del demanio marittimo è stato eletto vice presidente del consiglio stesso.

Passo ora a trattare dei problemi di funzionalità dell'amministrazione, e in primo luogo di quelli del personale. Dopo l'istituzione del ruolo degli operai permanenti, addetti alla condotta dei mezzi nautici occorrenti per l'esplicazione di varie importanti funzioni di polizia marittima, disposta con la legge 22 ottobre 1959, n. 947, è stato possibile avviare a soluzione il problema del completo riordinamento del Ministero e della revisione dei ruoli organici del personale.

Un apposito disegno di legge è stato approvato, infatti, dal Consiglio dei ministri nel luglio scorso e trasmesso al Parlamento per l'esame. Le variazioni all'ordinamento burocratico dell'amministrazione previste dal citato disegno sono essenziali per un retto funzionamento di questo Ministero, i cui compiti sono venuti sempre più ad espandersi, con la conseguenza che spesso non è possibile far fronte a tutte le esigenze per la scarsità del personale e la mancanza, addirittura, di alcuni ruoli organici indispensabili, quale quello della carriera di concetto.

Il disegno prevede l'elevazione a direzione generale dell'ispettorato generale degli affari generali e del personale, in analogia all'organizzazione burocratica di tutti gli altri Ministeri; la creazione di una direzione generale del demanio marittimo e dei porti, i cui servizi sono, al momento attuale, divisi tra due diverse direzioni generali, mentre hanno numerosi punti di contatto che ne consigliano l'unificazione in un unico servizio; l'istituzione del ruolo organico della carriera di concetto e la revisione degli altri ruoli già esistenti, concepita in guisa da adeguare la consistenza dei ruoli alle effettive esigenze del servizio che, al momento attuale, rendono spesso necessaria l'attribuzione di funzioni di una qualifica superiore al personale o l'esplicazione di determinate funzioni, quali quelle di concetto, da parte di personale della carriera direttiva od esecutiva.

L'approvazione di questo disegno di legge da parte del Parlamento darebbe all'amministrazione la possibilità di operare con molta

maggior efficacia e di attendere ai suoi compiti istituzionali nel modo più conveniente.

Vivamente sentito è anche il problema della unificazione in una sola sede di tutti i servizi centrali del Ministero, attualmente sparsi in cinque diversi edifici, data l'insufficiente capienza del palazzo di piazza della Minerva. Le pratiche necessarie per la costruzione della nuova sede, che sorgerà all'E.U.R., sono in fase avanzata di svolgimento e quanto prima sarà possibile dar corso all'inizio dei lavori, dopo l'esame del progetto da parte dell'ufficio tecnico erariale.

Onorevoli deputati, a felice coronamento dell'impulso nuovo della marina mercantile italiana mi piace citare l'approvazione — data dalla Commissione per gli affari costituzionali — al disegno di legge, da me presentato, sul riordinamento dei servizi e la revisione dei ruoli organici del Ministero cui ho l'onore e la responsabilità di presiedere.

Modeste ed inadeguate strutture amministrative — create nell'immediato dopoguerra — non reggevano ormai più alla mole crescente di un lavoro che si afferma con vitalità nuova nello sviluppo economico della nazione. Non si tratta, invero, di creare pesanti burocrazie, ma agili adeguati strumenti, che sappiano bene amministrare il patrimonio del popolo italiano.

Questo riguarda non solo il settore della navigazione e del traffico marittimo, ma anche quello del demanio marittimo, che l'espansione edilizia del paese mette in così grande rilievo. Avrà, così, anche il settore della pesca marittima — che i nuovi processi di conservazione, di industrializzazione e di lotta contro il depauperamento ittico dei nostri mari rendono di urgente interesse nazionale — un sempre più vitale impulso.

Con la certezza di avere messo — con questo disegno di legge — una solida pietra angolare su cui costruire un lavoro assai più impegnativo, mi piace chiudere questa interessante discussione parlamentare sul bilancio della marina mercantile italiana.

Abbiamo, infatti, così, tutte le più serie premesse per vedere rifiorire l'attività di un Ministero che ha la responsabilità di agire in un settore dove gli italiani hanno sempre trovato larghe possibilità di vita nella esplicazione delle loro più grandi e più geniali attitudini. (*Vivi applausi al centro - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Adamoli, Caprara, Vidali, Ravagnan, Minella Molinari Angiola, Polano, Barontini, Maglietta, Natta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

e Sannicolò hanno presentato il seguente ordine del giorno.

« La Camera,

considerata la complessità dei problemi legati al rinnovo delle convenzioni con le società di preminente interesse nazionale e tenuto conto dei voti espressi dagli organi responsabili economici, politici, sindacali, amministrativi delle città marinare interessate;

considerato che le prospettive di riduzione di linee e di navi e di concentrazione o fusione delle società di preminente interesse nazionale hanno creato preoccupazioni ed allarme che non possono essere ignorate dai poteri centrali;

considerato che i termini previsti per l'entrata in vigore della nuova legge saranno certamente superati prima del compimento dell'iter parlamentare;

invita il Governo

a ritirare il disegno di legge presentato al Senato e a predisporre, sulla base di una impostazione generale programmatica che sia frutto di un dibattito parlamentare e di vaste consultazioni con gli organi rappresentativi delle città di Genova, Napoli, Trieste e Venezia, un nuovo disegno di legge che, nel quadro di uno sviluppo e di un potenziamento della flotta Finmare, assicuri anche lo sviluppo dell'economia marittima e portuale delle città interessate ».

Dichiaro inammissibile quest'ordine del giorno sia perché per il ritiro di un disegno di legge è indispensabile l'autorizzazione del Presidente della Repubblica su deliberazione collegiale del Consiglio dei ministri, sia perché il provvedimento di cui trattasi è all'esame del Senato (ed è fra l'altro discutibile se il ritiro imponga ad una Assemblea di dismettere un disegno di legge).

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Nel ringraziarla molto, signor Presidente, per questa sua decisione mi permetta di aggiungere altre due considerazioni. Innanzitutto, quel disegno di legge non è all'ordine del giorno della Camera. In secondo luogo, un'Assemblea legislativa può opporsi ad un disegno di legge non approvandolo, ma non può assolutamente pretendere dal Governo che lo ritiri.

BOGONI. Si sappia che siamo contrari a quel provvedimento.

ADAMOLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ADAMOLI. Signor Presidente, il problema dell'ammissibilità dell'ordine del giorno non era stato approfondito in Commissione. Per questo motivo l'ordine del giorno è stato ripresentato in questa sede. Mi rimetto, comunque, alla decisione del Presidente.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei capitoli e dei riassunti per titoli e per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1960-61, nonché degli articoli del disegno di legge, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CUTTITTA, *Segretario*, legge. (V. *Stampato n. 2242*).

(*La Camera approva i capitoli, i riassunti per titoli e per categorie, l'appendice e gli articoli del disegno di legge*).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Proroga della delega al Governo relativa a modificazioni e soppressioni di uffici, enti e istituzioni di servizi operanti nel campo dell'igiene e della sanità pubblica di cui all'articolo 7 della legge 13 marzo 1958, n. 296. (2512).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Proroga della delega al Governo relativa a modificazioni e soppressioni di uffici, enti e istituzioni di servizi operanti nel campo dell'igiene e della sanità pubblica di cui all'articolo 7 della legge 13 marzo 1958, n. 296.

Come la Camera ricorda, la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente. Il relatore, onorevole Cotellessa, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

COTELLESA, *Relatore*. Al Governo, con l'articolo 7 della legge 13 marzo 1958, n. 296, istitutiva del Ministero della sanità, era concessa la facoltà di emanare entro due anni dall'entrata in vigore della legge predetta i provvedimenti previsti dall'articolo 5 del decreto luogotenenziale 31 luglio 1945, n. 466, con l'osservanza dei criteri direttivi derivanti dalle norme stabilite dagli articoli 1, 2, 4, 5 e 6 della stessa legge n. 296. Per tale articolo possono essere modificati o soppressi uffici ed enti pubblici operanti nel campo dell'igiene e della sanità, istituiti servizi ed or-

ganismi speciali ed attribuiti alla dipendenza dell'Alto Commissariato enti, organismi e servizi che esercitano la loro attività nel campo dell'igiene e della sanità pubblica. Per gli articoli 1, 2, 4, 5 e 6 della legge n. 296, la competenza del Ministero si delimita specificando i mezzi e i fini del servizio ad esso attribuiti e la natura degli enti operanti nel campo sanitario.

Data la complessità della materia e poiché, per varie ragioni, non ultima quella delle successive crisi di governo, il Governo non ha potuto avvalersi della facoltà di emanare i provvedimenti delegati, si chiede che sia concessa una proroga di sei mesi della delega, cioè fino al 14 febbraio 1961. La Commissione si è espressa favorevolmente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

GIARDINA, *Ministro della sanità*. Il Governo concorda con le conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

CUTTITTA, *Segretario*, legge:

« La delega concessa al Governo dall'articolo 7 della legge 13 marzo 1958, n. 296, è prorogata di sei mesi ».

PRESIDENTE. Non sono stati presentati emendamenti. Il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Storti, Maglietta ed altri: Divieto di intermediazione ed interposizione nelle prestazioni di lavoro e nuova disciplina dell'impiego di mano d'opera negli appalti di opere e di servizi. (130-134-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, di iniziativa dei deputati Storti, Maglietta ed altri, già approvata dalla Camera e modificata dal Senato: Divieto d'intermediazione ed interposizione nelle prestazioni di lavoro e nuova disciplina dell'impiego di mano d'opera negli appalti di opere e di servizi.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

BUTTÈ, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo?

