CDXCIV.

SEDUTA DI MARTEDÌ 3 OTTOBRE 1961

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE

	PAG.
Congedi	24023
Disegni di legge (Trasmissione dal Senato)	24054
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (2773)	24024
PRESIDENTE	24024
LUCIFREDI	24024
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	24032, 24033, 24034 24042, 24045, 24066, 24067 24088, 24089, 24097, 24103
COLASANTO, <i>Relatore</i>	24029, 24031 24035, 24037
GEFTER WONDRICH	24035
POLANO	24044
BARDANZELLU	24048
LUCCHESI	24051
TROMBETTA	24055
ADAMOLI	24062
COLITTO	24068
SANTI	24072
PELLEGRINO	24080
SCIOLIS	24089
RAVAGNAN	24094
ANGRISANI	24099
LEONE RAFFAELE	24105
BOIDI	24108
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	24023
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	24054
Commemorazione dell'ex deputato Virginio Borloni:	
SANTARELLI ENZO	24054
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	24055
PRESIDENTE	24055

	PAG.
Corte costituzionale (Annunzio di trasmissione di atti)	24024
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	24112
Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	24024

La seduta comincia alle 10,30.

FRANZO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 29 settembre 1961.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Baroni e Vedovato.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

LEONE RAFFAELE e ARMATO: « Trasformazione e riordinamento della libera associazione nazionale mutilati ed invalidi civili » (3285);

PELLEGRINO ed altri: « Modificazione dell'articolo 1091 del codice della navigazione » (3286);

CAIAZZA ed altri: « Parificazione del trattamento economico e di carriera del personale di concetto dei convitti nazionali e degli educandi femminili a quello del personale di con-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

cetto delle scuole e degli istituti di istruzione tecnica e dei convitti annessi » (3287);

ANDREUCCI e SALIZZONI: « Modificazioni e integrazioni alla legge 14 marzo 1957, n. 108, concernente il pagamento delle pensioni e degli altri trattamenti di quiescenza al personale coloniale militare trasferitosi in Italia in seguito agli eventi bellici ed impiegato in servizio nelle Amministrazioni dello Stato » (3288);

PITZALIS e FRANCESCHINI: « Provvidenze a favore del personale esecutivo della scuola » (3289).

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

Annunzio di trasmissione di atti alla Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che nel mese di settembre 1961 sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate in segreteria a disposizione dei deputati.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. 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 1961 al 30 giugno 1962 (2773).

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 1961 al 30 giugno 1962.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

LUCIFREDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono onorato di essere io ad aprire la discussione generale su questo bilancio della marina mercantile; io che non sono tra i membri della Commissione che, per ragioni di competenza, ha discusso il bilancio, ma che

pur tuttavia, non foss'altro che per la mia origine da terra marinara, porto ai problemi della marina mercantile una particolare attenzione.

Desidero inizialmente porgere il mio saluto all'onorevole ministro, che con tanto impegno e passione dedica l'opera sua al dicastero cui è preposto, e al relatore onorevole Colasanto, che con tanta volontà e solerzia ha affrontato tutti i problemi inerenti alla marina mercantile, dando così alla sua relazione uno sviluppo veramente inusitato e una nota di completezza infrequente nella storia delle relazioni parlamentari, che hanno trattato i problemi della marina mercantile.

Dalla relazione dell'onorevole Colasanto si ha veramente un quadro panoramico di tutti i problemi che sorgono intorno alla nostra marina mercantile, e talora l'affliggono: problemi la cui soluzione è però tante volte motivo di conforto. Se, come apparirà dalla mia esposizione, non potrò dirmi consenziente con tutto ciò che l'onorevole Colasanto afferma nella sua relazione, ciò non significa che a lui non desideri dare atto della sua generosa fatica e del contributo di idee apportato dalla sua trattazione, non soltanto alle impostazioni teoriche, ma anche alla soluzione concreta di vari problemi.

Nel tempo consentito ad un intervento non mi è certo possibile dare fondo a tutti i temi toccati dalla relazione. Mi limiterò quindi ad alcune osservazioni su taluni punti, che mi sono sembrati degni di più viva attenzione, e ad alcune riflessioni che vorrei esporre in Parlamento come espressioni di quella modesta esperienza che nelle cose del mare non può non avere un figlio di Genova, come io sono. A questo titolo affido al ministro, al relatore ed ai colleghi le mie considerazioni.

Nella prima parte della relazione Colasanto si affronta il problema della riorganizzazione del Ministero della marina mercantile ed, in particolare, delle competenze che a detto Ministero sono attribuite nell'attuale legislazione.

Sono d'accordo con quanto nella relazione si dice in merito alla necessità di un coordinamento dell'azione pubblica nel campo dei trasporti ed alle critiche che si fanno nell'attuale distribuzione dei compiti tra i diversi ministeri. Sono d'accordo sulla necessità di una saggia politica unitaria dei trasporti, che non sempre è stata fino a questo momento realizzata nel nostro paese. Sarei veramente felice se, realizzandosi un voto che anch'io, già dodici anni fa, avevo espresso in quest'aula, il Ministero della marina mercantile potesse assorbire in sé tutte le competenze re-

lative ad ogni aspetto dei problemi della navigazione.

Mi auguro che ci si arrivi. Ma, ahimé, onorevole Colasanto, siamo su una strada diversa, perché è pronto per la discussione in Assemblea un testo legislativo, nel quale si risolve in diversa, per mio conto meno felice, maniera, il problema del distacco dei servizi dell'aviazione civile dal Ministero della difesa. Il Senato della Repubblica ha votato la costituzione di un apposito Commissariato presso il Ministero dei trasporti; nella Commissione competente della nostra Camera è stato proposto un diverso ordinamento, però sempre nell'ambito del Ministero dei trasporti, sicché resta separata la navigazione aerea dalla navigazione civile. Non credo che sia buona cosa, soprattutto di fronte alla sempre più intima connessione che si è creata tra i trasporti marittimi ed i trasporti aerei. Il problema verrà in quest'aula, e in quella sede se ne parlerà; ho espresso semplicemente una anticipazione del mio pensiero.

Ugualmente consenziente con il relatore sono quando egli dice che sarebbe assai opportuno sottrarre, almeno in parte, alla competenza del Ministero dei lavori pubblici ciò che concerne la progettazione e l'esecuzione delle opere di difesa marittima e di costruzioni portuali. Devo però dire che sono anche in questo caso piuttosto scettico in merito alla possibilità di realizzazione di questo voto, per troppe ragioni che sarebbe lungo esprimere in questo momento.

Non sono invece consenziente con la proposta del relatore, laddove dice che a questo costituendo ministero della navigazione e della pesca (così come auspica il ministero venga chiamato) vengano ad essere attribuiti tutti indistintamente i servizi della pesca. Posso essere in errore; ritengo per altro che tra pesca marittima e pesca nelle acque interne vi sia una differenza assai notevole di caratteristiche. Penso comunque che, anche indipendentemente da questa diversità, per quanto concerne i servizi della pesca nelle acque interne vi sia un problema organizzativo difficilmente superabile, e cioè il fatto che il Ministero della marina mercantile ha i suoi organi esclusivamente (ed è logico che sia così) sul litorale dello Stato.

Dice il relatore che ai servizi della pesca nelle acque interne potranno dedicarsi i funzionari del Ministero dell'agricoltura, alle dipendenze, sotto questo profilo, del Ministero della marina mercantile o della navigazione che sia. Temo che il rimedio sarebbe peggiore del male, poiché da una mezzadria di questo

genere difficilmente potrebbero derivare buoni frutti.

Comunque, auspico che si attui il riordinamento delle competenze e che il Ministero della marina mercantile, dopo avere compiuto il periodo del rodaggio in questi anni, in cui tanto gravi problemi ha dovuto affrontare, possa finalmente trovare un *ubi consistam* circa la propria organizzazione. D'altra parte, il disegno di legge per il riordinamento del ministero ha avuto di recente l'approvazione della nostra Camera con il voto della Commissione, che ho l'onore di presiedere.

Passo alla seconda parte della relazione.

Per quanto concerne il problema dello sviluppo dei traffici marittimi, non posso che congratularmi con il relatore per l'interessante raccolta di dati che egli ha fornito al Parlamento: vi è tutta una serie di tabelle relative allo sviluppo dei traffici sul mare, al traffico mondiale, alla consistenza del naviglio, che meritano di essere attentamente considerate, soprattutto da parte di coloro che ai problemi del mare raramente si avvicinano. Mi pare sia importante sottolineare in questa sede i dati forniti dalla Banca d'Italia, e citati nella relazione, che dimostrano quale sia l'apporto di valuta che l'attività della nostra marina, nel suo complesso, procura al paese. Siamo arrivati a punte superiori, però si può ritenere di aver raggiunto la stabilizzazione su un apporto — si legge nella relazione — di circa 200 miliardi annui. Probabilmente tale cifra è inferiore alla realtà, ma basta da sola a dimostrare quale sia il rilievo di questo settore.

Mi sembra che a questa considerazione ottimistica se ne possa aggiungere un'altra, altrettanto ottimistica, per ciò che concerne la consistenza del nostro naviglio. Se ricordiamo lo stato delle cose al 1945, il progresso è così eccezionale, da costituire veramente un motivo di conforto.

È una situazione buona, la nostra, ho detto. Non mi sento di poter dire che sia ottima, soprattutto se si fanno raffronti con ciò che avviene presso le marine di altri paesi. Guardando le cose con spirito critico, si può infatti avere qualche preoccupazione e qualche dubbio che la nostra bandiera abbia a perdere rispetto alle sue posizioni passate o presenti.

Pertanto l'auspicio logico è che la nostra flotta mercantile abbia a ricevere ulteriore incremento, e a questo fine alcune provvidenze sono state segnalate dal relatore, delle quali parlerò in seguito, esaminando le altre parti della relazione. Mi sia consentito sottolineare, a questo riguardo, che non vi è soltanto un

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

problema di tonnellaggio: vi è pure un problema di ammodernamento di navi. Anche a questo riguardo i progressi sono stati considerevoli, ma non siamo ancora giunti a quell'*optimum*, che sarebbe desiderabile; ed è verso l'*optimum* che la politica delle costruzioni penso debba tendere.

Comunque, le valutazioni che il relatore fa a pagina 21 della sua relazione mi sembrano meritevoli di essere condivise, sia laddove dice che « la situazione di impiego della nostra flotta può ritenersi ormai avviata alla normalizzazione », sia dove afferma che « l'armamento di linea ha oggi le migliori prospettive future e tutto fa ritenere opportuno che la rete dei servizi regolari dovrà ancora svilupparsi, nel loro insieme ». Faccio mio l'auspicio, pure contenuto nella relazione, che « occorre promuovere nuovi traffici, anche con oneri di avviamento, facendo intervenire l'armamento sovvenzionato, là dove quello privato non può agire, ed incoraggiando, in pari tempo, le iniziative dell'armamento libero, che raggiunge obiettivi economici generali senza specifici oneri per lo Stato ».

Si affaccia così, attraverso questo brano del relatore, quel problema che ormai tutti gli anni stabilmente, vorrei dire quasi cronicamente, emerge nelle nostre discussioni sul bilancio del Ministero della marina mercantile: il problema cioè dei rapporti fra l'armamento libero e l'armamento di Stato.

L'onorevole relatore fornisce i dati numerici tabellari relativi alle flotte dell'armamento libero ed alle flotte di Stato. Dico flotte di Stato, perché mi sembra che, quando si fa questo confronto, debba essere messo da una parte, insieme con le navi della Finmare, anche il complesso della flotta dei gruppi con capitale a partecipazione statale, che egualmente costituiscono, in linea di fatto, un'armamento di Stato. Mi riferisco, come è chiaro, alle navi del gruppo E.N.I.-S.N.A.M. e Finisider. Penso che, quando si fa il raffronto fra la posizione attuale e quella prebellica dei rapporti fra l'armamento libero e l'armamento sovvenzionato, dall'esistenza di queste flotte parastatali, se così piace chiamarle, non si possa in alcun modo prescindere. Se di questo si tiene il debito conto, si vedrà che i raffronti risultano assai meno probanti di quanto affermano coloro che parlano di una preoccupante diminuzione dell'armamento di Stato.

Su questo problema ho avuto occasione di esprimere il mio pensiero con una certa ampiezza nell'intervento che ebbi a fare sul bilancio della marina mercantile nell'ormai lontano 1956, e non intendo ripetere quanto allora

ho affermato, e che corrisponde ancora oggi al mio pensiero. Esso si riassume essenzialmente in questo concetto: necessità di un intervento dello Stato, necessità per altro che questo intervento dello Stato venga concepito esclusivamente come sussidiario, laddove sia indispensabile, laddove manchino le private iniziative che, ove non avessero altro merito, hanno quello di assicurare largamente la presenza sui mari della nostra bandiera senza oneri per il contribuente italiano: elemento, mi pare, di non trascurabile rilievo. L'argomento è vastissimo, ed io non pretendo certo di esaurirlo con questa osservazione, ma faccio riferimento a quanto altra volta ho qui detto.

Concordo con quanto, a pagina 35 della relazione, l'onorevole Colasanto afferma, scrivendo che: « Le polemiche sulla precedenza da dare all'armamento libero od a quello sovvenzionato hanno per me carattere poco concreto e molto avveniristico, rispondono più ad indirizzi ideologici e meno a situazioni ed a interessi attuali: importa lo sviluppo di tutto e di tutti.

« Più ampio respiro possibile all'armamento libero ed utilizzo dell'armamento con capitale pubblico anche per sostenere ed incrementare rapporti che potrebbero presentarsi passivi, ma suscettibili di sviluppo.

« Ampia libertà per tutti, non senza una certa autodisciplina controllata dallo Stato, non pesantemente, per evitare concorrenze dannose all'economia generale del settore ».

Mi sembra di poter concludere a questo riguardo esprimendo il voto che, al più presto possibile, la vecchia polemica abbia a cessare, e al più presto possibile si sappia con esattezza, con assoluta certezza, quali siano i settori che lo Stato intende riservare al proprio armamento e quali siano invece i settori in cui l'armamento libero può assumere proprie iniziative. Soltanto con questa certezza tali iniziative potranno avere quello sviluppo che penso sia più di ogni altra cosa auspicabile per il benessere del nostro paese.

Nel quadro dei rilievi attinenti all'opportunità di favorire con ogni mezzo l'incremento dei nostri traffici, vengono ora all'esame altri problemi — che sono stati sollevati nella discussione in seno alla competente Commissione trasporti e che riaffiorano nella relazione dell'onorevole Colasanto — in merito a certi ostacoli che allo sviluppo del nostro traffico pongono determinate situazioni del mondo di oggi. Mi riferisco in modo particolare a quello che è il capitolo 18 della relazione Colasanto: discriminazione di bandiera e *conferences*.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

In merito al problema delle discriminazioni di bandiera, penso che le proposte contenute nella relazione meritino la più viva attenzione. Sappiamo che il nostro paese ha gloriose tradizioni nel campo del rispetto del principio della libertà dei mari, e ritengo che non debba in alcun modo distaccarsi da quelle tradizioni. Penso per altro che vi sia un'esigenza di difesa, che deve essere posta in primo piano, perché restare ad ogni costo attaccati, a proprio danno, a principi che altri liberamente calpestanto, o ignorano del tutto, evidentemente sarebbe un assurdo; sarebbe una forma di autolesionismo.

Ho appreso con piacere che è stato costituito presso il Ministero degli affari esteri un gruppo di studio su questo argomento, di cui, se non erro, la presidenza è stata affidata al professor Monaco, valentissimo esperto nella materia delle relazioni internazionali.

Sono certo che l'onorevole ministro della marina mercantile seguirà e farà seguire da vicino, per la parte di sua competenza, i lavori di quella commissione, che mi auguro formuli proposte che siano suscettibili di essere accolte sul piano amministrativo e, ove occorra (e credo che occorra), anche sul piano legislativo. Non penso che sia sufficiente affidarsi alle sole reazioni dell'armamento per poter risolvere un problema di questa difficoltà. Ed è veramente paradossale che, alle volte, persino per trasporti di merci che vengono date a titolo di aiuto a paesi sottosviluppati vi siano clausole che impongano il trasporto di quelle merci sotto bandiera straniera. Per mio conto, la cosa deve essere recisamente eliminata; non si possono vedere così maltrattati ed offesi i diritti di chi, credendo nella libertà, vuole applicarne i principi, ma non riesce ad ottenere che altri nei suoi confronti li applichi...

Anche il problema delle *conferences* è un problema difficile. Si dice molto male delle *conferences*, e molte volte si ha ragione di dirne male. Che però siano del tutto, sotto ogni aspetto, negativi, questi accordi tra armatori, francamente non mi sentirei di affermare. Infatti alle volte questi accordi privati servono a garantire per determinate linee, per determinati settori, una costanza e una permanenza di servizi, che è fruttuosa per l'incremento dei traffici, e al tempo stesso servono a garantire per un lungo periodo una stabilità dei noli, che sottrae le rate di nolo all'incidenza del normale fluttuare dei noli marittimi.

Mi sembra che questi aspetti benèfici non si possano ignorare. Per altro, è indiscusso ed

indiscutibile che non di rado questi accordi portano alla formazione di strutture monopolistiche, che non meritano né consenso né incoraggiamento, e vorrei dire che non dovrebbero neppure essere tollerate. Per questo anch'io auspico che, quando verrà in discussione quella legge generale antimonopolio, di cui da molto tempo si parla in quest'aula, e che ad un certo punto dovrà pur venire alla discussione nelle sue concrete disposizioni, in quella sede anche il problema delle *conferences* venga affrontato, non per eliminare senz'altro l'istituto, che può avere effetti benèfici, ma per contenerlo e limitarlo quanto è necessario per evitare che si creino quelle situazioni e si determinino quegli inconvenienti, che oggi giustamente sono da tante parti lamentati. Sono certo che il ministro della marina mercantile, quando se ne presenterà l'occasione, recherà alla discussione quell'apporto di idee e di suggerimenti, che potranno consentire alla Camera di disciplinare nel modo migliore la difficile materia.

Passo ora ad esaminare la quarta parte della relazione dell'onorevole Colasanto, dedicata al « Piano di sostegno e di sviluppo dei trasporti marittimi ».

Qui il problema centrale che una volta di più emerge, come risulta dalla discussione dei bilanci dei passati esercizi, è quello del rinnovo delle famose o famigerate convenzioni della Finmare, da gran tempo scadute. Conosco le polemiche che si sono svolte, anche in sede di Commissione trasporti, in merito al testo legislativo che su tale argomento è stato presentato al Parlamento, e che da più parti viene criticato ed addebitato — me lo perdoni l'onorevole ministro — quasi ad una sua personale colpa.

Mi sia consentito dire che l'onorevole Jervolino non ha una particolare responsabilità nella impostazione data a quel progetto, non foss'altro perché quando, cinque anni or sono, pronunciavo quel tale mio intervento sul bilancio, a cui ho fatto dianzi riferimento, discutevamo allora di certe conclusioni di una commissione che aveva lavorato presso il C.I.R. e che era arrivata a risultati, non voglio dire identici, ma certamente estremamente vicini a quelli che ispirano l'attuale testo ministeriale. L'onorevole Jervolino non era allora ministro della marina mercantile; d'altra parte, il C.I.R. non è il Ministero della marina mercantile. Vi è tutta una serie di altre competenze che si sovrappongono in modo forse non sempre felice: non bisogna dimenticarlo. Comunque, è comune opinione

che quel progetto di legge non è riuscito molto bene.

L'onorevole ministro ha detto in Commissione che non intende ritirare il progetto, e ha invitato i colleghi dissenzienti a presentare degli emendamenti. Non mi sembra una richiesta illogica la sua, onorevole ministro: tutt'altro. Nessun progetto è, in partenza, felice per definizione: può partire male e arrivare a destinazione bene. Lo abbiamo constatato parecchie volte in disegni di legge venuti all'esame del nostro Parlamento, che sono stati approvati con profonde modifiche. Vi sono dei casi in cui bastano leggeri ritocchi; in altri casi sono necessari emendamenti portati un po' in radice. È mia opinione che, nella fattispecie, siamo più nella seconda ipotesi che non nella prima; ma è solo attraverso una matura e serena discussione che si può arrivare a conclusioni concrete.

Mentre, per quanto concerne il merito del problema, non posso che rifarmi (sono tenace nelle mie idee!) a quelle che erano le mie opinioni di cinque anni or sono, e ritengo quindi che sia possibile fare qualcosa, anzi parecchio, perché il rinnovo di quelle convenzioni venga a costare al contribuente italiano meno di quanto non implichi quel disegno di legge, reputo tuttavia che se ne debba discutere e si debba arrivare al più presto possibile ad una conclusione, non solo per le ragioni di chiarezza cui facevo cenno poco fa, quando trattavo dei rapporti tra armamento libero e armamento sovvenzionato, ma anche per una serie di altre ragioni. Tra queste mi sembra da mettere in primissimo piano la singolare assurdità di una situazione di fatto, che si protrae in una maniera così misteriosa, mentre di anno in anno maturano a favore di queste società crediti ingentissimi nei confronti dello Stato. Lo Stato non paga; queste società sono costrette a rivolgersi al credito privato e pagano interessi, a quanto risulta, nella misura del 9 e mezzo per cento, e tutto ricade sulle spalle del contribuente italiano...

Risulterebbe dalla relazione che il debito consolidato alla fine del 1960 fosse di 74 miliardi, e che esso si aggirerebbe intorno ai 100 miliardi alla fine di quest'anno. Non ci fa una bella figura lo Stato, mi sembra, e non direi neppure faccia il suo tornaconto, perché certo non è il miglior modo di amministrare la pubblica finanza consentire che oneri di questo genere vengano a gravare sul contribuente.

Mentre rinnovo quindi l'auspicio che l'operazione si faccia in maniera soddisfacente dal punto di vista dei risultati, e in maniera possi-

bilmente non troppo gravosa per il contribuente, auspico che, comunque, il problema venga risolto. So bene che l'onorevole ministro ha più volte affermato che non si tratta di competenza né esclusiva né forse prevalente sua, ma di un problema che assai più rientra nella competenza del Ministero delle partecipazioni statali; il Governo è però unitario, ed è di conseguenza al Governo nella sua unità che io rivolgo il più caloroso degli inviti perché questo problema, con impegno politico, venga una buona volta portato a risoluzione, come è, penso, nei voti di tutti qui dentro, perché potremo essere divergenti sulla soluzione da dare al problema, ma siamo certo tutti convergenti (anche coloro che non lo sono nel sostenere il Governo...) nel ritenere che il problema debba essere risolto.

Mi auguro che nella discussione del bilancio di oggi non risorgano i problemi, che sono stati largamente dibattuti nei bilanci passati, proprio in collegamento immediato alla questione delle convenzioni, e vertenti sulla opportunità di trasferimenti di linee dall'uno all'altro dei nostri mari. È un problema anti-patico, questo, che verrà a galla quando si discuterà il rinnovo di queste convenzioni. Penso che non giovi a nessuno anticipare una discussione, che sarebbe sterile di risultati. A questo riguardo, mi permetto di esprimere soltanto un voto che, trascendendo quelle che possono essere le aspirazioni della mia città e dei ceti economici che vivono intorno al suo porto, penso possa essere il voto comune di quanti si interessano al problema: ogni eventuale proposta per trasferire dall'uno all'altro mare delle linee marittime sia riservata alla naturale discussione legislativa, senza anticipazioni di nessun genere in via amministrativa, che ritengo non sarebbero sotto alcun punto di vista da approvarsi. Ripeto inoltre che eventuali trasferimenti dall'uno all'altro mare dovrebbero essere disposti soltanto sulla base di considerazioni economico-commerciali e non mai di considerazioni di ordine politico. Ritengo, comunque, che nessun trasferimento dovrebbe essere in alcun modo disposto senza una previa, seria, completa consultazione di tutte le categorie economiche interessate, dalle quali il problema venga affrontato in tutta la sua ampiezza.

Penso siano voti legittimi, e non espressione di spirito di parte, quelli che io porto all'attenzione dell'Assemblea e dell'onorevole ministro.

Passo alla quinta parte della relazione Colasanto: quella riguardante il problema dei porti. Anche qui troviamo una serie di dati

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

interessanti, ma a questo proposito mi consenta, onorevole Colasanto, di esprimere un certo disagio, un certo rammarico, che non penso sia determinato soltanto da spirito campanilistico. Ho l'impressione che questa parte della sua relazione riguardi assai più Napoli, che non i porti italiani in genere. È vero che sono menzionati tutti i porti, ma che per le esigenze del porto di Genova che — piaccia o non piaccia — è il primo porto italiano, vi siano solo 17 righe, mentre uno spazio oltre dieci volte superiore è stato dedicato al porto di Napoli, rappresenta la prova dell'amore che ella, onorevole Colasanto, ha per la sua terra, ma non costituisce certo un quadro fedele di quella che è la situazione dei porti italiani.

COLASANTO, *Relatore*. Il primato di Genova è incontestabile; io ho accennato solo al movimento viaggiatori.

LUCIFREDI. Sappiamo benissimo che Napoli, per ragioni che non starò ad indagare, per quanto riguarda lo sbarco dei viaggiatori supera di circa tre volte la cifra del porto di Genova. Ma non va dimenticato che, per quanto concerne lo sbarco delle merci, il porto di Genova ha un traffico più che doppio del porto di Napoli.

È ovvio, penso, che un genovese non possa dirsi soddisfatto di un quadro quale è quello della relazione. Debbo quindi manifestare nella forma più garbata questo stato d'animo, che non è soltanto mio, beninteso, ma è comune a tutte le categorie economiche che operano intorno al porto di Genova.

Per quanto si riferisce a questo porto, desidero sottolineare gli incrementi notevolissimi che si sono avuti nel suo traffico: l'anno passato vi è stato addirittura quello che potrebbe essere definito un *boom* del traffico marittimo. Quest'anno, invece, si è verificata una certa contrazione della linea di sviluppo, si sono cioè avuti degli incrementi minori. Vi sono parecchie ragioni che possono giustificare questo stato di cose: mi auguro che esse possano essere esattamente diagnosticate, per potervi porre rimedio.

E qui entra in scena il problema, a cui opportunamente sono dedicate varie parti della relazione Colasanto, della competitività tra i porti. È un problema particolarmente interessante, come giustamente rileva il relatore, quando ci si trova di fronte a porti che, per la loro posizione geografica, possono farsi l'un con l'altro concorrenza: così Genova con Marsiglia e Trieste con Fiume, che sono appunto gli esempi portati dall'onorevole Colasanto. Si tratta di un problema che va affrontato, anche se, forse, alcune delle cose che si

dicono di frequente a questo riguardo non corrispondono esattamente alla realtà. Ad esempio, si afferma largamente che determinati inconvenienti degli sbarchi nel porto di Genova hanno provocato il trasferimento a Marsiglia di buona parte del traffico svizzero. In effetti il traffico svizzero non si è dirottato verso Marsiglia, ma, in misura assai più rilevante, verso i porti del nord, per cui il problema della competitività tra Genova e Marsiglia, a questo proposito, non entra molto in giuoco.

Però è certo che tutta una serie di ragioni di carattere specifico e generico influiscono in modo negativo su talune possibilità di aumento del traffico per il nostro porto. Per Genova, ad esempio, è facile citare il problema delle comunicazioni con l'entroterra. Evidentemente, quanto più difficile riesce l'inoltro delle merci dal porto di Genova verso il suo naturale entroterra, per quelle disgraziatissime strozzature stradali che non è stato possibile finora eliminare, tanto minore è l'incentivazione del traffico. È vero che presto si potrà usufruire delle provvide disposizioni della legge sulle autostrade; però queste sono ancora in fase di progettazione o di esecuzione.

ADAMOLI. Il porto di Genova è ignorato dal piano autostradale!

LUCIFREDI. Onorevole Adamoli, evitiamo di essere troppo impazienti!

Ho citato questa, che è una causa specifica; ma ve ne sono altre di carattere più generale. A questo riguardo, tutto quanto si dice nella relazione in merito agli impianti portuali e alla necessità di un loro ammodernamento non può che avere pieno consenso da parte di tutti coloro che auspicano il migliore sviluppo dei porti.

L'onorevole Colasanto traccia un piano veramente imponente di finanziamento per le opere di costruzione, di sistemazione e di miglioramento degli impianti portuali. Mi auguro con tutto il cuore che il Ministero del tesoro possa mettere a disposizione quei finanziamenti, che consentano la realizzazione di quel piano, dal quale certamente lo Stato ricaverrebbe un largo vantaggio, perché sarebbe denaro ben speso ed impiegato ad un tasso altamente redditizio. Comunque, il tema degli impianti è un aspetto importante della questione e va considerato nel quadro più ampio del problema dell'organizzazione del lavoro nei porti.

Qui sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Colasanto, quando scrive a pagina 60 che « i nostri porti sono attualmente »

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

(sotto il profilo delle attrezzature e dell'organizzazione del lavoro) « in condizioni d'inferiorità rispetto a quelli esteri concorrenti: bisogna diminuire, fino ad annullarle, queste distanze, non dimenticando che, in campo di competitività internazionale, le posizioni si perdono facilmente e si riconquistano molto, molto difficilmente ». Ancor più sono d'accordo con lui quando afferma che « socialmente bisogna sollevare l'uomo dalla fatica bruta, che può o deve essere fatta dalla macchina ». Vorrei, per altro, aggiungere che da questo aspetto concernente gli impianti, non può andare disgiunta anche una migliore organizzazione del lavoro degli uomini, di tutti gli uomini, che nei porti operano.

A questo riguardo forse — e senza forse — dirò qualcosa che non troverà consenziente l'onorevole relatore. Questi si lagna, a ragione, che troppo spesso, quando si parla di questi problemi, si consideri soltanto la posizione dei lavoratori e scaricatori dei porti. Che di questo aspetto non si debba parlare, lo nego; mentre sono perfettamente d'accordo che non si debba parlare solo di questo aspetto, la cui trattazione è, a mio avviso, necessaria.

Accolgo i dati forniti dalla relazione, che, se non erro, sono emersi anche nella discussione svoltasi in Commissione, in merito al livello delle paghe degli scaricatori portuali.

Per quanto si riferisce al porto di Napoli, si sono indicate cifre che oscillano fra le 1.800 e le 3.000 lire giornaliere. Ma in altri porti, particolarmente in quello di Genova, che più conosco, il livello delle retribuzioni degli scaricatori è notevolmente più alto. Si sale ad una cifra di valore anche superiore al doppio di quelle indicate per il porto di Napoli.

A me sembra che, in questa situazione di cose, sia legittimo richiedere alle maestranze portuali una resa adeguata alla paga che essi percepiscono, e che è notevolmente superiore a quella che è la paga media di chi analoghi lavori svolge in altre parti. Lavoro faticoso, indubbiamente faticoso, è quello degli scaricatori. Dobbiamo diminuire la fatica attraverso le macchine: perfettamente d'accordo. Ma quando il livello retributivo è ad una certa altezza, bisogna che la resa del lavoro sia adeguata a quella retribuzione.

Ora, per quello che mi si dice, qualche volta ciò si verifica, qualche altra volta no. Quando, per esempio, da testimoni non sospetti mi sento dire che, in determinate circostanze, quando una nave ha particolare urgenza di partire dal porto e, di conseguenza,

vuole affrettare al massimo le operazioni di scarico, può ottenere che nelle otto ore di lavoro (e qualche volta anche in sette, mi si dice) si faccia dalle maestranze degli scaricatori lo stesso lavoro di scarico per cui erano stati previsti tre giorni, e lo si fa perché la nave si dichiara disposta a pagare a vuoto due notti di lavoro...

ADAMOLI. Non fa certo un regalo !

LUCIFREDI. Mi rendo perfettamente conto che è un lavoro inumano quello degli scaricatori in quelle sette od otto ore.

ADAMOLI. Questo è il punto: si tratta di un ricatto.

LUCIFREDI. Vede, onorevole Adamoli, che su qualche cosa ci si può trovare d'accordo? Non su tutto, certo, ma su qualcosa sì. È un lavoro inumano, siamo perfettamente d'accordo; e, se dipendesse da me, cercherei di impedirlo anche coattivamente. Ma, fra le 7-8 ore e le 24, c'è una via di mezzo. Certamente è troppo il lavoro concentrato in 7-8 ore, ma credo sia un po' poco quello diluito in 24 ore. *In medio stat virtus*, dice il vecchio proverbio, e direi anche che il *medium* sia la posizione di equilibrio in situazioni di questo genere.

Badate poi che, quando si fanno raffronti sui costi del porto di Genova rispetto a quelli di Marsiglia, si dovrebbe tenere un po' più conto del fatto che nel porto di Genova non v'è quella libertà di scelta dei lavoratori, che nell'ambito delle compagnie portuali di Marsiglia è consentita. La libertà di scelta ha notevole influenza sulla resa del lavoro. Non si deve assolutamente consentire al lavoro da negrieri, perché è inumano e antisociale; però non si deve consentire che si trovi nella stessa posizione chi ha voglia di lavorare e chi non ne ha voglia. Questo è un principio di giustizia distributiva al quale, almeno io, fermamente credo.

Comunque, penso che per risolvere il problema della competitività non possa offrire criterio idoneo (ed è questo il punto di maggior dissenso mio dall'onorevole Colasanto) quella parte un po' infelice della sua relazione, nella quale, con un giudizio sommario (quasi una esecuzione capitale), si dice che per realizzare un minor costo bisogna incidere su quelle « incrostazioni parassitarie ed inutili » che vi sono nei porti, e fra le incrostazioni parassitarie ed inutili emergono gli spedizionieri, gli agenti marittimi e le « cosiddette imprese ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il relatore ha rettificato questo punto con una lettera.