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Il Governo concorda con le conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modificazioni introdotte dal Senato. La prima è all'articolo 1, che la Camera aveva approvato nel seguente testo:

« È vietato all'imprenditore di affidare in appalto o in subappalto, anche a società cooperative, l'esecuzione di mere prestazioni di lavoro mediante impiego di manodopera assunta e retribuita dall'appaltatore, qualunque sia la natura dell'opera o del servizio cui le prestazioni si riferiscono.

È altresì vietato all'imprenditore di affidare a dipendenti, a terzi o a società cooperative, lavori a cottimo da eseguirsi da prestatori di opere assunti e retribuiti da tali intermediari.

È considerato appalto di mere prestazioni di lavoro ogni forma di appalto o subappalto, anche per esecuzione di opere o di servizi, ove l'appaltatore impieghi capitali, macchine ed attrezzature fornite dall'appaltante, quand'anche per il loro uso venga corrisposto un compenso all'appaltante.

Le disposizioni dei precedenti commi si applicano altresì alle aziende dello Stato ed agli enti pubblici, anche se gestiti in forma autonoma.

I prestatori di lavoro, che siano occupati dall'imprenditore nei casi cui si riferiscono i detti divieti, sono considerati a tutti gli effetti alle dipendenze dell'imprenditore medesimo ».

Il Senato lo ha sostituito con il seguente testo:

« È vietato all'imprenditore di affidare in appalto o in subappalto o in qualsiasi altra forma, anche a società cooperative, l'esecuzione di mere prestazioni di lavoro mediante impiego di manodopera assunta e retribuita dall'appaltatore o dall'intermediario, qualunque sia la natura dell'opera o del servizio cui le prestazioni si riferiscono.

È altresì vietato all'imprenditore di affidare ad intermediari, siano questi dipendenti, terzi o società anche se cooperative, lavori da eseguirsi a cottimo da prestatori di opere assunti e retribuiti da tali intermediari.

È considerato appalto di mere prestazioni di lavoro ogni forma di appalto o subap-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

palto, anche per esecuzione di opere o di servizi, ove l'appaltatore impieghi capitali, macchine ed attrezzature fornite dall'appaltante, quand'anche per il loro uso venga corrisposto un compenso all'appaltante.

Le disposizioni dei precedenti commi si applicano altresì alle aziende dello Stato ed agli enti pubblici, anche se gestiti in forma autonoma, salvo quanto disposto dal successivo articolo 8.

I prestatori di lavoro, occupati in violazione dei divieti posti dal presente articolo, sono considerati, a tutti gli effetti, alle dipendenze dell'imprenditore che effettivamente abbia utilizzato le loro prestazioni».

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo del Senato.

(È approvato).

La seconda modificazione è al secondo comma dell'articolo 3, che la Camera aveva approvato nel seguente testo:

«La stessa disciplina si applica agli appalti concessi dalle imprese che esercitano un pubblico servizio per le attività di esazione, lettura di contatori, installazione e manutenzione di reti di distribuzione, impianti di apparecchi e attività similari».

Il Senato lo ha sostituito con il seguente:

«La stessa disciplina si applica agli appalti concessi dalle imprese che esercitano un pubblico servizio per le attività di esazione, installazione e lettura di contatori, manutenzione di reti di distribuzione e di trasporto, allacciamenti, costruzione di colonne montanti, impianti di apparecchi, reti a bassa tensione e attività similari».

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 3 nel testo del Senato.

(È approvato).

La terza modificazione è all'articolo 5, che la Camera aveva approvato nel seguente testo:

«Le disposizioni di cui all'articolo 3 della presente legge non si applicano:

a) agli appalti per costruzioni edilizie all'interno degli stabilimenti;

b) agli appalti per installazione o montaggio di impianti e macchinari;

c) ai lavori di manutenzione straordinaria;

d) ai trasporti esterni da e per lo stabilimento;

e) agli appalti che si riferiscono a particolari attività produttive, le quali richiedano in più fasi successive di lavorazione, l'impiego di manodopera diversa per specializzazione da quella normalmente impiegata nell'impresa, sempre che tale impiego non abbia carattere continuativo;

f) agli appalti per prestazioni saltuarie ed occasionali, di breve durata, non ricorrenti abitualmente nel ciclo produttivo e nell'organizzazione dell'impresa. Per tali appalti l'esclusione dalla disciplina di cui all'articolo 3 dovrà essere autorizzata, di volta in volta, dall'ispettorato del lavoro competente».

Il Senato lo ha sostituito con il seguente testo:

«Le disposizioni di cui all'articolo 3 della presente legge non si applicano:

a) agli appalti per costruzioni edilizie all'interno degli stabilimenti;

b) agli appalti per installazione o montaggio di impianti e macchinari;

c) ai lavori di manutenzione straordinaria;

d) ai trasporti esterni da e per lo stabilimento;

e) agli appalti che si riferiscono a particolari attività produttive, le quali richiedano in più fasi successive di lavorazione, l'impiego di manodopera diversa per specializzazione da quella normalmente impiegata nell'impresa, sempre che tale impiego non abbia carattere continuativo;

f) agli appalti per prestazioni saltuarie ed occasionali, di breve durata, non ricorrenti abitualmente nel ciclo produttivo e nell'organizzazione dell'impresa. Per tali appalti la esclusione dalla disciplina di cui all'articolo 3 dovrà essere preventivamente autorizzata, di volta in volta, dall'ispettorato del lavoro competente.

g) agli appalti per l'esecuzione dei lavori di facchinaggio, di pulizia e di manutenzione ordinaria degli impianti — esclusi per questi ultimi gli appalti di cui al secondo comma dell'articolo 3 — conclusi con imprese che impiegano il personale dipendente presso più aziende contemporaneamente. Per tali appalti la esclusione dalla disciplina di cui all'articolo 3, salva la disposizione dell'articolo 1676 del codice civile, dovrà essere autorizzata preventivamente dall'ispettorato del lavoro competente del luogo dove i lavori devono eseguirsi. Restano ferme le disposizioni di cui alla legge 3 maggio 1955, n. 407;

h) agli appalti per la gestione dei posti telefonici pubblici, di cui all'articolo 55 del regolamento di esecuzione dei titoli I, II e III del libro II della legge postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 19 luglio 1941, n. 1198, soltanto nei casi in cui la prestazione del lavoratore per l'espletamento del servizio telefonico non sia prevalente rispetto a quella da lui normalmente svolta».

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo del Senato.

(È approvato).

Il Senato ha poi aggiunto il seguente articolo 8:

« Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta congiunta dei ministri delle finanze, dei trasporti, delle poste e delle telecomunicazioni e del lavoro e della previdenza sociale, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, saranno emanate le norme per la disciplina dell'impiego di manodopera negli appalti concessi dalle amministrazioni autonome delle ferrovie dello Stato, dei monopoli di Stato e delle poste e telecomunicazioni, in conformità con le disposizioni di cui ai precedenti articoli, tenendo conto delle esigenze tecniche delle amministrazioni stesse e salvaguardando gli interessi del personale dipendente dalle imprese fornitrici di manodopera.

Qualora non vengano emanate le norme di cui al precedente comma nel termine ivi previsto, la presente legge troverà applicazione anche nei confronti delle predette amministrazioni autonome dello Stato ».

Pongo in votazione questo articolo aggiunto dal Senato.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in fine di seduta.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere subito il disegno di legge n. 1819.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Finanziamenti a favore di imprese industriali per l'attuazione di programmi di riconversione di particolare interesse economico o sociale in vista delle nuove condizioni di concorrenza internazionale. (1819).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Finanziamenti a favore di imprese industriali per l'attuazione di programmi di riconversione di particolare interesse economico o sociale in vista delle nuove condizioni di concorrenza internazionale.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta ?

DE' COCCI, *Relatore*. No, signor Presidente. Mi limito tuttavia a segnalare che la Commissione propone il seguente articolo aggiuntivo 1-bis:

« Sono escluse dai benefici di cui all'articolo precedente le imprese industriali che risultino direttamente o indirettamente collegate con società o gruppi le cui azioni siano quotate in borsa oppure le cui condizioni generali risultino comunque sufficienti al risanamento delle aziende di cui alla presente legge.

Sono parimenti escluse le imprese che stiano per essere fuse in società o in gruppi di cui al comma precedente.

All'atto della presentazione dell'istanza tendente ad ottenere il finanziamento, il richiedente deve dichiarare di non trovarsi in alcuni dei casi di esclusione di cui al presente articolo.

La dichiarazione infedele comporta la revoca del finanziamento e, ove non costituisca reato più grave, è punita con un'ammenda da 3 volte a 10 volte l'ammontare dei finanziamenti concessi ».

PRESIDENTE. Il Governo ?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. A nome del ministro competente mi associo alle conclusioni della Commissione ed accetto l'articolo aggiuntivo 1-bis.

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli nel testo della Commissione, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

CUTTITTA, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 1819-A).

(Sono approvati tutti gli articoli e l'articolo 1-bis, proposto dalla Commissione).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Rinvio della discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'aumento degli organici della magistratura. (2025).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'aumento degli organici della magistratura.

Chiedo al relatore, onorevole Breganze, se tra i gruppi parlamentari sia stato raggiunto un accordo ai fini di una sollecita discussione del provvedimento.

BREGANZE, *Relatore*. Signor Presidente, ritengo estremamente difficile che si possa oggi approvare, come pure sarebbe augurabile, il disegno di legge, e ciò sia perché sono stati presentati molti emendamenti, sia perché il provvedimento, di intenso respiro ed atteso da molti decenni, necessita di una discussione diffusa al fine di consentirne il necessario approfondimento.

PRESIDENTE. Il Governo?

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Il Governo è pronto alla discussione. Ma non può che rimettersi alla Camera.

CACCIATORE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CACCIATORE. Desidero esprimere la mia delusione dato che mi attendevo che, prima della sospensione dei nostri lavori, questo disegno di legge fosse discusso dalla Camera. Ella sa, onorevole Presidente, quanto sia necessario un ampliamento dell'organico della magistratura.

PRESIDENTE. Sono stato d'accordo con il ministro di grazia e giustizia nel tentare di varare questo provvedimento prima dell'aggiornamento dei lavori parlamentari. L'onorevole relatore, però, nel corso di un colloquio che ho avuto con lui, mi aveva avvertito che sul provvedimento, senz'altro importante ed urgente, era stato presentato un complesso di emendamenti, erano state formulate osservazioni e si erano accesi contrasti che non avrebbero consentito neppure per questa sera, ove avessimo voluto, l'approvazione del provvedimento.

Assicuro che il disegno di legge figurerà tra i primi provvedimenti che la Camera discuterà alla ripresa dei lavori.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Rinvio del seguito della discussione della proposta di legge Macrelli: Riesame delle posizioni dei dipendenti dalle pubbliche amministrazioni che furono arbitrariamente dimessi o licenziati durante il regime fascista. (19).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della proposta di legge di iniziativa del deputato Macrelli: Riesame delle posizioni dei dipendenti dalle pubbliche amministrazioni che furono arbitrariamente dimessi o licenziati durante il regime fascista.

Mi consta che su alcune norme di questo provvedimento il Governo avrebbe manifestato il suo dissenso. Inoltre, il ministro dei trasporti è attualmente impegnato al Senato per la discussione del suo bilancio. Quindi ritengo che anche il seguito della discussione di questo provvedimento debba essere rinviato alla ripresa dei lavori parlamentari, con l'intesa che questa proposta di legge figurerà tra i primi provvedimenti che saranno sottoposti all'esame della Camera.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Commemorazione dell'ex deputato
Guglielmo Giannini.**

MIGLIORI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIGLIORI. Brevi parole mi siano consentite, poiché la notizia ci è giunta pochi istanti fa e ci ha dolorosamente sorpresi, onde temiamo di non poter degnamente commemorare l'amico e collega scomparso, onorevole Guglielmo Giannini.

Era uno di quegli uomini che riuscivano naturalmente simpatici. Era un galantuomo, un uomo geniale, un uomo che anche la politica aveva vissuto e trattato con la luce della sua genialità, con il suo grande cuore, con quell'amore del paradosso, con quella posizione qualche volta un po' spettacolare che erano caratteristici del suo temperamento e che, del resto, sottolineavano la sincerità del suo temperamento.

Egli fu deputato alla Costituente e deputato nella prima legislatura. Tentò un esperimento politico che per un certo momento

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

ebbe una certa fortuna, che poi invece si dissolse, ma che era comunque un esperimento nato dalla sua buona fede. Fu un cittadino esemplare, un grande servitore del paese che credette nella democrazia e negli istituti democratici. Ciascuno di noi, sia che consentisse sia che dissentisse da lui, si onorava di averlo veramente come amico. Sorridevamo alle sue facezie, meditavamo su ciò che di profondo esse contenevano.

Signor Presidente, credo che il senso di dolorosa sorpresa che è comune a tutti noi, che è comune sicuramente nel paese — sia alla parte colta sia alle classi popolari, che gli uomini di cuore sanno amare ed apprezzare — debba tradursi in manifestazione di reverente cordoglio, e vorrei pregarla, onorevole Presidente, di esprimere questi nostri sentimenti ai familiari del parlamentare scomparso.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. È con senso di grande smarrimento che apprendo in questo istante la notizia della morte di Guglielmo Giannini. Io lo ricordo contraddittore nella discussione sul disegno di legge per l'istituzione della Cassa per il mezzogiorno, ma devo rilevare (e in questo mi associo *toto corde* agli apprezzamenti fatti dall'onorevole Migliori) che anche nel contraddittorio egli portava sempre un senso di viva cordialità. Con animo cristiano mi inchino dinanzi a questa dolorosa notizia e a nome del Governo mi associo al dolore dell'Assemblea, pregando l'onorevole Presidente, nell'esprimere il cordoglio della Camera, di far giungere alla famiglia anche il cordoglio del Governo.

PRESIDENTE. L'improvvisa notizia della morte del collega Guglielmo Giannini ha impedito ai gruppi di averne tempestiva conoscenza, e quindi di prendere parte, come sono sicuro avrebbero fatto, a questa manifestazione di cordoglio. Ecco perché sento in questo momento di rappresentare tutti i gruppi parlamentari, unendomi alle espressioni nobilissime, direi scultoree dell'onorevole Migliori, che ha delineato una figura così rispondente a verità e così piena di simpatia, ed oggi di tristezza.

L'onorevole Guglielmo Giannini, in questa Camera, nell'Assemblea Costituente, rappresentò per la sua personalità e per il movimento che egli capeggiò, certamente una espressione nuova ed incisiva nella vita parlamentare del nostro paese.

Egli fu condannato anche ad assistere — in Parlamento e fuori, quando più non ne fece parte — al dissolversi del suo movimento, ma dimostrò di avere una tale forza d'animo, direi una filosofia meridionale, da saper sopportare il crollo del suo movimento e dedicarsi ad altre attività. Io l'ho incontrato in un ricevimento al Quirinale pochi giorni or sono (mi si consenta questo ricordo personale), ed egli mi disse che sarebbe venuto a salutarci alla Camera. Gli risposi che in qualunque occasione, come già in passato, sarei stato felice di riceverlo. Egli aggiunse: « Lo so, so che tu mi vedi sempre con piacere perché mi vuoi bene ». Egli, in quel momento, vedeva in me tutti i colleghi della Camera, che, al di là di ogni valutazione politica e critica del suo movimento, riconoscevano in lui, come ha detto l'onorevole Migliori, l'uomo di alta ispirazione morale, il gentiluomo, soprattutto il sorridente amico e collega.

E a questa dolce memoria, in questo momento di tristezza per l'improvvisa, inaspettata notizia della sua scomparsa, rivolgiamo il nostro mesto e reverente pensiero.

La Presidenza invierà alla famiglia le espressioni di vivo cordoglio della Camera. (*Segni di generale consentimento*).

Sui lavori della Camera.

PRESIDENTE. Avverto che, subito dopo la votazione a scrutinio segreto, la Camera aggiornerà i suoi lavori e sarà convocata a domicilio, presumibilmente per il 22 novembre, secondo accordi intercorsi tra i gruppi parlamentari.

Comunico che, nella settimana precedente la ripresa, le Commissioni della Camera si riuniranno per procedere all'esame, in sede referente, di vari provvedimenti che saranno poi sottoposti all'Assemblea. Ricordo che nel corso di questa breve, ma intensa sessione, è stata completata la discussione dei bilanci: di tale sollecito e proficuo lavoro ringrazio i presidenti delle Commissioni, i relatori, i capigruppo, il Governo, i deputati e i dipendenti della Camera.

Votazione segreta di disegni e di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (*Approvato dal Senato*) (2260);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (*Approvato dal Senato*) (2368-2368-bis);

« Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (*Approvato dal Senato*) (2211);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (*Approvato dal Senato*) (2311).

Saranno votati a scrutinio segreto anche i disegni di legge nn. 2242, 2512, 1819, e la proposta di legge n. 130-134-B, oggi esaminati.

Se la Camera lo consente, la votazione segreta di questi provvedimenti avverrà contemporaneamente.

(*Così rimane stabilito*).

Indico la votazione.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

(*Segue la votazione*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*I deputati segretari numerano i voti*).

Comunico il risultato della votazione:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (*Approvato dal Senato*) (2260):

Presenti e votanti . . .	330
Maggioranza	166
Voti favorevoli	216
Voti contrari	114

(*La Camera approva*).

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (*Approvato dal Senato*) (2368-2369-bis):

Presenti e votanti . . .	330
Maggioranza	166
Voti favorevoli	214
Voti contrari	116

(*La Camera approva*).

« Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (*Approvato dal Senato*) (2211):

Presenti e votanti . . .	330
Maggioranza	166
Voti favorevoli	218
Voti contrari	112

(*La Camera approva*).

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (*Approvato dal Senato*) (2311):

Presenti e votanti . . .	330
Maggioranza	166
Voti favorevoli	215
Voti contrari	115

(*La Camera approva*).

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (*Approvato dal Senato*) (2242):

Presenti e votanti . . .	330
Maggioranza	166
Voti favorevoli	277
Voti contrari	53

(*La Camera approva*).

« Proroga della delega al Governo relativa a modificazioni e soppressioni di uffici, enti e istituzioni di servizi operanti nel campo dell'igiene e della sanità pubblica di cui all'articolo 7 della legge 13 marzo 1958, n. 296 » (*Approvato dal Senato*) (2512):

Presenti e votanti . . .	330
Maggioranza	166
Voti favorevoli	270
Voti contrari	60

(*La Camera approva*).