LUCIFREDI. La conosco. Ho letto non una, ma due lettere di rettifica dell'onorevole Colasanto, scritte a seguito dell'accesa polemica che quelle parole, andate certamente al di là del suo pensiero, hanno suscitato. Ma, mentre ringrazio l'onorevole Colasanto di quelle lettere, mi sia consentito riaffermare qui che pensare anche soltanto alla eventualità teorica « di sopprimere — come dice il punto 10° della relazione a pagina 102 — questi intermediari affidando, con opportune norme, alle compagnie ed ai gruppi portuali anche i compiti delle cosiddette imprese », è prospettare cosa che, prima di essere assurda, è impossibile. Gli spedizionieri e gli agenti marittimi non sono sorti oggi. Hanno una storia di secoli. Vi sono sempre stati, vi sono dappertutto. Non sono una caratteristica del sistema italiano. Mi dicevano degli amici che perfino in Jugoslavia, dove il sistema dei porti è notevolmente statizzato e socializzato, lo Stato ha spedizionieri e agenti marittimi, liberi operatori, che agiscono per suo conto. L'agente, lo spedizioniere è l'uomo di fiducia, colui che rappresenta l'armatore, o il caricatore, che ne tutela gli interessi. Come è possibile che le funzioni dell'agente e dello spedizioniere siano attribuite ad un organismo unitario? Vorrei vedere quale caricatore affiderebbe a cuor leggero le sue merci a una nave, quando venisse attuato un sistema di questo genere.

COLASANTO, *Relatore*. Nella mia lettera ho precisato che mi riferivo alle imprese marittime.

LUCIFREDI. Ne ho preso atto con piacere. Il testo della sua relazione non portava però questa distinzione; di qui le accese recriminazioni dei rappresentanti delle categorie che ho menzionato. Quanto alle imprese marittime (le « cosiddette imprese », come ella le chiama), io non conosco la situazione di Napoli, ma conosco quella di Genova e posso dire che si tratta di imprese nel più nobile senso della espressione, imprese che hanno impiegato ingenti capitali contribuendo all'attrezzatura del porto. Queste « cosiddette imprese » sono proprietarie delle chiatte, sulle quali si sbarca il 33 per cento delle merci varie che vengono scaricate nel porto di Genova. Se non vi fossero quelle chiatte, come funzionerebbe il porto?

ADAMOLI. Le chiatte le avrebbe il consorzio.

LUCIFREDI. Può essere d'accordo con lei chi ama vedere tutto statizzato; chi non ama tali sistemi economici è di parere diametralmente opposto. Comunque, del suo dissenso, onorevole Adamoli, non dubitavo. Non avrei

però mai pensato che l'onorevole Colasanto potesse essere sulle sue posizioni.

Con questo non voglio polemizzare con un caro amico, come l'onorevole Colasanto, al quale rinnovo l'attestazione della mia affettuosa amicizia, che non è di oggi. Questo però non mi esime dal dire quello che penso, perché tradirei la mia coscienza se non dicessi che forse qui la penna ha preso un po' la mano al relatore. E siccome l'onorevole Colasanto vuol vedere tutelato il lavoro subordinato, vorrei ricordargli che le « cosiddette imprese » che lavorano nel porto di Genova danno lavoro a migliaia di dipendenti, ben contenti di operare alle dipendenze di queste ditte, le quali godono della fiducia degli operatori. Tali imprese potranno essere magari meglio disciplinate, ma mi sembra da escludersi che possano essere eliminate.

Per concludere su questo punto, mi sia consentito di evadere un momento dalla sfera specifica del bilancio della marina mercantile per esprimere una mia non nuova convinzione, già espressa in aula in sede di discussione sulla composizione del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro. Noi abbiamo forse troppo spesso il malvezzo di credere che i diritti del lavoro si difendano soltanto quando si difendono ad oltranza le posizioni dei lavoratori subordinati. Essi meritano di essere tutelati, d'accordo (non mi si faccia dire che non voglio la tutela dei lavoratori subordinati!); ma non bisogna dimenticare mai che devono essere tutelati anche i lavoratori autonomi, i quali molto spesso con grande passione, competenza e spirito di sacrificio, e senza conoscere alcun limite di orario di lavoro, contribuiscono in modo decisivo allo sviluppo della nostra economia.

ROBERTI. Ella sa, onorevole Lucifredi, che anche in sede scientifica vi è un processo di dilatazione del diritto del lavoro nel senso di tutelare anche i lavoratori autonomi.

LUCIFREDI. Senza dubbio. Io penso che noi onoriamo ugualmente il lavoro tutelando il lavoro subordinato e quello autonomo, che costituisce quel ceto medio che, piaccia o non piaccia, rappresenta ancora oggi il nerbo vitale della nostra economia e deve essere incoraggiato e tutelato, non solo dal punto di vista materiale, ma anche sul piano morale, non negando a questi lavoratori quelle soddisfazioni che molto spesso rappresentano la loro maggiore ricompensa per un lavoro prestato su un piano di ordine, di responsabilità e di dignità, quale è appunto il lavoro svolto dagli operatori economici di cui ho parlato pocanzi. E per questo che ad essi io desidero rivolgere

qui un caloroso saluto, che integra quello indirizzato a tutte le altre categorie di lavoratori, a conclusione della sua relazione, dall'onorevole Colasanto; sono sicuro, però, che l'onorevole Colasanto è con me nell'augurare anche ai lavoratori autonomi le più piene soddisfazioni.

Poche parole ancora sul problema del rendimento dei porti, per quanto si riferisce alla mia città. Molto opportunamente, come l'onorevole Adamoli ben sa, è stato colà bandito un concorso nazionale, con il quale tutti sono chiamati a dare il loro contributo di idee e di progetti al miglioramento e all'ammodernamento delle attrezzature portuali. Il concorso è una buona cosa, e mi auguro che da esso vengano larghi contributi di idee. Ma, in attesa di ciò, non si dorma!

Anche di recente, in occasione dell'assemblea generale del consorzio autonomo del porto di Genova, svoltasi il 26 settembre scorso, il presidente dell'ente, generale Ruffini, ha fatto un ampio quadro di tutto quello che si è fatto e si intende fare. Gli interventi dei rappresentanti delle categorie interessate, poi, hanno particolarmente sottolineato la necessità di una migliore attuazione dei lavori che sono necessari.

Mi pare che debba essere particolarmente sottolineata la conclusione del pregevole intervento del presidente della camera di commercio di Genova: « Siamo riusciti a superare, negli anni susseguenti all'ultimo conflitto, una tragica e deplorabile realtà di distruzione. Abbiamo affrontato a testa alta i giorni delle imprevedibili distruzioni provocate dal ciclone del 1955. Non permetteremo certo che quel mito di insostituibilità... venga meno per una nostra incapacità a riorganizzare, accelerare, modernizzare i servizi portuali, a renderne più agevole la sana amministrazione, ad incrementare e stimolare la collaborazione fra tutte le categorie che lavorano, che vogliono lavorare ». Penso che questo sia un voto cui tutti quanti ci associamo di cuore.

In materia di costruzioni navali, notevoli preoccupazioni desta la situazione dei cantieri. Se ne è parlato tante volte, in periodi di vacche grasse; oggi siamo vicini al periodo delle vacche magre. Abbiamo detto in altre occasioni, e lo ripetiamo oggi, che non consentiremo mai che nei nostri cantieri rinascano le ortiche.

Il periodo, tuttavia, non è lieto; gli scali tendono a vuotarsi, qualcuno si è chiuso: ricordo, come ligure, le vicende dei « Cantieri del Mediterraneo » di Pietra Ligure, e ho davanti agli occhi i Cantieri Ansaldo di Sestri.

Si parla di qualche progetto di smobilitazione, su cui esprimo le mie riserve, aderendo al voto espresso dal relatore: che cioè attraverso ogni espediente idoneo, tutto ciò che sia possibile sia fatto perché delle preziose maestranze vengano conservate al nostro paese.

Al Senato sono pendenti due disegni di legge, quello sul credito navale e quello sulle demolizioni abbinate a nuove costruzioni. Non ritengo che siano un toccasana; sono per altro un utile contributo per migliorare in modo notevole la situazione. Rivolgo all'onorevole ministro la più calorosa preghiera affinché quei due disegni di legge, nei limiti del possibile, arrivino sollecitamente in porto, con quegli eventuali emendamenti che possano essere necessari. Evidentemente, fintanto che la parola definitiva su quei disegni di legge non sarà stata detta, sarà impossibile o quanto meno estremamente difficile, da parte degli armatori, fare quelle previsioni, quei programmi di costruzione, che si possono redigere certamente con maggiore tranquillità e sicurezza quando si sappia qual è la situazione di fatto nella quale si deve operare.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. L'esame dei provvedimenti è fissato per domattina al Senato, nella competente Commissione in sede legislativa.

LUCIFREDI. La ringrazio della buona notizia e mi auguro che la Commissione arrivi a concludere la trattazione dei provvedimenti in modo che vengano trasmessi al più presto alla Camera.

Qualche osservazione, ora, in merito ai problemi del demanio marittimo. Sono d'accordo nella impostazione fatta in Commissione per la predisposizione di un catasto dei beni del demanio marittimo. È un lavoro importante che, se si riuscisse a condurre a termine, sarebbe ottima cosa. Però penso che questa occasione dovrebbe essere propizia per una revisione *funditus* di tutti i beni del demanio marittimo, per distinguere ciò che ancora oggi serve — come si dice — « ai pubblici usi del mare », e ciò che non serve più, né tanto né poco, a questo fine. Infatti, ciò che non serve più « ai pubblici usi del mare » dovrebbe essere dismesso dal demanio marittimo e potrebbe essere alienato, procurando con ciò una fonte di reddito allo Stato e nello stesso tempo consentendo, da parte dei privati che venissero a fare acquisizioni di quei beni, di promuovere, soprattutto nelle zone di interesse turistico, quelle amplissime iniziative che potrebbero sorgere se, alle volte, non vi fossero delle remore veramente gravi. Ricordo anche il problema, che in questo confluisce,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

delle servitù militari, che, alle volte, senza giustificazioni serie, rappresentano un ostacolo all'utilizzazione di zone del demanio marittimo.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. È uno dei compiti a cui deve assolvere l'istituenda nuova direzione del demanio.

LUCIFREDI. Ella ce lo disse quando in Commissione si discusse il provvedimento relativo. Mi auguro che i lavori di predisposizione del catasto vengano fatti al più presto e bene. Non posso, sotto questo profilo, che esprimere la mia adesione alle richieste dell'ordine del giorno Ruggero Lombardi, discusso in Commissione, e che solo in parte hanno trovato accoglimento da parte del Governo. Il problema si presenta oggi attuale, tanto più in quanto si sta sviluppando la pratica del riempimento delle zone di mare attigue alla spiaggia, laddove i fondali bassi lo consentono.

In Liguria vi sono parecchi progetti (buoni o non buoni, non importa) che meritano di essere considerati, per realizzare, ove vi è penuria di aree, riempimenti di zone di mare per destinare le aree ricavate a stabilimenti industriali, a sede di pubbliche attrezzature o anche a quartieri di abitazione. Ma è chiaro che, quanto meno a certi fini, nessuno costruirà sotto il titolo di una concessione di beni del demanio marittimo, perché una concessione potrà servire per uno stabilimento balneare, ma non per costruire case di abitazione. Chi compra un appartamento, non sarà mai disposto a farlo quando gli si dica che la casa è su area demaniale in concessione. È facile prevedere che la difficoltà di reperimento di aree si renderà sempre più grave in futuro; aumenteranno quindi iniziative del genere. Indispensabile si rivela perciò uno strumento legislativo adeguato a questo riguardo.

Sempre a proposito del demanio marittimo, mi consenta, onorevole ministro, di esprimere un'accorata parola su certi aspetti non del tutto lieti delle concessioni del demanio marittimo. Non entro in particolari, limitandomi a dire che non sempre nella scelta dei concessionari e nella fissazione dei canoni da pagare, da parte di questi, la mano dell'amministrazione si dimostra felice: e non voglio dire di più.

Sarebbe bene che, nel quadro di quella riorganizzazione della direzione generale di cui ella parlava, si potesse seguire un po' più da vicino questa materia. Sarebbe anche estremamente opportuno che si considerassero un poco di più, da parte del suo Ministero, le

esigenze urbanistiche, in un quadro più generale.

Ho partecipato, il mese scorso, a Villa Monastero di Varenna, sul lago di Como, ad un convegno di studi amministrativi che ha trattato il problema dei piani regolatori. Ella, signor ministro, probabilmente non lo sa, ma il suo Ministero fu un imputato di alto rango in quel convegno. Infatti si disse che il Ministero della marina mercantile lascia troppo da parte le esigenze urbanistiche; vi sono i piani regolatori, i regolamenti edilizi e tante altre disposizioni, ma sovente il Ministero della marina mercantile tutto questo ignora.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Viene chiesto sempre il parere della sovrintendenza ai monumenti e della sovrintendenza per la tutela del paesaggio. Pertanto, se errori vi sono, non possono essere imputati al Ministero della marina mercantile.

LUCIFREDI. Le do atto di questo, ma il mio rilievo non si riferisce a ciò.

Qualche anno fa, quando alla direzione del Ministero della marina mercantile era l'onorevole Spataro, presentai un ordine del giorno, che fu benevolmente accolto dal ministro, ed al quale egli, finché rimase a piazza della Minerva, diede esecuzione attraverso disposizioni agli uffici periferici, affinché nessuna concessione di aree del demanio marittimo venisse fatta senza il parere delle amministrazioni comunali, e, dove vi sono, delle aziende autonome di soggiorno. Credo che questo sistema si rivelerebbe particolarmente efficace, e mi permetto di chiederle, onorevole ministro, di riconsiderare la cosa, al fine di un eventuale ripristino di quelle disposizioni che il suo predecessore aveva impartito.

In effetti, non è pensabile che, indipendentemente dalle valutazioni di puro carattere estetico o paesistico, la regolamentazione urbanistica finisca dove comincia la spiaggia; per cui, sul lato destro di una strada, vigono tutte le prescrizioni dettate dai regolamenti edilizi, mentre sul lato sinistro, siccome vi è spiaggia, sussiste l'indiscriminata possibilità per i costruttori di violare la legislazione urbanistica...

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Posso assicurare che vi è una mia circolare che accoglie integralmente le sue richieste. Se ad essa non si ottempera, è per mancanza di personale, come ella stesso ha rilevato. Comunque l'inconveniente sarà eliminato con l'entrata in funzione della nuova direzione.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

LUCIFREDI. Mi auguro che vi si arrivi presto, ma forse sarebbe opportuno anche qualche correttivo di ordine legislativo. È assurdo che costruzioni possano farsi, sui beni del demanio marittimo, senza la licenza edilizia del sindaco!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Occorrono sette funzionari. È stato bandito un concorso per nuovi posti. Una volta espletato, sarà possibile coprire il fabbisogno di personale.

LUCIFREDI. Per quanto si riferisce alle condizioni dei lavoratori, aderisco a quanto si legge nella parte IX della relazione. Tralasciando, per motivi di brevità, tutti i rilievi che mi ripromettevo di fare, vorrei soltanto ricordare le conclusioni di un convegno di studio sui problemi marittimi svoltosi nella mia città il 16 e il 17 settembre scorsi per iniziativa — non sembri strano — delle « Acli » provinciali. Trattando a fondo questi problemi, si è espresso il voto — che trova la mia adesione, e che è nello spirito del relatore — che siano riordinati gli attuali uffici di collocamento della gente del mare, trasformandoli in uffici del lavoro marittimo, con i compiti della trattazione dei problemi locali, del collocamento, della formazione professionale e dell'assistenza sociale, nonché del controllo a bordo, per quanto riguarda l'osservanza delle norme del lavoro marittimo. Penso sia una proposta che merita di essere considerata.

Non concordo con il relatore, lo accenno appena, a proposito della progettata fusione delle varie casse marittime. Lo stesso relatore, pur dichiarandosi favorevole, osserva che sussistono ragioni contrarie al progetto. La mia posizione è più contraria che favorevole, e sotto questo profilo, a parte la considerazione campanilistica di difensore della Cassa marittima tirrena che cortesemente i colleghi mi attribuiscono, io sono di avviso che con quell'unificazione si arriverebbe ad un risultato negativo: la Cassa marittima perderebbe un notevole numero di iscritti, dato che i nostri marittimi che navigano su navi battenti bandiera estera, ma che fanno scalo nel porto di Genova, sono ora iscritti in gran numero alla nostra Cassa marittima. Molto difficilmente tale situazione si verificherebbe, qualora fosse istituita un'unica cassa e Genova non avesse più l'attuale attrezzatura. È una impressione, la mia, che potrebbe essere errata; ma, dato che non è soltanto la mia personale, ma anche di molte altre persone che conoscono bene le cose, io ritengo di doverla esporre agli onorevoli colleghi.

Io ho finito, e chiedo scusa all'onorevole Presidente ed ai colleghi se il mio discorso è andato di qualche minuto più in là, rispetto alle mie previsioni.

Mi si consenta di chiudere con una constatazione ed un augurio, su un piano che sarà forse un po' sentimentale, per bilanciare le troppe considerazioni materiali e tecniche esposte nel mio intervento.

Se nelle parole che ho pronunciato e nella mia valutazione dei vari problemi venuti all'esame vi è indubbiamente qualche divergenza di vedute, su punti singoli, rispetto alle impostazioni dell'onorevole relatore e qualche volta anche dell'onorevole ministro (probabilmente per effetto delle diverse esperienze degli uni e degli altri e delle diverse impostazioni che ci sembra di poter dare ai vari problemi), pur attraverso queste divergenze, indubbiamente all'onorevole ministro ed all'onorevole relatore mi uniscono non soltanto la comune fede religiosa e politica ma anche, in questo specifico settore, il comune amore per il mare che ugualmente nutriamo, voi figli della vostra bella Napoli ed io, figlio della mia Genova, città sorelle nate sulle rive del mare e destinate a vivere della vita del mare.

Orbene, da questo amore penso sia consentito far discendere un augurio, ed è che questo amore per il mare sia quanto più largamente possibile sentito da tutti quanti gli italiani, anche da coloro che per il mare e sul mare non vivono, e che questo amore essi sentano non soltanto, onorevole ministro, per commuoversi sentimentalmente, come fa qualcuno, quando sente cantare una delle canzoni della sua Napoli in cui il mare è musicalmente esaltato, ma anche per comprendere il significato reale e le esigenze di chi vive sul mare e, soprattutto, per rendersi conto anche dell'inesauribile tesoro di ricchezze che il mare e la vita sul mare hanno sempre portato al nostro paese.

Quando ciò sarà, se questo mio augurio sarà realizzato, non ci troveremo più, onorevole Presidente, a vedere il bilancio del Ministero della marina mercantile costretto a fare la parte della cenerentola, ristretto per la discussione dei suoi innumerevoli problemi a un giorno solo di dibattito. Non vedremo neppure più, nel bilancio della marina mercantile, stanziamenti un po' striminziti, come sono ancora oggi quelli che si leggono nei suoi vari capitoli. Quel giorno, onorevole ministro, da una più esatta valutazione dei valori della vita del mare scaturirà un contributo del mare ben più efficiente, ben più poderoso dell'attuale al benessere delle nostre genti, alla pro-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

sperità della patria. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

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

GEFTER WONDRICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, è la terza volta che ho l'onore di prendere la parola sul bilancio della marina mercantile. Dopo il rappresentante di Genova, parla quindi il rappresentante di Trieste.

Mi riallaccio alle conclusioni dell'onorevole Lucifredi, il cui lucido discorso ho vivamente apprezzato, per affermare ancora una volta, come egli ha detto, che manca effettivamente ancora nel nostro paese ciò che si usa chiamare la coscienza marinara. Faccio tesoro dei dati forniti dalla lunga, accurata, pregevole relazione Colasanto che ho attentamente letto, ma che purtroppo resterà limitata a un numero circoscritto di persone direttamente interessate alle cose del mare e non sarà resa pubblica nei suoi dati essenziali, come sarebbe augurabile. Egli ha compiuto un lavoro veramente accurato di raccolta e di cernita di quei dati che dovrebbero essere dinanzi alla coscienza, o meglio alla conoscenza di tutti gli italiani.

Si dice « coscienza marinara »: ma, come scrive l'onorevole Colasanto, le spese per la marina mercantile ascendono esattamente allo 0,69 del bilancio dello Stato. Perciò dobbiamo dire che non ci siamo: mentre il bilancio dello Stato si avvia a raggiungere i 4 mila miliardi di spesa, neppure l'uno per cento di esso va alla marina mercantile. Effettivamente, quest'anno vi è uno stanziamento maggiore, ma non siamo allo stanziamento che sarebbe necessario. Perciò mi associo *toto corde* all'auspicio dell'onorevole Lucifredi e mi auguro che esso diventi concreta realtà.

Abbiamo visto l'anno scorso che il prodotto dei trasporti è stato di ben 1.050 miliardi, che gli investimenti per la marina complessivamente sono stati appena l'1,7 per cento della cifra suddetta. È necessario quindi che la marina non sia, come bene ha detto l'onorevole Lucifredi, la cenerentola anche in ordine alla discussione. Abbiamo 5 mila chilometri di coste, abbiamo centinaia di porti, decine di porti grandi, 5 milioni e più di tonnellate di naviglio, centinaia di migliaia di italiani che vivono sul mare e per il mare. La nostra marina non deve quindi essere oggetto di riconoscimento retorico, ma di concreto riconoscimento quale elemento essenziale, indispensabile alla vita del nostro paese in pace e per ogni eventualità che non sia di pace.

Non ho trovato, mi scusi l'onorevole Colasanto, accenno nella sua relazione (ma forse mi è sfuggito) alla questione della sede del nuovo Ministero, che è indispensabile.

COLASANTO, Relatore. È contenuto in un inciso.

GEFTER WONDRICH. La relazione è così lunga che qualche periodo può essermi sfuggito. È, questa, una questione che va risolta rapidamente, signor ministro. Il Ministero della marina mercantile deve avere una sede nuova e decorosa, in cui tutti i suoi uffici e servizi trovino ricetto, senza che si debba vedere, ad esempio, la direzione dei traffici sistemata in un indecoroso appartamento preso in affitto, dove si recano anche gli stranieri che certo non traggono una buona impressione dalla sede in cui opera un ministero così importante.

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Sono pienamente d'accordo. Darò notizie al riguardo.

GEFTER WONDRICH. La ringrazio, signor ministro. In questo quadro, però, non posso che associarmi al concetto espresso nella relazione per quanto riguarda la unificazione di certi servizi. Si è parlato, ad esempio, della pesca. Sono pienamente d'accordo che la pesca non debba più dipendere dal Ministero dell'agricoltura e soprattutto quella marittima, debba in tutto, nei servizi, nella organizzazione, nella disciplina e nelle soluzioni da adottare, dipendere dal Ministero della marina mercantile.

Un'altra grossa questione molte volte esaminata ma mai risolta, è quella relativa ai lavori portuali. È inconcepibile che per una bitta, per collocare un anello di ormeggio o comunque per un lavoro di pochi soldi, si debba ricorrere al Ministero dei lavori pubblici. Deve essere il Ministero della marina mercantile ad organizzare, a prevedere ed a predisporre i piani per i lavori portuali. Sarà il Ministero dei lavori pubblici ad eseguirli, ma le direttive dovranno essere fissate dal Ministero della marina mercantile. L'attuale situazione provoca intralci, inciampi e perdite di tempo.

È giocoforza che debba occuparmi di cifre, che molte volte appaiono noiose, ma sono forse l'elemento più probante. Rileviamo dalla relazione Colasanto che nel 1960 sono state sbarcate nei nostri porti 102 milioni di tonnellate. Abbiamo constatato però dolorosamente che la bandiera italiana, in questo traffico, è stata presente solo per il 34,6 per cento, mentre il rimanente 65,4 per cento ha visto la presenza della bandiera straniera. Rilevia-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

mo inoltre che nel mondo vi sono 116 milioni di tonnellate di navi, mentre il disarmo delle navi in questo momento ascende al 2,5 per cento.

Perché questa situazione di inferiorità per la bandiera italiana? Perché esiste una discriminazione di bandiera che si fa sentire in maniera sensibilissima con grave pregiudizio per i nostri interessi. Il relatore ne ha parlato lungamente, mettendo in rilievo quali sono le forme di discriminazione di bandiera che usano le altre nazioni, quali sono le clausole che impongono molte volte (abbiamo sentito poco fa l'onorevole Lucifredi accennare all'imposizione della presenza della bandiera straniera per il trasporto di merci nei paesi sottosviluppati) l'uso di navi straniere per determinati trasporti. Io stesso ho presentato una interrogazione a proposito di un fatto molto grave e pregiudizievole per i nostri interessi in relazione all'acquisto di grano necessario per i bisogni italiani effettuato negli Stati Uniti e nel Canada. Tale grano è stato trasportato nella prima fase da 24 navi straniere e da sole quattro navi italiane. Non mi pare possibile che non si sia potuto intervenire allora per impedire la cosa. L'azione del Ministero si è avuta solo successivamente, ma ha sanato solo una parte delle conseguenze dannose.

L'Italia fa parte del mercato comune ed è risaputo che il M.E.C. deve costituire uno strumento anche per la difesa delle bandiere dei paesi membri. La discriminazione di bandiera, come adesso è praticata, costituisce — ed in questo sono d'accordo col relatore — lesione della libertà dei traffici ed aumento del costo dei trasporti.

Non sta a me certamente, perché non ne ho la possibilità, dire quali debbano essere i mezzi per impedire la discriminazione di bandiera. Però debbo sollecitare lo studio e l'intervento dei ministeri competenti perché a questa discriminazione non si addivenga se non in misura minima e perché la nostra bandiera sia protetta nella maggiore misura possibile in tutti i mari del mondo.

L'onorevole relatore ha accennato anche alla marina di cabotaggio, rilevandone le gravi difficoltà di vita, ed ha accennato alla carenza di provvedimenti per la piccola marina. È questo un argomento interessante perché la marina di piccolo cabotaggio adempie un compito che molte volte non risalta in tutta la sua importanza, ma che assicura in via capillare quelle comunicazioni marittime indispensabili là dove non vi sono trasporti ferroviari o stradali, là dove vi sono piccoli

porti che aspettano modeste navi per i bisogni della loro esistenza.

A pagina 40, il relatore parla del naviglio da diporto. Spendo anch'io una parola per questo argomento, nel quale ho una certa competenza. A parte la definizione di naviglio da diporto, sulla quale non sono d'accordo, non può sfuggire l'importanza che questo naviglio ha attualmente in Italia e sta sempre maggiormente assumendo. Solo quest'anno vi è stata una vendita di 11 mila piccoli mezzi nautici, ciò che rappresenta un movimento di parecchi e parecchi miliardi e significa lavoro per parecchie migliaia di operai di 130 cantieri.

Oltre che uno strumento di distensione e di svago, questo naviglio costituisce indubbiamente un'utile scuola per la conoscenza del mare, in particolare per quanto riguarda i suoi pericoli (dalla cui conoscenza siamo purtroppo ancora ben lontani, perché c'è una gran quantità di gente che si avventura in mare senza la necessaria esperienza o almeno prudenza, così che le cronache anche di questa estate ci hanno riferito di gite sul mare che si sono tramutate in tragedie).

Sull'argomento desidero sottoporre all'attenzione del ministro due questioni. La prima riflette l'inesistenza o quasi di porticcioli sportivi. Al naviglio da diporto bisognerebbe riservare uno specchio d'acqua in ogni città marittima, fluviale o lacuale, come già a Trieste, Genova e Venezia, Bari, Napoli, ecc., così da garantire un minimo di sicurezza a questi piccoli mezzi che molte volte si trovano esposti al capriccio dei venti. La seconda riguarda l'incidenza del regime fiscale sullo sviluppo di questo genere di sport e di turismo. Si pensi che detto regime fiscale è regolato da una vecchia legge del maggio del 1932, che ha istituito la tassa di circolazione per gli autoscafi. I successivi aumenti hanno portato a questa situazione paradossale: per un autoscafo con 200 cavalli di forza (il che non è raro, anzi oggi si costruiscono motoscafi di molto maggiore potenza fiscale) il proprietario dovrebbe pagare 870 mila lire annue di tassa se circolasse tutto l'anno: fino a 60 cavalli si pagano infatti 30 mila lire annue e 6 mila lire per ogni cavallo in più. Ciò è assurdo perché impedisce la diffusione di mezzi maggiormente dotati di potenza e li induce a circolare soltanto per un paio di mesi all'anno; reca inoltre un danno ai cantieri ed alle maestranze. Si tratta quindi di un problema che dovrebbe essere senz'altro riveduto con i ministri finanziari. Questa disposizione poteva giustificarsi 30 o 40 anni fa: oggi non più.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

D'altra parte, lo Stato ricava già un rilevante utile nella vendita del carburante che viene consumato in notevolissima misura. Chi ha conoscenza di mezzi nautici sa che per questi vi è infatti la proporzione di 1 a 3 fra potenza e consumo: cioè un motore a benzina di 100 cavalli consuma 30 litri all'ora. Pertanto, ripeto, va assolutamente diminuita l'incidenza della tassa di circolazione, facilitando in tal modo il diporto nautico.

Altro argomento trattato dal relatore e del quale già ci siamo occupati in precedenti interventi, è quello della bandiera di comodo per i motoscafi ed i velieri di lusso. Sono pienamente d'accordo con lei, onorevole Colasanto: è una vergogna vedere circolare per l'Italia motoscafi di lusso che costano decine di milioni e che battono la bandiera del Panama, del Guatemala, dell'Honduras, della Liberia. Non faccio nomi, ma si conoscono. Il ministro deve intervenire perché i signori, i quali hanno la possibilità di spendere in maniera così larga per disporre di motoscafi di lusso, spendano anche le poche decine di migliaia di lire all'anno connesse con l'uso del motoscafo o del veliero di lusso, facendo il loro dovere di cittadini italiani, al pari di tutti gli altri i quali non hanno queste possibilità e che, per andare in giro, pagano fior di tasse.

E veniamo ad argomenti più vasti: Fimmare, convenzioni. Non tratto l'argomento specificamente; se ne parlerà quando la legge, che è in gestazione, verrà alla discussione del Parlamento. Concordo in linea di massima con quanto ha scritto il relatore e con quanto ha detto l'onorevole Lucifredi. Non abbiamo, né avremo al momento della discussione, l'intenzione di fare contrapposizioni fra Trieste e Genova, fra Genova e Napoli, ma intendiamo dare il nostro contributo, per la conoscenza che abbiamo dei fatti, alla soluzione di un problema che interessa tutta l'Italia, senza distinzioni campanilistiche.

Cantieri. Per tale questione, non posso essere pienamente d'accordo con l'onorevole relatore, il quale, dopo aver accennato alle difficoltà in cui versano attualmente i nostri cantieri, prospetta delle soluzioni che — mi sia consentito dirlo con tutta cortesia — mi sembrano un po' troppo semplicistiche. Indubbiamente vi è stato un errore negli anni scorsi quando, seguendo la corsa alle costruzioni in atto un po' in tutto il mondo, anche noi abbiamo aumentato il numero di cantieri piuttosto indiscriminatamente, facendoli arrivare così quasi a 400 (ivi compresi naturalmente i piccoli, i cantieri che fabbricano navi pescherecce). L'onorevole Colasanto sostiene che i

cantieri dovrebbero costruire navi per le società di preminente interesse nazionale.

COLASANTO, *Relatore*. Ciò quando non avessero da fare altro. Se dal 1945-46 i nostri cantieri a partecipazione statale, anziché registrare una perdita di molti miliardi, avessero costruito navi, le avrebbero poi vendute ricavandone un guadagno; per non parlare dei benefici che se ne sarebbero tratti sul piano sociale per quanto riguarda l'occupazione operaia.

GEFFER WONDRICH. Sono d'accordo con lei, e penso ai Cantieri riuniti dell'Adriatico, i quali per moltissimo tempo hanno tenuto in integrazione 4 mila persone senza che lavorassero. Ma io non voglio guardare al passato; dobbiamo preoccuparci del presente. E il presente preoccupa, il presente è tale per cui oggi abbiamo un potenziale di cantieri per 800 mila tonnellate, mentre il fabbisogno italiano è molto inferiore. Discuteremo il problema quando tratteremo del riordinamento dei cantieri e del credito navale; ma noi dobbiamo guardare il problema nei suoi concreti termini attuali per esaminare se sia possibile andare avanti con l'attuale sistema o non si debba piuttosto ricercare qualche soluzione che salvi (mi sia consentito dire) capra e cavoli.

Porti: vi è una commissione che dovrebbe predisporre lo studio per le necessità dei singoli porti. Inutile ripetere il nostro concetto, più volte espresso, sull'opportunità di affidare, come ho detto del resto dianzi, al Ministero della marina mercantile l'intero settore dei porti e dei servizi portuali.

Non faccio digressioni, ma mi limito a seguire pedissequamente la relazione nei suoi tratti essenziali. La relazione a pagina 64 tratta delle costruzioni navali; il relatore dice che attualmente sono in costruzione in tutti i cantieri del mondo 18 milioni di tonnellate di navi, ossia un sesto del tonnellaggio complessivo mondiale. Si vede che in tutto il mondo vi sono troppi cantieri. Del resto, anche dall'estero si hanno avvisaglie di smobilizzo, di chiusura, di conversione di cantieri. I cantieri rappresentano grossissimi investimenti di denaro, notevoli immobilizzi di capitale. Basti pensare che per costruire una grossa nave occorrono due o tre anni. I cantieri esigono maestranze particolarmente addestrate ed esperte. Ecco come l'eventualità di una conversione debba essere riguardata con molta cautela proprio per non perdere quelle esperienze e quelle capacità.

Si dice (e l'ho ricordato poc'anzi) che la potenzialità italiana sia di circa 800 mila tonnellate annue, il che vuol dire praticamente

che in sette anni i cantieri italiani potrebbero rinnovare tutta la flotta italiana (circa 5 milioni di tonnellate). Ci troviamo, quindi, di fronte ad uno strumento assolutamente più potente, più produttivo, più capace di quanto sia richiesto dalle necessità. 34 mila sono gli addetti ai cantieri di cui 28 mila impiegati nei cantieri più grandi.

Cosa si deve fare? Ecco il problema che il relatore pone e che il Parlamento ha dinanzi a sé, perché è un problema che inevitabilmente, per quanto si cerchi di protrarne la soluzione con accorgimenti più o meno opportuni ed utili, ad un dato momento si presenterà nella sua imponenza dinanzi a noi.

Si farà come ha fatto la Francia? La Francia ha pure una capacità di 700 mila tonnellate annue ed ha ridotto i suoi cantieri ad una potenzialità di 400 mila tonnellate con l'opera di conversione.

Ecco perché è stato forse un male — mi sia consentito dirlo — togliere, ad esempio, ai cantieri di Monfalcone le costruzioni ferroviarie, elettrotecniche ed aeronautiche. I cantieri di Monfalcone costruivano carri ferroviari, apparecchiature elettriche, velivoli. Questo non avviene più, perché si è cambiato sulla base della politica della Finmare e della Finsider.

È stato un male o un bene? È stato un male perché, proprio con riguardo all'imponenza del problema e alla necessità della conversione, invece di licenziare gli operai, così come si è fatto, avremmo avuto la possibilità di adibire gli operai che costruivano navi ad altre produzioni che richiedessero indubbiamente capacità tecniche fuori dell'ordinario.

Ci dice il relatore che nel prossimo decennio i cantieri potranno essere occupati al 50 per cento. Ecco un dato positivo e serio, che dovrà essere affrontato con ponderazione dal Parlamento e dal Governo. Noi non possiamo che indicarlo nelle sue grandi linee, senza avere la presunzione di proporre soluzioni. Siamo però pronti a discutere e a collaborare perché la soluzione di questo gravissimo problema sia la migliore possibile.

Il relatore afferma che bisogna fare qualcosa per sostenere l'industria cantieristica. Noi riconosciamo che qualcosa si fa. Però, forse, non si fa (riguardo a quanto dirò dopo) tutto quel che è possibile, e ciò per non contrastare agli impegni assunti nell'ambito del M.E.C. Qui la discussione si fa lunga e difficile, perché abbiamo la sensazione (scusi, signor ministro, ma lo devo dire con tutta sincerità) che nel quadro del M.E.C. non funzioni tutto pariteticamente, cioè con trattamento di ugua-

glianza per il nostro paese. Vi sono altri partecipanti al M.E.C., più potenti di noi industrialmente, più capaci e più pronti, che godono di provvidenze di carattere creditizio agli armatori e ai cantieri più rapide e meno appariscenti, donde la sensazione che noi operiamo nel M.E.C. (mi sia consentito dirlo) con troppa ingenuità.

Entro quattro anni — dice il relatore — bisogna risanare i cantieri affinché nel 1964-65 possano entrare in competizione con quelli degli altri paesi. Ma a me pare che sempre siano stati in competizione con gli altri, sempre vi sia stata offerta di navi, sempre vi siano stati appalti e trattative con paesi esteri, sempre vi siano state missioni estere venute in Italia ad ordinare navi. Per esempio, i cantieri di Trieste sono famosi nel mondo per aver prodotto molto di più per nazioni estere che non per noi. La competizione è dunque viva ed esiste oggi, non esisterà solo fra 4-5 anni. Quindi è oggi che dobbiamo vedere che cosa si deve fare per aiutare i cantieri a sopravvivere e a produrre a costi almeno quasi uguali a quelli tedeschi, jugoslavi, danesi, eccetera. Problema, dunque, immediato e scottante, che non può aspettare quattro anni per avere soluzione.

Occorre perciò (e l'onorevole ministro ci ha confermato oggi con la sua assicurazione) che la legge sul credito navale abbia attuazione, occorre aiutare gli armatori, privati o statali, e non posso che concordare col relatore quando osserva che nel disegno di legge manca l'ipotesi del credito all'esercizio, che dovrebbe esservi, a breve termine. Ed ha perfettamente ragione il relatore, perché è inutile dare denaro dello Stato agli armatori, privati o pubblici, affinché costruiscano navi, se, una volta che abbiano costruito, non dispongano dei mezzi necessari per farle viaggiare, almeno nei primi tempi, per trovare il traffico, per imporsi nelle linee che dovrebbero percorrere. Questo argomento va dunque sottolineato per l'integrazione, ove possibile, di quel disegno di legge.

Sulla situazione del Registro navale italiano concordo col relatore. È un problema che va affrontato per dare al Registro navale italiano quel crisma di serietà, di carattere pubblico e di rispetto (adopero proprio questo sostantivo) che è necessario. Abbiamo il registro navale inglese le cui indicazioni fanno testo nel mondo, abbiamo il registro navale statunitense le cui indicazioni cominciano a far testo nel mondo, ma non abbiamo il Registro navale italiano le cui indicazioni, i cui estremi ed i cui dati facciano testo nel mondo. Questa è

una grave lacuna, perché mi pare appunto, per quella maggiore ampiezza che i rapporti internazionali hanno a questo riguardo, che vi dovrebbe essere un riconoscimento dei dati del Registro navale italiano tale da non essere più discutibile; in modo che, quando una nave va in classe e viene esaminata ed esce con il suo certificato, non sia necessario il certificato del registro navale inglese o americano, come avviene oggi. Del resto, si gira per tutto il mondo con una patente automobilistica e gli altri paesi non chiedono se l'esame sia andato bene o meno; si accertano solo se vi sia la patente. Anche le nostre locomotrici girano dappertutto e nessuno dubita che i dati forniti dai relativi registri siano esatti. Per il Registro navale italiano siamo invece in questa situazione. Occorre pertanto un suo riordinamento, con classificazione o possibilità di classificazione, in modo da renderlo pari ai registri degli altri paesi.

Quanto alla vasca navale (di cui parliamo da parecchi anni), occorre ricostruirla. Naturalmente si tratta di una spesa notevole; ma è altrettanto necessario dotare il paese di uno strumento così indispensabile per lo studio e per la stessa classificazione delle navi.

Quanto al demanio marittimo, non mi soffermo sull'argomento, in quanto è stato trattato con ampiezza dall'onorevole Lucifredi. Sono d'accordo con lui e con l'onorevole relatore. Il demanio marittimo va riordinato affinché non si abbiano impedimenti come quelli che costantemente vengono frapposti dall'avvocatura dello Stato, la quale tutela spesso gli interessi dello Stato in maniera direi restrittiva, perché siamo rimasti ai concetti di un decennio or sono.

Per quanto riguarda la pesca, sono d'accordo con l'onorevole Lucifredi sull'unificazione dei servizi. Circa la pesca nelle acque interne, non si potrebbero evidentemente istituire capitanerie di porto per i laghi e per i corsi d'acqua. Comunque, la pesca interna ha un'importanza relativa, non presenta i problemi di quella marittima né le sue necessità. Non si capisce poi perché i servizi talassografici debbano essere in parte governati dal Ministero dell'agricoltura.

Concordo con il relatore sulla necessità di favorire con tutti i mezzi la pesca atlantica. I nostri mari, soprattutto l'Adriatico, diventano sempre meno pescosi. A parte la questione dell'oneroso appannaggio che dobbiamo pagare alla Jugoslavia per andare a pescare in quello che sarebbe il mare nostro, si deve constatare una diminuita capacità di produzione, almeno per l'Adriatico, forse in parte

dovuta all'inquinamento del mare. Le nuove grandi raffinerie (le due di Trieste, le tre o quattro di Marghera, quella di Ravenna, quella di Brindisi e quella di Ancona) inquinano il mare, fanno scappare il pesce o lo rendono incommestibile.

Abbiamo una situazione pressoché identica con la Tunisia.

Bisogna quindi andare oltre lo stretto di Gibilterra. Lo si è cominciato: prima con l'iniziativa della Genepesca, ora con notevoli iniziative napoletane e siciliane. A proposito dei napoletani e dei siciliani, non posso che rendere loro pubblico ringraziamento e lode per essere venuti a far costruire le loro navi nella mia città. I miei concittadini, invece, non hanno ritenuto di prendere iniziative in questo notevole campo, apportatrici di benefici non indifferenti. Perché una semplice campagna di pesca di 40 giorni da Napoli alle coste orientali dell'Atlantico, assicura un prodotto del valore di decine di milioni. Per organizzare la pesca oceanica occorrono però flottiglie abbastanza numerose, possibilmente di quattro unità, per assicurare un congruo avvicendamento delle varie navi; sono inoltre necessari impianti a terra, celle frigorifere e adeguati sistemi di lavorazione. L'esperienza dimostra però che la pesca atlantica può e deve rappresentare il logico sbocco della grande pesca, anche in Italia.

Mi associo all'esigenza prospettata dal relatore di una maggiore qualificazione dei nostri marinai. Il mare esige una sempre maggiore qualificazione, anche per evitare il sorgere di fenomeni di disoccupazione. Si pensi che dei 106 mila iscritti fra la gente del mare soltanto 42 mila circa lavorano effettivamente.

In tema di previdenza marinara, per quanto riguarda l'interpretazione della legge 12 ottobre 1960, n. 1183, devo confermare, signor ministro, la tesi ripetutamente esposta (con interrogazioni, con lettere e così via) e non soltanto da noi, secondo la quale i miglioramenti di cui all'articolo 8 dovrebbero decorrere dal 1° gennaio 1958 e non dal 1° dicembre 1960, come sostiene la Cassa per la previdenza marinara. Né la lettera né lo spirito della legge consentono un'interpretazione dell'articolo 8 quale quella sostenuta dalla Cassa. La legge, infatti, parla di miglioramenti in senso generale e fissa chiaramente un unico termine di decorrenza. Mi auguro pertanto che il ministro, raccogliendo le sollecitazioni pervenutegli da varie parti della Camera, voglia riprendere in esame il problema e dare ad esso una soluzione conforme alla retta interpretazione della legge del 1960; un'interpretazione a fa-

vore della quale militano argomenti non soltanto di carattere giuridico ma, mi si consenta, anche di buon senso.

L'onorevole Lucifredi ha trattato da par suo il problema sollevato dalle affermazioni fatte dall'onorevole Colasanto nelle pagine 101 e 102 della relazione. Sono lieto che l'equivoco in cui il relatore è incorso sia stato chiarito e che sia stata riaffermata la validità della funzione di talune categorie di operatori portuali, le cui benemeritenze sembravano poste in dubbio.

Non posso, al riguardo, che aderire *toto corde* alle osservazioni del collega Lucifredi circa i compiti che, in particolare, gli spedizionieri adempiono. La loro esclusione dalle attività portuali implicherebbe addirittura modificazioni del codice civile (nella parte che riguarda la spedizione ed i trasporti), del codice della navigazione e, in genere, di tutte le disposizioni che regolano le attività portuali.

D'altra parte la funzione degli spedizionieri è insostituibile in quanto essi sono gli agenti di fiducia e addirittura i banchieri dei caricatori, trattano con tutti i paesi del mondo, assai spesso anticipano di loro tasca centinaia di milioni, devono avere conoscenze di carattere finanziario, devono essere in contatto con gli operatori di tutto il mondo. Del resto questi spedizionieri esistono in tutto il mondo e fanno capo assai spesso a grandi società cui il caricatore di una nave si affida pienamente. Egli sa che quando consegna la nave per il carico o lo scarico allo spedizioniere, perché incassi per suo conto, deve farlo avendo fiducia nell'impresa a cui si affida. Lo stesso dicasi per gli agenti marittimi; un armatore non può avere un suo fiduciario dappertutto, perciò vi sono agenti marittimi che lo rappresentano. Il datore di lavoro è lui, il prestatore d'opera è la compagnia di lavoro portuale. Si vorrebbe invece unificare in un solo ente elementi che sono insanabilmente inconciliabili.

Noi abbiamo preso atto delle dichiarazioni del relatore, poiché la questione aveva suscitato fermento in tutti gli ambienti portuali. Occorre che rimangano gli spedizionieri, le imprese, i rappresentanti dell'armamento, poiché noi sappiamo per esperienza secolare che essi sono elementi insostituibili nella vita marinara, i quali devono poter adempiere, governati dalla legge e controllati dallo Stato, al loro compito. Devo ringraziare l'onorevole Lucifredi di aver trattato ampiamente l'argomento e dichiaro di essere pienamente d'accordo con lui e, in parte, col relatore, il quale ha chiarito una posizione che giuridicamente non era accettabile.

Mi sia consentito ora trattare specificatamente il grave problema della marina nell'Adriatico ed in particolare della concorrenza Trieste-Fiume. È un problema che deve essere sollevato in Parlamento. Nel mio intervento del 14 ottobre 1960, avevo già fornito dei dati a questo riguardo. Abbiamo delle statistiche che sono molto eloquenti. Trieste (prendiamo i dati di tre nazioni che lavorano con questo porto): Austria: nel 1957 2.530.000 tonnellate, nel 1958 1.942.000 tonnellate, nel 1959 1.098.000 tonnellate: vi è stato un calo di un milione di tonnellate; Cecoslovacchia: da 142 mila tonnellate siamo passati a 63 mila tonnellate e poi a 42.215 tonnellate; Ungheria: da 44 mila tonnellate a 54 mila; Fiume: Austria: nel 1954, 82 mila tonnellate, nel 1960, 782 mila tonnellate; Cecoslovacchia: da 35 mila tonnellate siamo passati a 41 mila tonnellate; Ungheria: da 34 mila tonnellate a 42 mila tonnellate. Così, il traffico con Fiume passa da 349 mila tonnellate a 1.415.000 tonnellate, dal 1954 al 1960.

Le percentuali sono ancora più significative e rappresentano maggiormente il declino del nostro porto in relazione all'aumento del traffico con il porto di Fiume. Nel 1954 Trieste manipolò il 94,62 per cento del traffico delle tre nazioni; nel 1957 il 74 per cento, nel 1959 il 60 per cento, nel 1960 il 55 per cento, nel primo trimestre del 1961 il 53 per cento. Fiume manipolava nel 1954 il 5,38 per cento del traffico austriaco, cecoslovacco ed ungherese; nel 1957 è passata al 25 per cento, per raggiungere poi il 39, il 44 e il 46 per cento. Pertanto le previsioni per il 1961 sono: Trieste il 47,35 per cento del traffico marittimo dei tre paesi, Fiume il 52,65 per cento. Quindi alla fine di quest'anno, se le cose andranno avanti di questo passo (e non più tardi di due giorni fa è apparso un articolo in cui si accenna al crollo dei traffici di transito attraverso i magazzini generali di Trieste), Fiume soverchierà il porto di Trieste. Si consideri che Fiume ha già visto aumentare i suoi traffici di quattro volte: nel 1959, su 21 milioni di tonnellate di merce che hanno toccato porti jugoslavi, solo 3.240.000 tonnellate erano rappresentate da bandiera estera, mentre oggi, su 18 milioni di tonnellate, che hanno toccato porti italiani ben 7.360.000 erano merci trasportate da navi battenti bandiera straniera.

Pertanto il problema della concorrenza è sempre più grave e sempre più si acuisce. Citerò un altro dato: nel 1960 le merci jugoslave sbarcate nei porti italiani sono state pari a 800 mila tonnellate. Vi è quindi una spietata concorrenza di Fiume a Trieste, che non si

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

manifesta però nei riguardi degli altri porti italiani. Questo è importante, perché si vede come, a parte quelli che sono fattori economici, vi sono fattori politici che indubbiamente giuocano in questa direzione.

Noi vediamo che Ravenna, rispetto al 1960, ha aumentato i suoi traffici del 32 per cento, Bari del 13 per cento, Venezia del 12 per cento, La Spezia del 10 per cento, mentre Trieste li ha visti diminuire. Bisogna ricordare che mentre altri porti italiani hanno i normali istadamenti dei traffici nazionali, Trieste, per la sua posizione, deve andare ad acquisire tonnellata per tonnellata oltre confine. Questa è la situazione, questo è un dato di fatto incontrovertibile. E lo deve fare in concorrenza con Fiume, nel cui porto si stanno facendo lavori notevoli: vi è attualmente in costruzione un silo capace di 30 mila tonnellate.

Ma non basta: vi è anche la concorrenza da Capodistria. Questo, che una volta era un porticciolo di accesso per pescatori e turisti, nel primo semestre del 1961 ha manipolato 147 mila tonnellate di merci, contro le 141 mila tonnellate dell'intero 1960. Quindi ha raddoppiato il proprio lavoro. A Capodistria si sta procedendo alla costruzione di nuove banchine.

Vi è poi da aggiungere un'altra considerazione, che prospetta una situazione — mi si scusi il termine — veramente deplorabile. Capodistria è provvista di impianti per la disinfezione delle merci per una capacità di 300 tonnellate ogni quattro ore, per frutta, verdure, tabacco, grano, cotone. Trieste non ha questi impianti; il grande porto di Trieste, con tutta la sua magnificenza, con i miliardi che si vogliono spendere per costruire un forse inutile settimo molo, non ha un impianto per disinfezione, talché i caricatori preferiscono Capodistria. Inoltre a Pola si stanno costruendo 700 metri di nuove banchine.

Vorrei anche ricordare alla Camera che si sta affacciando la concorrenza danubiana: abbiamo appreso della costituzione di una società bavarese-danubiana per il trasporto di merci dalla Germania meridionale, attraverso il Danubio, sul Mar Nero con destinazione Istanbul, Pireo, Porto Said, Alessandria. Si è inoltre costituita una società austro-sovietica, con linee che partono bimensilmente da Vienna per Istanbul, Creta, Ismailia: tutto lavoro sottratto al nostro porto. Si obietterà che le conseguenze saranno risentite anche da Fiume. Non ne dubito, ma noi dobbiamo preoccuparci soltanto delle nostre posizioni.

Per quanto riguarda l'Adriatico, qualche linea è stata istituita da parte di armatori li-

beri; non così da parte dello Stato, che ancora deve riorganizzare le sue linee. Ma vediamo cosa fanno i nostri avversari. Noi non stiamo facendo che una discussione puramente di carattere tecnico in questo momento, senza naturalmente dimenticare le ragioni essenziali della nostra vita e della nostra lotta. La *Ocean-ska* di Cattaro ha predisposto una nuova linea per il centro America e per il golfo del Messico con tre navi da 8 mila tonnellate. La *Jugoline* di Fiume ha rafforzato la linea Trieste-New York con altre tre navi da 10.500 tonnellate: la *Trebinije*, la *Jesenice*, la *Primorije*, con la velocità di 18 miglia. Inoltre, sono state rafforzate già nel primo semestre 1961 le linee per l'estremo oriente con due modernissime motonavi di 6.500 tonnellate, la *Baska* e la *Novi Vinodolski* (con motori Fiat) e velocità di 18 miglia. Si è potenziato anche le linee dell'Adriatico-nord Europa con tre nuove unità tipo *Frano Supilo* da 3.000 tonnellate. La *Kvarnerska* di Fiume ha inserito sulla linea Adriatico-Cipro-Israele due unità da 1.000 tonnellate, *Platak* e *Plavnik*. Infine, signor ministro, si è dato corso ad una linea di circumnavigazione del globo. Infatti, una società della nostra piccola Pirano che una volta aveva solo un porto per pescatori, ha assicurato l'esercizio stabile di una linea intorno al mondo con tre nuove unità da 12 mila tonnellate: *Korotan*, *Goranka*, *Trebovlje* e con una unità da 9.000 tonnellate, la *Slavonija*.

La *Mediterranska* di Curzola ha potenziato il suo esercizio con tre unità e precisamente la linea Adriatico-Liverpool-Dublino con le navi *Plato*, *Janijna* e *Racisce*. Il programma jugoslavo fino al 1965 prevede di portare il suo attuale tonnellaggio ad un milione di tonnellate, eguale ad un milione e 400 mila di portata. La Jugoslavia ha un programma di costruzioni in 5 anni per 155 unità: 55 navi cisterna, 35 navi oceaniche, 21 navi per navigazione costiera, 43 navi passeggeri per 18 mila posti. La maggiore società jugoslava *Jugolinija* costruirà entro il 1961 8 navi per 53 mila 500 tonnellate, e costruirà entro il 1963 altre 6 navi per 47 mila tonnellate, ed entro il 1965 ulteriori 13 navi per 66 mila tonnellate per un totale di 400 mila tonnellate con 59 unità. Noi nel frattempo che cosa facciamo?

COLASANTO. *Relatore*. Qualsiasi cosa si verifichi non dobbiamo mai chiudere i cantieri.

GEFTER WONDRICH. Sto portando acqua al suo mulino con questa argomentazione. Ci troviamo di fronte ad un imponente programma di costruzioni navali, di fronte a navi meno costose rispetto alle nostre. Si è verificato il

caso di un carico che dal Friuli, che pure gravita su Trieste, è stato inviato a Fiume perché il costo era di 2-3 dollari in meno. Il caricatore non guarda, mi sia consentito, alla bandiera, guarda al suo interesse, al suo tornaconto. Su di un carico di mille tonnellate due o tre dollari in meno significano 2 milioni di lire risparmiati.

Noi vi abbiamo prospettato quella che è la situazione attuale, che è indubbiamente grave e che rappresenta una preoccupazione per tutti noi. Noi dobbiamo neutralizzare le discriminazioni ed ovviare agli espedienti che sono usati per Fiume rispetto all'Austria la quale non è al di là della cortina di ferro, e se dall'altra parte vi è dinamismo, iniziative e spregiudicatezza, per quanto riguarda noi, dobbiamo avere dinamismo ed iniziative, lasciamo da parte la spregiudicatezza.

Quindi, come ha detto l'onorevole Lucifredi, bisogna far cessare la discriminazione dei noli e saper combattere per lo meno la concorrenza che si fa nei confronti del nord America da parte di Fiume ed escogitare qualche cosa. I ministri dei trasporti, dei lavori pubblici, della marina mercantile, del commercio con l'estero ed anche il ministro del tesoro si riuniscano per esaminare il problema. Si tratta di un problema che riguarda non soltanto il porto di Trieste, ma tutti i porti dell'Adriatico, sui quali, a calcoli fatti, gravitano circa 15 milioni di italiani.

Si è tenuto nel mese scorso a Trieste un interessantissimo convegno sul tema « Industrie e trasporti marittimi nell'Adriatico », un convegno più ampio del solito, nel quale, fuori di ogni istanza campanilistica, si sono esaminati i problemi del traffico in tutti i porti dell'Adriatico. Si sono adunati i rappresentanti di 38 province per esaminare quali sono i problemi essenziali da affrontare e discutere, quali sono le soluzioni da prospettare al Governo nel quadro di quell'unità che l'Adriatico indubbiamente rappresenta da Trieste fino a Otranto, Bari, Brindisi, Barletta, ecc.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho chiesto più volte gli atti del convegno, ma fino a questo momento non li ho potuti avere. Le sarò grato se me li farà avere.

GEFTER WONDRICH. Avrò avuto almeno le bozze di stampa.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Neppure. Il presidente della camera di commercio ha tenuto presenti le mie osservazioni, e di ciò mi sono compiaciuto, però non si è dato cura di mandarmi ancora gli atti.

GEFTER WONDRICH. Per la verità gli atti non sono ancora stampati.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho seguito, tuttavia, il convegno con molto interesse.

GEFTER WONDRICH. Lo sappiamo e abbiamo apprezzato quello che in varie occasioni ella ha detto per noi.

Dicevo che finalmente tutto l'Adriatico ha sentito la necessità di convocarsi nei suoi rappresentanti, nei suoi esponenti politici, economici, industriali, soprattutto dei traffici per esaminare questo importante problema. Ed è stata una cosa veramente confortante, perché abbiamo sentito la solidarietà degli adriatici al di fuori di quello che può essere la nostra piccola concorrenza di Trieste verso Venezia, di Ancona verso Ravenna, e così via. Vi è stata una relazione introduttiva e poi si è parlato dei vari argomenti (navigazione, industrie, traffici, turismo, ecc.).

Il risultato più interessante che mi preme comunicare al signor ministro e ai colleghi, è che la ragione del declino del porto di Trieste rispetto al porto di Fiume (da notare che negli anni presi in esame Venezia ha registrato indubbiamente, come tutti gli altri porti adriatici, un incremento) è stata concordemente da tutti i partecipanti al convegno riscontrata nella mancanza di linee regolari. La deficienza più grave del porto di Trieste è questa. Quindi niente di apocalittico o di estremamente astruso: mancano linee regolari, il caricatore vuol sapere che il giorno tale parte una nave che porta via la sua merce. E di fronte alle nostre 19 linee regolari attuali (31 nell'anteguerra, così come Bari ne aveva 22 e oggi ne ha 13, Ancona 11 e oggi 4) vi sono le 385 linee regolari di Amburgo, dove il caricatore sa che trova sempre la possibilità di mandar via la sua merce.

Ecco quindi il problema fondamentale che sottopongo all'attenzione dell'onorevole ministro e degli organi tecnici del Ministero. E occorre che le linee regolari siano istituite con navi adatte. Noi — ecco il problema dei cantieri — abbiamo troppo pensato, mi sia consentito dire, alle grosse navi di prestigio per passeggeri, mentre con la spesa di una di queste navi si sarebbero potute costruire 10 navi da 3-4-5 mila tonnellate, veloci, oggi indispensabili per tenere in piedi i traffici, per attirarli e per battere la concorrenza avversaria.

E passo rapidamente a trattare dell'argomento delle tariffe portuali. A questo proposito mi preme sottolineare un aspetto che non ho visto sottolineato nella relazione dell'onorevole Colasanto né nell'intervento dell'onore-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

vole Lucifredi. Alludo all'enunciazione di carattere generale secondo cui le tariffe portuali devono essere adeguate all'andamento normale del traffico. Potrebbe sembrare una enunciazione di carattere dottrinario, mentre ha la sua importanza pratica.

Le tariffe portuali non possono e non debbono essere maggiorate, come oggi avviene, di spese generali che vanno al di là del costo effettivo del servizio. Mi spiego meglio. Nel costo delle manipolazioni vi sono spese generali che ricadono sull'utente, sul caricatore, sull'armatore, mentre ciò non dovrebbe verificarsi. Se, ad esempio, si costruisce un pontone da 200 tonnellate, le spese relative non devono gravare sulle tariffe del caricamento, altrimenti si arriverebbe ad avere tariffe maggiori di quelle praticate nel porto di Fiume. È necessario, quindi, che queste spese vadano a carico dello Stato, perché negli altri porti avviene proprio così. L'attrezzatura è dello Stato, la manutenzione delle opere portuali è dello Stato, il costo del singolo servizio è a carico dell'utente che lo richiede, ma le spese generali devono andare a carico dello Stato. È questo un punto molto importante sul quale richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro e del relatore, nella speranza che si trovi presto una adeguata soluzione.

Abbiamo rilevato nella relazione Colasanto il quadro sintetico dell'andamento degli altri porti, che hanno un po' seguito e subito l'influsso del miglioramento economico di tutto il paese. Non così può dirsi per quanto riguarda il porto di Trieste.

Il 30 settembre scorso i giornali pubblicavano notizie da ritenersi esatte perché accompagnate da dati tecnici: crollo dei traffici transitati attraverso i magazzini generali, perdute rispetto al 1960 oltre 230 mila tonnellate, aumentate le merci varie, mentre il traffico del carbone è diminuito, come quello dei cereali destinati all'Austria.

La prima domanda esplicita che le categorie economiche e tutta la popolazione di Trieste rivolgono è intesa a potenziare ed a intensificare i servizi di linea regolare. Si chiede inoltre il miglioramento e il potenziamento delle ferrovie e delle strade, argomento vieto, trito, discusso e dibattuto attraverso ordini del giorno o interventi in Parlamento, ma finora non risolto. Vi è il progetto di un'autostrada che porterà, secondo me, benefici molto relativi. Vi è un secondo progetto molto importante, quello della costruzione dell'autostrada Trieste-Udine-Venezia. Anche le ferrovie devono essere incrementate. Alludo al raddoppio del tratto Trieste-Venezia, per il quale ab-

biamo avuto autorevoli e pubbliche assicurazioni da parte del ministro dei trasporti, ed alla ferrovia Trieste-Udine-Pontebba, che è la più importante rappresentando l'unica via di accesso di tutto il retroterra dall'Europa centrale all'Adriatico.

Si dirà che io non sono eccessivamente osservante della regola di non parlar male di iniziative che riguardino la propria città; ma la critica è consentita ed un pensiero dissenziente, sia pur soggettivo, può essere espresso. Si è deciso di costruire un enorme molo a Trieste del costo di 13 miliardi che sarà pronto fra otto anni. Ora mi sia consentito osservare che se questo molo di così cospicue dimensioni — 350 metri di testata, 700 di lunghezza — anziché appena iniziato fosse stato già pronto da un anno, a cosa sarebbe potuto servire, senza la possibilità di un rapido deflusso delle merci che su di esso si sarebbero sbarcate, con la strettoia di una ferrovia ad unico binario e di una strada che non sopporta il traffico pesante? Occorre dunque pensare prima alle vie per l'afflusso e il deflusso delle merci; al grande molo si potrà pensare poi quando siano state poste in essere le condizioni per la sua utilizzazione.

La terza domanda che desideriamo sottoporre all'onorevole ministro riguarda l'espansione delle industrie nella zona. Dobbiamo rendere atto che industrie ne sono state create ed altre ne vanno sorgendo, ma anche queste industrie per poter lavorare hanno bisogno di trasporti pronti, rapidi, poco costosi, hanno bisogno della « nave nello stabilimento », come bene ha sottolineato l'onorevole relatore, così come avviene a Marghera.

La quarta domanda si enuncia brevemente nella necessità di alleggerimenti tariffari.

La quinta domanda infine riguarda l'opportunità di sgravare i magazzini generali dei 400 milioni che essi pagano all'amministrazione delle ferrovie dello Stato per le operazioni che avvengono all'interno degli stessi. Si tratta di una promessa che molte volte è stata fatta e che è ormai tempo di mantenere, dando un grande aiuto a questa istituzione che ha così vitale importanza nella vita di Trieste.

A chiusura di questo mio intervento mi sia consentito anche ringraziare l'onorevole Colasanto per la sua diligente opera, augurandomi che essa (anche se ne dissento su taluni particolari di impostazione) sia portata maggiormente a conoscenza degli italiani perché si rendano conto della importanza di questo fondamentale problema, troppo trascurato per questioni politiche marginali, mentre rappre-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

senta veramente uno dei dati fondamentali della vita del paese.

Ringrazio altresì l'onorevole Presidente che mi ha consentito di diffondermi anche oltre i limiti di tempo assegnatimi e con lui l'onorevole ministro ed i colleghi che hanno avuto la pazienza di seguirmi, scusandomi dell'ampiezza e dell'insistenza del mio dire: è l'animo di chi questa città serve ed ama e vuole vedere essere sempre più strumento di benessere e di progresso per l'Italia, che è al sommo dei nostri pensieri. (*Applausi a destra*).

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

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ho letto molto attentamente la relazione dell'onorevole Colasanto, e vi ho trovato diverse affermazioni che rispondono a verità obiettive con le quali si può concordare. Se è vero, infatti, come è vero, che gli scambi economici sono strettamente connessi con i trasporti nonché al loro sviluppo, è evidente che per alimentare al massimo gli scambi economici occorre continuamente aggiornare, adeguare, intensificare, coordinare i mezzi di trasporto terrestri, marittimi, aerei. Dirò anzi — come già altre volte ho avuto occasione di affermare — che l'adeguamento dei mezzi deve prevedere le possibilità di sviluppo degli scambi e dei traffici tenendo conto di tutti gli elementi del presente e dell'immediato futuro che valgono a concorrere allo sviluppo dei traffici stessi. Così, dice il relatore che i diversi mezzi di trasporto — terra, acqua e aria — sono « tutti necessari; ma tutti devono svilupparsi secondo un loro equilibrio dinamico, man mano imposto dalle esigenze economiche da soddisfare e dalla convenienza di usare l'uno o l'altro mezzo ». Perciò « i canali dei trasporti devono mantenersi sempre in piena efficienza, sempre aderenti ai nuovi mezzi ed alle nuove necessità. E sempre esenti da strozzature, che sarebbero strozzature di tutto il progresso economico e sociale ».

Verità sacrosanta, che noi del resto abbiamo ripetute volte affermato in precedenti dibattiti sui bilanci della marina mercantile e dei trasporti. E questa verità è comprovata da un esempio lampante, quello della Sardegna. Una delle strozzature che hanno così a lungo ostacolato il processo economico e sociale della Sardegna è stata quella della scarsità, della inadeguatezza dei collegamenti marittimi e del maggior costo dei trasporti tra l'isola e la penisola. Non insisterò su questi argomenti perché sono stati ampiamente illustrati più volte in quest'ultimo decennio, e

pare che finalmente, anche se non completamente, si sia arrivati alla comprensione di essi da parte dello Stato, dei suoi governi e dei funzionari dirigenti ministeriali. Sono bastati, dopo molte e lunghe insistenze avanzate da questi banchi e da altri banchi del Parlamento, da dodici anni a questa parte, sono bastati, dicevo, i primi accenni ad una mitigazione della menzionata strozzatura con migliori servizi sulle linee fondamentali, quali la Olbia-Civitavecchia, la Cagliari-Civitavecchia e la Porto Torres-Genova, per notare immediatamente un impetuoso balzo in avanti del movimento di merci e passeggeri, cioè di quegli scambi economici che del mezzo hanno bisogno per potersi sviluppare, e che il mezzo deve precedere e non seguire, tardivamente seguire come è stato finora. E qui torna il principio che noi abbiamo sempre sostenuto e che oggi riaffermiamo: che il mezzo crea il traffico, naturalmente se è mezzo idoneo ed adeguato.

È appunto nella situazione attuale, sui trasporti marittimi della Sardegna, sui problemi ancora insoluti, sul ruolo che i trasporti marittimi possono e debbono avere nello sviluppo economico dell'isola, che intratterrò rapidamente in questo mio breve intervento l'onorevole ministro e la Camera.

Quando dodici anni or sono, nel 1949, ebbi l'onore di intervenire per la prima volta sul bilancio della marina mercantile, dissi che la linea marittima per il percorso fra la Sardegna ed il continente nel tratto più breve: Olbia-Civitavecchia, essendo la linea fondamentale per i collegamenti tra l'isola e la penisola, doveva essere considerata come il prolungamento della ferrovia a tutti gli effetti: frequenza, capienza, comodità e tariffe. A quei tempi parlare di queste cose era parlare a gente sorda. Eppure quella era la strozzatura che da sempre affliggeva la Sardegna.

Da allora sono passati dunque 12 anni; e avanti ieri, 1° ottobre 1961, finalmente, la prima nave-traghetto destinata alla Sardegna, la *Tyrsus*, ha effettuato il viaggio inaugurale, percorrendo in otto ore le 115 miglia marine, ossia 213 chilometri, da Civitavecchia a Golfo Aranci. Si tratta di una nave, ma in definitiva è una nuova linea delle ferrovie dello Stato, che congiunge le linee ferroviarie del continente con quelle della Sardegna.