« Finanziamenti a favore di imprese industriali per l'attuazione di programmi di riconversione di particolare interesse economico o sociale in vista delle nuove condizioni di concorrenza internazionale » (1819):

Presenti e votanti . . .	330
Maggioranza	166
Voti favorevoli	216
Voti contrari	114

(*La Camera approva*).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

STORTI, MAGLIETTA ed altri: « Divieto d'intermediazione ed interposizione nelle prestazioni di lavoro e nuova disciplina dell'impiego di mano d'opera negli appalti di opere e di servizi » (*Modificata dal Senato*) (130-134-B):

Presenti e votanti	330
Maggioranza	166
Voti favorevoli	304
Voti contrari	26

(*La Camera approva.*)

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli	Berry
Agosta	Bersani
Aicardi	Bertè
Aimi	Bertinelli
Alba	Bettiol
Alberganti	Biaggi Nullo
Albertini	Biagioni
Aldisio	Bianchi Fortunato
Alessandrini	Bianchi Gerardo
Alpino	Biasutti
Amadei Giuseppe	Pigi
Amatucci	Bignardi
Ambrosini	Bima
Amiconi	Bisantis
Amodio	Rogoni
Anderlini	Boidi
Andreotti	Bolla
Andreucci	Bologna
Angelini Ludovico	Bonomi
Angelino Paolo	Bontade Margherita
Antoniozzi	Borellini Gina
Arenella	Borin
Armani	Bottonelli
Armosino	Bozzi
Audisio	Breganze
Avolio	Brusasca
Azimonti	Bucalossi
Babbi	Bucciarelli Ducci
Bacelli	Bufardeci
Badini Confalonieri	Buffone
Baldelli	Buttè
Baldi Carlo	Buzzetti Primo
Ballesi	Buzzi
Barbaccia	Cacciatore
Barbi Paolo	Caiati
Barbieri Orazio	Caiazza
Bardanzellu	Calvi
Bardini	Canestrari
Baroni	Caponi
Barontini	Cappugi
Bartole	Capua
Beccastrini Ezio	Carra
Belotti	Carrassi
Berlinguer	Casati
Berloffia	Cassiani

Castelli	Franceschini
Castellucci	Franco Raffaele
Cengarle	Frunzio
Cerreti Alfonso	Fusaro
Cervone	Gagliardi
Cianca	Galli
Cibotto	Gaspari
Cinciari Rodano Ma-	Gatto Eugenio
ria Lisa	Gaudioso
Clocchiatti	Gefter Wondrich
Cocco Maria	Gennai Tonietti Erisia
Colasanto	Germani
Colitto	Gioia
Colleoni	Giorgi
Colleselli	Gitti
Colombo Emilio	Gonella Guido
Colombo Vittorino	Gorrieri Ermanno
Comandini	Grasso Nicolosi Anna
Compagnoni	Greppi
Concas	Grifone
Conci Elisabetta	Grilli Giovanni
Conte	Guerrieri Emanuele
Corona Giacomo	Guerrieri Filippo
Cortese Giuseppe	Gui
Cotellessa	Guidi
Curti Aurelio	Gullotti
Cuttitta	Helper
Dal Canton Maria Pia	Ingrao
D'Ambrosio	Invernizzi
Dami	Iotti Leonilde
De' Cocci	Isgrò
De Grada	Jacometti
De Lauro Matera	Jervolino Maria
Anna	Kuntze
Del Giudice	Laconi
Delle Fave	La Penna
De Maria	Larussa
De Martino Carmine	Lattanzio
De Marzi Fernando	Leone Francesco
De Pascalis	Liberatore
De Vita Francesco	Li Causi
Diaz Laura	Limoni
Di Benedetto	Lizzadri
Di Nardo	Lombardi Giovanni
Dominedò	Lombardi Riccardo
Durand de la Penne	Lombardi Ruggero
Ermini	Longoni
Fanelli	Lucchesi
Feroli	Lucifredi
Ferrara	Luzzatto
Ferrari Aggradi	Macrelli
Ferrari Giovanni	Maglietta
Fogliazza	Magnani
Folchi	Magno Michele
Forlani	Magri
Fornale	Malagodi
Fracassi	Malagugini
Francavilla	Mannironi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

Marchesi	Pucci Anselmo
Marconi	Quintieri
Marenghi	Radi
Mariconda	Raffaelli
Marotta Michele	Rampa
Marotta Vincenzo	Rapelli
Martina Michele	Ravagnan
Martinelli	Re Giuseppina
Martino Edoardo	Reale Giuseppe
Mattarella Bernardo	Reale Oronzo
Mattarelli Gino	Repossi
Mazza	Restivo
Mazzoni	Ricca
Mello Grand	Ripamonti
Merenda	Rocchetti
Merlin Angelina	Roffi
Miceli	Romanato
Micheli	Romeo
Migliori	Rossi Paolo
Minasi Rocco	Rossi Paolo Mario
Misasi Riccardo	Rumor
Misefari	Russo Carlo
Mitterdorfer	Russo Salvatore
Monasterio	Russo Spena Raf- faello
Montanari Otello	Russo Vincenzo
Monte	Sammartino
Montini	Sangalli
Moro	Sannicolò
Musotto	Santarelli Ezio
Musto	Sarti
Nanni Rino	Scaglia Giovanni Bat- tista
Nannuzzi	Scalfaro
Napolitano Francesco	Scalia Vito
Natali Lorenzo	Scarascia
Natoli Aldo	Scarongella
Negrone	Scarpa
Nicoletto	Scelba
Origlia	Schiano
Pacciardi	Schiavetti
Pajetta Gian Carlo	Schiavon
Palazzolo	Schiratti
Paolucci	Sciolis
Pastore	Sciorilli Botrelli
Patrini Narciso	Sedati
Pavan	Semeraro
Pella	Seroni
Penazzato	Sforza
Perdonà	Silvestri
Pertini Alessandro	Simonacci
Petrucci	Sinesio
Pezzino	Sodano
Piccoli	Sorgi
Pinna	Spadazzi
Pintus	Spadola
Pirastu	Spataro
Polano	Storchi Ferdinando
Prearo	
Preziosi Costantino	

Tambroni	Valori
Tantalo	Vecchietti
Targetti	Venegoni
Terragni	Veronesi
Terranova	Vestri
Pitomanlio Vittoria	Vetrone
Togni Giulio Bruno	Viale
Tognoni	Vicentini
Tonetti	Vidali
Toros	Villa Giovanni Oreste
Tozzi Condivi	Vincelli
Trebbi	Volpe
Troisi	Zaccagnini
Truzzi	Zanibelli
Turnaturi	Zugno
Valiante	

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Bartesaghi	Martino Gaetano
Barzini	Pedini
Battistini Giulio	Rossi Maria Madda- lena
Carcatera	Rubinacci
De Caro	Sabatini
De Leonardis	Storti Bruno
Di Leo	Vedovato
Graziosi	
Iozzelli	

(concesso nella seduta odierna):

Negrari	Togni Giuseppe
Secretò	

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti.

« Ruoli organici e carriera del personale di segreteria degli istituti di istruzione media, classica, scientifica e magistrale » (*Già approvato da quel consesso, modificato dalla I Commissione della Camera e modificato ancora da quella VI Commissione*) (1452-B);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 14 settembre 1959, n. 843, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1959-60 » (*Approvato da quella V Commissione*) (2543);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 12 maggio 1960, n. 508, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla am-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

ministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1959-60 » (*Approvato da quella V Commissione*) (2544);

« Agevolazioni in materia d'imposta generale sull'entrata per la industrializzazione di Trieste » (*Approvato da quella V Commissione*) (2545);

Senatore TRABUCCHI: « Interpretazione autentica della legge 20 ottobre 1954, n. 1044, richiamata dalla legge 27 maggio 1959, n. 355, in materia di accertamento di valore nei trasferimenti di fondi rustici - Integrazioni ed aggiunte » (*Approvata da quella V Commissione*) (2546).

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

Approvazioni in Commissione.

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

dalla I Commissione (Affari costituzionali):

« Norme per la sistemazione del personale assunto dal governo militare alleato nel Territorio di Trieste » (413); COLITTO: « Sistemazione del personale, assunto dal cessato governo militare alleato, in servizio alle dipendenze del commissariato generale del governo per il territorio di Trieste » (275), BOLOGNA e SCIOLIS: « Norme per la sistemazione del personale civile assunto dal governo militare alleato nel territorio di Trieste » (334) e BOLOGNA e SCIOLIS: « Norme per la sistemazione del personale delle forze di polizia della Venezia Giulia » (335), *in un testo unificato e con il titolo:* « Norme per la sistemazione del personale assunto dal governo militare alleato nel territorio di Trieste » (413-275-334-335);

CASTELLUCCI e BALDELLI: « Estensione della norma di cui all'articolo 4 della legge 19 ottobre 1959, n. 928, al personale della carriera direttiva delle altre amministrazioni dello Stato in analoga situazione » (1829), *in un nuovo testo;*

dalla II Commissione (Affari interni):

« Modifiche alla legge 3 novembre 1954, n. 1042, sul fondo nazionale per il soccorso

invernale » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (2514);

« Provvidenze e benefici per i connazionali rimpatriati dall'Egitto, dalla Tunisia e da Tangeri » (1592-B) (*Modificato dalla I Commissione del Senato*);

BORIN e SIMONACCI: « Proroga delle disposizioni contenute nella legge 31 luglio 1956, n. 897, con le modifiche e aggiunte di cui alla legge 22 dicembre 1959, n. 1097, sulla cinematografia » (2478), *con modificazioni;*

dalla IV Commissione (Giustizia):

« Ordinamento del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie e dei dattilografi » (1059-B) (*Modificato dalla II Commissione del Senato*);

Senatori ZELIOLI LANZINI ed altri: « Concessione di contributi a favore del Centro nazionale di prevenzione e difesa sociale » (2323) (*Approvata dalla II Commissione del Senato*);

dalla VI Commissione (Finanze e tesoro):

DE MICHELI VITTURI ed altri: « Modifica dell'articolo 8 della legge 29 luglio 1957, n. 635, contenente disposizioni integrative della legge 10 agosto 1950, n. 647, per l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale » (1135); BALLARDINI ed altri: « Integrazione dell'articolo 8 della legge 29 luglio 1957, n. 635, recante disposizioni per l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale » (2135); DAMI: « Integrazione dell'articolo 8 della legge 29 luglio 1957, n. 635, recante disposizioni per l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale » (2171); e PERDONÀ ed altri: « Modifica dell'articolo 8 della legge 29 luglio 1957, n. 635 » (2450), *in un testo unificato e con il titolo:* « Modifica dell'articolo 8 della legge 29 luglio 1957, n. 635 » (1135-2135-2171-2450);