Alla *Tyrsus* seguirà fra qualche mese — come è stato assicurato — la seconda nave traghetto, la *Hermea*. E d'ora in avanti, col nuovo servizio, un treno merci sarà in grado di viaggiare, partendo da Cagliari o da Porto Torres, fino a Parigi, Amburgo, Varsavia e

più lontano ancora. In questo modo la produzione presente e soprattutto quella futura della Sardegna potrà entrare nel mercato internazionale ed estero su un piano competitivo e su questo piano verrà a trovarsi il mercato interno sardo, dove le merci potranno giungere a minor costo di trasporto.

È facilmente comprensibile quali possibilità e vantaggi vengano così ad aprirsi per l'economia sarda e quale danno essa abbia avuto per così gran ritardo nella liquidazione di questa strozzatura.

E qui sorge la domanda: bisognava proprio attendere fino al 1961 per giungere a ciò? La nostra risposta è questa: che poteva e doveva esser fatto da molto tempo. Se la soluzione di questo problema fosse stata attuata molto prima, la Sardegna avrebbe avuto notevoli vantaggi economici, e sarebbe oggi molto più avanti nel suo sviluppo economico e sociale, e certamente molti suoi figli non avrebbero dovuto cercare lavoro all'estero.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Quante difficoltà di ordine tecnico si è dovuto superare!

POLANO. È verissimo, gravi difficoltà di ordine tecnico si è dovuto superare.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Quella nave dodici anni fa non si poteva realizzare. Comunque non è, questa, materia di mia competenza.

POLANO. Siamo d'accordo che non è di sua competenza, ma io dico che altri paesi hanno realizzato cose simili: navi-traghetto vi sono da decenni fra la Germania e la Svezia: non mi vorrà dire che come hanno superato le difficoltà tecniche altri paesi, non poteva superarle l'Italia.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Le navi di quei paesi non hanno però le caratteristiche della nave assegnata alla linea con la Sardegna.

POLANO. Siamo d'accordo, ma si poteva studiare queste caratteristiche a suo tempo e trovare la soluzione trovata adesso.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ringraziamo Iddio per quello che si è fatto.

POLANO. Non è certo un lampo di genio sprizzato nel 1959 che ha permesso di trovare la soluzione odierna: si poteva studiare prima e risolvere prima il problema. Evidentemente, ripeto, questo non rientra nelle questioni che la riguardano, onorevole ministro, se non in parte.

Noi ci rallegriamo, dunque, che questo anoso problema sia finalmente risolto. La pressione dei sardi per imporre questa soluzione

non è stata vana. Bisogna tuttavia chiarire bene come dovrà funzionare questo nuovo servizio. Già delle preoccupazioni ed anche proteste si sono manifestate nell'opinione pubblica sarda, sulla stampa, fra gli operatori economici, negli organi amministrativi e sindacali e nella stessa giunta regionale allorché si è saputo che si voleva applicare al servizio dei trasporti oneri tariffari, sia per i carri ferroviari, sia per gli automezzi, i quali, oltre ad essere in aperto contrasto con l'articolo 53 dello statuto speciale della Sardegna, e pertanto un attentato all'autonomia sarda, venivano a creare una condizione di inferiorità per le comunicazioni della Sardegna rispetto a quelle della Sicilia.

Si dice che le tariffe di trasporto dei mezzi ferroviari e dei mezzi gommati siano state predisposte d'intesa fra il Ministero dei trasporti (e per esso dalle ferrovie dello Stato) e quello della marina mercantile. Per i carri ferroviari vi è stata un'assicurazione del Ministero dei trasporti che non vi saranno oneri suppletivi alle normali tariffe ferroviarie; ma per i mezzi gommati non si sa bene come saranno regolate tali tariffe.

Intanto, sia ben chiaro che le navi-traghetto devono servire ad equiparare i costi dei trasporti tra la Sardegna ed il continente a quelli esistenti su tutto il territorio nazionale. La differenza di costi a danno della Sardegna è stata appunto una delle strozzature più gravi che hanno tenuto per tanto tempo l'isola in condizioni di inferiorità nei confronti delle altre regioni d'Italia. Questa strozzatura deve essere eliminata, la differenza dei costi deve assolutamente scomparire in ogni campo, tenendo però anche nel debito conto i giusti interessi dei lavoratori portuali di Olbia e di Civitavecchia.

Questo è quello che vuole oggi la Sardegna: sentirsi alla pari — nelle sue comunicazioni con il continente — con tutto il resto d'Italia.

Passiamo ora agli altri problemi ancora insoluti o solo parzialmente risolti. Infatti non si può pensare che con l'introduzione dei servizi delle navi-traghetto tutti i problemi restanti dei collegamenti marittimi Sardegna-continente sono ormai risolti, e quelli restanti diventino ora secondari e complementari.

Prendiamo, per primo, il problema della linea Porto Torres-Genova. Nei mesi estivi — luglio e agosto — la stampa isolana e quella dell'alta Italia si sono molto occupate di quanto è avvenuto su questa linea. Vi sono stati servizi di giornalisti che hanno documentato un preoccupante stato di cose; vi sono state pro-

teste; vi sono stati affollamenti all'imbarco, collutazioni, interventi della polizia; vi è stato un intervento, nella polemica suscitata da queste proteste, dello stesso sottosegretario alla marina mercantile onorevole Mannironi.

Indubbiamente su questa linea, dal 1957 ad oggi, sono stati fatti notevoli progressi nella direzione richiesta dai sardi e per i quali ci siamo anche noi tenacemente battuti da diversi anni in quest'Assemblea. Sulla Porto Torres-Genova fino al 1957 v'era un servizio settimanale con una vecchia nave insufficiente. Poi è stata costruita la motonave *Torres* con 800 posti disponibili, modernamente attrezzata, con maggior capacità di trasporto di automezzi e capace di coprire il percorso in 13 ore. Così, dal maggio 1957, la linea da settimanale è divenuta trisettimanale. Ma presto è apparsa evidente anche l'insufficienza del servizio trisettimanale. Si verificò infatti un rapido aumento del traffico: passeggeri, automezzi, merci. Tutto indicava la necessità di intensificare il servizio stesso. Cominciò allora la lotta per ottenere la seconda nave, che pur era stata promessa dall'onorevole Segni al momento dell'inaugurazione della *Torres* nel 1957, e per la trasformazione del servizio in giornaliero. Dopo tante vicende che non voglio rievocare, ora, a distanza di quattro anni, nella primavera del 1961, è entrata finalmente in servizio la seconda motonave, la *Olbia*, con 700 posti; ed il servizio da trisettimanale è diventato esasettimanale: quindi, non ancora giornaliero, per quanto questa sia stata una delle richieste fondamentali, fondata sulla prova lampante dell'aumento costante del traffico su quella linea.

Infatti, che cosa si è verificato? Che neanche la frequenza esasettimanale si è dimostrata sufficiente a soddisfare le richieste di posti nei mesi estivi, e a trasportare tutti gli automezzi presenti all'imbarco. Ciò ha dato luogo ad inconvenienti e perfino ad incidenti e, in definitiva, ad un notevole danno per l'economia e per l'avvenire turistico della Sardegna.

Vediamo che cosa scrivono i giornali del mese di agosto. Leggo i titoli di giornali sardi e continentali. 9 agosto: « Feriti e contusi a Genova all'imbarco per Porto Torres. Centinaia di persone restano a terra. Ieri è arrivata gente che da tre giorni attendeva passaggio. Occorre rinforzare subito il servizio. Ma la Tirrenia ed il Ministero della marina mercantile fanno orecchio da mercante ».

11 agosto: « Unanimi e disinteressate testimonianze dell'insufficienza della *Torres* e dell'*Olbia* »; e potrei continuare. I giornali di

Genova, Milano e Torino rilevano che le navi « vengono prese d'assalto » e che il flusso turistico verso la Sardegna è in costante aumento. Essi danno particolari « piccanti » sul tafferuglio al molo Andrea Doria di Genova, « dove il servizio di polizia è ormai permanente ». 13 agosto: « Una cosmopolita folla tumultuante all'imbarco a Genova per la Sardegna ». 22 agosto: « Ancora 300 persone a terra sulla banchina del porto turrisano ». 23 agosto: « Vibrata protesta del consiglio comunale turrisano per il grave disservizio sulla Porto Torres-Genova ».

Il Lavoro nuovo di Genova scriveva: « La motonave *Torres*, della società di navigazione Tirrenia, ieri sera è partita con un'ora di ritardo alla volta della Sardegna per tumulti verificatisi al momento dell'imbarco dei passeggeri. La nave ha posti sufficienti per circa 800 persone, ma ieri sera erano circa mille i passeggeri, tutti muniti di regolare biglietto, desiderosi di salire a bordo per recarsi in Sardegna a trascorrere le loro vacanze ».

Il Corriere della sera a sua volta ha scritto che « la polizia dello scalo marittimo ha dovuto istituire, in questi ultimi giorni un servizio d'ordine, per disciplinare l'afflusso alle motonavi *Olbia* e *Torres* in servizio sulla rotta Porto Torres-Genova. Le due navi partono, infatti, al gran completo. Ciò dà un'idea dell'intenso sviluppo del traffico turistico per la Sardegna ».

Infine, *La Stampa* di Torino: « È dal mese di giugno che le due navi della società Tirrenia viaggiano al gran completo con tutti i posti prenotati da almeno un mese ». E conclude: « Il traffico turistico con la Sardegna ha registrato quest'anno un aumento eccezionale ».

Signor ministro, questo è il fatto nuovo che si è verificato in questi ultimi anni, grazie ai miglioramenti già introdotti nei servizi marittimi della Sardegna: un crescente flusso turistico dalla penisola e dall'estero verso la Sardegna, un crescente spostamento dei sardi, che viaggiano di più e che vogliono andare in continente. Si schiudono quindi grandi possibilità per l'isola, un tempo ignorata in Italia e all'estero; si schiudono possibilità d'un avvenire turistico che bisogna incoraggiare e sviluppare, anche per i riflessi benefici che esso ha sull'economia sarda e su quella generale del paese. E perciò bisogna eliminare ritardi e strozzature che possono ancora ostacolare o danneggiare questo promettente inizio.

Ma l'insufficienza ancora permanente di posti sulle navi in servizio tra la Sardegna e l'alta Italia può compromettere e danneggiare molto le possibilità di ulteriore sviluppo del

flusso turistico verso l'isola. Centinaia di turisti, in attesa d'imbarco a Genova, hanno preferito andare in altri posti; e vi è gente che, tornata indietro, riferisce agli amici che vorrebbero recarsi in Sardegna, che occorre aspettare per settimane l'imbarco a Genova o a Porto Torres, perché tanto nell'uno quanto nell'altro porto agli inizi di agosto tutti i posti sono già prenotati fino alla metà di settembre. I giornali già citati hanno riportato dati statistici davvero interessanti e indicativi.

Eccone alcuni. Nel corso del mese di giugno 1960 il numero dei passeggeri trasportati sulla stessa linea fu di 10.560, veicoli 718; luglio 1960: passeggeri 14.282, veicoli 994; luglio 1961: passeggeri oltre 18 mila e circa 1.400 automobili (oltre 45 al giorno). Un aumento quindi del 65 per cento dal luglio 1960 allo stesso mese del 1961!

Si arriva così alla conclusione che il flusso turistico per la Sardegna ha assunto ormai dimensioni tali da imporre un rinforzo delle comunicazioni. Questa legittima richiesta di rinforzare le comunicazioni fra la Sardegna e l'alta Italia deve significare l'esigenza di: 1°) passare dal servizio esasettimanale a quello giornaliero, inclusa quindi la domenica; 2°) costruire una terza nave con maggiore capienza o acquistarla, come si è fatto nel caso dell'*Olbia*; 3°) effettuare corse supplementari nei periodi di punta, cioè nei mesi estivi (luglio, agosto, settembre) e nei periodi delle vacanze pasquali e natalizie. Ecco, signor ministro, le cose che si sono viste e le conclusioni che se ne devono trarre.

Passo ora alla linea Olbia-Civitavecchia. Anche qui si è notato che nel mese di agosto sono sbarcati ad Olbia 1.000-1.200 passeggeri ogni giorno, cioè un numero superiore del 50 per cento a quello consentito dalla capienza delle navi. Le navi viaggiano dunque sovrappollate, e non vi è da credere — ripeto — che con l'entrata in servizio delle navi-traghetto vi sarà nella stagione estiva un riflusso di passeggeri sulle navi normali della Civitavecchia-Olbia.

Il flusso turistico, lo sviluppo degli affari ed in autunno anche il periodo della caccia mantengono validissimo questo servizio. Per il periodo estivo bisogna seriamente pensare ad una seconda corsa, magari inizialmente anche trisettimanale.

Quest'anno un esperimento di seconda corsa diurna mi pare sia stato fatto, ma non ha dato i risultati attesi: probabilmente, esso non è stato adeguatamente propagandato. Un nuovo servizio non trova di colpo, come per incanto il passeggero pronto ad imbarcarsi:

bisogna prepararlo bene, propagandarlo in Italia e all'estero, con tenacia e pazienza; solo così potrà poi affermarsi.

La stessa cosa vale per la linea Cagliari-Civitavecchia, che nei mesi estivi dev'essere anch'essa intensificata.

Un'altra linea che, secondo noi, può avere possibilità di sviluppo è quella diretta Cagliari-Palermo, con eventuale prolungamento a Tunisi. Questa linea, ora settimanale, se potenziata con motonavi nuove, celeri, confortevoli, potrebbe avere molte possibilità di sviluppo, anche considerando che una parte del turismo che viene in Sardegna in breve visita può trovare conveniente poi il proseguimento del viaggio per la Sicilia e la Tunisia. In questo caso si potrebbero creare notevoli correnti di turismo di transito.

Ho così accennato ai principali problemi dei collegamenti marittimi con la Sardegna. Altri ve ne sono, di cui abbiamo altra volta parlato e che restano ancora aperti, come quelli dei collegamenti con le isole minori intorno alla Sardegna (per la Maddalena, per Carloforte, per la Corsica). Bisogna giungere rapidamente a soluzioni adeguate alle attuali esigenze e alle possibilità di sviluppo dei traffici.

Per far fronte all'intensificarsi dei traffici marittimi occorrono però porti ammodernati e attrezzati. Su questa esigenza concorda lo stesso relatore, il quale a pagina 57 così si esprime: « Problema fondamentale è, quindi, quello dell'ammodernamento e dello sviluppo delle attrezzature e degli impianti portuali ». E, a pagina 58: « Nell'insieme ci si trova di fronte ad un settore con bisogni da tempo noti ma trascurato, forse anche perché richiede lavori molto costosi, molto utili, ma scarsamente appariscenti.

« Innegabilmente, l'errore di valutazione sulla necessità della precedenza di questa, rispetto ad altre spese statali, è dovuto anche alle lamentate interferenze fra gli organi dell'amministrazione statale ed alla mancanza di un solo ministro responsabile della politica del traffico marittimo e portuale e degli strumenti per realizzarla ». « In questa attività — scrive ancora l'onorevole Colasanto, riferendosi all'ammodernamento e all'ampliamento dei porti — nell'ultimo dopoguerra si sono spesi oltre 700 miliardi in meno del necessario, facendo ingigantire un danno che occorre riparare ».

Sono, queste, osservazioni sulle quali pienamente concordo. Le ho sottolineate per richiamarle all'attenzione dell'onorevole ministro, anche perché esse si adattano perfettamente al problema portuale sardo.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

Lo sviluppo raggiunto dai traffici marittimi della Sardegna e lo sviluppo prevedibile con la trasformazione dell'economia sarda conseguente alla prevista attuazione del piano di rinascita — dal quale si sta ora occupando l'altro ramo del Parlamento — pongono l'esigenza, urgente per la Sardegna, di porti ammodernati, ampliati, bene attrezzati. Altrimenti si presenteranno nuove dannosissime strozzature per la Sardegna e in un avvenire non troppo lontano.

Quattro sono i porti principali, dove si svolge oltre l'87 per cento dei traffici marittimi dell'isola: Cagliari, Porto Torres, Olbia e Sant'Antioco. Sono note le difficoltà in cui si dibattono questi porti e pertanto non mi soffermerò a lungo su questo problema. Sono in corso lavori di sistemazione, ma la lentezza dell'esecuzione, il ritardo della programmazione, la limitatezza delle opere, la mancanza di programmi con previsioni a lunga scadenza rendono preoccupante il problema portuale sardo. Ecco perché, anche per questo settore, noi abbiamo voluto risollevarlo il problema, perché sia attentamente studiato dai competenti organi dei Ministeri della marina mercantile e dei lavori pubblici, in collaborazione: non soltanto in base alle esigenze attuali, ma soprattutto in vista delle prevedibili prospettive dello sviluppo, certo e impetuoso, dei traffici della Sardegna.

Ella sa, onorevole ministro, che in Sardegna si attende l'attuazione del piano di rinascita, nel quadro del quale è in programma la costruzione nell'isola della supercentrale termo-elettrica del Sulcis; già si preannuncia la costruzione in quella zona di importanti complessi industriali, riforniti da questa centrale: complessi la cui produzione, indubbiamente superiore a quella necessaria ai consumi dell'isola, dovrà essere esportata sui mercati nazionali ed esteri. Anche le trasformazioni dell'agricoltura sarda previste nel piano determineranno un aumento dei traffici. Il progresso agricolo e quello industriale serviranno ad imprimere un efficace impulso a fattori positivi capaci di accelerare il processo di sviluppo economico dell'isola e di far sì che essa possa dare un contributo maggiore di ricchezza all'economia nazionale.

È quindi evidente che si deve giungere a costruire in Sardegna un sistema economico efficiente in tutte le sue parti; e una parte di questo sistema è costituita dalle comunicazioni e dai trasporti marittimi, le cui carenze verrebbero a limitare le possibilità di collocamento della produzione sarda, e quindi lo sviluppo di un sistema economico efficiente.

In questa prospettiva, onorevole ministro, i sardi (dei quali io non sono che un modesto, ma fedele portavoce) chiedono che il Governo, ed in particolare i ministri della marina mercantile e dei trasporti, abbandonino infine la politica miope che hanno svolto finora verso la Sardegna e affrontino, in una larga prospettiva, i problemi dello sviluppo dei traffici marittimi dell'isola, per rendere più facile l'ascesa della Sardegna e più rapida la sua rinascita economica e sociale. (*Applausi a sinistra*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ripeterò in parte alcuni argomenti trattati dal collega Polano perché il mio intervento è limitato ai problemi che riguardano la mia e la sua isola. In qualche punto posso concordare con lui, in altri, naturalmente, dissento, poiché ciascuno ha il suo punto di vista.

Ringrazio l'amico onorevole Colasanto per il suo lavoro veramente approfondito, utile e costruttivo. La sua nutrita, diligente relazione ha sviluppato argomenti secondo criteri informativi che sono persuasivi sia per la loro fondatezza sia per la loro logicità.

Quando il relatore dichiara che i traffici marittimi, con gli altri trasporti, costituiscono « supposto necessario per l'intero sviluppo economico del paese », afferma una realtà di cui ogni giorno più noi ci rendiamo conto; e trovo giusto il corollario che esso ne trae dichiarando che « i mezzi di trasporto sono premessa e non conseguenza per lo sviluppo del paese ». Perciò egli invita il Governo « a promuovere nuovi traffici anche con oneri di avviamento, facendo intervenire l'armamento sovvenzionato là dove quello privato non può agire ». Egli va ancora più oltre prospettando un'ardita idea che la sua esperienza gli suggerisce. Dopo avere rilevato che taluni cantieri sono inattivi (e in questo dissento col collega triestino che testè ha parlato) e che « l'inazione procura passività economiche e sociali », asserisce che « all'inazione dei cantieri è preferibile che lo Stato costruisca e regali addirittura o compri navi per la sua Finmare, mettendo questa in condizioni di espletare servizi che riescano a bilanciarsi finanziariamente, al limite, anche soltanto con le pure spese di esercizio ».

Se il Governo adottasse tale sistema, o altro ne escogitasse in sostituzione, sono convinto che la nostra marina mercantile, che è stata sempre un orgoglio per la nostra bandiera, potrebbe meglio assolvere all'impegno

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

di mantenere alto l'antico prestigio sui mari, e difendere con esso gli interessi d'Italia.

Una delle regioni che più ne rimarrebbero avvantaggiate è la Sardegna, che lotta con tutte le energie per vincere il suo eterno nemico: l'isolamento. Le acque del mare, che rappresentarono per lungo volgere di secoli un mortale pericolo, tanto che i sardi fuggirono dalle coste per annidarsi sui monti, si stanno mutando ora, nella nuova mentalità isolana, in chiamanti acque apportatrici di feconde attività e di salutari traffici. L'isolamento ebbe un lato positivo: fece della Sardegna un grande serbatoio di energie e di ideali che la salsedine del mare conservò genuini. Ma ora che i sardi, nella brama di moderne assimilazioni, vogliono prendersi la rivincita sul passato, mettendo in valore ed a frutto le forze potenziali della loro terra e della loro anima, sentono il bisogno di avvicinarsi alla madrepatria raccorciando od eliminando le distanze, ora non più temibili, ma che in passato sembravano così enormi da rappresentare un invalicabile ostacolo.

La Sardegna, pur essendo al centro del Mediterraneo ed a pari distanza, o quasi, da Genova, da Marsiglia e da Barcellona, si trova, per il costo dei noli, a distanza maggiore dei mercati d'oltremare.

Altri gravi inconvenienti esistono per il movimento dei passeggeri e per lo sviluppo del turismo. Non vi è che un mezzo per superare questa muraglia che rinchiudeva l'isola come una camicia di Nesso: le vie di navigazione. La nostra marina mercantile ha quasi colmato, con mirabili sforzi, i vuoti paurosi causati dalla guerra; e, come rilevo dalla relazione, sta per completare le sue formazioni organiche con felici prospettive di sviluppo. Sono convinto che le dichiarazioni fatte in tal senso dal relatore rispondano a una verità effettuale e non a uno sterile ottimismo.

So dell'amore che l'onorevole ministro ha per la mia isola e lo ringrazio di quanto ha fatto e di quanto farà nei limiti del possibile in collaborazione con l'onorevole Mannironi, che della Sardegna è figlio devoto. Per questo le mie osservazioni hanno valore non tanto di critica quanto di incoraggiamento. Ed è con tale sentimento che invoco dall'onorevole ministro e dal Governo la soluzione dei problemi che sul mare aduggiano ancora il risveglio degli scambi tra la Sardegna e il continente.

Nella linea Porto Torres-Genova è stata immessa la motonave *Olbia* ad affiancare il servizio della *Torres*; un servizio esasettimanale che non è più sufficiente a smaltire il

traffico. Occorre renderlo giornaliero e garantirne la continuità con la riserva di una terza nave.

L'affollamento dei passeggeri in questi mesi è stato tale, sia all'imbarco da Genova che da quello da Porto Torres, che è dovuta intervenire la polizia. Ne ha parlato l'onorevole Polano: non sono mancati tafferugli, dispute e spiacevoli episodi. Certo è che tutti i giorni, dall'uno e dall'altro scalo, la nave partiva al gran completo lasciando a terra centinaia di viaggiatori che pure avevano pagato il regolare biglietto.

Le due navi *Torres* ed *Olbia* hanno una disponibilità l'una di 700 posti e l'altra di 800, ma partivano sovraccariche, anche con mille passeggeri, lasciandone moltissimi a terra. È facile immaginare con quanto disappunto questi sfortunati viaggiatori, pur muniti di regolare biglietto, abbiano dovuto attendere la nave del giorno dopo.

Il traffico dei passeggeri tra la Sardegna e Genova è aumentato, dallo scorso anno ad oggi, del 60 per cento. Nel 1960 il numero dei passeggeri era stato di 10.500 unità, e quello delle auto di 718; nel giugno scorso il movimento ha raggiunto la cifra di 17.392 viaggiatori e di 1.059 auto. Nel mese di luglio i viaggiatori sono ascesi a 23.108. I posti erano sempre quelli, così si spiegano gli avvenuti disordini, per sedare i quali è stato necessario, talvolta, l'intervento della polizia.

I giornali sardi e quelli del continente hanno registrato tali eventi, deprecandoli. Il consiglio comunale di Porto Torres, nella seduta del 21 agosto 1961, ha votato un ordine del giorno nel quale, dopo aver ricordato « i fatti avvenuti e gli sforzi compiuti dalle forze dell'ordine e dal comune per calmare gli animi e alloggiare diverse centinaia di persone, di condizioni disagiate, in ricoveri di emergenza », invoca l'aiuto delle autorità e la solidarietà di tutti per raggiungere il potenziamento della linea, rivelatasi la più frequentata e la più redditizia di tutte le altre linee marittime gestite dalla Tirrenia. E raccomanda alla Tirrenia di essere più sollecita a servire, con mezzi adeguati, gli interessi della Sardegna.

Ma oltre le premure della società, non devono mancare, né mancheranno, per la fiducia che ho in lei, onorevole ministro, anche quelle del Governo. La pressante richiesta di Porto Torres, che sottopongo all'onorevole ministro, è che venga attuato, su detta linea, il servizio giornaliero, mille volte invocato e resosi assolutamente necessario. Si richiede inoltre di rendere disponibile una terza nave per i servizi di emergenza.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

Però, non soltanto la linea Porto Torres-Genova si è rivelata quest'anno insufficiente alle esigenze dell'aumentato traffico: anche per la linea Civitavecchia-Olbia si impone ormai un rinforzo delle comunicazioni.

Nel mese di agosto sono sbarcati ad Olbia da 1.000 a 1.200 passeggeri al giorno e altrettanti ne sono partiti, superando del 40 per cento il numero consentito dalla capienza della nave. Cosicché sui moli di Olbia e Civitavecchia sono rimasti a terra, come a Porto Torres e a Genova, decine e decine di viaggiatori che, essendo muniti di biglietto, contavano sulla certezza del viaggio.

Alla delusione della mancata partecipazione si deve aggiungere il disagio di non trovare alloggio per la notte e quello di attendere la partenza del giorno dopo in uno stato d'animo, a parte la spesa, che non incoraggia nessuno a visitare o a rivisitare l'isola. Vi è stato, nei giorni di punta del ferragosto, un esperimento per alleggerire la linea del supero dei viaggiatori, con la istituzione di corse straordinarie diurne.

Ma l'esperimento non ha avuto buon esito perché solo il viaggio notturno dà al viaggiatore la possibilità di disporre della giornata per accudire ai propri affari e poter usufruire delle linee ferroviarie collegate alle normali linee marittime; altrimenti tutti gli orari ne rimangono scombinati ed il viaggio diurno diventa pressoché inutile.

In base a tale esperienza, che non è solo di quest'anno, sollecito perciò l'onorevole ministro a rafforzare sia l'una sia l'altra linea, in partenza da Olbia e da Porto Torres, con il raddoppio delle corse notturne, nei mesi di emergenza. Per far fronte all'intensità del traffico (di cui dobbiamo compiacerci come segno confortante e di ripresa nella vita della Sardegna che finalmente incomincia a prendere quota) è stata già proposta, oltre che da me, dai colleghi sardi e toscani, la istituzione di una nuova linea per collegare direttamente Olbia a Livorno, dando nuovi sbocchi alla produzione industriale ed agricola, in ascesa nelle due regioni.

La soluzione di questi problemi può essere ovviamente raggiunta con una maggiore disponibilità di navi. Perciò vengono opportune le proposte del relatore, che mirano ad intensificare il lavoro dei nostri cantieri per arricchire le flotte della Finmare. E mi auguro che la mia voce venga ascoltata.

Una particolare segnalazione, mi permetto di fare all'onorevole ministro. La Sardegna, allargando gli orizzonti di una vita che non è soltanto regionale, ma na-

zionale ed europea dopo la formazione del M.E.C., tende ad accrescere i suoi rapporti non soltanto con il continente italiano ma anche con quello della non lontana Repubblica francese. Per cui è stato ventilato, di recente, in una riunione fra operatori delle due nazioni, un allaccio diretto fra i porti della Sardegna e quello di Marsiglia. Spero che anche questo sogno possa avverarsi! Ma, attenendomi alla realtà dell'oggi, mi accontenterei di un miglioramento della esistente linea La Maddalena-Santa Teresa Gallura-Bonifacio. Essa ha attivato in questi anni le relazioni fra le due isole che formavano un tempo, in epoca geologica, un piccolo continente: la Tirrenide. La breve frattura dello stretto di Bonifacio che, per ragioni politiche, rappresentò, in passato, un fosso insormontabile, è oggi superata dall'incontro di due popoli, il sardo ed il corso, che hanno in comune peculiari caratteristiche di ambiente, di carattere e di vita: ed è un bene, per gli uni e per gli altri, che i contatti umani diventino più frequenti e siano più fitti gli scambi commerciali, agricoli e turistici.

Il modesto, antiquato battello che fa servizio sullo stretto, il *Limbara*, non risponde più, in modo assoluto, allo scopo e si impone la necessità di sostituirlo con una nave di maggiore stazza e di maggiore capienza.

Se il movimento è vita, oggi la Sardegna incomincia veramente a vivere ed a diventare parte integrante di questa nostra Italia che vorremmo sempre più florida nell'ordinata e pacifica ascesa del suo popolo.

Devo dare atto al Governo di un importante avvenimento che sarà fecondo di benefici effetti per la Sardegna e per l'Italia. Domenica scorsa, con l'intervento dei ministri Segni e Spataro, è stata inaugurata la nave-traghetto *Tyrsus* che, unendo gli scali di Golfo Aranci e di Civitavecchia, ha realizzato il sogno affascinante di stabilire la continuità ferroviaria fra l'isola ed il continente. L'avvenimento ha per noi un valore storico, in quanto segna il primo passo per superare l'isolamento della Sardegna che, fino ad ora, era tre volte isola: geograficamente, psicologicamente e commercialmente. La nave-traghetto che, uscita dai cantieri navali di Palermo, è un miracolo di tecnica ed un modello d'eleganza, rappresenta il ponte di unione fra la Sardegna e la terraferma, raccorciando le distanze e consentendo il flusso continuato delle merci senza le onerose soste nei porti e le deleterie operazioni di carico e scarico. Il Ministero dei trasporti e quello della marina mercantile, superando alcuni punti iniziali di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

contrasto, hanno collaborato all'attuazione dell'importante impresa con l'ausilio provvidenziale della Cassa per il mezzogiorno. Oggi l'opera è in atto e la linea funziona con ampio respiro del popolo sardo che confida, così, di venir liberato dal mortificante pedaggio che, al pari di una terra coloniale, pagava per il traffico delle merci con le cosiddette quote di transito.

Esse gravavano ed incidevano sulla economia regionale per miliardi di lire all'anno. Proprio per abolire queste tangenti, illogiche ed inique, la Sardegna contava sulla istituzione delle navi-traghetto. Il ministro dei trasporti, per quanto concerne la parte di sua competenza e cioè i carri ferroviari, ha rinunciato a dette quote. Bisogna ora completare... la buona azione per quanto compete al Ministero della marina mercantile o ad altri dicasteri, per le quote riguardanti le automobili e gli autocarri. La nave-traghetto rappresenta, oltre la continuità ferroviaria, anche la continuità stradale; è cioè la sede comune a tutti i veicoli trasportati e sarebbe strano che essi avessero trattamenti diversi, con gravissimo danno, in questo caso, per il turismo. Di queste quote, che erano un segno di male inteso servaggio, non deve rimanere neppure l'ombra. Sarebbe assurdo che, mentre tutto il mondo, noi compresi, si schiera contro il colonialismo, proprio in Italia ne rimanga traccia in queste tangenti portuali.

Esse hanno colpito fino a ieri e vorremmo che più non colpissero questa nostra terra italianissima, chiamata ora, come in passato per la formazione unitaria della patria, a collaborare, nei rinnovati commerci ed in armonia con le altre regioni sorelle, allo sviluppo delle fortune economiche, sociali e civili del popolo italiano. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

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

LUCCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, sarò breve anche perché molte cose che avrei voluto esporre sono state dette egregiamente dai colleghi che mi hanno preceduto, particolarmente dall'onorevole Lucifredi.

Il bilancio della marina mercantile ha sempre attirato la mia attenzione non solo perché è attinente a una delle attività fondamentali e tradizionali più importanti del nostro popolo (la navigazione e la pesca), ma perché ho avuto la fortuna, pur essendo nato in montagna, di svolgere la più gran parte della mia attività pubblica in zone e città di mare, soprattutto all'Elba, del cui capoluogo sono am-

ministratore e per più anni sono stato anche sindaco. Tutto quello che riguarda il mare e i suoi problemi mi ha perciò sempre interessato fortemente e mi pareva, e mi pare giusto almeno una volta sottolineare in un pubblico dibattito parlamentare sui bilanci come, accanto alle notevolissime realizzazioni di questo dopoguerra nel campo della ricostruzione e dell'ammodernamento di tutti i mezzi e degli strumenti del lavoro sul mare, resti pur sempre ragguardevole la somma di attese e di speranze che la gente del mare auspica realizzate dall'azione sempre più attenta e dinamica del Governo e del Ministero della marina mercantile.

Fu ripetuto nel passato, e fu giudicata falsa e bolsa retorica, che il destino dell'Italia si forgiava sul mare. Lo si disse allora con intenti imperialistici e militaristi. Però in questa affermazione vi è qualcosa che è sempre valida. Mi pare di averla rintracciata nella lunga ed esauriente relazione dell'onorevole Colasanto. Concordo in pieno con quanto egli ha scritto, concordo soprattutto con le osservazioni piuttosto tecniche, ma incisive con le quali il collega Lucifredi ha voluto commentare ed ampliare ed illustrare la relazione al bilancio stesso. Però, perché il Ministero della marina mercantile possa sempre più appieno svolgere i suoi compiti, è necessario ed indilazionabile ormai, come hanno sottolineato l'onorevole Colasanto ed alcuni oratori intervenuti nel dibattito, per quanto si riferisce soprattutto ai porti, che si arrivi ad un assetto più moderno e più aderente alla realtà di quella che è la politica generale del Governo.

Ho avuto modo in molte occasioni di constatare come troppe volte la differenza delle competenze non porti rapidamente a soluzione i problemi, ma li rallenti. Non parlo del problema del personale delle capitanerie, per le quali l'onorevole Colasanto ha lamentato la doppia dipendenza (come accade, ad esempio, per i carabinieri), perché non conosco questo problema: conosco però discretamente quello della doppia dipendenza dei porti dal Ministero della marina mercantile e dal Ministero dei lavori pubblici. Sinteticamente, mi parrebbe di poter affermare che l'organo tecnico per l'esecuzione delle opere portuali debba essere il Ministero dei lavori pubblici, ma che gli orientamenti, le scelte, le indicazioni debbano venire per la logica delle cose dal Ministero della marina mercantile. Con un esempio che ha ricordato l'altro giorno il Presidente del Consiglio, ma per un altro argomento, mi pare di poter dire che la mente della politica dei porti deve essere il Mini-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

stero della marina mercantile, anche se il braccio è il Ministero dei lavori pubblici.

Ecco perché in questa materia credo che si possa arrivare ad impinguare di più il capitolo delle opere marittime, del quale tutti da anni lamentano la insufficienza. È chiaro che in moltissimi porti italiani le opere di ammodernamento e di costruzione sono andate molto a rilento in questi anni. Il porto è una grande, immensa officina nella quale si svolge una delle attività più complesse e importanti dell'uomo. Io vivo a contatto con uno di essi (ecco come dalla Sardegna si torna nel continente), con un porto di medio traffico, quello di Livorno, e posso dire tuttavia di non conoscerlo appieno in tutti i suoi organismi umani e tecnici. Ogni volta che ho l'occasione di passare qualche ora nel porto, sono sempre scoperte nuove che vengono ad arricchire la mia conoscenza e la mia esperienza. Però, anche senza ricorrere alla facile letteratura, il mondo umano dei porti presenta una complessità di problemi che meritano di essere incessantemente meditati e approfonditi.

La relazione Colasanto accenna a molti di essi, e sento il bisogno di ricordare al ministro che intorno ai porti si estrinseca la più alta e squisita attività del suo dicastero, soprattutto per quanto si riferisce ai problemi umani di quanti dal porto e nel porto traggono i mezzi di vita e la soddisfazione del proprio lavoro. In una città come Livorno il porto rappresenta qualcosa al quale tutti si appassionano, anche coloro che non vivono in esso e da esso. Il porto infatti non è un ambiente chiuso. Il porto ha legami strettissimi con il retroterra, con le attività che in questo si svolgono, con i traffici che dal porto partono o in esso convergono.

E qui mi sia lecito ripetere quanto ho avuto occasione di dire più volte, anche in privato, al ministro, al sottosegretario e ai massimi esponenti della politica marittima del settore. Voglio cioè accennare nuovamente all'ormai vecchio e non certo glorioso problema dell'autonomia funzionale dei porti, che tante polemiche ha suscitato e tanti risentimenti, non sempre giustificati, ha acceso. Il problema o lo si risolve in modo unitario, valido per tutti i porti, o altrimenti lo stato di cose attuale lascerà sempre accesi questi risentimenti e queste polemiche.

Non sono di quelli che pensano (e ve ne sono anche nel nostro paese) alle compagnie portuali come a feudi economici da smantellare. Riconosco anzi alle compagnie portuali una funzione economica di apprezzabile dimensione umana. Le compagnie portuali vi

sono e vi devono essere, anche se ovviamente si deve tendere a realizzare sempre più e sempre meglio l'equazione economica tra prestazioni e compensi.

Però quando nell'ambiente portuale sorgono e si sviluppano attività industriali cui la banchina serve come mezzo di introduzione delle materie prime in stabilimento e di imbarco dei prodotti lavorati, presso a poco cioè la funzione che svolge il raccordo ferroviario, allora io penso che il discorso debba essere un altro.

E mi parrebbe estremamente semplice trovare in così complessa e delicata materia la migliore armonia, pur tenendo conto dell'inevitabile contrasto di interessi. Ma il porto è il punto di partenza e di arrivo, cui si annodano i numerosissimi fili di quella infinita e interminabile tela che sono i traffici marittimi. Questa tela è tessuta dalle navi, grandi e piccole, che solcano quotidianamente i nostri mari e quelli di tutto il mondo.

So che il ministro è angosciato quanto tutti noi per quella che è la congiuntura internazionale e nazionale — veramente depressa — non tanto per i traffici quanto per la costruzione di nuove navi.

Chi parla vive, come dicevo, a Livorno che conta uno dei cantieri più gloriosi d'Italia, il vecchio Orlando (oggi Ansaldo). Mentre parlo a Livorno si sta svolgendo una ordinata e civile manifestazione di protesta per i pericoli che si addensano sulla sorte del cantiere. Dissi già altra volta in questa Camera che a Livorno è più facile togliere i « quattro mori » che non il cantiere. E sento di poterlo ripetere oggi più di allora tanta è la passione con cui i livornesi, maestranze e cittadini, vivono le vicende della loro industria principale.

Da qui una preghiera calda ed affettuosa al ministro, fatta da un deputato e da un cittadino di Livorno, perché tutto sia fatto dal suo ministero, superando ogni difficoltà di ordine interno e internazionale, affinché la sua legge diventi quanto prima operante ed assicuri non solo a Livorno ma a tutti i cantieri italiani una dimensione di lavoro serena e ricca di speranza. Io non sono di quelli che chiudono gli occhi di fronte alla realtà tecnica delle situazioni che si creano o si modificano, non nego l'apertura della mia mente alle prospettive tecnico-industriali che responsabilmente e autorevolmente vengono manifestate; però il problema del cantiere è di quelli che non invitano alla superficialità delle decisioni né all'euforia della strada nuova più bella e più grande.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

Livorno è il capolinea di molte linee di navigazione che più volte hanno formato oggetto di discussione ed anche di interventi in questa Camera.

Linee piccole come quelle colleganti le isole dell'arcipelago toscano, in primo luogo l'Elba, linee maggiori per la Sardegna e per la Corsica, linee per altri porti italiani e per porti stranieri.

Io non affiggerò lei, signor ministro, e questa Camera, con tutta la serie delle rivendicazioni che Livorno ha sempre avanzato in questo campo, rivendicazioni che si sono sempre limitate, al massimo, a chiedere il ripristino di ciò che c'era prima della guerra. Ricordo in particolare che prima della guerra vi era una linea che collegava l'Elba con la Sardegna attraverso la Corsica, linea che mi auguro venga ripristinata, e osservo a proposito che nella città labronica è stato di recente dibattuto il problema di creare nell'ambito portuale degli invasi idonei ad accogliere le nuove navi-traghetto, delle quali la prima è entrata in funzione l'altro ieri sulla linea Civitavecchia-Golfo Aranci. Speriamo che anche per questa opportunità si possa addivenire ad un risultato concreto. Gradirei che il Ministero ponesse allo studio questo problema, soprattutto al fine di poter far assumere alla linea di collegamento con la Sardegna, quando venisse ripristinata, le stesse caratteristiche tecniche che viene assumendo la linea Civitavecchia-Olbia.

Ho sentito parecchi dei colleghi che hanno trattato il problema dei collegamenti della Sardegna col continente accennare al sovrappollamento che si è verificato questa estate sulla linea Genova-Porto Torres e su quella Civitavecchia-Olbia per il traffico turistico. Non è un fatto essenzialmente sardo perché riguarda anche un'altra isola più piccola ma estremamente interessata al turismo, l'isola d'Elba. Ricordo che il porto di Piombino è oggi il terzo porto nazionale per movimento di passeggeri dopo Napoli e Genova. Vi sono stati dei miglioramenti, che nessuno discute e che anzi abbiamo grandemente apprezzato. Il miglioramento più notevole è rappresentato da quella nave-traghetto *Aethalia*, nave-traghetto non per vagoni ferroviari — in quanto dall'altra parte non vi sono binari — ma per automezzi, modernissima, una delle prime entrate in servizio in Italia. Essa ha dato risultati veramente lusinghieri: però è la sola, e durante i mesi estivi è chiaramente insufficiente. Noi ci domandiamo sempre con preoccupazione che cosa avverrebbe se un giorno si fermasse; e se ciò accadesse proprio durante

l'estate? Rappresenterebbe per noi un problema tremendamente angoscioso provvedere a trasferire quotidianamente sull'isola d'Elba le centinaia e migliaia di persone che intendono visitare quel centro turistico e talvolta farvi anche una breve permanenza. Questo problema — il ministro ne è a conoscenza, ed in proposito è stato anche interessato il Presidente del Consiglio — è per noi vitale.

È da aggiungere che per quanto riguarda il migliatico di percorrenza per l'arcipelago toscano, a 16 anni dalla fine della guerra siamo ancora lontani dal livello del maggio 1940. È vero, per altro, che la convenzione stipulata nel 1954 non poteva prevedere tutto lo sviluppo che si sarebbe avuto nel campo turistico con l'enorme, continuo aumento dei viaggiatori per l'isola d'Elba. Pertanto è necessario pensare ad una intensificazione del migliatico settimanale di percorrenza; chiedo inoltre al Governo un impegno, o almeno una promessa che somigli ad un impegno, per la messa in esercizio di una seconda nave-traghetto simile alla *Aethalia*, per coadiuvare quest'ultima nei periodi di punta ed eventualmente sostituirla quando dovesse essere fermata per riparazioni. È un atto di buona volontà che penso dovrebbe essere meditato dal Ministero della marina mercantile, e non ringrazieremo mai abbastanza il ministro per ogni sforzo compiuto in tale senso.

Un'ultima parola per la pesca. Un tempo l'isola d'Elba soprattutto, ma anche le isole minori dell'arcipelago toscano avevano una forte marineria da pesca, che si sta ristabilendo in questi anni attraverso le sovvenzioni, i contributi che ad essa pervengono per l'opera veramente encomiabile della Cassa per il mezzogiorno. Però i problemi della pesca non si risolvono soltanto con la costruzione, l'ammodernamento dei pescherecci. Occorrono anche altre provvidenze, e pure sotto questo profilo mi pare degno di rilievo quanto l'onorevole Colasanto ha affermato nella parte della sua relazione relativa alle provvidenze per la gente del mare che vive della pesca. Se mi è consentita una immagine rurale, i pescatori sono un po' i coltivatori diretti del mare, con le stesse preoccupazioni, con le stesse difficoltà enormi di assicurarsi un reddito, con la stessa sempre presente ingordigia altrui di defraudarli del giusto compenso per le loro fatiche. Ogni previdenza ed assistenza ai pescatori costituirà pertanto un atto di altissima socialità e la testimonianza di una esemplare solidarietà.

L'approvazione di questo bilancio, onorevole ministro, sia per lei un valido viatico

nella impegnativa fatica di difendere e potenziare, in tutti i settori, il lavoro degli italiani del mare. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino alle 16,30.

(*La seduta, sospesa alle 14, è ripresa alle 16,30*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

BERRY: « Cessione a trattativa privata al comune di Taranto degli immobili denominati " baraccamenti Ausonia ", " baraccamenti Orsini ", " Colombaia militare " » (*Già approvato dalla VI Commissione della Camera e modificato da quella V Commissione*) (2503-B);

« Modifica dell'articolo 1235 del codice della navigazione » (*Approvato da quella II Commissione*) (3290);

« Anticipazioni per le spese relative all'espletamento degli incarichi conferiti dal Ministero del commercio con l'estero all'Istituto nazionale per il commercio estero » (*Approvato da quella V Commissione*) (3291).

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

Commemorazione dell'ex deputato Virginio Borioni.

SANTARELLI ENZO. Chiedo di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTARELLI ENZO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho chiesto di parlare per ricordare brevemente il compagno onorevole Virginio Borioni, recentemente scomparso, che ha fatto parte di questa Camera essendo stato eletto nel 1948 per il fronte democratico popolare nella circoscrizione di Ancona.

L'avvocato Borioni, nato a Macerata nel 1903 da famiglia di tradizioni repubblicane, esercitò nobilmente la professione forense. Egli fu espressione ed interprete della migliore tradizione intellettuale e democratica che ebbe il suo crogiuolo, in altri tempi, nell'ateneo maceratese. Giovanissimo, partecipò alla fonda-

zione del partito comunista italiano nel 1921. Antifascista, pioniere dell'idea comunista in una terra in cui ancora nel primo dopoguerra il blocco clericomoderato appariva appena scalfito dalla propaganda socialista, si battè con intransigenza e con costanza per i suoi principi di rinnovamento sociale, in una provincia « difficile », in anni duri ed aspri, e sempre seppe tenere alta la bandiera del nostro partito.

Per la sua attività democratica, per la sua azione cospirativa meritò dalle autorità fasciste il confino e il carcere, che condivise con Antonio Gramsci. Fu quindi, per un lungo periodo, negli anni della dittatura, un « resistente », un antifascista. In seguito — nel corso della guerra di liberazione nazionale — fu partigiano e combattente, membro del comitato di liberazione della sua provincia.

Per la sua rettitudine, per il suo alto senso giuridico, per il suo spirito di equilibrio, i partiti antifascisti di Macerata lo designarono poi a commissario dell'epurazione. Rivestì quindi numerose cariche di carattere amministrativo e guidò la nostra opposizione consiliare nella provincia e nel comune di Macerata.

Il 18 aprile 1948, come ho detto, fu eletto alla Camera dei deputati e partecipò con continuità ed intensità alla battaglia per la riconquista, la difesa e l'ampliamento delle libertà democratiche, sia parlando più volte in questa aula, sia battendosi nelle città e nelle campagne delle sue Marche e difendendo in più parti d'Italia lavoratori e partigiani in numerosi processi. Ciò non gli impedì di esercitare la sua funzione negli organi dirigenti provinciali e regionali del partito, cui appartenne fino agli ultimi giorni.

Qui alla Camera fece parte prima della Commissione interni e poi della Commissione giustizia, della Giunta per le autorizzazioni a procedere e di numerose Commissioni speciali. In aula parlò numerose volte con eloquenza e con competenza sui bilanci dell'agricoltura, dell'interno, dei trasporti e della giustizia, portando un interessante e appassionato contributo personale. Da questi banchi egli parlò contro il disegno di legge sulla difesa civile, partecipò alla lunga e vittoriosa battaglia contro la riforma della legge elettorale politica, si occupò della riforma dei patti mezzadrili e della costituzione e del funzionamento degli organi regionali. Fu sensibile particolarmente agli interessi della sua provincia ed ai problemi di rinascita di una regione sottosviluppata come le Marche.

Lo ricordiamo qui, dove ha dato forse il meglio di se stesso, e lo ricordiamo non solo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

a nome del gruppo comunista, ma anche a nome dei lavoratori, dei militanti, dei parlamentari marchigiani, per il contributo che ha saputo dare come uomo politico, come giurista eminente, come parlamentare alla lotta per la democrazia e il socialismo. Colpiti per la sua improvvisa scomparsa, ricordiamo le qualità umane e civili che ce lo fecero amare in vita. Noi, più giovani di lui, lo amammo e imparammo anche da lui come si servono gli ideali della democrazia e del socialismo in condizioni avverse. Di lui possiamo dire obiettivamente e in sintesi, che veramente ha vissuto lo sviluppo del movimento operaio della sua regione, movimento che ha rappresentato in Parlamento con grande dignità ed in modo esemplare.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo si associa vivamente e sinceramente alle espressioni di cordoglio manifestate per la morte dell'onorevole Borioni.

PRESIDENTE. La Presidenza si associa alle nobili espressioni di cordoglio formulate dall'onorevole Enzo Santarelli per l'imatura morte dell'onorevole Virginio Borioni, deputato al Parlamento nella prima legislatura della Repubblica.

Trasmetterò alla famiglia dello scomparso le condoglianze dell'Assemblea. (*Segni di generale consentimento*).

Si riprende la discussione.

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

TROMBETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, l'ampia relazione che su questo bilancio ha fatto l'onorevole Colasanto ci offre una panoramica completa della situazione della nostra marina mercantile, dei traffici che essa alimenta, delle attrezzature portuali che costituiscono il supporto naturale e indispensabile dei traffici medesimi. Si potrà essere più o meno d'accordo sulle soluzioni di taluni problemi toccati dal relatore, ma è certo che io sento il dovere di esprimere il nostro ringraziamento e il nostro compiacimento al relatore per la sua accurata, diligente, scrupolosa esposizione e per aver avuto il merito di toccare compiutamente tutti i problemi del settore e avviato sui problemi stessi una discussione concreta per arrivare, o quanto meno per concorrere, alle loro migliori soluzioni.

Non è mia intenzione toccare tutti i punti e tutti i problemi trattati nella relazione, anche perché questo bilancio ha formato oggetto di un'ampia e complessa discussione in Commissione, ove esso ha già ispirato suggerimenti al Governo e al ministro della marina mercantile e ordini del giorno concreti. Mi limiterò pertanto ad esaminare alcuni aspetti e problemi di maggior rilievo per la nostra economia marinara e di particolare interesse per l'economia del porto di Genova.

Sul piano generale mi preme sottolineare col relatore l'importanza sempre maggiore che i trasporti marittimi rivestono nell'ambito dell'economia nazionale e l'apporto che essi danno alla dilatazione e allo sviluppo in atto dell'economia del nostro paese. Giustamente ricorda l'onorevole Colasanto che nel 1960 il prodotto netto dei trasporti ha toccato i 1050 miliardi di lire, con un aumento del 14,8 per cento rispetto al 1959. I trasporti marittimi ed aerei hanno partecipato a tale aumento con circa il 30 per cento.

Osserva il relatore che questo sensibile miglioramento è dovuto soprattutto ad un aumento dei traffici e solo in piccola parte all'aumento delle tariffe, cioè all'aumento dei costi e dei prezzi di vendita dei servizi di trasporto marittimi ed aerei. Per condividere tale osservazione mi mancano purtroppo i dati completi e la documentazione necessaria. Rimango pertanto perplesso, soprattutto se penso che in realtà, almeno per quanto riguarda i servizi dei nostri principali porti marittimi, abbiamo purtroppo dovuto registrare nel 1961 un generale aumento delle tariffe, mentre già un altro aumento si era verificato nel 1960. Analoghi aumenti si sono avuti nei trasporti terrestri, sia ferroviari che su strada, mentre il costo dei noli, per talune linee, è anch'esso aumentato. L'osservazione del relatore vuole probabilmente riferirsi, e deve essere allora limitata, al settore dei noli dei *tramps* e al settore dei noli aerei.

Il ricorso ai mezzi di trasporto e la domanda dei servizi di trasporto e, in genere, delle comunicazioni ha subito nel 1960 un incremento del 33 per cento rispetto al 1959; la domanda specifica dei mezzi di trasporto marittimi ed aerei ha registrato un aumento di oltre il 38 per cento. Di contro, come il relatore ben rileva, la spesa pubblica ordinaria e straordinaria (quella destinata, cioè, alla normale gestione e quella che comprende gli investimenti) è prevista per l'esercizio 1961-62, per l'intera rete dei trasporti, in soli 47 miliardi rispetto al totale di oltre 3550 miliardi e in neppure 25 miliardi per la marina

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

mercantile (i trasporti navali e la pesca). In altri termini, la spesa preventivata per i trasporti della marina mercantile nel prossimo esercizio finanziario costituisce soltanto lo 0,69 per cento del totale della spesa statale.

Anche nel campo degli investimenti si deve considerare che, sempre per l'esercizio 1961-62, quelli del settore dei trasporti in genere sono previsti in poco più di 18 miliardi su un totale di 791, con una percentuale, assai modesta, del 2,3 per cento, mentre gli investimenti per la marina mercantile ammontano a 13 miliardi, pari all'1,7 per cento.

È pur vero, come osserva il relatore, che per un più esatto computo degli investimenti nello specifico settore bisognerebbe anche tener conto degli investimenti fatti attraverso altri dicasteri e attraverso le amministrazioni delle ferrovie dello Stato, dell'aviazione civile e soprattutto del Ministero delle partecipazioni statali; ma resta ugualmente vero che la spesa globale statale, sia per gli oneri di esercizio, sia per gli investimenti, è assolutamente esigua ed insufficiente in relazione all'importanza economica dei trasporti, particolarmente di quelli marittimi, ed alla loro necessità di sviluppo in rapporto alla dilatazione ed al progresso in corso dell'economia nazionale.

Non si può pertanto non concludere su questo punto, in perfetto accordo con il relatore, sull'opportunità che nel bilancio dello Stato siano previsti maggiori e più congrui stanziamenti per il settore dei trasporti in generale, e particolarmente dei trasporti marittimi, e di quello delle attrezzature portuali che costituiscono il necessario sostegno ai trasporti medesimi. Ciò si rende maggiormente necessario in rapporto all'accentuata caratterizzazione marittima della nostra economia, alla necessità di mantenere su livelli adeguati, rispetto alla concorrenza straniera sempre più efficiente, la nostra funzione tradizionale ed il nostro ruolo nel campo e sul piano dei trasporti marittimi internazionali.

Giustamente la politica del Governo è oggi particolarmente impegnata verso un miglioramento dei trasporti ferroviari e stradali sul territorio nazionale, in modo da adeguarli alle necessità dello sviluppo economico generale in atto. Occorre che, pur nel necessario dosaggio della spesa, non si trascuri, ma anzi si acceleri lo sviluppo dei trasporti marittimi e delle attrezzature portuali.

Ciò dico anche e soprattutto per il ruolo che nel mercato comune il nostro paese può e deve avere, in dipendenza della sua posizione geo-economica, il ruolo di una economia

capace di inserirsi nei rapporti del M.E.C. con gli altri paesi, soprattutto quelli africani in via di sviluppo, quale esportatrice di prodotti propri, importatrice e riesportatrice di materie prime, utilizzando la propria organizzazione mercantile, le proprie attrezzature portuali, i propri servizi accessori del commercio ed un proprio coordinato sistema di trasporti marittimi e terrestri.

È in questo ampio quadro di prospettive che va vista e considerata la spesa pubblica nel settore dei nostri trasporti marittimi e dei nostri porti. A questo scopo va rilevato che la nostra impostazione valutaria ed economica costituisce già una premessa favorevole, premessa che è d'uopo far lievitare e concretare proprio attraverso il miglioramento dei servizi, che possa costituire una cornice adatta e sufficiente alla massima efficienza ed al massimo sviluppo dell'attività mercantile.

A questo fine credo fermamente che lo Stato debba soprattutto preoccuparsi di creare le premesse generali favorevoli alla lievitazione della privata iniziativa nel campo dei trasporti marittimi, riservando il suo intervento diretto, soprattutto e preminentemente, a favore del potenziamento e del miglioramento delle attrezzature portuali e delle comunicazioni terrestri di collegamento dei nostri porti verso l'interno del paese e verso il centro dell'Europa.

Migliorare e potenziare le attrezzature portuali e il collegamento dei porti con i centri di produzione e di consumo vuol dire, indirettamente, lubrificare e quindi rendere più economico il trasporto marittimo; vuol dire ridurre i costi che gravano sulle merci ed allargare le possibilità della loro vendita all'interno e soprattutto all'estero, in linea di commercio di transito; vuol dire rendere possibile un maggiore inserimento dei nostri operatori economici sul mercato internazionale, creando lavoro nuovo per tutte le categorie di imprenditori, di operatori e di lavoratori che possono inserirsi nelle operazioni mercantili del transito; vuol dire allargare i nostri cespiti valutari per la vendita all'estero di servizi e di lavoro italiano; vuol dire assicurare indirettamente una preferenza — direi giusta e legittima — al trasporto marittimo su navi battenti bandiera nazionale. Un campo, dunque, onorevole ministro, di sicuro e proficuo reddito economico e sociale per gli investimenti pubblici e per la spesa statale, nell'interesse generale della collettività nazionale.

Per quanto riguarda navi e linee di navigazione, bisogna orientarsi soprattutto nel

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

senso di creare — come dicevo — premesse economiche di incentivazione e di aiuto alla privata iniziativa, che nel nostro paese ha saputo dimostrare volontà e capacità di sviluppo. Basti pensare che ancora nel 1960, in piena crisi dei noli, il prodotto netto per i trasporti marittimi nel paese è aumentato di circa il 30 per cento rispetto al 1959, e che il prodotto netto ottenuto dal solo complesso privato rispetto all'insieme delle aziende pubbliche o con capitale pubblico e delle aziende private, ha segnato un aumento di oltre mille miliardi, pari a circa il 9 per cento, come si legge nella relazione del ministro Pella sul bilancio economico nazionale.

Ciò non toglie che lo Stato mantenga e aumenti la sua flotta sulla base di quella che sarà la nuova regolamentazione delle concessioni di preminente interesse nazionale e sulla base di una valutazione strettamente tecnico-economica, del campo degli scacchieri marittimi e dei limiti entro i quali l'azione dello Stato risulti necessaria per integrare l'iniziativa privata.

Per contro, bisogna mobilitare fin dove è possibile questa iniziativa privata, mettendola su un giusto piano di concorrenza internazionale, soprattutto agli effetti delle tante e poliedriche facilitazioni che in altri paesi si sono fatte, e investendo in essa, con le dovute cautele, il pubblico denaro, sotto forma di contributi per nuove costruzioni navali, contributi di navigazione, laddove necessario per competere con l'estero, facilitazioni fiscali, giuste protezioni nei confronti di sleali concorrenze estere (come quella discriminazione di bandiera che viene sempre più largamente praticata nel mondo marittimo internazionale) e con qualsiasi altro mezzo, preferendo questa via a quella dell'investimento diretto e della gestione diretta.

Abbiamo esempi chiari e probanti di quanto in altri paesi questa spinta dell'iniziativa privata abbia potuto e possa nel campo del trasporto marittimo; e nel nostro stesso paese va dato atto alla politica dei governi di quanto fatto con tanti risultati positivi in questo campo e su questa impostazione. Bisogna coraggiosamente proseguire, onorevole ministro, insistere e perseverare! Imprimere una maggiore incisività alla nostra politica economica, per quanto riguarda il suo interessamento al settore dei trasporti e particolarmente a quello del trasporto marittimo, equivale non solo a confortare e sorreggere l'economia nazionale nelle sue necessità attuali, connesse alla delicata fase di sviluppo e di consolidamento che essa attraversa, ma so-

prattutto seminare utilmente per il futuro. Ci sia di esempio la piccola e saggia Svizzera, che deve anche la sua fortuna all'aver tanto oculatamente visto e previsto il suo problema dei trasporti, particolarmente difficile, e all'avergli saputo dare una così valida soluzione; soluzione che le autorità politiche ed amministrative di quel paese si preoccupano costantemente di aggiornare.

Per una migliore politica dei trasporti in genere, e di quelli marittimi in particolare, nel nostro paese, io sono d'accordo con il relatore sull'opportunità, che egli sottolinea, di una maggiore unitarietà di competenze e di indirizzi; in particolare sono convinto che tutta la materia relativa all'ampliamento, all'ammodernamento e alla manutenzione delle attrezzature portuali, potrebbe utilmente passare alle dipendenze del Ministero della marina mercantile, per evidenti ragioni di interdipendenza, che impongono alla politica portuale di essere parte integrante della politica marinara nazionale, sia come direzione, sia come investimento e spesa di pubblico denaro.

Signor ministro, onorevoli colleghi, mi si consenta di toccare alcuni particolari problemi e, riallacciandomi all'accento già fatto sulla discriminazione di bandiera sempre più estesamente praticata, di dirmi d'accordo, in linea di massima, con il relatore per un'azione più vigile, e più ferma in tutte le direzioni nelle quali, in un modo o nell'altro, si manifesti a danno della nostra marina questa forma di grave concorrenza, alla quale non può avviarsi se non con la ferma minaccia, fino ad arrivare alla ferma applicazione di opportune misure di ritorsione.

Per quanto riguarda le *conferences* dobbiamo obiettivamente partire dal concetto che, fino a prova contraria, esse costituiscono, come giustamente il relatore rileva, il punto e la forma di incontro fra i caricatori, da un lato, che debbono poter fare assegnamento sui servizi di linea di cui abbisognano, e gli armatori di linea dall'altro, che debbono a loro volta fare assegnamento sui carichi per il mantenimento ed il sostentamento delle loro linee. Occorre trovare un *modus vivendi*, una specie di rapporto di garanzia reciproca fra chi deve offrire un servizio sicuro e regolare, con maggiore stabilità di costi e di noli, e chi deve alimentare il servizio con carichi sufficienti ed il più possibile regolari. Ma bisogna evitare strozzature sia nell'uno sia nell'altro senso, evitare che nel gioco delle *conferences* a base internazionale la nostra bandiera resti sacrificata rispetto a quelle concorrenti; evitare che i noli conferenziati pos-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

sano influire negativamente sui costi e conseguentemente sull'andamento delle nostre esportazioni.

E vengo ad alcuni aspetti e problemi della politica portuale sulla scorta delle stesse indicazioni offerte dall'onorevole relatore.

Giustamente il relatore afferma la necessità di un'autonomia degli enti preposti al funzionamento dei servizi portuali, autonomia che consenta snellezza ed adattamento alle esigenze locali. È ovvio che questa autonomia debba trovare giusti limiti in quella necessaria regolamentazione unitaria nazionale, soprattutto giuridica, ma anche tecnica, della navigazione e dei porti. Ma non sono d'accordo con l'onorevole collega relatore, laddove egli suggerisce limiti nuovi e diversi a tale autonomia, per esempio in materia di uniformità di competenze nella composizione e compagine amministrativa dei vari enti portuali; in materia di uniformità di tariffe, tasse marittime e portuali; in materia di un fondo comune da servire per travasare gettiti tariffari da un porto all'altro.

Anzitutto, vi sono porti e relativi enti di dimensioni, di impegno e d'importanza diversi, né sembra logico ed economico stabilire criteri fissi nazionali per la composizione ed il dosaggio delle rappresentanze in questi enti.

Io non sono d'accordo, inoltre, che l'amministrazione centrale entri negli enti portuali, perché essa deve invece starne fuori per ovvie ragioni di sano e sicuro esercizio del controllo tecnico ed amministrativo. Se lo si ritiene, si rafforzi e si intensifichi il controllo, ma non entrando direttamente nella gestione dei porti.

Uniformare le tasse e le tariffe su piano nazionale, irrigidendole, sarebbe, a mio modesto avviso, un errore. Esse sono e debbono essere elementi variabili, proprio perché costituiscono gli strumenti ed i mezzi di una politica portuale, che voglia essere giustamente dinamica e servire di appoggio alla navigazione ed ai traffici e consentire una indispensabile concorrenza fra i porti nazionali e soprattutto rispetto a quelli esteri concorrenti.

In questo senso e per le stesse ragioni reputo inopportuno il congegno proposto di un fondo per travasare da porto a porto eventuali *surplus* tariffari di taluni porti e compensarli con i *deficit* di altri.

Io dico che non debbono esservi *surplus*, perché i porti non hanno scopo di lucro. Dove il gettito delle tariffe supera le spese, bisogna ridurre le tariffe o investire il *surplus* in nuove opere ed in miglioramenti portuali.

Non si deve cristallizzare il sistema né il livello tariffario dei porti nazionali. Ciò porterebbe a rinunciare a quella dinamica dei costi e dei ricavi portuali, dalla quale deve farsi scaturire, grazie anche ad una oculata amministrazione, il progresso del porto, il vantaggio dei traffici, il maggiore utile per tutte le categorie che lavorano nel porto e a lato del porto e dei traffici che esso sprigiona ed alimenta.

Anche sulla trasformazione e sul raggruppamento delle attuali capitanerie di porto, staccandole da uffici e comandi militari della difesa marittima, non sono d'accordo, perché mi sembra si andrebbe incontro ad una costosa estensione burocratica non indispensabile allo scopo che si vuole raggiungere. Invece mi sembra opportuno che nelle attuali capitanerie si dividano meglio i compiti, adeguandoli ai tempi, anche per quanto riguarda il personale impiegatizio, la sua responsabilità e i mezzi tecnici di ufficio. Sono invece d'accordo pienamente su quant'altro il relatore propone e sollecita sul piano tecnico per la sicurezza nei porti, il servizio antincendi, la pulizia dei moli e delle acque portuali.

Non posso a questo punto non ricordare all'onorevole ministro che Genova attende tuttora la promessa rivalutazione del contributo ordinario dello Stato al consorzio autonomo del suo porto, contributo rimasto a 4 milioni, che dovrebbero comunque (posso dire avrebbero dovuto) essere rivalutati a 100 milioni con decorrenza, mi pare, 1° luglio 1962, in base ad una promessa. Le sarò grato, onorevole ministro, se ella vorrà confortare la mia città con la proposta del necessario, urgente provvedimento legislativo, atto a sancire tale rivalutazione.

Veniamo ora a qualche considerazione sull'organizzazione del lavoro portuale, così come la intravede e la auspica il relatore.

In tale settore è senza dubbio degna di plauso l'iniziativa del ministro Jervolino di particolari studi ministeriali e di una speciale commissione chiamata ad approfondire la possibile migliore e più rapida organizzazione del nostro lavoro portuale e della sua produttività, anche in rapporto al livello raggiunto dagli altri porti stranieri, in particolare da quelli del M.E.C. Un compito arduo e delicato attende la commissione, perché la materia è complessa ed investe interessi contrastanti, coinvolge problemi di estrema importanza economica, come quello delle autonomie funzionali o quelli delle rese e delle composizioni delle « mani » (il relatore le chiama anche « vette ») e della maggiore o minore libertà

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

dei porti, e soprattutto interessa l'economia generale, produttiva e distributiva, del paese.

È materia dove bisogna muoversi con tecnicismo e al tempo stesso con equità, affrontando i diversi problemi sulla base di un dialogo costruttivo con le diverse categorie interessate al lavoro portuale, siano esse di imprenditori, di lavoratori e di intermediari. Ma l'onorevole relatore indica alla commissione alcune opportunità sulle quali non posso non soffermarmi paritativamente, per esprimere alcune perplessità e alcuni dubbi con molta sincera e cordiale lealtà, e su taluni altri punti esprimere anche il mio aperto, ma sempre cordiale dissenso.