« Abolizione dell'imposta comunale sul bestiame » (*Approvato dal Senato*) (2513), *dichiarando nello stesso tempo assorbite la proposta di legge* MONASTERIO ed altri: « Abolizione dell'imposta sul bestiame per i coltivatori o allevatori diretti » (894), la quale sarà, pertanto, cancellata dall'ordine del giorno, *e la proposta di legge* BONOMI ed altri: « Abolizione dell'imposta sul bestiame e delle prestazioni d'opera » (143), limitatamente all'articolo 1;

« Disciplina della riscossione dei carichi arretrati di imposte dirette » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (2484);

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

« Approvazione dell'atto di transazione 5 agosto 1960, n. 527 di repertorio, relativo al trasferimento a favore della Società per la industria italiana del petrolio (IN.PET) della raffineria di La Spezia per la parte di pertinenza dello Stato » (*Approvato dal Senato*) (2523);

« Autorizzazione alla emissione di obbligazioni da parte della sezione di credito agrario della Cassa di risparmio delle province lombarde » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (1932);

« Modalità per l'inquadramento dei prodotti soggetti a monopolio fiscale nella classificazione stabilita a termini dell'articolo 1, secondo comma, della legge 19 dicembre 1958, n. 1085 » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (2494);

dalla XII Commissione (Industria):

BARTOLE ed altri: « Modifiche alla legge 11 gennaio 1957, n. 6, sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi » (1607), *con modificazioni*.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

MIGLIORI ed altri: « Estensione al liceo linguistico « Sacro Cuore » di Roma delle norme in vigore per l'iscrizione ai corsi per il conseguimento della laurea in lingue e letterature straniere » (2547);

GUERRIERI FILIPPO ed altri: « Varianti, per gli ufficiali dei carabinieri, alla tabella n. 1 annessa alla legge 10 aprile 1954, n. 113, sullo stato degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (2548);

TOGNONI ed altri: « Estensione delle provvidenze disposte dalla legge 21 luglio 1960, n. 739, alle zone colpite dalle alluvioni verificatesi tra il 14 agosto e il 31 dicembre 1960 » (2549).

FRANCESCHINI ed altri: « Diritti e obblighi delle scuole non statali di grado inferiore e di grado secondario classico, tecnico e artistico » (2550);

CAPPUGI ed altri: « Agevolazioni tributarie a favore degli istituti autonomi per le case popolari » (2551);

CAPPUGI ed altri: « Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relative alla sistemazione nei ruoli delle ferrovie dello Stato del personale dipendente da appaltatori di lavori di natura ferroviaria » (2552).

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 comportano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Informo che il deputato Berry ha ritirato la sua proposta di legge:

« Modifica all'articolo 195 della legge 12 novembre 1955, n. 1137, sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e della aeronautica » (2089).

La proposta di legge è stata, pertanto, cancellata dall'ordine del giorno.

Annunzio di modifica alla costituzione di una Commissione.

PRESIDENTE. Informo che nella riunione di stamane la VI Commissione (Finanze e tesoro) ha proceduto alla elezione di un segretario. È risultato eletto il deputato Napolitano Francesco.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CUTTITTA, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro, per sapere se siano a conoscenza dei criteri adottati dalle sedi provinciali dell'I.N.P.S. nei confronti dei cittadini perseguitati politici ai quali in seguito ad una circolare ministeriale del 13 luglio 1957, n. 718, viene liquidata la pensione prendendo a base l'ultima marca assicurativa versata direttamente dagli interessati e che per la maggior parte si riferisce agli anni 1920-21.

« In caso affermativo se non ritengano i criteri adottati nelle sedi I.N.P.S. in pieno contrasto con lo spirito della legge 10 marzo 1955, n. 56, ed in particolare con la lettera dell'articolo 5 di detta legge, che tenendo conto delle forzate interruzioni dei versamenti contributivi da parte dei perseguitati politici, riconosce utili ai fini del trattamento previdenziale i periodi trascorsi in carcere od al confino di polizia e quelli trascorsi all'estero e pone a carico dello Stato i relativi contributi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

« L'interrogante chiede altresì di conoscere se e quali provvedimenti intendano adottare per porre fine allo stato di disagio in cui versano gli interessati ed al tempo stesso per compiere nei loro confronti un doveroso atto di giustizia.

(3117)

« BENSÌ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del commercio con l'estero, per conoscere se risponde a verità la notizia, secondo la quale sarebbe stato stipulato un accordo commerciale con la Tunisia per l'importazione di un notevole quantitativo di vino, parte del quale sarebbe già giacente nei porti franchi di Venezia e Trieste in attesa del provvedimento di nazionalizzazione; e, nell'affermativa, se non ritenga di dover denunciare detto accordo pregiudizievole per l'economia vitivinicola nazionale, travagliata da una profonda crisi che ha assunto aspetti veramente gravi e drammatici soprattutto in Sicilia e nelle Puglie.

(3118)

« DE VITA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere quali iniziative intenda prendere, di fronte alla protesta ed allo sdegno di tanta parte dell'opinione pubblica, per il gesto compiuto dal prefetto di Novara, il quale ha respinto le deliberazioni dell'amministrazione comunale di Omegna, nel tentativo di impedire il regolare svolgimento del "Premio letterario città di Omegna", il quale, essendo dedicato ad opere letterarie ispirate ai valori morali della Resistenza, incontra sempre più il favore degli ambienti artistici e del grande pubblico, per il rinnovato slancio antifascista da cui è stata di recente animata la vita del nostro paese.

(3119)

« SCARPA, ALICATA, DE GRADA ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se lo stesso è a conoscenza e quali provvedimenti intende adottare per la particolare situazione dell'ordine pubblico in Alcamo (Trapani), ove i servizi di pubblica sicurezza sono affidati al commissario dottor Girolamo Perino, il quale, per motivi di particolare servilismo politico, trascura il normale servizio di pubblica sicurezza per trasformarsi in mediatore nella formazione delle liste democristiane ed intervenire quale paciere nei conflitti politici

dei dirigenti democristiani in forma sfacciatamente pubblica e compiendo, fra l'altro, opera vessatoria nei confronti di più persone, perché accettassero la candidatura in una piuttosto che in un'altra lista. Inoltre il detto commissario, per non entrare in contrasto con l'ambiente mafioso che striscia interessatamente intorno ai dirigenti del partito democristiano, non compie il suo dovere di funzionario, del quale il fondamentale compito dovrebbe essere quello di reprimere i reati scoprendo i colpevoli. Orbene, il dottor Perino, durante il suo ormai lungo periodo di servizio in Alcamo, è riuscito a "scoprire colpevoli" solo nei casi di evidente responsabilità e di rei confessi, trascurando o completamente omettendo di svolgere approfondite indagini in quei casi gravi, ove gli interessi della giustizia contrastavano con quelli dei mafiosi locali. Le statistiche a proposito dovrebbero parlare chiaro. Basta citare l'esempio scandaloso dell'albergo-ristorante "Miramare", che da oltre tre mesi ha iniziato l'attività alberghiera e di trattoria in Alcamo, senza la licenza dell'autorità di pubblica sicurezza, e dove quasi ogni sera il detto commissario si recava a cenare, pur consapevole che il proprietario non era munito di licenza e la cui attività non legale ebbe a cessare per l'intervento della squadra mobile di Trapani al comando di altri funzionari. Ciò perché il dottor Perino ha voluto palesemente agevolare e il proprietario dell'albergo-ristorante e un noto prete alcamese, che con il proprietario ha rapporti occulti di società nella gestione di detto servizio.

(14538)

« PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga necessario conservare in servizio la coppia di rapidi R/507 e R/510 della linea Reggio Calabria-Bari, già soppressi, poi prorogati sino al 31 ottobre 1960, poi da rieffettuare nei periodi delle feste natalizie, di capodanno e pasquali, dal 22 dicembre 1960 al 9 gennaio 1961 e dal 25 marzo al 10 aprile 1961.

« Tali determinazioni, mentre da un lato mostrano la volontà di conservare il servizio, dall'altro, con la decisa soppressione, vogliono giustificare la ripetuta scarsa utilizzazione finora avuta dei treni stessi e la naturale contrazione di traffico che normalmente si verifica durante l'inverno.

« Ora, quanto alla scarsa utilizzazione, l'interrogante si permette rappresentare la si-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

tuazione, ad esempio, del giorno 8 ottobre 1960:

posti effettivi di prima classe: 16; di seconda classe: 56.

« Viaggiatori in partenza:

da Metaponto: prima classe: 5; seconda classe: 29;

da Sibari: prima classe: 6; seconda classe: 31;

da Crotone: prima classe: 8; seconda classe: 39;

da Catanzaro: prima classe: 8; seconda classe: 34;

da Soverato: prima classe: 8; seconda classe: 26;

da Roccella: prima classe: 8; seconda classe: 25;

da Locri: prima classe: 7; seconda classe: 19;

da Melito Porto Salvo: prima classe: 6; seconda classe: 18.

« Quanto alla naturale contrazione, si fa notare che tra le ore 20,41 e le ore 2,01 non v'è treno viaggiatori di sorta sulla linea jonica, in arrivo a Reggio Calabria e che pertanto 5 ore e mezza di intervallo sono davvero troppe.

« Il problema tuttavia non pare debba valutarsi alla stregua di una entrata e di una uscita, giacché, in tal caso, bisognerebbe pervenire alla media regionale dei costi del servizio: e sotto questo profilo altri treni sono pienamente attivi. Ciò che l'interrogante si permette far notare è il fatto che, ai fini dell'elevazione economica di una regione, va pienamente ed efficientemente attuato il complesso delle infrastrutture e dei servizi. L'azienda delle ferrovie, ci si augura, vorrà contribuirvi, oltre al resto, anche con la conservazione del servizio di che trattasi.