Anzitutto penso che non si possa affermare *a priori* l'opportunità per tutti i porti, e soprattutto per i minori, di mantenere ed estendere le compagnie e i gruppi portuali in forme cooperativistiche, secondo ruoli chiusi e senza un automatico e fluido ricambio o possibilità di ricambio ed inserimento di manodopera nei porti per il lavoro di punta, per l'eventuale avvicendamento anche in vista del giusto controllo del rendimento e del giusto contenimento del costo del lavoro portuale.

Sono d'accordo che ove esistano speculazioni di intermediari abusivi che sfruttino i lavoratori portuali, queste vadano eliminate drasticamente. Ho, invece, i miei dubbi circa l'opportunità di giungere a considerare come servizio pubblico il lavoro delle compagnie e delle imprese portuali, come suggerisce il relatore, perché penso che da tale impostazione finirebbe per derivare un rallentamento di tutta la vita portuale, che vuole e deve essere essenzialmente dinamica, fluida e capace di adattarsi rapidamente al variare delle situazioni e delle necessità del lavoro portuale.

Non credo poi che le compagnie portuali vedrebbero di buon occhio la rinuncia a taluni particolari diritti, non escluso quello di sciopero, che dovrebbe essere la prima condizione per suggellare utilmente una eventuale pubblicizzazione del lavoro portuale.

SANTI. I dipendenti pubblici non hanno forse il diritto di sciopero?

TROMBETTA. Qui vi sono anche riflessi di difesa militare e quindi si tratterebbe più che di una pubblicizzazione, di una militarizzazione.

Non posso neppure essere d'accordo sulla negatoria, così come nettamente opposta dal relatore alle operazioni portuali svolte con maestranze proprie. Si tratta delle famose autonomie funzionali, delle quali taluni settori industriali hanno, fra l'altro, necessità assoluta, per ragioni tecniche ed economiche

sulle quali non è il caso, qui, di soffermarsi. Non si può sostenere una negatoria assoluta su questo punto; si può essere d'accordo che si vedano e si decidano le cose, caso per caso, con giusta cautela.

D'altra parte, lo stesso relatore auspica che siano lasciati liberi gli operatori di utilizzare, nell'interno dei loro magazzini portuali, maestranze da essi stabilmente occupate.

Ed ancora lo stesso relatore ammette ed auspica che, sia pure entro i limiti da stabilire, siano lasciati liberi gli operatori che carichino o scarichino forti quantità di merci omogenee di ottenere dalle compagnie portuali tariffe discriminate. Non si può, infatti, abdicare ad una giusta concorrenza nel lavoro portuale, come esiste in tutta la nostra economia produttiva e distributiva di beni e servizi, né sarebbe giusto ed opportuno rinunciare al naturale correttivo di formazioni monopolistiche nel lavoro portuale, così come giustamente non vi si rinuncia negli altri settori dell'attività economica e professionale nazionale.

Le ragioni economiche addotte dal relatore non sembrano valide, là dove egli afferma che il minor costo delle operazioni portuali svolte con maestranze proprie dagli imprenditori, verrebbe ad incidere sul costo delle altre operazioni, perché, non potendosi diminuire i redditi giornalieri dei portuali, si dovrebbe, diminuendo la quantità, aumentare le tariffe.

Il relatore aggiunge che non sarebbe giusto che gli operatori più importanti pagassero meno degli altri le stesse operazioni ed aggiunge che, dividendo il lavoro disponibile fra più organizzazioni, si potrebbe venire ad ostacolare l'incremento di produttività.

Certo il relatore, a prescindere dalla affermata impossibilità di diminuire i redditi giornalieri dei lavoratori portuali, nella costruzione del suo ragionamento ha trascurato di considerare che normalmente il lavoro per il quale si può chiedere da imprenditori l'impiego di maestranze proprie è lavoro nuovo e non lavoro che si sottrae al normale movimento del porto, tanto è vero che si chiede appunto la cosiddetta autonomia funzionale per riuscire a fare un lavoro che diversamente non potrebbe farsi; inoltre non si tratta delle stesse manipolazioni, nel caso di impiego di manodopera propria, ma di operazioni del tutto speciali, ed in modo particolare di sbarco, con particolari mezzi meccanici, di carichi completi, di materiali di bassissimo costo che non possono tollerare alte tariffe di sbarco. E ancora non vedo come una economica divisione del lavoro fra più organizzazioni po-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

trebbe ostacolare l'incremento di produttività, mentre sembra che possa favorirlo.

L'affermazione del relatore che non si possono diminuire i redditi giornalieri dei portuali debbo metterla in relazione alla massima spinta che giustamente egli suggerisce di dare alla meccanizzazione delle operazioni portuali; ma tale meccanizzazione implica normalmente un sacrificio numerico di manodopera ed una riduzione di tariffe, che a sua volta coinvolge un sacrificio nel reddito giornaliero dei lavoratori portuali.

SANTI. Si può portare una riduzione di orario con lo stesso salario.

TROMBETTA. La realtà è un'altra, e cioè che attraverso la meccanizzazione si può incrementare quantitativamente il lavoro portuale e compensare con la maggiore quantità lavorata una tariffa unitaria inferiore. Inoltre la meccanizzazione incide favorevolmente sulle condizioni nelle quali opera il lavoratore portuale e deve trovare pertanto una contropartita nel maggior rendimento del lavoro portuale; su questo credo che le compagnie portuali siano perfettamente d'accordo. Bisogna essere, però, chiari e precisi su questo punto, perché, senza chiarezza e senza accordo su questa premessa, non si possono mettere in moto gli investimenti relativi al miglioramento delle attrezzature.

Debbo anch'io soffermarmi su alcune affermazioni contenute precisamente ai punti 9 e 10 del capitolo 64 della relazione dell'onorevole Colasanto, affermazioni che hanno un po' sconvolto le categorie interessate della mia città.

Il relatore definisce « molti e poco utili » gli intermediari tra i lavoratori portuali e gli operatori, armatori, ricevitori ed esportatori di merci. Questi intermediari sono gli speditzionieri, gli agenti e i mediatori marittimi, i raccomandatori navali, le imprese portuali di imbarco e sbarco, ecc. Egli suggerisce di esaminare la possibilità di sopprimerli, consigliando specificamente di passare alle compagnie e ai gruppi portuali le funzioni delle suddette imprese.

Io spero, onorevole Colasanto, che ella non abbia avuto nel suo subcosciente il desiderio di passare alle compagnie portuali anche le altre funzioni di intermediazione che sono state ricordate. L'affermazione di inutilità di tali intermediazioni denota un mancato obiettivo esame e studio dell'organizzazione del lavoro mercantile, marittimo e portuale.

COLASANTO, *Relatore*. Tutta la polemica è incentrata in questo. Si comincia dai punti 8 e 9, senza considerare che nei punti pre-

cedenti io ho chiesto sacrifici ad altre categorie. È giusto, quindi, che anche quelli che guadagnano molto facciano qualche sacrificio.

TROMBETTA. Mi consenta almeno di fare la difesa, su questo piano tecnico, di quella intermediazione che ella ha, così coraggiosamente, se mi consente, definita inutile e che merita di essere quanto meno rivendicata.

Le categorie che vivono di tali intermediazioni si sono giustamente adombrate ed offese, a Genova, di sentirsi definire inutili, mentre è notorio che la loro funzione, svolta sulla base di un rapporto fiduciario di collaborazione, è in realtà insostituibile. Mi dica lei, onorevole Colasanto, come si fa ad imporre la fiducia: questa si dà in funzione di capacità sperimentate. E nel campo dell'intermediazione la fiducia è la leva principale del rapporto, di qualsiasi natura voglia essere.

Queste categorie svolgono un lavoro tecnico di enorme importanza, che richiede una preparazione professionale speciale e che implica una organizzazione complessa e basata su estesissimi quadri ed organici impiegatizi; un lavoro difficile, onesto ed accurato che sento il dovere di rivalutare in questa sede.

È un lavoro che normalmente è svolto in regime di concorrenza e che trova il suo compenso in una percentuale del ricavo di altri, con la conseguenza di vedere automaticamente adeguato alle situazioni di mercato il proprio guadagno e quindi l'incidenza del proprio costo sulle operazioni mercantili, marittime e portuali: per esempio, ribassando i noli, ribassano i guadagni degli agenti, mediatori e raccomandatori marittimi. Quando ribassano, invece, i valori delle merci e i conseguenti guadagni degli operatori, che spesso registrano perdite, le tariffe e le paghe operaie rimangono le stesse oppure aumentano.

Vediamo, dunque, le cose e i fatti con obiettività e cerchiamo soluzioni eque, ispirate ad un giusto tecnicismo economico.

E ciò vale proprio per la formazione delle tariffe portuali, che — sono d'accordo con il relatore — vanno considerate nell'insieme delle singole voci che le compongono e vanno definite secondo un comune denominatore dei vari interessi in giuoco.

Non credo che passare alle compagnie portuali le funzioni delle imprese portuali possa costituire la panacea di quelle incrostazioni parassitarie cui accenna il relatore e che, invece, se e là dove esistessero, potrebbero essere meglio e più sicuramente eliminate, estendendo le concessioni ed immettendo nel lavoro portuale un numero maggiore di imprese ed una conseguente maggiore concorrenza.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

Onorevoli colleghi, devo ancora soffermarmi brevemente sulla pesca per rilevare un particolare problema che nasce dalla revoca dei diritti esclusivi di pesca, revoca di cui alle proposte di legge Cibotto e Ravagnan che sono dinanzi alla Camera.

Si tratta dell'incidenza che tale revoca avrebbe sull'industria della lavorazione del tonno nel nostro paese, qualora la revoca dovesse involgere anche i diritti esclusivi di pesca del tonno con le tonnare.

In effetti, per la pesca del tonno con le tonnare, i diritti esclusivi costituiscono la base stessa dell'approvvigionamento dell'industria della lavorazione e della preparazione del tonno. D'altra parte, sembra potersi dire che esiste una differenza sostanziale tra diritti esclusivi di pesca in acque interne o chiuse (o anche di pesca marittima ma con altri sistemi) e l'esercizio della pesca del tonno con le tonnare.

COLASANTO, *Relatore*. Mi sono riferito solo alle acque interne.

TROMBETTA. Lo so, onorevole relatore, ella sì, ma le proposte di legge che ella cita non prevedono alcuna esclusione, cioè alcun trattamento particolare, ed è per questo che mi preme cogliere l'occasione della sua citazione per fare questa precisazione.

Nelle acque interne è disponibile per la pesca una quantità definita di pesce ed il diritto di pesca, una volta acquisito, esclude chiunque altro dalla possibilità di disporre in tutto o in parte del quantitativo di pesce disponibile. Quindi, su questo punto posso essere d'accordo, anche sino alla eliminazione di questi diritti acquisiti, definiti, forse non a torto, feudali.

Nelle tonnare, invece, la pesca avviene in mare aperto e la pesca non è stanziale, bensì migratoria, per modo che i pesci pescati da una tonnara non sono tolti ad alcuno o, comunque, si tratta di minima parte del quantitativo che frequenta le nostre coste. Inoltre il tonno genetico non può essere catturato se non con le tonnare, le quali implicano una imponente e costosa attrezzatura, che costituisce appunto il primo supporto dell'industria del tonno e che non avrebbe ragione di essere, nel patrimonio di tale industria, se non riposasse a sua volta su una esclusività dei diritti di pesca.

Giova comunque notare che la pesca del tonno con le tonnare è già sufficientemente disciplinata per legge, perché i diritti esclusivi di pesca delle tonnare, ove non siano esercitati per la durata di cinque anni (e cinque anni furono scelti perché vi sono diversi anni di

magra, che si alternano ad anni di forte pesca), decadono automaticamente e rientrano nella disponibilità del demanio dello Stato.

Non mi soffermo ad illustrare gli inconvenienti che una revoca dei diritti di pesca estesi alla pesca del tonno con le tonnare proietterebbe, sul piano tecnico-economico, sulla nostra industria di lavorazione e di conservazione di tale prodotto, ma ho voluto sin d'ora richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sullo specifico problema, sul quale non posso non raccomandare vivamente che si porti la dovuta e responsabile attenzione al momento in cui si discuteranno le due citate proposte di legge dei colleghi Cibotto e Ravagnan.

Onorevoli colleghi, signor ministro, concludo questo intervento riconfermando, con il relatore, tutta l'importanza che è d'uopo anettere alla nostra marina mercantile, alle sue necessità e possibilità nel quadro dell'economia nazionale, affinché essa possa utilmente svilupparvi appieno tutto il suo apporto. Ma occorre all'uopo che l'azione del Governo per la nostra marina mercantile, per le attrezzature portuali e per i sistemi di comunicazione di cui dotare i nostri porti nazionali, acquisti maggior vigore e lo traduca in una più coraggiosa politica della spesa e degli investimenti pubblici nello specifico settore, sia attraverso più congrui stanziamenti di bilancio, sia attraverso apposite leggi speciali.

Questo incoraggiamento vogliamo esprimere all'onorevole ministro nell'occasione del voto favorevole che il nostro gruppo si accinge a dare al bilancio del suo dicastero. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Adamoli, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Vidali, Ravagnan, Francavilla, Polano, Caprara, Di Paolantonio, Raffaele Franco, Marchesi e Degli Esposti:

« La Camera,

considerato che la situazione della flotta mercantile italiana in generale e della flotta Finmare in particolare denuncia tuttora, sia sul piano quantitativo sia sul piano qualitativo, un notevole distacco dalle esigenze della competitività internazionale e da quelle che rispondono ad una politica di sviluppo, considerata la persistente e aggravata crisi dell'industria cantieristica che contrasta con il continuo aumento della flotta e dei traffici mondiali e che non può né deve essere affrontata con misure di riduzione della potenzialità produttiva dei cantieri;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

tenuto conto delle istanze rivolte al Parlamento in forma unitaria dai consessi democratici delle città marinare e portuali italiane, affinché siano riesaminati i programmi e gli orientamenti che sono alla base del disegno di legge sul rinnovo delle convenzioni con le società sovvenzionate e sia assicurato l'ammmodernamento e il potenziamento della flotta Finmare,

invita il Governo

a predisporre e a presentare al Parlamento un programma per lo sviluppo della flotta mercantile italiana e particolarmente della flotta di Stato che abbia la sua piena e concreta espressione in modifiche del disegno di legge sulle nuove concessioni tali da assicurare non solo la conservazione delle attuali linee ma lo sviluppo sia del tonnellaggio sia dei servizi ».

L'onorevole Adamoli ha facoltà di parlare.

ADAMOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ritengo che quest'anno, discutendosi il bilancio della marina mercantile, non si possa non partire dalla situazione che si è creata nelle società di navigazione di preminente interesse nazionale dopo le romanzesche vicende che ha subito il disegno di legge sul riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati. Quel disegno di legge, che aveva avuto una lunga incubazione (addirittura nel 1953 era stata nominata la commissione che avrebbe dovuto elaborare il nuovo provvedimento), non ha retto al primo urto col mare aperto. Ella, onorevole ministro, ha cercato di alleggerirlo buttando come zavorra alcuni articoli: l'articolo 4 sulla concentrazione delle imprese, l'articolo 14 che toccava addirittura il diritto di sciopero dei lavoratori...

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Questa è una sua interpretazione!

ADAMOLI. È la mia interpretazione. Poi ella dirà la sua. Ella ha cercato di alleggerire il cammino di questa nave in mare tempestoso, ma si è giunti ad un fatto, credo, unico, certo eccezionale, nella recente storia parlamentare: che cioè il disegno di legge è stato ricondotto in porto dallo stesso ministro che si era avventurato nella navigazione.

Evidentemente (scusate se uso ancora qualche termine marinaresco, ma è proprio l'oggetto che mi porta a questa forma di espressione) l'onorevole ministro aveva avuto motivo di temere un naufragio, poiché non solo nel campo dell'opposizione, ma in vasti settori della maggioranza si erano espresse preoccupazioni e riserve, apertamente enunciate, e forse era davvero pericoloso affrontare l'esame d'una votazione a scrutinio segreto. L'onorevole ministro aveva respinto un nostro ordine del giorno che l'anno scorso proponeva proprio quello che egli poi è stato costretto a fare. E ciò credo possa essere motivo di riflessione per chi liquida le nostre critiche come schematiche e preconcelte, ma che, almeno in questo caso, si sono dimostrate obiettive e costruttive.

Ora ci troviamo nella situazione più confusa che si possa immaginare. Dopo tante proroghe, spesso tardive, dal 1956 in poi, le convenzioni del 1936 sono scadute senza che nuove convenzioni siano state approvate; i crediti della Finmare verso lo Stato alla fine dello scorso anno raggiungevano già l'enorme cifra di 74 miliardi e supereranno alla fine di quest'anno i 107 miliardi, per cui il carico degli interessi per questo gruppo di Stato si aggirerà intorno ai 10 miliardi.

Quando si pensi che il ministro propone come sovvenzioni fisse la cifra di 21 miliardi per tutto l'esercizio della navigazione sovvenzionata e ben 10 miliardi sono succhiati solo da oneri finanziari, possiamo avere una misura del modo come sono condotte certe importanti questioni dell'attività dello Stato.

Il disegno di legge, che ha avuto finora una storia così poco fortunata, non è solo nella sua impostazione e nella sua articolazione che si è dimostrato errato e dannoso agli interessi nazionali. E nella sua origine di provvedimento staccato dalla realtà dell'economia marittima e dell'intera economia nazionale, concepito ed elaborato al di fuori di una qualunque seria programmazione, che si trova la spiegazione delle larghe opposizioni che esso ha incontrato in ogni settore politico, degli ordini del giorno unitari, che hanno chiesto il ritiro puro e semplice di questo disegno di legge, votati dai consigli comunali di grandi città marinare come Genova e Trieste.

Sui problemi dell'economia marittima (e qui voglio subito allargare un poco il discorso) noi restiamo ancora alla fase delle ricerche, dei dibattiti, delle analisi, spesso distorte, chiuse in settori o nell'ambito di categorie. Eppure è in corso nel nostro paese un dibattito sui temi della politica di sviluppo. Esso ha investito le questioni di fondo della struttura della società nazionale, le questioni del nord e del sud, le questioni dell'agricoltura, le questioni dell'industria ai vari livelli, le attività terziarie, i caratteri dell'intervento pubblico e così via.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

Un grande tema, quello delle attività marittime, in cui si muovono vasti interessi e nel quale sono raccolte lontane tradizioni di tanta parte del nostro popolo, trova, invece, ancora soltanto una episodica e frammentaria trattazione. Questo tema è dominato dalla non casuale assenza di orientamenti e di programmi generali, e questa assenza permette l'azione di gruppi imprenditoriali privati basata essenzialmente su valutazioni congiunturali e, per quanto riguarda l'ordinamento amministrativo dello Stato, rimane ancora cristallizzato nelle vecchie strutture organizzative e operative degli organi ministeriali tradizionali.

Credo che possa essere riconosciuto che il movimento operaio italiano, nelle sue espressioni politiche e sindacali, nella sua rappresentanza parlamentare, si è sforzato di portare il suo contributo affinché il settore dell'economia del mare salisse al giusto posto nel complesso panorama dell'economia nazionale, affinché si precisassero i termini concreti di una politica unitaria dell'attività marittima che comprendesse i problemi della flotta, dell'industria cantieristica, dei porti, affinché fossero note le connessioni dell'economia del mare con l'intero tessuto della struttura economica nazionale e quindi la necessità di introdurre questo tema nel dibattito in corso sulla politica di sviluppo.

Non vogliamo dire che il tempo sia trascorso del tutto invano e che la tematica non si sia allargata o non si sia approfondita. La stessa relazione Colasanto accoglie certi aspetti di questa maturazione di valutazioni e di concezioni nuove. Ma, con tutto l'apprezzamento e il rispetto che possiamo avere per la fatica che ha compiuto il nostro egregio collega, la sua relazione resta ancora lontana da quella visione organica e da quella programmazione nella cui assenza è la radice del ritardo che denuncia la nostra flotta rispetto ai tempi nuovi della tecnica e dei traffici marittimi, della crisi che travaglia l'industria cantieristica, dell'inadeguatezza delle strutture ricettive dei nostri porti.

Oggi si parla tanto di programmazione indicativa o operativa che sia. Ma non è qui il caso di addentrarsi nel gioco di parole in cui si esercitano le varie correnti della democrazia cristiana, poiché non siamo di fronte né a una politica, almeno a una politica enunciata, né ad una vera programmazione.

Certo, la flotta mercantile vede il suo campo d'azione e la sua prosperità in un mondo sconfinato qual è quello del mare. Certo, di

fronte ad ogni altra attività, l'economia marittima ha naturalmente un carattere internazionale. Ed è fino alla noia che noi abbiamo sentito ripetere dagli armatori e anche dal Governo che tutto dipende dall'indice internazionale dei noli. I noli sono soltanto il momento conclusivo di un complesso processo economico; per cui non si può continuare a commisurare sulla base di un semplice fattore, un prezzo, tutta l'impostazione di una politica; non si possono giustificare sulla base dei noli tutte le assenze e tutte le carenze. L'ampiezza internazionale dei problemi dell'economia marittima non annulla i legami, i riflessi, gli effetti di un'attività di tanto rilievo in senso generale sulla vita economica e sociale del paese.

Nella relazione presentata nel giugno scorso all'assemblea della Confederazione italiana degli armatori liberi abbiamo letto questa sorprendente frase: « Soltanto partendo da navi vecchie a bassi costi è possibile realizzare nuove iniziative armatoriali ». Noi sappiamo perfettamente che non è questa la posizione di tutto l'armamento privato italiano. Sappiamo anche di certe polemiche acute che si sono espresse in questi ultimi tempi e che dimostrano il profondo nervosismo che esiste anche in questo settore. Siamo arrivati perfino nelle aule giudiziarie: due colossi dell'armamento italiano di Genova, Costa e Fasio (cui hanno fatto da sottofondo i brontolii di Lauro...) si sono addirittura querelati! Ora noi non entriamo nel campo di queste controversie, del tutto particolari; esse, però, indicano come proprio nell'armamento i contrasti che sempre esistono anche fra i grossi gruppi imprenditoriali siano arrivati a forme acute e si siano espressi in modo così clamoroso proprio perché si tratta di riuscire ad imporre l'una o l'altra linea, non già quella dell'interesse generale, ma quella che corrisponde alle posizioni che l'uno o l'altro gruppo è riuscito a raggiungere nell'armamento italiano.

Che un privato imprenditore batta la strada da lui ritenuta più agevole per ottenere il massimo profitto, è nella logica del sistema capitalistico, specie in questa fase della sua espansione monopolistica; ma non può non stupire il fatto che, nel campo dell'economia marittima, siano questi gli orientamenti generali che hanno caratterizzato la politica del Governo: è proprio questo distacco dalle esigenze e dalle prospettive dell'economia nazionale che ha fatto arretrare, sul piano sia quantitativo sia qualitativo, la nostra flotta rispetto a quella mondiale.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

È evidente che noi restiamo al di fuori della dinamica più elementare dei rapporti economici e sociali di un settore così vivo del nostro paese quando si parla di ridimensionamento dei cantieri, ossia di abbassamento del potenziale produttivo come soluzione della crisi cantieristica; quando si tengono molte strutture dei nostri porti a livelli tecnici ed organizzativi di valore ormai storico; quando si intacca il carattere pubblico dei porti, dei servizi e delle attrezzature portuali, concedendo a privati aree e banchine, lasciando espandere come macchie d'olio le cosiddette « autonomie funzionali », che diventano addirittura iniziative di governo (si pensi che il Governo ha trovato il modo di includere il concetto delle « autonomie funzionali », ossia la speculazione massiccia dei privati, anche nel piano di rinascita della Sardegna, la cui attuazione non è certo condizionata dal modo con cui viene ordinato il lavoro portuale); quando si mantengono i rapporti di lavoro della gente del mare nei termini colbertiani del ferreo codice della navigazione.

Ci sembra inoltre che, anche volendo ammettere la stretta interdipendenza della nostra economia marittima rispetto a quella internazionale (dipendenza che esiste, ma che non è determinante) si debba rilevare un andamento dei nostri traffici marittimi difforme dalla situazione internazionale.

La fase di espansione dei traffici mondiali appare lontana dal suo esaurimento ed anche da un semplice rallentamento. Nel 1960 è stato superato un traguardo, quello del miliardo di tonnellate di merci, che solo qualche anno fa poteva sembrare fantasia. Siamo nel pieno di un periodo straordinariamente intenso di sviluppo dei traffici. Dai 356 milioni di tonnellate del 1913 si era appena a 470 nel 1938, e si era realizzato un irrilevante progresso fino al 1950 toccando i 500 milioni di tonnellate. È in dieci anni, in questo ultimo decennio, che si compie il salto che non si era compiuto in mezzo secolo: è in questi dieci anni che il traffico mondiale si raddoppia secondo una linea di sviluppo che esprime una tendenza generale e permanente.

Certo, in questo decennio si sono verificati eventi storici grandiosi. Il tramonto del colonialismo ha trasformato il volto stesso della terra, i bisogni dei popoli si sono accresciuti, nuove potenti sollecitazioni sono venute agli scambi internazionali e le grandi nazioni marinare, e non solo esse, hanno accompagnato e spesso preceduto tale trasformazione, hanno posto le loro marine in condizioni di sostenere la gara competitiva che si era aperta,

talvolta deformandone i termini, purtroppo, con l'inganno delle bandiere ombra, con la illegalità delle discriminazioni di bandiere, con la sopraffazione delle *conferences*.

Comunque, coloro che hanno guardato avanti in questo periodo hanno dimostrato di credere non solo nello sviluppo economico del nostro tempo, ma nello sviluppo delle pacifiche relazioni. Qualche volta ci possiamo chiedere com'è che il nostro Governo resti così inerte di fronte a fenomeni di questa ampiezza e di tanta chiarezza. Quale è in definitiva la vostra concezione della prospettiva dei rapporti internazionali? Non è forse un atto di fiducia nella pace, non è un atto di fiducia nell'avvenire dei popoli aprire nuove vie nel mondo, essere audaci in nuove iniziative? Cosa ci fa fermare nonostante il peso della nostra tradizione e della situazione economica italiana?

Il nostro paese, nel quadro nuovo che si è formato della navigazione marittima mondiale, non si trova ancora nella giusta posizione. Giorni or sono l'onorevole ministro, non ricordo esattamente dove (ho raccolto una parte della notizia dalla radio), ha trovato occasione per esaltare ancora una volta la ricostruzione e lo sviluppo della marina mercantile italiana. Noi ci siamo permessi già altre volte di far richiamo alla prudenza ed alla discrezione, poiché, se è lungi da noi voler raffigurare tutto con tinte fosche, pure riteniamo che solo sulla base di un esame obiettivo e di una analisi non di comodo o propagandistica della situazione, si possano trovare le necessarie indicazioni per l'azione da svolgere.

Le statistiche mondiali ci dicono che si accentua sempre più il distacco sia sul piano quantitativo sia sul piano qualitativo della nostra flotta dalla curva di sviluppo della flotta mondiale. Alla fine del 1960 la flotta mondiale risultava aumentata dell'82,4 per cento rispetto all'anteguerra; la nostra flotta solo del 51,2 per cento. Le prospettive sono di un accentuarsi di tale grave distacco, come risulta dal fatto che, mentre nel 1939 la nostra flotta rappresentava il 4,99 per cento del totale mondiale, nel 1959 era scesa al 4,18 per cento, nel 1960 era ulteriormente scesa al 3,95 per cento.

Così per quanto concerne l'età delle navi. Certo, si è avuto un notevole miglioramento negli ultimi cinque anni: le navi con età superiore ai 25 anni sono passate dal 27,3 per cento al 16,6 per cento; ma ciò ha significato che solo nel 1960 abbiamo raggiunto il livello

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

che la flotta mondiale aveva già raggiunto nel 1955.

Ora, le navi con età superiore ai 25 anni, su scala mondiale, sono il 9,76 per cento; quindi, essendo noi al 16,60 per cento, il nostro distacco sul piano della qualità resta praticamente immutato.

Per caratterizzare meglio i termini della politica condotta in questi anni nel settore marittimo, va inoltre rilevato che, come la flotta italiana ha subito un arretramento relativo rispetto alla flotta mondiale, così la flotta Finmare ha subito un arretramento relativo rispetto alla flotta italiana nel suo assieme. La flotta Finmare, che nell'anteguerra rappresentava oltre il 42 per cento della flotta italiana, alla fine del 1959 era ridotta al 13,15 per cento ed è scesa alla fine del 1960 al 12,60 per cento.

Inoltre, il 18,40 per cento delle navi Finmare sono di età superiore ai 25 anni, contro il 16,60 per cento della media nazionale. E vi è ancora qualcuno che afferma che la flotta sovvenzionata ha ragione di essere esclusivamente per motivi di prestigio: il prestigio che viene da una flotta di Stato di età più vecchia della media della flotta nazionale.

Ed è in questa situazione, onorevole ministro, nel pieno di una profonda crisi dell'industria navalmeccanica nazionale, di fronte alla larga disoccupazione tra la gente del mare, e quando si sviluppa una gara nel mondo per la conquista di nuove correnti di traffico, che viene elaborato e presentato al Parlamento quel disegno di legge che prevede (vorremmo poter dire: che prevedeva) un'ulteriore riduzione di linee e di navi dell'armamento sovvenzionato. E la politica condotta nei confronti della flotta di Stato che illumina tutto il campo della politica marinara, che dimostra come, anche nelle forme indirette del pubblico intervento, la direttrice di marcia scaturisce dalle concezioni e dagli orientamenti dell'armamento privato. Lo stesso relatore, su questo problema — che non è solo limitato al nostro settore, ma all'intera politica nazionale, investendo il settore del Ministero delle partecipazioni statali, di cui continua ad essere ignorato il significato che la sua istituzione ha avuto nel nostro paese...

COLASANTO, *Relatore*. A Napoli sono state dannose le partecipazioni statali!

ADAMOLI. Bisogna vedere il modo come ella le concepisce. Dicevo, su questo problema ella non riesce ad esprimere un qualsiasi orientamento. È detto, infatti, nella sua relazione: « Le polemiche sulla precedenza da dare all'armamento libero o a quello sovven-

zionato hanno per me carattere poco concreto e molto avveniristico, rispondendo più a indirizzi ideologici e meno a situazioni e interessi attuali; importa lo sviluppo di tutto e di tutti ».

Questo stesso periodo questa mattina è stato citato dall'onorevole Lucifredi, che si è dimostrato entusiasta di questa impostazione. Il fatto che l'onorevole Lucifredi abbia approvato questa concezione dovrebbe esimermi da ogni commento.

Il fatto è, egregio onorevole Colasanto, che nulla è più concreto e attuale (altro che avveniristico ed astratto!) di questo problema. Infatti la politica marinara finora è stata imposta dai grandi gruppi armatoriali, che seguono soltanto i criteri della speculazione immediata, attuando lo sfruttamento intensivo della congiuntura favorevole, restando estranei alle prospettive del mutamento delle situazioni economiche nazionali e internazionali. È questo il criterio che fino ad oggi si è imposto nella realtà dell'economia marinara.

La realtà è che l'intervento pubblico, ossia l'azione del Governo ed i sacrifici richiesti al contribuente italiano per permettere di saldare i termini della convenienza economica, si sono risolti nel finanziamento in forma diretta o indiretta delle industrie armatoriali sia per l'acquisto di naviglio usato (la famosa politica del « vecchio » che ha portato sotto la nostra bandiera oltre 3 milioni di tonnellate di naviglio usato: ecco perché la nostra flotta è fra le più vecchie del mondo) sia per la politica di incentivi alla rovescia che sono stati messi in atto dal Governo, sia per la costruzione di navi nei cantieri nazionali per un milione e 800 mila tonnellate senza che i problemi cantieristici italiani siano stati portati ad una qualunque soluzione.

La realtà è che nella fase attuale dei traffici marittimi, mentre si esprime nelle aziende armatoriali moderne la tendenza a sostituire la navigazione di linea a quella volandiera, nel gruppo Finmare viene imposta una tendenza opposta che è proprio quella di riduzione dell'esercizio di linee commerciali, come prevedeva il progetto del ministro della marina mercantile.

Infatti, le navi da carico della Finmare sono rimaste praticamente al livello del 1950, ma con un arretramento in percentuale rispetto all'intera flotta sovvenzionata dal 50 al 32,9 per cento. La realtà è che nel settore marinaro, in forma ancora più evidente e massiccia che negli altri settori, i grandi gruppi dell'industria monopolistica, in questa fase di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

espansione capitalistica, spingono con successo verso una penetrazione verticale, che va dalla motoristica navale, ai cantieri, alla flotta, sino ai servizi, agli ordinamenti, alle strutture del settore portuale.

Il disegno di legge del ministro Jervolino, ora in quarantena, è su questa linea. Il programma delle partecipazioni statali per il settore marittimo, nel quale si rilevano i più bassi investimenti rispetto a tutti gli altri settori, è su questa linea; l'introduzione dell'autonomia funzionale nei porti è su questa linea, come pure il modo come si intendono la meccanizzazione e la produttività del lavoro portuale.

Per i cantieri si fa tutto un discorso sulla competitività e sui costi di produzione. Il fatto è che, se si attuasse il programma del ministro Bo, la potenzialità dei cantieri I.R.I. passerebbe da 522 tonnellate al giorno a 348, mentre quella dei cantieri privati manterrebbe le sue 260 tonnellate al giorno, con prospettive di espansione secondo quanto già oggi può essere noto.

Insomma non si tratta di polemiche astratte o di natura avveniristica sulle precedenze da dare all'armamento libero (questo « libero » non so sino a che punto sia esatto) o a quello sovvenzionato e di preoccuparsi dello sviluppo, come dice l'onorevole relatore, della libertà di tutto e di tutti, riprendendo — certo con ben altro spirito — le pseudoposizioni di equidistanza avanzate proprio dai settori dell'armamento libero; si tratta di scelte, poiché è secondo la scelta che acquista un significato o un significato del tutto opposto la natura del pubblico intervento. Si tratta di scegliere fra una politica che subordini un interesse pubblico nei confronti di interessi di gruppi privati ed una politica che assegni allo Stato una funzione specifica e preminente nella direzione e nell'attuazione di una politica marinara.