(14539)

« REALE GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere — in considerazione del fatto che presso le università italiane non esiste più ormai da circa un ventennio il corso di laurea in chimica e in farmacia, sostituito da uno in farmacia ed un altro in chimica; tenuto presente, inoltre, che nel corso di laurea in chimica esiste un particolare indirizzo organico biologico della durata di anni 5, che dà una specifica preparazione e conoscenza nelle materie attinenti alla biologia — se non ritenga opportuno disporre una modifica al comma a), dell'articolo 3, del regio decreto 18 giugno 1905, n. 407, in modo da includere tra i diplomi di laurea richiesti per la direzione tecnica di ogni isti-

tuto di preparazione di sieri, vaccini e prodotti affini anche quello in chimica, indirizzo organico biologico.

(14540)

« ARENELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa all'ammissione a finanziamento, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, della costruzione del secondo lotto della rete idrica di distribuzione nel capoluogo di Portomaggiore (Ferrara), opera di inderogabile necessità e da tempo sollecitata dalla locale popolazione.

« Si richiede altresì l'ammissione a finanziamento della rete idrica nelle frazioni, sottolineando la particolare urgenza del progetto presentato per le frazioni Montesanto, Quartiere e Porterotta.

(14541)

« BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se intenda promuovere l'istituzione di un'agenzia postale in Alberone di Cento (Ferrara).

« L'interrogante rileva che trattasi di frazione, distante 12 chilometri dal capoluogo, con popolazione di circa 1.500 abitanti, molti dei quali — in specie vecchi pensionati — sono costretti a frequenti ed incomodi spostamenti per adire all'ufficio postale del capoluogo.

(14542)

« BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla concessione del contributo statale di legge, per il secondo lotto dei lavori di costruzione della fognatura nel comune di Massafiscaglia (Ferrara).

(14543)

« BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere lo stato della pratica relativa all'ammissione a contributo statale delle opere di completamento, ampliamento e arredamento della scuola industriale di Portomaggiore (Ferrara).

(14544)

« BIGNARDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per conoscere se si propongano di intervenire con la necessaria urgenza affinché venga riparata la sede dell'istituto d'arte di Sassari, che si è dovuta chiudere perché pericolante; e se intendano pure provvedere a dotare di una nuova, più ampia e idonea

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

sede tale istituto, che svolge un'opera di eccezionale importanza.

(14545) « BERLINGUER, PINNA, CONCAS, DE LAURO MATERA ANNA, MARANGONE, MALAGUGINI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno per conoscere quali provvedimenti intenda disporre al fine di rimuovere la strana disposizione adottata dalle autorità provinciali di Napoli, disposizione che limita a determinati orari il diritto dei cacciatori a praticare lo sport della caccia sull'isola d'Ischia (nei periodi fissati dalla legge);

se non considera il ministro tale disposizione, che, a detta degli interessati legittimamente in agitazione, consente la caccia dalle ore 14 in poi, in contrasto con le norme e i diritti di detti cacciatori, per i quali, per altro, pur limitando la libertà di caccia, non si è disposta una riduzione delle imposte, provocando in tal modo una sperequazione nel diritto rispetto ad altri centri e settori aperti al permesso della caccia.

« Gli interroganti chiedono, altresì, di conoscere le competenze stabilite per legge, cui vanno soggetti i cacciatori in generale, e le ragioni per le quali è fatto obbligo ai medesimi di appartenere alla Federazione italiana della caccia.

(14546) « ARENELLA, FASANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione, dei lavori pubblici e della sanità, per sapere quali provvedimenti intendano prendere per dare sollecita soluzione ai tormentosi problemi dell'edilizia scolastica nella città di Reggio Calabria.

« In particolare, se non ritengano di porre fine al gravissimo disagio fisico e morale in cui da anni si dibattono scolaresca ed insegnanti della scuola media "Diego Vitrioli", privi, come sono, di una sede e comunque di aule adeguate ed igieniche. Tale disagio, come è data notizia dalla stampa, divenuto da tempo intollerabile, è sboccato in questi giorni nell'astensione dalle lezioni dei 1.200 alunni e di tutto il corpo insegnante, il quale ultimo ha denunciato alla pubblica opinione le innumeri promesse ingannevoli ricevute e le lunghe quanto inutili sue attese.

(14547) « MISEFARI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quale significato abbia la sua elusiva risposta al recente telegramma del presidente

della giunta regionale sarda in ordine alle notizie sui propositi del Governo o almeno dei dicasteri finanziari di voler ridurre gli stanziamenti per il piano di rinascita della Sardegna alla misura di circa un quarto rispetto al minimo giustamente richiesto, tenendo presente la necessità di fornire tale precisazione nel particolare clima dello sciopero generale indetto unitariamente dai sindacati sardi, e della campagna elettorale in corso.

(14548) « BERLINGUER, PINNA, CONCAS, LUZZATTO, BASSO, FABBRI, MISASI, FARALLI, PREZIOSI COSTANTINO, MUSOTTO, AICARDI, BETTOLI, AVOLIO, PIGNI, LANDI, ARMAROLI, SCARONGELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere:

1°) quali sono le ragioni che hanno determinato l'interruzione delle operazioni di tracciamento della progettata autostrada del sole nel tratto Firenze-Incisa-San Giovanni Valdarno;

2°) se sia vero che ciò deve attribuirsi a nuovi orientamenti circa la scelta del percorso che l'autostrada dovrebbe fare sul tratto Firenze-San Giovanni;

3°) quali sarebbero i motivi, nell'eventualità che quanto si afferma ufficiosamente sia vero, che avrebbero modificato la precedente decisione, più rispondente agli interessi degli utenti, delle zone attraversate e del tratto generale verso il sud.

(14549) « MAZZONI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per sapere — premesso che con la legge 7 febbraio 1958, n. 88, articolo 15, secondo comma: "Nello stesso ruolo organico dei professori di educazione fisica (articolo 12 stessa legge) saranno iscritti a domanda, con effetto dal 1° ottobre 1950 ai soli fini giuridici, gli allievi delle cessate accademie di educazione fisica di Roma e Orvieto che, avendo frequentato i corsi speciali previsti dalla legge 3 giugno 1950, n. 415, ai fini del completamento degli studi, abbiano conseguito il diploma di abilitazione all'insegnamento. La iscrizione ha luogo nell'ordine della graduatoria di merito risultante dal punteggio ottenuto nell'esame di diploma"; considerato che il decreto ministeriale 28 agosto 1958, n. 210, registrato alla Corte dei conti il 9 gennaio 1959, registro secondo, foglio 167, iscrive gli stessi insegnanti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

quali straordinari dal 1° ottobre 1958 nel ruolo organico riconoscendo loro, in base alla suddetta legge n. 88 del 7 febbraio 1958, otto anni di anzianità, tanto da attribuire lo stipendio corrispondente al coefficiente 229 con quattro aumenti biennali; considerato che i medesimi hanno ultimato al 1° ottobre 1960 il periodo di prova previsto dalla legge 13 marzo 1958, n. 165, e che quindi è cessato l'impedimento alla concessione dell'anzianità di servizio stabilita dall'articolo 15, secondo comma, della legge 7 febbraio 1958, n. 88; a conoscenza che il Ministero della pubblica istruzione sta approntando i decreti di nomina a "ordinario" prevedendo al 1° ottobre 1960 una anzianità di "ordinario" di anni otto, mesi zero, giorni zero — se non intendano disporre perché siano rispettati i diritti dei predetti insegnanti, ai quali vanno riconosciuti otto anni di anzianità di ruolo alla data del 1° ottobre 1958, e pertanto da tale data il riconoscimento dei diritti patrimoniali.

(14550) « CRUCIANI, GRILLI ANTONIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere i motivi che ostano alla applicazione integrale e tempestiva dell'articolo 20 della legge 4 aprile 1939, n. 589, relativamente all'ufficio distrettuale di Foligno (Perugia), perché venga posto in condizione di aver tutte le copie degli atti di castasto, vecchio e nuovo, secondo il regolamento.

« Questa situazione che crea gravi ed onerosi disagi, tanto ai proprietari quanto ai professionisti, che sono costretti al duplice controllo tra gli uffici di Foligno e quelli dell'ufficio tecnico erariale di Perugia, ha determinato in questi giorni numerose proteste delle categorie interessate.

« L'interrogante chiede se il ministro non intenda disporre per la precisa applicazione della legge.

(14551) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se, di fronte all'aumento numerico dei delitti di sangue nelle provincie di Agrigento, Trapani e Palermo e tenuto conto che tale aumento è legato a fattori ambientali e al costume, non ritenga necessario predisporre adeguate ricerche sociologiche, e non solo poliziesche, che valgano a individuare i campi e i modi di intervento non solo a fini repressivi, ma in primo luogo preventivi del fenomeno.

(14552) « FERRAROTTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere come e quando il Governo intenda risolvere il grave ed impellente problema concernente l'adeguamento delle pensioni indirette di guerra le cui attuali misure, quanto meno anacronistiche e non rivalutate da oltre sette anni, sono assolutamente insufficienti ad assicurare ai genitori, alle vedove e agli orfani dei caduti in guerra il soddisfacimento dei più elementari bisogni.

« In particolare, poiché è noto il presente regime sperequativo esistente in seno alla categoria dei pensionati a causa di eventi bellici stante il vigente diverso indice di rivalutazione delle pensioni stesse in rapporto all'anteguerra (60 a 1 per la vedova di soldato combattente e 90 a 1 per l'invalido di seconda categoria), l'interrogante chiede di sapere se il ministro competente intenda disporre opportunamente affinché — in sede di rivalutazione delle pensioni fruite dai congiunti dei caduti e dei dispersi — siano anche eliminate le attuali discriminazioni.