E sotto questo aspetto che desideriamo sapere, onorevole ministro, come ella intenda procedere per quanto riguarda la situazione delle società sovvenzionate. Forse ella ritiene che, con qualche ritocco o dando qualche contentino a questo o a quel centro marinaro, possa risolversi il problema? Nei dibattiti al Senato le è stata rivolta l'accusa di voler colpire soprattutto il Mezzogiorno. Riconosco che questa accusa non era esatta, poiché con il suo progetto ella voleva colpire tutta l'area nazionale, non solo il Mezzogiorno!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Mi sa dire in che cosa si differenzi il disegno di legge da me presentato dalla leg-

ge attualmente vigente? Anziché fare la critica per la critica, mi dica costruttivamente qual è il suo pensiero.

ADAMOLI. Ella vuol forse riferirsi alla legge fascista del 1936?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il suo, è un modo molto disinvolto per eludere la mia domanda.

ADAMOLI. Dica piuttosto, onorevole ministro, che cosa vuol fare in questa situazione di carenza, di vuoto, di confusione, in un settore così delicato e vasto dell'economia nazionale. Ripeto, vuol fare solo qualche ritocco, vuole solo tener conto delle critiche, diciamo, territoriali che le sono state rivolte? Vuol forse togliere qualcuno degli articoli più discussi, affinché il provvedimento sia varato al più presto?

Non si tratta di ritocchi, si tratta di cambiare metodo nella elaborazione di un tale disegno di legge e di cambiare orientamento nei confronti della funzione da assegnare alla flotta di Stato. Si tratta di uscire dalla campana di vetro delle concezioni burocratiche e contabili sotto la quale è durata sette anni l'incubazione di tanto provvedimento, di fare scaturire le linee e i termini del riordinamento da una commissione come quella che ha operato nel passato, formata tutta da degnissimi funzionari governativi, i quali forse hanno sentito essi stessi l'assenza di rappresentanti del complesso mondo dei traffici marittimi (l'onorevole Colasanto propone una serie di commissioni), ma da un incontro e da un dibattito che raccolga tutte le esperienze vive e tutte le esigenze di una reale politica di sviluppo.

Onorevole ministro, un programma per la Fimmare deve armonicamente, a nostro giudizio, collocarsi nel quadro di un programma di sviluppo dell'intera flotta, che a sua volta deve innestarsi nella realtà generale dell'economia nazionale. Noi crediamo che sia giunto il momento di colmare la lacuna di cui parlavo all'inizio di questo intervento, di rispondere alle attese di tutti coloro che operano nel settore del mare, di giungere finalmente ad una organica saldatura dei vari settori dell'industria, dell'armamento e dei porti, di spazzare tanti luoghi comuni su questi problemi così seri e spesso così complicati; noi crediamo che sia giunto il momento di accogliere, dando ad esse più vasto respiro, anche alcune proposte che sono venute nel passato, proposte di « piani azzurri » o di piani di altro tipo.

Si tratta, a nostro giudizio, di assumere, da parte del Governo, una particolare inizia-

tiva. A nome del mio gruppo, le propongo, onorevole ministro, di porre allo studio l'organizzazione di una conferenza nazionale del mare. Io credo di potere affermare che ella sia il primo ad essere convinto del grande significato che assumerebbe in questo periodo una tale iniziativa, del sicuro favore con il quale sarebbe accolta da tutte le organizzazioni, gli enti, le categorie, le città interessate, del contributo che ne verrebbe alla conoscenza dei problemi e alla elaborazione di organici provvedimenti per la loro soluzione.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Accetto senz'altro la sua proposta, onorevole Adamoli.

ADAMOLI. Grazie, onorevole ministro. La assicuro che le verrà anche dalla nostra parte la più franca, leale, convinta, appassionata collaborazione, perché occorre uscire finalmente dall'episodico e dal frammentario; occorre che le varie concezioni si incontrino alla luce di un aperto, leale dibattito; occorre riuscire a dare a un paese marinaro una politica marinara; occorre giungere alle scelte di fondo rispondendo alle esigenze degli interessi generali del nostro paese.

E, prima di chiudere questo intervento, mi sia consentito fare un rapido riferimento a due questioni particolari. È prossima l'apertura delle trattative per il rinnovo del contratto collettivo della gente del mare. Grosse questioni sono rimaste aperte e devono trovare una giusta soluzione: questioni salariali, condizioni di vita a bordo, effettivo esercizio dei diritti democratici, politici e sindacali.

È in tutti noi vivo il ricordo delle drammatiche giornate dell'autunno del 1959, quando i lavoratori del mare furono costretti ad una lunga e difficile lotta per l'intransigenza caparbia e persino inumana della classe armatoriale. Noi allora criticammo con forza e — ne siamo più che mai convinti — fondatamente, l'atteggiamento assunto dal ministro e più specificamente dalle aziende di Stato, che apparvero allora come strumento di punta nella manovra aggressiva dell'armamento libero. Noi vogliamo credere che le esperienze e la lezione scaturite dai fatti di allora non siano state vane e vogliamo soprattutto richiamare la sua attenzione sugli atteggiamenti che qualche alto funzionario delle società di navigazione di preminente interesse nazionale continua ad assumere, atteggiamenti in cui si ritrovano le più odiose manifestazioni di livore antioperaio.

Noi non diciamo che tutto il gruppo dirigente di tali società concepisca la sua fun-

zione nei termini e nella mentalità del settore più retrico dell'armamento privato. Ma vi sono casi precisi che noi abbiamo segnalato facendo nome e cognome, come il caso di quel dottor Mario Bonacchi, assunto con rapido volo e attraverso incredibili favoritismi ed aperte illegalità, che hanno formato oggetto di una mia interrogazione, al vertice delle responsabilità del più grande complesso armatoriale italiano e che crede di dover ripagare i favori che gli sono stati elargiti abbandonandosi al triste esercizio della discriminazione, alla rappresaglia verso i marittimi colpevoli di difendere nella piena legalità i propri diritti, alla creazione di sindacati di comodo; le dico, onorevole ministro, che questo signore elargisce premi, ossia denaro pubblico, per esercitare la sua politica di discriminazione e di favoritismo. Per fare carriera in questa società bisogna passare attraverso un canale che egli ha creato all'interno della società stessa.

Ora, finché l'azione di questi personaggi — che sono poi quelli che vengono fuori nei momenti acuti, quelli che creano quei drammi di cui giunge l'eco nelle aule parlamentari — viene coperta dall'indifferenza e qualche volta addirittura dall'acquiescenza degli organi centrali come finora è avvenuto, parlare di socialità e di giustizia non potrà suonare che irrisoluzione.

L'altro aspetto particolare a cui voglio riferirmi è la situazione che si è creata nel settore della previdenza marinara nel corso dell'applicazione della legge dell'ottobre 1960 sui miglioramenti delle pensioni marittime.

Ella, onorevole ministro, aveva accolto un nostro ordine del giorno che la impegnava a svolgere ogni possibile azione per il superamento dei criteri limitativi e restrittivi che erano stati seguiti in contrasto con lo spirito informatore del provvedimento, con l'espressa volontà del Parlamento e con principi già precedentemente accettati. In particolare, il ministro era stato impegnato affinché venisse assicurato a tutti i pensionati il godimento dell'aumento minimo del 12 per cento e venisse rispettata per tutte le voci di miglioramento la decorrenza 1° gennaio 1958 fissata dalla legge, eliminando la procedura illegale seguita nella riliquidazione dei supplementi di pensione spettanti al personale di stato maggiore navigante iscritto alla gestione speciale.

Ella ha concordato con questi criteri, ha accettato l'ordine del giorno, ha riconosciuto che questa posizione era giusta, conseguente con le nostre discussioni, con le nostre conclusioni in sede legislativa. Ma nella pratica

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

la Cassa di previdenza marinara, in cui il Ministero della marina mercantile è autorevolmente rappresentato, ha continuato a ignorare la volontà del Parlamento, che debbo credere sia anche la volontà sua, onorevole ministro; migliaia di vedove e di vecchi lavoratori del mare, che avevano atteso con tanta ansia e tanta speranza la nuova legge, hanno avuto una cocente delusione e non riescono a comprendere perché ciò che era stato conquistato in sede politica possa essere disperso in sede burocratica.

Si è creata una situazione intollerabile di contrasto fra la volontà chiara e inequivoca del legislatore e l'applicazione concreta di tale volontà. Qui non si tratta di aprire procedure giudiziarie o di presentare ricorsi al Consiglio di Stato: si tratta solo di accantonare il superbo disprezzo che incredibilmente viene mantenuto di fronte alle decisioni del Parlamento.

E sempre in tema di previdenza marinara io le chiedo, onorevole ministro, di comunicare alla Camera le misure concretamente prese per la formazione del testo unico sulla previdenza marinara e per il coordinamento di tale materia con tutto il sistema previdenziale dello Stato. L'articolo 13 della legge dell'ottobre 1960 fissava in due anni il termine per l'emanazione del nuovo ordinamento; è già trascorso un anno e non abbiamo alcuna notizia su concrete iniziative in proposito.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, numerosi oratori intervenuti nel dibattito hanno ancora una volta lamentato la mancata formazione di una coscienza marinara nel nostro paese. In questo campo la retorica è facile, come facili sono le astratte recriminazioni. Ma noi non vogliamo abbandonarci a queste esercitazioni romantiche e sentimentali. Si tratta di problemi economici di fondo, anche se essi ovviamente hanno un grande contenuto umano. Ecco perché noi, al di fuori di romanticismi e sentimentalismi, ci siamo sempre sforzati in concreto di indicare la strada che riteniamo si debba percorrere per giungere non con le parole ma con i fatti alla formazione della coscienza marinara. Chiudendo questo intervento, vogliamo ancora riferirci alla nostra proposta di una conferenza nazionale del mare, che non sarebbe un punto di arrivo ma un punto di partenza su basi solide per fare dell'attività marittima uno dei fattori più vivi e più validi per il progresso del nostro paese e per lo sviluppo dell'intera economia nazionale. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero, con questo mio breve intervento anzitutto recare in quest'aula, pur con disappunto, l'eco di una vivace reazione che gli agenti marittimi e gli spedizionieri hanno opposto — e mi pare giustamente — ai giudizi espressi nei loro confronti nella sua relazione dall'amico onorevole Colasanto.

L'onorevole Colasanto, che pure è persona di tanta squisita amabilità, ha qualificato, con brutalità rude, come « inutili intermediari » tali imprenditori, auspicando l'assunzione delle loro funzioni da parte delle compagnie e dei gruppi portuali. Dovrebbe ciò aver luogo, come si legge nella relazione, al fine di migliorare il costume di tutti, per marciare più speditamente verso i comuni obiettivi del lavoro nell'ordine, del lavoro con giustizia. Ma come? Gli agenti marittimi e gli spedizionieri non sono forse regolati da particolari leggi italiane? In tutte le commissioni, nei consigli centrali e periferici non sono stati sempre inclusi agenti marittimi e spedizionieri a richiesta del Ministero della marina mercantile, data, appunto, la specializzazione che gli uni e gli altri hanno in materia di traffici marittimi e di attività portuali? Non è forse vero che oltre l'80 per cento delle merci che vengono importate ed esportate dall'Italia è appoggiato agli agenti marittimi ed agli spedizionieri? Non è vero che le prime esportazioni italiane nel dopoguerra ed anche le prime importazioni furono rese possibili dagli agenti marittimi e dagli spedizionieri, che sciamarono in tutto il mondo, cercando di convincere le linee ed in genere i clienti esteri a collegarsi con l'Italia?

Se a queste domande non si può non dare una risposta affermativa, diventa davvero incomprensibile la presa di posizione dell'onorevole collega.

Quanto alla categoria degli spedizionieri in particolare, io penso che si possa senz'altro sottolineare che più che svolgere attività intermediaia, essa è chiaramente qualificata come la mandataria degli importatori e degli esportatori, rappresenta, cioè, solamente ed esclusivamente le merci che si manipolano nei porti, e nessuno che sappia, sia pure approssimativamente, come il lavoro portuale si svolge, potrà mai affermare che le operazioni di imbarco, sbarco o sdoganamento siano solo curate dal commerciante o industriale proprietario della merce.

Ove, poi, si consideri che l'attività degli agenti marittimi e degli spedizionieri richiede

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

una preparazione molto lunga ed una esperienza profonda delle legislazioni italiana ed estere, che regolano gli scambi commerciali, davvero non si comprende come tali categorie possano essere qualificate « inutili intermediari ».

Il relatore, per verità, non intende abolire detti operatori, ma suggerisce alle compagnie portuali di assumersi anche detta attività. Evidentemente, egli dimentica che oggi l'operatore economico, se fosse attrezzato e competente, potrebbe operare direttamente, ritirando o spedendo le sue merci, mentre, operando attraverso le compagnie portuali, avrebbe l'obbligo di ricorrere all'opera di queste, restando così irretito da un non sopportabile monopolio.

Non ho dubbi che il relatore chiarirà il suo pensiero, che certamente deve essere stato espresso in modo non perfettamente conforme a come probabilmente era nella sua mente e nel suo sentimento. (*Interruzione del deputato Sinesio*).

Ciò detto, desidero ringraziare l'onorevole ministro Jervolino, di cui sono da sempre un fervido ammiratore, per aver chiamato a partecipare ai lavori del comitato centrale del lavoro portuale i rappresentanti degli spedizionieri e degli agenti marittimi in qualità di esperti e mi permetto di insistere perché i rappresentanti delle anzidette associazioni vengano finalmente immessi nel citato consesso, modificandosi in conformità la legge n. 422 del 4 giugno 1949, quali membri effettivi.

Insisto anche perché sia incluso un rappresentante degli spedizionieri nella commissione di studio per la produttività delle operazioni portuali. Questa commissione, come è noto, è stata composta per la quasi totalità di funzionari governativi. Non sono stati chiamati a farne parte, nonostante le proteste, i rappresentanti di quella categoria — gli spedizionieri — che, rappresentando la merce e potendo essere considerati gli utenti numero uno dei porti, avrebbero potuto e potrebbero con competenza portare il contributo della categoria nella risoluzione dei problemi posti all'esame della commissione.

E passo ad occuparmi dei fondi speciali per gratifica speciale e assistenza economica che il Ministero della marina mercantile amministra extra-bilancio. Me ne occupo, perché siamo in un periodo in cui il Governo ha rivolto con una certa attenzione il suo sguardo alle gestioni fuori bilancio. A tali fondi, com'è noto, confluisce il 20,5 per cento dei salari corrisposti alle maestranze, che ammontano a circa 18 miliardi l'anno. È stato da tempo

richiesto che sia dato ai detti fondi un assetto organico e conforme alla legge. Penso che anche di questo il signor ministro intenda occuparsi.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Se ne è già occupato!

COLITTO. Ne prendo atto e la ringrazio. E allora gradirei conoscere se, per esempio, ha attuato qualcuno di questi provvedimenti: a) svincolo dal centro della gratifica speciale, così come è in atto per tutte le aziende commerciali ed industriali e per il porto di Genova; b) emanazione delle norme di applicazione, annunciate fin dal 1951, per la destinazione di una quota (0,50 per cento) del fondo di assistenza economica all'anticipata quiescenza dei lavoratori anziani che sono in precarie condizioni fisiche; c) destinazione dei cospicui avanzi di gestione dei fondi in oggetto, allo scopo di cui *sub b)*, ripartendoli in proporzione fra i porti che hanno contribuito alla loro formazione.

Altro argomento molto importante è quello dello sviluppo della meccanizzazione nei porti. I grandi porti del nord Europa, che in questi anni hanno sviluppato in modo enorme il loro traffico, hanno migliorato le loro attrezzature, estendendo al massimo la meccanizzazione. Si è colà giunti, attraverso una perfetta fusione tra uomini e mezzi, ad un effettivo e sostanziale miglioramento delle rese di lavoro e, di conseguenza, ad una riduzione dei costi. Chi ha avuto occasione di visitare di recente i porti di Amburgo, Brema, Rotterdam ed Anversa (tanto per citare i maggiori), ha potuto rendersi conto, anche semplicemente percorrendo le banchine ed i moli, dei risultati raggiunti. La differenza con i porti italiani è fin troppo evidente.

Da noi si è ancora, in specie per le lavorazioni cosiddette di terra, al lavoro manuale. Anche nei casi in cui nei porti italiani si è riusciti ad introdurre qualche moderno meccanismo, non sempre si è adeguato, come era lecito attendersi, il numero degli uomini alle effettive prestazioni ad essi richieste. Non si può certo dalla sera alla mattina far diventare Venezia Rotterdam oppure Amsterdam, che più le assomiglia. Occorre procedere con cautela e con gradualità. Ma la cautela non può far perdere di vista la necessità di inserirsi in tempo anche nell'ambito del mercato comune.

E passo a dire qualche cosa, in fretta, sulla disciplina legislativa del lavoro portuale. In sede di pratica applicazione delle norme nuove contenute nel regolamento di esecuzione del codice della navigazione, sono emerse le

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

non lievi deficienze del sistema, che risente del difetto fondamentale di aver voluto conciliare ordinamenti a carattere corporativo e unitario con gli attuali istituti democratici, per cui in definitiva deve dirsi che manca un indirizzo unitario, mentre sono venute a cadere quelle garanzie a tutela degli interessi dello Stato e della collettività che la legislazione precedente aveva posto. È derivato da ciò che, mentre le compagnie portuali si sono in gran parte svincolate dagli obblighi e dai controlli che incanalavano la loro attività entro binari ben definiti, gli organi statali di vigilanza hanno perduto quei poteri, non dirò quel prestigio, che consentivano loro di intervenire validamente in ogni circostanza prevenendo e reprimendo con mezzi efficaci qualsiasi turbamento dell'ordine e della sicurezza del porto. La concessione del monopolio delle operazioni portuali alle compagnie (norma, questa, di diritto singolare, che contrasta con il principio costituzionale della libertà del lavoro) trovava la sua giustificazione e la sua logica contropartita nella certezza che i lavoratori beneficiari di sì eccezionale privilegio avrebbero in ogni caso assicurato la regolarità, celerità, economicità delle operazioni portuali nell'interesse generale della produzione e dell'ordine sociale. Ma, se tale conseguenza viene a mancare, come talvolta si è verificato, cade anche la premessa e trova ragion d'essere quella corrente dottrinale che sostiene la necessità di restituire nel campo portuale l'offerta del lavoro alle regole della libera concorrenza, con limitati temperamenti e vincoli per la tutela della sicurezza e dell'ordine pubblico.

Non è certo agevole una riforma del genere, tanto più che essa inciderebbe anche nel campo dell'assistenza sociale, ove non è possibile, né equo, fare dei passi indietro. In un più circoscritto esame del problema, però, sembra che siano realizzabili ritocchi al vigente ordinamento, senza la trasformazione completa degli istituti. Si raggiungerebbero così almeno alcuni scopi, fra i quali io indico: la riduzione del costo del lavoro (il prezzo delle operazioni portuali in Italia si verrebbe ad adeguare a quello degli altri paesi europei); il consolidamento dei poteri delle autorità preposte alla disciplina del lavoro (il loro intervento, la loro funzione di mediazione e di equilibrio si renderebbero più efficaci); la determinazione delle tariffe di lavoro in sede locale, con possibilità di ricorso sul merito agli organi dell'amministrazione centrale; l'estensione della deroga al monopolio *ex lege* delle operazioni portuali a tutti gli stabili-

menti industriali esistenti nell'ambito portuale e demaniale marittimo in genere.

Ove si considerino in dettaglio le norme da modificare, si possono fare le considerazioni che seguono.

Tenendo presente il codice della navigazione, un articolo dovrebbe essere modificato: l'articolo 110. Il ministro sa che l'ultimo capoverso di quest'articolo dispone che, salvo casi speciali stabiliti dal ministro, l'esecuzione delle operazioni portuali è riservata alle compagnie ed ai gruppi.

Ora, in sede di relazione al regolamento per l'esecuzione del codice, il legislatore ha chiarito, che non si è creduto di specificare i casi in cui il ministro possa affidare l'esecuzione delle operazioni portuali a soggetti diversi dalle compagnie o gruppi. La norma vuole, infatti, conferire all'autorità amministrativa centrale una potestà discrezionale, da esplicarsi nei casi in cui ricorrano esigenze pubbliche di carattere generale o quando occorra soddisfare particolari necessità o convenienze del servizio e dell'economia nazionale. In quest'ultima ipotesi è ammissibile la deroga al monopolio *ex lege* quando essa sia diretta ad assicurare l'espletamento delle operazioni portuali da parte del soggetto, direttamente interessato, in quanto concessionario in zone demaniali dalle quali possano effettuarsi le operazioni, in relazione a merci o materiali necessari per l'esercizio di particolari industrie.

In pratica, le uniche deroghe consentite al monopolio delle operazioni portuali sono le seguenti: porti e zone militari; navi militari; navi mercantili di stazza lorda inferiore a cento tonnellate; stabilimenti industriali della società Cornigliano in Genova e Ilva e Montecatini in Bagnoli.

Per i casi di cui al comma *d*) ha provveduto il ministro della marina mercantile con decreti motivati. Al ministro non è, però, riconosciuta in proposito una potestà normativa generale, ma soltanto la facoltà di concedere, apprezzando le specifiche situazioni, singole deroghe speciali.

In merito si può leggere l'interessante decisione del Consiglio di Stato 16 ottobre 1952 (ricorso delle compagnie portuali genovesi contro il decreto ministeriale 21 giugno 1952 che concede l'autonomia funzionale alla società Cornigliano). In linea di stretto diritto è indubbio che, secondo i moderni orientamenti della dottrina, è opportuno che il legislatore enunci, in via generale ed astratta, i casi in cui debba concedersi la dispensa, anziché lasciare al potere discrezionale della pubblica

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

amministrazione la determinazione dei casi stessi, di volta in volta, il che può dar luogo anche ad involontari arbitri.

Tutti gli stabilimenti industriali, concessionari di zone demaniali marittime, ove esistono opere portuali e mezzi meccanici per l'approdo delle navi e lo sbarco ed imbarco delle merci, si trovano nelle condizioni di trarre giovamento dalla dispensa, poiché l'impiego della mano d'opera degli stabilimenti determina con assoluta certezza una riduzione del costo delle operazioni portuali e, quindi, del prezzo delle materie prime e dei prodotti lavorati che ne derivano.

Sembra, pertanto, opportuno modificare l'ultimo capoverso dell'articolo 110 come segue: « L'esecuzione delle operazioni portuali è riservata alle compagnie o ai gruppi, salvo i casi contemplati dal regolamento ».

Nel regolamento potrebbe essere inserito un nuovo articolo, il 195-*bis*, così concepito: « L'esecuzione delle operazioni portuali, di cui all'articolo 108 del codice, è riservata alle compagnie o ai gruppi, salvo le seguenti eccezioni: 1) porti e zone militari; 2) navi militari, sia nazionali sia straniere; 3) navi mercantili di stazza lorda non superiore a cento tonnellate; 4) stabilimenti industriali ed impianti (ivi compresi cantieri ed officine di riparazione e demolizione navale) in quanto dispongano di sistemazioni e concessioni proprie in zone demaniali e portuali per l'approdo delle navi e di proprie attrezzature per l'imbarco e sbarco delle merci e possano mantenere in stabile occupazione la mano d'opera necessaria alle operazioni portuali.

« Nei casi di cui ai commi 1), 2) e 3), le operazioni portuali possono essere effettuate soltanto dagli equipaggi delle navi o dagli operai degli stabilimenti militari ed in quello di cui al comma 4), soltanto dagli operai degli stabilimenti concessionari. Il ministro della marina mercantile può, con suo decreto, estendere la deroga ad altri casi, quando ricorrano speciali esigenze di sicurezza e di ordine pubblico ».

SANTI. Perché l'articolo fosse completo, bisognerebbe anche precisare quale sarebbe il destino dei portuali!

COLITTO. Sarebbe un destino regolato dalla legge.

Per i casi di cui ai commi 1), 2), 3) e 4) la deroga agirebbe automaticamente, *ex lege*, senza necessità di specifici provvedimenti amministrativi; per gli altri casi sarebbe invece necessario un decreto motivato impugnabile nelle forme consuete per gli atti amministrativi.

Tenendo, poi, presente il regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, cinque articoli richiamano la nostra attenzione: gli articoli 158, 173, 176, 189 e 203.

Secondo il primo, l'autorità preposta alla disciplina del lavoro, sentito il consiglio del lavoro portuale, può procedere alla graduale riduzione dei ruoli dei lavoratori portuali permanenti quando il personale iscritto nei registri divenga esuberante in rapporto all'entità del traffico, dando luogo alle cancellazioni secondo un prestabilito ordine di priorità.

Io penso che sia opportuno sostituire al termine « può » quello « deve », giacché, trattandosi di una facoltà non sottoposta ad alcun vincolo, in pratica le riduzioni in questione non vengono mai effettuate, anche quando sarebbe più che necessario farvi luogo per eliminare il principale motivo di aggravio al costo del lavoro, che incide dannosamente sull'economia nazionale.

Nell'articolo 173, all'ultimo capoverso, è detto che il capo del compartimento dà notizia delle nomine (dei consoli e viceconsoli) mediante avviso pubblicato nel *Foglio degli annunci legali* della provincia.

L'intervento dell'autorità portuale si esaurisce, quindi, in un atto meramente formale, di nessuna reale portata. Sembra eccessivo, pur volendosi mantenere il sistema elettivo dei dirigenti delle compagnie, che gli organi di vigilanza e di controllo non abbiano la minima ingerenza su di un avvenimento così importante nella vita delle compagnie e dei gruppi. Sono pertanto d'avviso che il capoverso in questione dovrebbe essere così modificato: « Il capo del compartimento sanziona le nomine con suo decreto, e ne dà notizia mediante pubblicazione del decreto stesso nel foglio annunci legali della provincia ».

L'articolo 176, poi, prevede che il console e i viceconsoli durino in carica un biennio e possano essere rieletti. Se si considera che la consultazione elettorale paralizza la vita della compagnia per almeno due mesi e dà luogo ad una contesa, non sempre serena e scevra da incidenti, si deve convenire che sarebbe opportuno prolungare la durata del mandato, fissandola in un quadriennio. Ciò anche per dare maggiore autorità e stabilità ai dirigenti, sottraendoli, almeno per un certo periodo di tempo, a preoccupazioni di natura elettorale. Tale modifica dovrebbe, naturalmente, essere estesa anche alle altre cariche sociali.

L'articolo 189 riguarda la nomina ed i poteri del commissario straordinario. Lo scioglimento degli organi direttivi delle compa-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

gnie ed il conferimento dei loro poteri ad un commissario straordinario viene disposto dal ministro della marina mercantile « in caso di gravi irregolarità nel funzionamento della compagnia ».

Il regio decreto-legge 14 novembre 1925, n. 2165, dal quale la norma trae origine, non faceva alcun cenno ai motivi del provvedimento. La dizione « gravi irregolarità nel funzionamento » può essere restrittivamente interpretata nel senso di sole irregolarità a carattere amministrativo; e questa, in effetti, è l'accezione normale del termine.

Ritengo che occorra estendere la portata dell'articolo sostituendo alle parole: « gravi irregolarità nel funzionamento della compagnia », queste altre: « in caso di gravi irregolarità nel funzionamento della compagnia e di inderogabili esigenze d'ordine pubblico e di sicurezza ».

Ai sensi dell'articolo 203 la formazione delle tariffe portuali si effettua attraverso quattro atti distinti: parere del consiglio del lavoro portuale, formazione delle tariffe da parte dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro, autorizzazione del Ministero, approvazione mediante decreto del direttore marittimo. In conseguenza di tale procedura, il decreto di approvazione è un atto definitivo ed irrevocabile, non suscettibile di ricorso, al di fuori della sola impugnativa per vizio di forma o eccesso di potere, escluso ogni sindacato sul merito.

I destinatari delle tariffe non hanno praticamente, quindi, alcuna possibilità di fare opposizione alle tariffe stesse, anche quando, in sede di applicazione, esse si manifestino irrazionali od antieconomiche. Evidentemente il consiglio del lavoro e l'ufficio del lavoro portuale potrebbero riesaminarle, ma è logico che, in caso di irrigidimento delle posizioni dei datori di lavoro e dei prestatori d'opera, sarebbe assai difficile pervenire a modifiche sostanziali.

Sembra equo, anche in analogia a quanto previsto per gli altri atti del direttore dell'ufficio del lavoro portuale, contro i quali è ammesso ricorso al capo del compartimento (articolo 147), che le tariffe siano approvate e rese esecutive dal direttore marittimo con decreto non sottoposto alla preventiva autorizzazione ministeriale, in modo che gli interessi possano eventualmente ricorrere, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del decreto stesso, al ministro della marina mercantile anche per questioni di merito.

In tal modo l'amministrazione centrale, che possiede elementi di valutazione e di giudizio

assai maggiori di quella periferica e che segue l'andamento dei traffici e la congiuntura economica da un osservatorio più generale e posto al di fuori del gioco degli interessi locali e delle passioni ambientali, convocate eventualmente presso di sé le parti (i rappresentanti degli operatori portuali e dei lavoratori), potrebbe modificare quelle tariffe la cui applicazione si manifestasse incontestabilmente dannosa agli interessi generali del traffico.

Tale intervento, d'altra parte, a lungo andare porterebbe all'adozione di criteri uniformi nella determinazione delle tariffe, la cui disparità costituisce motivo di vivaci critiche e rilievi da parte degli utenti stranieri dei nostri porti.

Desidero, infine, raccomandare al ministro di voler accogliere il voto formulato dall'assemblea generale ordinaria dei soci dell'associazione spedizionieri del porto di Genova, e cioè il voto che, durante il corrente anno 1961, venga approvata l'inclusione degli spedizionieri genovesi negli organi deliberativi del consorzio autonomo del porto di Genova. Io presenterò, insieme al collega onorevole Trombetta, una proposta di legge a tale riguardo: confido che il Governo si dichiarerà ad essa favorevole.

Daremo il nostro voto favorevole al bilancio, non solo perché facciamo parte della cosiddetta « convergenza », ma anche e soprattutto per la fiducia che ha sempre ispirato ed ispira il ministro Jervolino preposto al delicato e importante settore della marina mercantile; egli saprà, in un paese marinaro quale è l'Italia, dar vita ad una politica marinara sempre più dinamica, sempre più saggia, sempre più efficiente. (*Applausi*).

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

SANTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, nel marzo scorso, illustrando in quest'aula il caso del disarmo del *Conte Grande*, già in servizio sulle linee del sud America e il posto del quale venne preso dalla nave di un armatore privato acquistata all'estero, rilevavo l'opportunità, la necessità di instaurare una seria discussione sulla situazione attuale della marina mercantile italiana, sulle sue deficienze e sulle sue esigenze: in una parola, sulla politica marinara del nostro paese. Il bilancio del Ministero della marina mercantile poteva offrire l'occasione auspicata; senonché le condizioni tecniche nelle quali il bilancio viene discusso non consentono quel dibattito ampio ed approfondito che io avevo auspicato.

Mi limiterò pertanto ad alcune considerazioni di carattere generale. Può darsi che questo mi porti a ripetere cose già dette da altri. Comunque non ho nulla in contrario a dire che le osservazioni, le critiche, le indicazioni che mi permetterò di avanzare ripetono quelle scaturite da un convegno sui problemi dell'economia marinara indetto dalla C.G.I.L., nei primi giorni dello scorso luglio, a Genova.

Da quel convegno emerse l'esigenza primaria, fondamentale, di impostare in modo unitario ed organico una politica marinara, intendendo per politica marinara non quella afferente soltanto ai servizi e ai trasporti marittimi veri e propri, ma che considera gli altri due settori — quello cantieristico e quello portuale — che con il naviglio danno vita al più vasto campo dell'industria marittima; industria che, per il crescente sviluppo dei traffici su scala nazionale ed internazionale, acquista sempre più il carattere e l'importanza (come mi permisi di dire in quel convegno) di un'industria di base, recante rilevanti contributi, per vari canali, al reddito nazionale e con un complesso di attività a queste industrie collegate.

Ora, noi non saremo evidentemente in grado di delineare in questo campo una politica efficiente se non consideriamo in una visione razionale e organica navi, porti, cantieri, trasporti ferroviari, stradali e fluviali, complessi di attività che dipendono da vari dicasteri e per i quali manca, a mio avviso, un coordinamento necessario ad un livello efficiente.

Io affermo, in contrasto con l'oratore del gruppo liberale che ho ascoltato poco fa, e senza esitazione, che il complesso settore dell'economia marittima, di vitale importanza per il nostro paese, esige come per il settore delle fonti di energia, come per il settore siderurgico ed altri, l'intervento coordinato, in funzione di orientamento, di propulsione e di stimolo, dello Stato. Avviene, invece, che nel campo del settore marittimo, più che negli altri forse, vengono sempre più a prevalere interessi privati con evidente sacrificio di quelli pubblici, quindi di quelli della collettività nazionale.

Ma v'è da dire di più, e cioè che il Governo, benché possieda strumenti adeguati, come la Finmare e la Fincantieri, e nonostante che la gestione dei porti sia attività pubblica, non solo non si propone una politica di maggior intervento e di sviluppo, ma persegue addirittura una politica di ridimensione delle proprie attività; il che vuol dire lasciare sempre più ampio spazio all'iniziativa

privata, che è mossa da interessi e da intenti che per la loro natura contrastano con gli interessi e con gli intenti nazionali. Mi riferisco, signor ministro, in modo specifico alla riduzione delle attrezzature cantieristiche di Stato, riduzione di un terzo circa rispetto a quelle attuali; mi riferisco all'apertura dei porti a gruppi monopolistici privati attraverso le cosiddette autonomie funzionali; mi riferisco ancora alla riduzione delle attività della Finmare, proprio mentre esigenze e condizioni particolari, in prospettiva non avvenistica, ma concreta, sollecitano uno sviluppo del settore pubblico al quale, per quanto riguarda i trasporti marittimi, è inibita una partecipazione attiva alla marina da carico.

Ora, è bene che si sappia che i lavoratori interessati, marittimi, cantieristici e portuali, esprimono la loro decisa avversione a questi propositi, a questa politica che ci porta a subordinare sempre più l'economia marittima agli interessi dei gruppi privati. Per contro, i lavoratori di cui ho parlato sollecitano una politica di rinnovamento e di sviluppo della flotta mercantile e dei settori ad essa direttamente collegati. Una marina arretrata, superata nelle sue tecniche, costretta a vivere ai margini del mercato internazionale dei noli, una marina che persegue ancora, per la più parte, un tipo di traffico aleatorio come quello cosiddetto volandiero obbliga i marittimi a condizioni di lavoro difficili e pesanti e rende più aspra la contesa per la conquista di condizioni civili e moderne di esistenza a bordo, di salari corrispondenti alle esigenze della vita di oggi, con prestazioni previdenziali ed assistenziali che oggi sono inadeguate.

Lo stato attuale della produzione cantieristica, poi, con il suo potenziale ulteriormente minacciato, e le condizioni di arretratezza dei nostri impianti portuali, minacciano a loro volta i livelli di occupazione e di salario degli operai dei cantieri e dei lavoratori portuali. Questa minaccia, che è presente ed imminente, assumerebbe naturalmente dimensioni di eccezionale gravità se per avventura (ma non avverrà) seguissimo l'impostazione che si vuol dare da parte di alcuni colleghi alla politica del lavoro nei porti italiani. Perciò i lavoratori interessati, in quel convegno che ho dianzi ricordato, hanno posto e pongono ancora, con forza, l'esigenza di una flotta moderna, competitiva, come quella di molti paesi, che può assicurare ai lavoratori addetti condizioni salariali e normative ben superiori a quelle di cui godono i nostri marittimi.

Mai come in questo settore dell'economia marittima gli interessi dei lavoratori coinci-

dono, dunque, con l'interesse pubblico nazionale, se consideriamo l'apporto che viene recato all'economia del paese, sotto vie e forme diverse, da una marina moderna ed efficiente.

Purtroppo, devo riconoscere che il Governo e il Ministero della marina mercantile sono lungi dall'aver acquisito questa consapevolezza di identità di interessi, e rinunciano ad una politica organica di sviluppo del settore che solo lo Stato è in grado di attuare e di programmare. Non fa dunque meraviglia che un grande armatore privato, il dottor Costa, presidente della più forte associazione di categoria degli armatori privati, abbia recentemente confermato la sua gratitudine allo Stato per quanto lo Stato ha fatto, e sia pervenuto a proclamare che gli armatori devono rinunciare a qualsiasi ulteriore aiuto da parte dei pubblici poteri. Ciò significa che la politica che è stata fin qui condotta ha creato situazioni tali per cui questi gruppi privati trovano nelle condizioni reali ed effettive del nostro settore marittimo un alimento che rende più prospere le loro aziende e più elevati i loro profitti.

Onorevoli colleghi, la relazione Colasanto (120 pagine di onesta fatica, che come tale va apprezzata) è un documento sotto molti aspetti interessante. Naturalmente, in essa sono dette cose giuste e cose meno giuste, cose ovvie ed altre meno. Si accettano, per altro, tesi ed indicazioni che sono state per il passato respinte dai relatori di maggioranza. Si fanno affermazioni come quella contenuta a pagina 47, che considero molto audace e che, nei suoi termini così avanzati, non mi sento nemmeno di sottoscrivere, e cioè che sarebbe stato addirittura interesse comune che lo Stato fabbricasse navi nei suoi cantieri e le regalasse alla Finmare. Il nostro collega relatore giunge a dire che, se si fosse seguita una politica di questo genere fin dall'inizio, probabilmente si sarebbero risparmiati molti miliardi. Evidentemente egli mette in rilievo che lo Stato ha una grave responsabilità, perché lo sviluppo del settore pubblico non è andato di pari passo con quello privato. Comunque, su questo argomento mi permetterò di fare un breve cenno più tardi.

Dall'insieme della relazione (che tra parentesi getta una pesante palata di terra sul disegno di legge Jervolino per le società sovvenzionate, disegno che si è arenato al Senato) traspare un complesso di osservazioni, anche se talvolta contraddittorie, che costituiscono una critica più o meno velata alla politica sin qui condotta nel settore. Tuttavia le conclusioni alle quali il relatore giunge

non sono coerenti con gli elementi che la sua analisi diligente e minuziosa fa affiorare nel corso delle pagine che noi abbiamo letto.

Anche per questo, quindi, noi voteremo contro questo bilancio, che è il segno rappresentativo di una politica marinara che noi consideriamo lesiva degli interessi dei lavoratori e della collettività nazionale.

Dalle affermazioni del relatore, corredate di dati statistici, emerge che il traffico marittimo è in continuo incremento per la dinamica del commercio mondiale. Qui conviene fare una prima osservazione: la mancanza di preveggenza da parte del Governo, del Ministero della marina mercantile, dell'I.R.I., della Finmare. Qui non si trattava di fare delle previsioni campate in aria, di giocare al lotto. Sappiamo che oggi non c'è organismo, particolarmente se pubblico come un ministero, che non sia dotato di strumenti di avvistamento del sorgere e dello svilupparsi di determinate tendenze nel campo dell'economia. Risulta anche dalla relazione una certa stabilità dei noli ad un livello che consente gestioni economiche, a condizione, naturalmente, che il traffico sia esercitato da navi adatte, cioè veloci, specializzate per tipo di carico, in attività su linee regolari, secondo i criteri moderni che si vanno affermando nel campo dei traffici marittimi.

Ora, noi abbiamo non una prospettiva, ma la certezza che ci è data da un processo, in corso di sviluppo, dei traffici mondiali. In quali condizioni si presenta la marina mercantile italiana? Qual è la sua consistenza? Quale il suo stato civile (il quale agli effetti dell'efficienza di una marina moderna ha una importanza decisiva)? Leggiamo, dai dati che ci ha fornito il nostro collega, che la nostra flotta mercantile da carico e passeggeri ammontava, al 31 dicembre 1960, a 5 milioni 165 mila tonnellate di stazza lorda; superiore, quindi, al livello di anteguerra. Ma di questo tonnellaggio globale più della metà, esattamente il 51,6 per cento, deve considerarsi vecchio, da sostituire. Il 32 per cento, infatti, del totale conta un'età dai 15 ai 20 anni, vale a dire è di costruzione bellica, e voi sapete la differenza che esiste per una nave se costruita in periodo bellico o in periodi di normalità di rifornimento di tutto quanto è necessario. Il 2,9 per cento delle nostre navi ha un'età che va dai 20 ai 25 anni, e il 16,6 per cento addirittura conta un'età superiore ai 25 anni.

Mi permetto di affermare che questo naviglio, cioè oltre la metà della nostra flotta mercantile, deve considerarsi vecchio, in grado di reggere difficilmente alla concorrenza inter-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

nazionale. Io non sono un tecnico, ma posso bene immaginare che cosa vuol dire una nave vecchia. Vuol dire innanzi tutto una nave più lenta, che impiega non solo 15 giorni anziché 10 o 12 ad effettuare un determinato viaggio, ma che abbisogna anche di frequenti soste per riparazioni, che ha una minore capacità di carico, che è costretta a soste più prolungate nei porti per le operazioni di disbrigo. Il mio collega Concas aggiunge che consuma di più. È difficile, in queste condizioni, competere internazionalmente con le navi più moderne, più veloci, specializzate, che hanno un esercizio meno costoso.

Altro dato interessante — e faccio qui l'accenno che avevo annunciato — è quello che si riferisce alla consistenza del settore pubblico. Prima della guerra questo settore rappresentava, se i dati sono esatti, il 34 per cento circa dell'armamento complessivo, ora rappresenta soltanto il 12 per cento circa. Perché non si è sviluppato il settore pubblico di pari passo almeno con quello privato? Noi siamo pervenuti ai 5 milioni attuali partendo dalle 310 mila tonnellate superstiti, e, come tali, viventi, direi, all'8 maggio 1945, con il recupero e la costruzione di altre 200 mila tonnellate, con la costruzione nei nostri cantieri, con contributi dello Stato, di un milione 800 mila tonnellate circa, con l'acquisto all'estero, anche qui con cospicui aiuti da parte dello Stato, di ben 2 milioni 800 mila tonnellate circa. Gli armatori privati hanno acquistato all'estero navi vecchie, che sono risultate di grande reddito nei periodi delle punte speculative come quelli della Corea e di Suez, ma che oggi obbligano la marina mercantile italiana ad una percentuale di disarmi ben superiore alla media mondiale. Dunque, più alta percentuale di navi vecchie, più alta percentuale di disarmi, ridotta ad un terzo la presenza percentuale della marina pubblica, condizioni di lavoro pesanti e difficili, salari inadeguati, insufficiente previdenza ed assistenza per i marittimi, cantieri dello Stato minacciati di essere ridotti di un terzo, cioè di una potenzialità produttiva di 200-250 mila tonnellate annue (il che, fra l'altro, viene a mutare il rapporto tra cantieri pubblici e cantieri privati a favore di questi ultimi); impianti portuali inadeguati (ho ancora impresse nella memoria quelle righe della relazione che si riferiscono allo stesso porto di Napoli), e vulnerate le nostre attrezzature portuali, nella loro caratteristica di attività pubblica, dalle cosiddette autonomie funzionali; minore incidenza percentuale della nostra marina nei confronti di quella mondiale

rispetto all'anteguerra, perché se noi siamo cresciuti rispetto al 1939, la marina mondiale nel suo complesso è cresciuta più di quanto siamo cresciuti noi; un incremento, infine, della bandiera estera nella presenza presso i nostri porti (la relazione ci ricorda che su un movimento di 70 milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate nei nostri porti in navigazione internazionale, cioè da e per l'estero, il 65 per cento è stato coperto da bandiera estera). E qui sorge il problema delle discriminazioni di bandiera, che sono realizzate da una serie di Stati, ma sorge anche un interrogativo: che cosa hanno fatto i ministeri interessati, da quello della marina mercantile a quello del commercio estero, a quello degli affari esteri, non dico per esercitare un'opera di protezionismo particolare in favore della nostra marina, indirizzo che respingiamo, ma per creare un argine alla invadenza delle bandiere estere, le quali sono tutte favorite, cioè sovvenzionate, perché non vi è al mondo un paese nel quale l'industria marittima e l'industria cantieristica collegata non siano aiutate e finanziate dallo Stato?

A questi risultati, a questa situazione ci ha portato la politica che è stata perseguita per anni dal Ministero della marina mercantile, da quello delle partecipazioni statali, dal Ministero dei lavori pubblici, dal Governo nel suo insieme; politica che per altro non si intende affatto modificare.

Ho cercato di illustrare gli elementi salienti di una situazione molto seria sulla quale va richiamata l'attenzione del Parlamento e del paese, situazione che Governo e gruppi privati sono, a mio avviso, incapaci di affrontare secondo una visione organica, a lunga scadenza, che si preoccupi di salvaguardare interessi sostanziali della nazione e specifici interessi dei lavoratori addetti all'industria marinara. Noi conosciamo anche le argomentazioni che vengono avanzate per spiegare questa situazione e per giustificare questa politica: politica che per noi significa immiserimento, difficoltà per la nostra economia marinara, fatta eccezione per poche isole privilegiate alle quali sono ancorati i gruppi privati più forti; politica che significa attacco ai livelli di occupazione, ai livelli salariali, alle condizioni dei lavoratori dei porti, dei cantieri, del mare.

Qui si è parlato molto dei porti, di alti costi dei servizi portuali, attribuendone la responsabilità alle forme di organizzazione del lavoro portuale e dimenticando che questi alti costi, ove esistono, sono dovuti all'arretratezza degli impianti ed alla insufficienza delle attrez-

zature, che spesso costringono a soste prolungate e costose i navigli. I lavoratori portuali hanno sempre rivendicato, e rivendicano oggi ancora, l'urgenza dei miglioramenti tecnici necessari per rendere i porti sempre più funzionali e le operazioni meno costose. Naturalmente, i lavoratori si preoccupano giustamente che questo progresso tecnico, del quale sollecitano l'ingresso nelle zone dei nostri porti, non si traduca in un peggioramento delle loro condizioni di lavoro, di salario, ma, al contrario, crei delle condizioni per cui i loro livelli di vita e di salario possano migliorare.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

SANTI. L'onorevole Colasanto fa ad un certo punto della sua relazione, sul capitolo 64, una difesa del lavoro portuale, delle compagnie portuali, che non sono quelle corporazioni di incappucciati medioevali che sono state qui evocate dalle parole del collega Trombetta. (*Interruzione del deputato Colitto*).

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Corporativi sì, ma incappucciati no.

SANTI. No, non corporativi! La media nazionale dei guadagni è stata nel 1960 di lire 3.057 al giorno. Quello dei portuali è un lavoro per il quale occorrono doti fisiche particolari, è un lavoro per il quale occorre una esperienza che si acquista nel corso di lunghi anni; è un lavoro, infine, che presenta rischi e pericoli non indifferenti. Le 3.057 lire del 1960 rappresentano un aumento di circa il 10-12 per cento sulla media del 1959, ma il nostro stesso relatore ci fa rilevare che a questo aumento dei guadagni del 10-12 per cento in un anno ha corrisposto un aumento di più del 20 per cento del rendimento del lavoro, perché le merci manipolate nel 1959, ed alle quali questi dati fanno riferimento, sono state 53 milioni di tonnellate, e sono passate a 64 milioni di tonnellate nel 1960.

Francamente vorrei dire ancora qualche cosa a proposito delle cosiddette « autonomie funzionali », cioè del diritto che rivendicano imprese private di acquisire condizioni particolari di privilegio, in aree del demanio pubblico e in un settore di attività pubblica come quello dei porti; che rivendicano il diritto di attrezzarsi come esse meglio credono per il loro esclusivo interesse; che rivendicano — attraverso i nostri colleghi che hanno parlato oggi — il diritto di scegliere la manodopera

come esse credono e di pagarla come esse credono, indipendentemente dalle pattuizioni e dalle statuizioni che fino a questo momento hanno costituito la base del trattamento e delle tariffe delle compagnie portuali. Nello stesso tempo in cui, in nome della libertà, rivendicano tutte queste cose (e lo fanno in nome della libertà e d'una battaglia contro il « privilegio ») nello stesso tempo, in nome di non so che cosa, rivendicano dallo Stato decine di miliardi di spese per attrezzature, per sviluppo dei porti, per raccordi con le vie terrestri, ferroviarie e idrovie, ecc. ecc.

Noi siamo contrari alle « autonomie » perché tali autonomie rappresentano la penetrazione di interessi privati nei porti, vengono a snaturare il carattere di servizio pubblico di queste attività, impediscono la soluzione del problema di fare del porto uno strumento a disposizione di tutta l'economia e costituiscono anche un attentato (è chiaro: lo avete confermato voi con le vostre parole) ai salari ed all'occupazione dei lavoratori.

Noi, come lavoratori, abbiamo interessi diretti in questa faccenda! Gestione pubblica o privata dei porti, parziale o totale, non è cosa che ci possa lasciare indifferenti: perché un conto è il tipo e il contenuto d'un rapporto di lavoro in un settore di gestione pubblica, un conto è un rapporto di lavoro — come tipo e come contenuto — in un settore di attività privata; tanto più quando questo settore di attività privata viene direttamente e apertamente a minacciare non solo le conquiste raggiunte, ma la stessa occupazione, cioè il pane per i lavoratori.

Le autonomie funzionali compromettono la possibilità d'una direzione unitaria dei porti, la possibilità di programmare una linea nazionale di sviluppo e di rammodernamento dei complessi portuali. Da lungo tempo la nostra organizzazione di categoria chiede un piano nazionale che tenga nel dovuto conto i collegamenti ferroviari, stradali, ecc., in relazione alle esigenze dello sviluppo economico in atto nel paese, e che preveda il possibile incremento di traffici con nuovi paesi e con nuovi mercati.

In realtà, la politica nel settore portuale non ha mai avuto una seria impostazione ed un logico sviluppo. Spesso si sono prese iniziative e si è speso denaro dello Stato per esigenze — diciamo pure la parola — di carattere paternalistico od elettoralistico, senza fare gli adeguati investimenti ove le esigenze dello sviluppo dei traffici li esigevano con urgenza.

Occorre addivenire ad una riqualificazione razionale degli empori portuali, concentrare investimenti e mezzi là dove si appalesa la necessità di essi in rapporto allo sviluppo d'un determinato settore e d'una determinata zona.

Noi dobbiamo fare delle scelte. I porti in Italia sono molti. Non possiamo spendere indifferentemente, anche se proporzionalmente, per tutti. Vi sono delle scelte obbligate che voi non siete ancora in grado di fare perché la politica che perseguite non tiene conto del prevedibile sviluppo economico del paese.

In fatto di porti, siamo in grave ritardo. Mi auguro che questo ritardo sia colmabile quanto prima: abbiamo piani regolatori che risalgono a 40-50 anni fa. Ora, noi chiediamo di nuovo un piano nazionale dei porti; chiediamo che sia messo ordine nella politica portuale; chiediamo di razionalizzare e di potenziare gli impianti e le strutture, di precisare le attribuzioni dei ministeri interessati, di garantire la democraticità della gestione dei porti e di considerare seriamente che il porto, insieme con la nave ed il cantiere, è uno dei pilastri dell'industria marittima, e che la politica portuale deve essere collegata alle esigenze di fondo di una seria politica non solo marinara, ma di sviluppo economico generale. Vi sono porti che nel corso di questi ultimi anni hanno perduto importanza, ve ne sono altri che sono venuti avanti, con esigenze che devono essere risolte in modo sollecito. Io che non sono esperto di queste cose non avrei pensato, qualche anno fa, allo sviluppo in corso, ed a quello futuro, del porto di Ravenna. Il nome di La Spezia mi ha sempre richiamato l'idea di un porto militare, ed è stato così fino alla fine della guerra: oggi La Spezia si trova in ben altre condizioni. Nelle Puglie, il porto di Bari ha perso d'importanza, mentre Taranto, con il quarto centro siderurgico, e Brindisi, per varie iniziative industriali, sono porti che vanno crescendo d'importanza. Occorre dunque operare con tempestività, per evitare che deficienze, ritardi, errori, vengano a costituire delle strozzature allo sviluppo generale dell'economia, e particolarmente di quella di determinate zone o regioni del nostro paese.

Vorrei dire ancora una cosa sul problema del lavoro portuale. Quando si parla di questi problemi, si avanza sempre una insinuazione: le operazioni di carico e scarico nei porti italiani sono costose perché alto è il prezzo della manodopera. Credo di aver dimostrato che così non è, in quanto dobbiamo, fra l'altro, considerare che sul costo globale delle operazioni le tariffe di manodopera non incidono che in minima parte, perché ad esse

si aggiungono, oltre ai compensi agli operatori portuali, quelli alle imprese di imbarco e sbarco, quelli agli spedizionieri ed agli agenti marittimi (che io non voglio cacciare dai porti fino a quando non si trovi una soluzione razionale e non burocratica), le tasse di ormeggio e di ancoraggio, le tasse doganali, le spese di assicurazione, per non parlare dei grandi profitti che incidono sul costo complessivo del trasporto marittimo. Io vi dico, tuttavia, con molta franchezza (e sono cose che la nostra organizzazione ha detto e ripetuto) che nulla vieta che le tariffe per la manodopera a tonnellaggio possano trovare, attraverso normali trattative tra le parti e non per imposizione dall'alto, reale aderenza alla necessità di nuovi impianti e quindi di nuovi sistemi di lavoro. L'economicità dei costi va dunque, e comunque, ricercata soprattutto nella efficienza delle attrezzature, nella capacità di ricezione e di rapido smistamento delle merci, e non nel costo della manodopera.

Nel settore cantieristico, le responsabilità governative, e quelle specifiche del Ministero delle partecipazioni statali e dell'I.R.I., sono particolarmente pesanti; esse trovano conferma nel piano di smobilitazione e di riconversione proposto dal Governo e partente da una visione errata, settoriale, che considera i cantieri come un settore produttivo a sé stante, avulso da una programmazione coordinata degli interventi dello Stato nel complesso dell'economia marinara e staccato, altresì, dal contesto delle attività industriali controllate dallo Stato medesimo. Di conseguenza, nell'ambito dello stesso I.R.I. è mancato qualsiasi coordinamento tra i settori siderurgico, motoristico e cantieristico; è mancata, cioè, una politica navalmeccanica.

L'errore di fondo che caratterizza la politica governativa nel settore, e al quale risale la responsabilità della presente situazione sta, è bene ribadirlo, in una mancata impostazione nazionale autonoma del mercato navale italiano, che ha una sua ragione non solo di essere, ma di svilupparsi, se collegato alla esigenza di una politica di traffici marittimi liberata dal condizionamento di massicci interessi privatistici e ispirata veramente al preminente interesse nazionale, ciò che dovrebbe essere caratteristica saliente del settore marittimo.

Devo dare atto al relatore onorevole Colasanto della difesa che egli fa, a pagina 66 della sua relazione, dei cantieri di Stato in modo particolare, e dell'industria cantieristica in senso generale. Tralascierò le motiva-

zioni attraverso le quali, per tappe successive, l'onorevole Colasanto arriva a conclusioni che, in sostanza, sono quelle stesse alle quali noi siamo giunti, e che egli riassume con queste parole: « Accettare la diminuzione di potenzialità dei nostri cantieri, e specialmente di quelli a capitale pubblico, significherebbe porsi in una posizione di grande prudenza; ma questo finirebbe col farci retrocedere e rinunciare alla necessaria lotta per l'espansione del nostro lavoro. I cantieri — conclude il relatore — devono mantenere l'attuale potenziale e devono lavorare; e lo Stato deve ricorrere a tutti gli accorgimenti necessari per farli lavorare, anche con maggior rischio e con maggiore fede ».

A questo punto il relatore pone il problema delle maestranze, sul quale anch'io mi soffermerò brevemente, essendo noi particolarmente interessati alla tutela dei lavoratori minacciati nelle possibilità di occupazione. La nostra opposizione alla chiusura dei cantieri non è, però, motivata soltanto da esigenze di occupazione; se anche il Governo garantisse a tutte le maestranze dei cantieri un'altra occupazione, noi non saremmo soddisfatti, e ci batteremmo egualmente contro la chiusura dei cantieri. In verità, per le condizioni particolari di sviluppo dell'industria nell'attuale congiuntura, non sarebbe difficile trovare altri posti di lavoro per maestranze esperte e qualificate come quelle di cui ci occupiamo.

COLASANTO, *Relatore*. Esiste un'alternativa alla chiusura, ed è quella dell'ammodernamento.

SANTI. D'accordo. Noi, ad ogni modo, siamo contrari alla chiusura dei cantieri, che tuttavia rappresenta una minaccia attuale per molti lavoratori. All'Ansaldo di Livorno, ad esempio, uno dei cantieri « condannati », si sta verificando una situazione estremamente seria. Vi sono operai sospesi, vi è una situazione di grave incertezza. Oggi vi è stata una manifestazione cittadina con il concorso di tutti i partiti, di tutte le forze sindacali ed economiche della città, per rivendicare la sussistenza, il rammodernamento e lo sviluppo del cantiere.

Mi chiedo — se questa politica di incertezze promossa dalle partecipazioni statali dovesse andare ancora avanti — se noi ad un certo momento saremmo in grado (anche se l'onorevole Bo cambiasse opinione) di impedire la chiusura.

Questa condizione di incertezza che cosa ha portato? Decine e decine di lavoratori qualificati, provetti, specializzati, si sono dimessi, ed hanno trovato lavoro in altre aziende. co-

me il Nuovo Pignone di Firenze o altre aziende di Livorno e di Pisa. Può darsi che noi ci troveremmo nella situazione di non avere una attrezzatura tecnica e di maestranze sufficiente per far vivere questi cantieri.

Ho letto in questi giorni che sono state ordinate sei petroliere dall'Unione Sovietica. Ora, mi chiedo, nell'attuale congiuntura favorevole di sviluppo dell'economia e dei traffici mondiali, se da questo o da quel paese giungono, e possono giungere, ordinativi di navi (da paesi, ad esempio, che hanno di recente acquistato la loro indipendenza e sono preoccupati di formarsi una marina come mezzo di comunicazione e di trasporto delle loro materie prime, e come mezzo di importazione di prodotti finiti fino a che la loro industria non sarà sviluppata), con questa sciagurata politica delle partecipazioni statali che ha suonato campane a morto per un'industria che va invece difesa, rimodernata, sviluppata e messa in grado di competere, potremo noi essere in condizioni di far fronte alle eventuali, prevedibili richieste?

A parte quello dell'occupazione dei lavoratori, il problema è soprattutto questo: il programma di ridimensionamento di un terzo del potenziale attuale degli stabilimenti della Fincantieri rappresenta un attentato ad uno strumento produttivo che noi abbiamo interesse a mantenere vivo ed efficiente. Non si può fare un programma con previsioni, con considerazioni arbitrarie sul volume delle commesse future, richiamate in termini pessimistici, a conforto ed a giustificazione della politica di ridimensionamento.

Non si vuol tener conto di quanto di nuovo si annunzia in campo internazionale nelle tecniche dei trasporti marittimi e che impone rapidi adeguamenti alla flotta mercantile, se si vuole che essa resti nel campo della competizione; né della possibilità offerta dal sorgere di nuovi paesi indipendenti; né dello sviluppo dei traffici mondiali.

È inesatto e superficiale richiamarsi ad una crisi generale ed indifferenziata dell'industria cantieristica sul piano mondiale. In realtà vi sono, e vi saranno, industrie cantieristiche in crisi, ed altre no. Certo, saranno in crisi quelle che non sanno darsi un'unità di direzione, che non si rinnovano, che nulla fanno per entrare in competizione con quelle più avanzate e moderne.

Ritengo assurdo ed illogico fare previsioni così drammatiche e negative per l'industria cantieristica di un paese che ha metà della sua flotta da rinnovare, il che consente

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

una prospettiva di lavoro per i cantieri a così lunga scadenza da porre l'industria di Stato in grado di provvedere agli investimenti necessari per la trasformazione, a livelli tecnici più avanzati, di tutto il suo apparato produttivo in questo settore.

Ecco perché noi respingiamo il piano delle partecipazioni statali come una posizione di rinuncia degli interessi dello Stato a favore dell'industria privata nazionale e internazionale, e postuliamo l'esigenza (concordo con lei, onorevole Colasanto) di sviluppare gli investimenti per il rinnovo degli impianti, insieme con l'instaurazione di un ciclo produttivo integrale e di una specializzazione adeguata per tipi di costruzioni e insieme con una equilibrata localizzazione dell'industria navalmeccanica in funzione delle esigenze regionali e locali dell'economia marittima.

La mancanza di una politica marinara organica da parte dello Stato, inevitabilmente, logicamente, ha consentito ai gruppi privati di rafforzarsi. La politica di protezioni accordate senza contropartite adeguate ci ha portati all'attuale situazione, che è piena di incognite e di preoccupazioni, potremmo dire di pericoli.

Gli orientamenti e i propositi delle partecipazioni statali e del Ministero della marina mercantile, che vengono a comprimere le possibilità di sviluppo delle flotte della Finmare, danno un tocco vivido a questa politica, assegnando alle flotte della Finmare una funzione e una posizione marginale nei confronti della marina privata, con l'abbandono, da parte dello Stato, di ogni funzione di direzione, di gestione e di impulso nel settore dei trasporti marittimi.

I propositi del Governo denunciano la rinuncia a servirsi degli strumenti controllati in suo possesso per realizzare una politica che tenga conto degli interessi del paese, e la rinuncia ad inserirsi attivamente nella concorrenza internazionale, sia per i mercati esteri sia per quelli italiani. La gravità di questa posizione è sottolineata dal fatto che non si tiene alcun conto della necessità di collegare la nostra politica marinara allo sviluppo crescente delle nostre attività economiche.

Dal 1948 ad oggi l'incremento medio annuo del traffico delle merci nei nostri porti è stato del 9,5 per cento. Sappiamo già, per i traffici internazionali, quanto sia bassa la percentuale coperta dalla nostra bandiera: il 34 per cento. Vi sono paesi che stipulano con noi trattati di commercio, che impongono de-

terminate clausole che ci obbligano a servirci della loro marina mercantile. Non è avventuroso, se teniamo conto dei punti di partenza del dopoguerra, prevedere per il 1970 (si usa adesso fare previsioni per decenni) un traffico di 150 milioni di tonnellate, ivi compresa la navigazione di cabotaggio.

Di fronte a queste prospettive, la politica delle aziende di Stato è una politica di auto-costrizione: contavamo, come settore pubblico, il 34 per cento circa della flotta d'anteguerra; siamo ridotti al 12 per cento.

Ora, in questo campo v'è molto da fare; ci vuole una visione coraggiosa, ottimista, confortata, del resto, dallo sviluppo mondiale dei traffici. Ci vuole iniziativa, bisogna riprendere le linee che si gestivano e che sono state abbandonate, e non tanto e soltanto per ragioni di prestigio, per ragioni di bandiera, ma perché questo rappresenta un investimento utile, anche se a lunga scadenza, per i benefici che apporta in definitiva all'economia nazionale; tutto ciò è in contrasto con le parole dell'onorevole Trombetta, il quale, da buon liberista, sollecitava dallo Stato una serie di interventi, di misure e di incentivi all'industria privata, anziché al servizio del settore pubblico. Noi sappiamo che cosa può fare l'armamento privato, il quale opera secondo le leggi del profitto e che finora ha preferito investire generalmente i suoi capitali in navi vecchie, utili in congiunture speculative analoghe a quelle della guerra di Corea e di Suez che ho ricordato; queste navi, naturalmente, costituiscono una remora alla soluzione della crisi attuale, che è una crisi di mezzi e di strutture della marina mercantile italiana.

Abbiamo poi il grande monopolio, che non esita a rivolgersi alla concorrenza internazionale oppure trova soluzioni proprie, specifiche, settoriali, costruendo navi per le proprie esigenze, seguito in questo indirizzo dagli stessi enti di Stato E.N.I. e Finsider; il che dimostra, fra l'altro, che non esiste una politica marinara in Italia nell'ambito dello stesso I.R.I.

La nostra flotta va radicalmente rinnovata, e questo è uno dei compiti preminenti dello Stato, che è il solo in grado di effettuare gli investimenti massicci necessari.

Noi non siamo pregiudizialmente contrari ad una politica che favorisca lo sviluppo dell'armamento privato con provvedimenti creditizi e fiscali che abbiano adeguata contropartita; con costruzioni e servizi di naviglio specializzato e l'impegno di demolire quello inadeguato; con recupero del naviglio

sotto bandiera ombra; con programmazione concordata del tipo di traffico, restrizione delle condizioni di acquisto all'estero, discussione, contrattazione con i sindacati degli organici di occupazione, ecc.

In conclusione, noi vogliamo una flotta moderna che sia in grado di competere in campo internazionale, sottratta agli impegni delle *conferences*, e che possa portare almeno al 50 per cento la nostra presenza nel traffico internazionale dei porti italiani.

A mio avviso, il rinnovamento e lo sviluppo della nostra flotta è una questione — non vorrei dire parole grosse — di vita o di morte, perché è condizione indispensabile per evitare che ricadano sulle spalle dei lavoratori, in forma di disoccupazione e di bassi salari, le conseguenze della politica negativa dell'armamento dello Stato e di quello privato.

Vorrei dire, avviandomi a concludere, che lascio al mio collega, onorevole Concas, il compito di trattare alcuni aspetti particolari delle condizioni dei lavoratori, ad esempio il trattamento previdenziale.

Noi, oggi, ci avviciniamo all'opera del rinnovo dei contratti di lavoro per i marittimi. Noi vogliamo contratti di lavoro moderni, condizioni di lavoro a bordo civili, non vogliamo più che i nostri marittimi vivano in condizioni che per molte navi e per molte società, private in particolare, sono quelle di 40 o di 50 anni fa. Questo non possiamo assolutamente permetterlo. Vogliamo che sia abolito il contratto a compartecipazione, che consente agli armatori di far lavorare il marittimo per 30 mila lire mensili tutto compreso, che crea condizioni di subordinazione completa del lavoratore verso l'armatore, il quale, molto spesso, non rispetta le percentuali fissate.

Aggiungo che chiediamo anche la modifica dell'articolo del codice della navigazione che, in contrasto con l'articolo 40 della Costituzione che sancisce il diritto di sciopero, configura lo sciopero, in determinate condizioni, come un ammutinamento. Abbiamo avuto lavoratori denunciati, e mi dispiace dover rilevare che ciò sia avvenuto proprio per iniziativa della Finmare. La Corte costituzionale è stata investita del problema, ed io esprimo la fiducia che tra la Costituzione e il codice della navigazione, che risale a molti decenni or sono, la scelta cadrà sulla Costituzione, venendosi così a dichiarare la incostituzionalità di quell'articolo del codice della navigazione di cui parlavo, ed a riaffermare quindi, senza dubbio alcuno, il diritto di sciopero dei marittimi.

Vogliamo un contratto di lavoro moderno, che faccia guadagnare di più ai marittimi, che dia loro una condizione umana migliore; vogliamo che il marittimo sia tutelato, a bordo, attraverso commissioni sindacali, che, senza ledere la necessaria disciplina discendente dall'autorità del comandante responsabile della nave, consenta ai lavoratori di intervenire, attraverso queste commissioni, quando vi siano violazioni di contratto o mancato rispetto di determinati diritti.

Altri problemi sono quelli della revisione degli iscritti al collocamento e della preparazione professionale. Abbiamo molta gente a terra, in attesa di imbarco da anni, manchiamo di specialisti in determinate condizioni, abbiamo diplomati di istituti nautici che, non potendosi imbarcare, scelgono ormai definitivamente altre vie di attività dopo aver impegnato anni e anni nello studio e nella esperienza per arrivare ad una determinata qualificazione professionale; abbiamo scarsità di ufficiali e abbiamo, nello stesso tempo, una pletera di allievi ufficiali che non riescono ad imbarcarsi.

Per concludere, onorevoli colleghi, vorrei che restasse in voi e nel ministro, per le cose che ho detto, questa certezza: i lavoratori marittimi, dei porti e dei cantieri, ritengono che sia loro dovere, oltre che loro diritto, non limitare la loro attività al campo puramente rivendicativo, salariale, normativo; essi fanno — ripeto cose già dette — che una marina vecchia ed arretrata renderà più difficili le loro lotte e le loro conquiste. Noi siamo interessati al progresso tecnico, al progresso economico, che deve tradursi in progresso sociale. Solamente una marina moderna consentirà condizioni di vita migliori di quelle di cui