(14553) « BOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici, dell'interno e della sanità, per conoscere quali provvedimenti intendano disporre per risolvere la drammatica situazione nella quale versano circa 3 mila famiglie napoletane, le quali dal periodo bellico ad oggi si trovano in abitazioni di fortuna le cui condizioni sono ormai al più basso impossibile livello di vita.

« L'interrogante fa presente che negli ultimi tempi si sono registrate nella città legittime manifestazioni di protesta di donne e di bambini che hanno rivendicato con forza che le autorità preposte si decidessero in via definitiva a risolvere la loro penosa situazione.

« L'interrogante fa presente, in particolare, che vivono in uno stato di pericolo 450 famiglie accampate sui terrazzi dell'ex albergo dei poveri in piazza Carlo III di Napoli, sulle quali incombono particolari minacce collegate alle condizioni atmosferiche (basterebbe difatti la disgrazia di un fulmine nottetempo per provocare incalcolabile sciagura).

« L'interrogante chiede di conoscere dai competenti ministri, considerate le dichiarazioni del prefetto di Napoli, a suo tempo fatte ad una delegazione di baraccati accompagnati dall'interrogante e dal senatore Palermo e cioè: che entro la primavera del 1961 la quasi totalità di dette famiglie come dei tremila alloggi-baracche della città, saranno

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

sistemate in nuove costruzioni popolari, se tale dichiarazione trova l'avallo nella valutazione e nell'impegno da parte dei ministri competenti.

(14554)

« ARENELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere sulla base di quali criteri di valutazione e di quali dati concreti egli abbia affermato il giorno 7 ottobre 1960 al Senato, a conclusione del dibattito sul bilancio del Ministero dell'agricoltura, che l'attuale livello dei prezzi dei fertilizzanti sia da considerarsi " il minimo consentito dai costi di produzione attuali delle aziende " ».

« L'interrogante fa rilevare come in effetti sulla base degli attuali costi di produzione e dei prezzi vigenti le aziende produttrici abbiano nel 1959 conseguito elevati profitti e effettuato cospicui autofinanziamenti; avendo in particolar modo la Società Montecatini denunciato per l'esercizio decorso (le cifre si riferiscono naturalmente al complesso dei settori in cui opera detta società, non ultimo dei quali è però il settore dei concimi chimici) utili netti per 12 miliardi e 412 milioni e un aumento di 12 miliardi e 367 milioni nel fondo di ammortamento.

(14555)

« NAPOLITANO GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere la posizione in ordine alla pratica prodotta dal signor Francesco De Luise da Casamicciola Terme il quale da 12 anni ha prodotto istanza per ottenere giusto il disposto di legge regio decreto 29 luglio 1927, n. 1443, articoli 26-40 il diritto alla concessione per la gestione delle terme di sua proprietà.

« Sui reali motivi per cui a tutt'oggi gli organi preposti non hanno inteso disporre il più sollecito disbrigo della pratica provocando non pochi danni all'interessato nonché privando di una fonte di lavoro la cittadina di Casamicciola.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere quali provvedimenti intenda disporre il ministro, per rimuovere e avviare a soluzione la questione.

(14556)

« ARENELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per venire incontro alle giuste aspirazioni dei medici fiduciari, specialisti e consulenti delle ferrovie

dello Stato, ai quali l'amministrazione ferroviaria corrisponde, per le delicate ed importanti funzioni che assolvono, compensi veramente inadeguati per non dire irrisori, incompatibili con la dignità professionale, compensi che l'amministrazione ferroviaria crede di poter giustificare con la concessione di un libero percorso, del quale in genere gli interessati non possono usufruire, in quanto obbligati a rimanere ai loro posti per i noti motivi del loro particolare lavoro.

(14557)

« CHIAROLANZA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e della sanità, per sapere se essi sono a conoscenza della drammatica situazione nella quale si trovano i 500 lavoratori cooperatori delle cooperative del macello di Napoli, sui quale pende, per le ragioni che seguono, la minaccia della totale perdita del lavoro:

a) la inadeguata attrezzatura igienica e tecnica del macello;

b) l'ingerenza costante della ditta S.A. I.S. la quale gradualmente si sostituisce all'opera di competenza del macello comunale;

c) il graduale intervento delle industrie di macellame, fra le quali le ditte Boccalatte, Piscitelli, Longobardi, le quali con il benplacito degli organi preposti ed in violazione delle disposizioni in materia, oltre a macellare bestiame per la propria produzione, macellano per i produttori rivendendo ai dettaglianti;

d) il graduale sostituirsi dei mercati e dei macelli di Afragola, ecc., al naturale macello della città di Napoli, senza che nessun intervento da parte delle autorità e di altri enti economici preposti, si sia verificato nell'intento di frenare il fenomeno lesivo e dannoso agli interessi della cittadinanza napoletana;

e) il gravissimo, perdurante e denunciato fenomeno della messa in vendita al dettaglio ed a prezzi uguali, di carni di provenienza estera, nonché la vergognosa mistificazione, stando in atto inadeguati mezzi di repressione e di controllo;

f) il mancato intervento da parte del municipio di Napoli per un organico progetto di totale sistemazione del macello comunale, e per l'inadeguato intervento contro i fenomeni denunciati.

« Se i ministri sono a conoscenza dello stato di disagio in atto fra i piccoli esercenti colpiti dalla speculazione dei grossisti, nonché del vivo allarme fra i lavoratori interessati, e la cittadinanza danneggiati direttamente.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

« Sui provvedimenti che intendano disporre i ministri al fine di rimuovere la grave situazione in atto, e quindi disporre con energiche misure quanto necessario per avviare a soluzione il grave problema.

« Gli interroganti chiedono di conoscere altresì gli estremi di un decreto emesso dal prefetto di Roma, in ordine all'obbligo di bollo del bestiame tutto presso il mattatoio di Roma.

(14558)

« ABENELLA, FASANO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del tesoro, delle partecipazioni statali, dell'industria e commercio e di grazia e giustizia — ognuno per le specifiche competenze in relazione a loro precedente interrogazione n. 8690 — per conoscere quali provvedimenti intendono prendere in ordine allo stato di decozione della società per azioni " Italia " raffineria oli minerali con sede in Milano e stabilimento in Cremona, con particolare riguardo alla tutela dei lavoratori dipendenti e dei risparmiatori che hanno sottoscritto le obbligazioni 6,50 per cento, emesse dalla società stessa.

« In particolare gli interroganti chiedono di sapere se, per superare le gravi perplessità sollevate dalla relazione del commissario giudiziale all'amministrazione controllata, non si ritenga di dar luogo ad una inchiesta amministrativa sia per quanto attiene alla emissione delle obbligazioni, sia in ordine all'andamento economico-finanziario dell'azienda, anche per accertare eventuali fatti che possono essere oggetto di denuncia alla competente autorità giudiziaria per l'accertamento di possibili responsabilità penali.

« Gli interroganti chiedono inoltre ai competenti ministri delle partecipazioni statali e dell'industria e commercio se non ritengano di interporre il loro interessamento per far assumere con le modalità che potranno essere convenute, la raffineria da parte di qualche azienda statale, in modo di garantire la continuità del lavoro di un moderno complesso industriale e attenuare le perdite dei risparmiatori sottoscrittori delle obbligazioni e degli altri creditori.

(14559)

« RICCA, ALBERTINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se sia a conoscenza del grave sopruso cui è stato sottoposto un agente di pubblica sicurezza che in servizio dal 1954 al 24 agosto 1960, presso la questura di Cremona, si è visto trasferito di autorità a quella di Ascoli Piceno due giorni

dopo la presentazione della domanda per ottenere l'autorizzazione a contrarre matrimonio.

« Se sia inoltre a conoscenza che dopo il trasferimento di autorità, il Ministero dell'interno ha respinto l'istanza presentata dallo stesso agente intesa ad ottenere la surrichiamata autorizzazione a contrarre matrimonio con una motivazione che tra l'altro afferma: " Non presentando detta unione il complesso dei requisiti prescritti dalle vigenti disposizioni regolamentari ".

« Per conoscere anche quale sia nel dettaglio, il complesso dei requisiti prescritti e delle eventuali informazioni o motivi che hanno portato il Ministero dell'interno ad assumere tale decisione.

« Per conoscere infine se constatata l'assurdità di una prassi o di un richiamo regolamentare che annullano i principi costituzionali che sanciscono la parità di diritti fra tutti i cittadini italiani e condannano ogni discriminazione religiosa, razziale o politica, non intenda intervenire al fine di consentire all'agente interessato di godere dei suoi diritti civili e per promuovere la immediata revisione di quelle norme o della prassi che risultano essere in stridente contrasto con i principi della Costituzione repubblicana e con le esigenze della vita e della morale.

(14560) « RICCA, ALBERTINI, DE LAURO MATERA ANNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali misure intenda adottare per prevenire la prevedibile crisi vinicola delle zone in cui, per il continuo maltempo, l'uva non ha raggiunto una soddisfacente gradazione di zucchero.

(14561)

« RIZ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere la ragione per la quale, nonostante ampie e ripetute assicurazioni e promesse, non si è attuato il passaggio del mandamento della pretura di Egna (e di altri sei comuni della provincia di Bolzano) dal tribunale di Trento al tribunale di Bolzano.

« L'interrogante chiede inoltre di avere informazioni sulla data in cui si attuerà tale passaggio.

((14562)

« RIZ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere le provvidenze che il Governo sta at-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

tuando, o intenda attuare, per venire incontro ai danneggiati nelle zone colpite dal maltempo.

« In particolar modo l'interrogante chiede di sapere quali provvidenze il Governo intenda attuare per gli alluvionati della provincia di Bolzano.

(14563)

« RIZ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del turismo e dello spettacolo, per sapere se risponda a verità la notizia che la F.I.G.C. avrebbe intenzione di alienare — alloggiandosi nel nuovo palazzo delle Federazioni in viale Tiziano — lo stabile di sua proprietà sito in via Allegri al civico n. 14, con il lodevole intento di usare il ricavato per il potenziamento di attrezzature calcistiche.

« L'interrogante chiede altresì di sapere se, trattandosi di argomento puramente amministrativo, il ministro, per facilitare il compito dei dirigenti della F.I.G.C., ritenga opportuno intervenire presso il presidente della federazione stessa, suggerendo che il prezzo minimo d'asta venga stabilito — sempre nei termini della necessaria segretezza — dal competente ufficio tecnico erariale.

(14564)

« BORIN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia a conoscenza che la direzione del Politecnico di Milano ha deciso di bloccare le immatricolazioni alla facoltà di ingegneria alla data dell'8 ottobre 1960, in contrasto con la legge (regio decreto 4 giugno 1938, n. 1269) che fissa al 5 novembre il termine ultimo per la presentazione delle domande di iscrizione;

per sapere, altresì, quali provvedimenti intenda adottare per il rispetto della legge in rapporto anche alla protesta del consiglio di interfacoltà, e ciò, oltre tutto, per evitare uno stato di grave incertezza e turbamento che il provvedimento illegittimo ha provocato tra gli studenti;

per sapere, infine, come intenda provvedere a normalizzare la situazione del Politecnico, tenuto conto che la direzione dell'ateneo giustifica il provvedimento con l'insufficienza delle aule, delle attrezzature e del personale didattico, talché già per il terzo anno consecutivo si è rinnovato il tentativo di bloccare le iscrizioni prima del termine previsto dalla legge.

« Poiché la situazione di insufficienza lamentata dalla direzione del Politecnico è reale, si chiede infine se, ad evitare il ripetersi del tentativo di limitazione delle iscrizioni,

non sia urgente e necessario provvedere a congrui stanziamenti affinché il Politecnico di Milano, di antica tradizione, sia messo in condizioni di svolgere regolarmente le proprie funzioni.

(14565)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se si stiano compiendo o se siano prossimamente previste delle trattative tra l'Italia e la Jugoslavia atte a portare ad un prossimo positivo accordo sulle operazioni di saldo delle somme in lire, rispettivamente in dinari, che secondo l'articolo 8 del *Memorandum* di intesa di Londra, sono state depositate nella Banca d'Italia o nella Banca popolare jugoslava (*Narodna Banka*).

« L'interrogante fa presente che i nostri connazionali, già residenti nella Zona B del Territorio di Trieste ed esodati a seguito dell'accordo di Londra del 5 ottobre 1954, hanno provveduto a depositare i dinari ricavati dalla vendita dei loro beni nella Banca popolare jugoslava già da 6 a 4 anni or sono; e sinora, in grazia di un atto unilaterale del Governo italiano, hanno potuto riavere solo il 75 per cento delle somme depositate, calcolate in dinari, quindi senza alcun riferimento al tasso di cambio lira-dinaro.

« Secondo il citato articolo 8 del *Memorandum* di intesa di Londra, le operazioni di saldo fra i due governi avrebbero dovuto avvenire alla fine dei due anni dalla siglatura del ricordato accordo di Londra. Ed allora il tasso di cambio non avrebbe potuto essere che quello allora in vigore e, a ogni modo, non inferiore né diverso da quello praticato ad occasione delle varie transazioni economiche effettuate in quel periodo di tempo tra i due paesi secondo anche quanto stabilito dall'accordo italo-jugoslavo del 18 dicembre 1954.

« L'interrogante, nel sollecitare — ove già non fossero in atto o in programma — l'apertura di conclusive trattative sull'argomento, chiede al ministro se non ritiene dover tener conto delle considerazioni più sopra svolte circa il tasso di cambio che non può essere inferiore alla misura di 2 lire per 1 dinaro.

(14566)

« BOLOGNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali iniziative intenda prendere, di fronte al grave malcontento dei coltivatori diretti di Galliate, Bellinzago e Cameri (Novara), interessati alla bonifica cosiddetta dell'alto novarese orientale.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

« Tali coltivatori diretti sono stati informati con lettera dall'associazione irrigazione est Sesia, che saranno tenuti a pagare 165 mila lire ad ettaro per le opere di bonifica e che successivamente l'irrigazione costerà 19.500 lire ad ettaro.

« Il grave malcontento dei contadini, non solo si riferisce all'altissimo costo delle opere e della successiva irrigazione; ma anche al fatto che essi si trovano forzatamente cointeressati ad una iniziativa che non hanno potuto né scegliere, né deliberare, né gestire.

« L'associazione irrigazione est Sesia è un consorzio di bonifica, che opera su un territorio di 200 mila ettari, nelle province di Novara e di Pavia ed è perciò amministrato solo da un piccolo gruppo di grandi proprietari, soprattutto pavesi.

« Risulta chiaro che, affidando l'attuazione della bonifica dell'alto novarese orientale all'est Sesia, si sovrappone alla libera scelta dei contadini interessati, l'opera di un organismo che è ad essi totalmente estraneo. Ciò ha condotto persino all'assurdità che sono state inviate le ingiunzioni di pagamento, ad opera dell'est Sesia, anche a proprietari di zone assolutamente non bonificabili o perché costituite solo da ciottoli, o perché fortemente scoscese o perché addirittura trasformate in cave di ghiaia.

« L'interrogante chiede quindi di sapere se il ministro non intenda:

a) disporre che la bonifica sia attuata dal consorzio dei soli proprietari interessati;

b) sottoporre a revisione i costi delle opere progettate;

c) decidere che venga stralciata dalla superficie del comprensorio tutta la zona non bonificabile, perché ghiaiosa o scoscesa;

d) deliberare che venga sospesa ogni decisione circa i costi ed i modi di attuazione della futura irrigazione.

(14567)

« SCARPA ».

« Le sottoscritte chiedono d'interrogare i ministri del tesoro e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se sono a conoscenza della pratica invalsa fin dal 1955 e tuttora in atto presso la Banca nazionale del lavoro, di far sottoscrivere alle dipendenti una dichiarazione nella quale si impegnano a dare le dimissioni in caso di matrimonio;

se sono a conoscenza del fatto che attualmente due dipendenti della sede di Roma (le signore Crocchini Clara e Camerino Lucia), avendo contratto matrimonio all'insaputa della Banca per non perdere il lavoro, a seguito della dichiarazione del loro stato di

gravidanza, sono state esentate dal servizio in attesa che, allo scadere dei termini della legge per la tutela della lavoratrice madre, la Banca possa procedere al loro licenziamento come ha già fatto nei confronti di un'altra dipendente, signora Maria Luisa Polenta nel giugno 1959.

« Le interroganti chiedono se i ministri ritengono compatibile con le norme costituzionali e con la coscienza morale e civile dell'opinione pubblica che un Ente di diritto pubblico operi in una forma che è ad un tempo lesiva dei diritti delle lavoratrici e dell'interesse dell'istituto, e se non ritengono di dover intervenire per far cessare finalmente questo insostenibile stato di cose.

(14568) « RE GIUSEPPINA, CINCIARI RODANO MARIA LISA, MERLIN ANGELINA, DE LAURO MATERA ANNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle finanze, per sapere se non ritenga opportuno intervenire per la riassunzione del personale stagionale dell'agenzia coltivazione tabacchi di Perugia dei monopoli di Stato. Abitualmente, negli anni passati, tale personale veniva richiamato in servizio i primi giorni del mese di ottobre. Il breve ritardo che avrebbe subito il raccolto del tabacco allo stato verde, non giustifica la direzione generale dei monopoli di Stato, la quale non ha neanche disposto il ritiro del tabacco dai coltivatori, mentre i « concessionari speciali » dalla fine di settembre ritirano il prodotto e già hanno ripreso su vasta scala la lavorazione della foglia allo stato secco.

« Gli interroganti, chiedono inoltre, al ministro delle finanze se non ritenga di intervenire anche perché la riassunzione delle operaie stagionali avvenga in un solo scaglione, come negli anni passati, e non nel modo discriminato disposto dalla direzione dei monopoli, cioè dando la precedenza a coloro che, nella decorsa campagna, registrarono giornalmente la media di produzione più elevata.

« In proposito l'obbligo della pesatura del tabacco prodotto giornalmente da ogni singola operaia e di cui la direzione dei monopoli, oggi, si avvale per la riassunzione discriminata, come si avvale per l'assegnazione del premio d'incremento industriale nei confronti del personale permanente, è un abuso in contrasto con l'articolo 2100 del codice del lavoro. Il predetto articolo dice che quando il prestatore d'opera è vincolato alla osservanza di un determinato ritmo produttivo, o quando la valutazione della sua prestazione è fatta in base al risultato delle misurazioni

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1960

dei tempi di lavorazione, deve essere retribuito secondo il sistema di cottimo.

« La direzione dei monopoli, invece, dal novembre 1959 ha sospeso la corresponsione alle operaie interessate della maggiorazione di salario prevista per il lavoro a cottimo.

(14569)

« CAPONI, ANGELUCCI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei trasporti, del lavoro e previdenza sociale e del tesoro, per sapere quali provvedimenti urgenti intendano adottare per una organica regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie in concessione ed eliminare il grave stato di disagio nel trattamento economico-sociale della categoria.

(14570)

« ISGRÒ ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile e del tesoro, per sapere quali provve-

dimenti urgenti intendano adottare per la più sollecita realizzazione delle opere portuali ad Olbia in Sardegna.

(14571)

« ISGRÒ ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

La seduta termina alle 17,35.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI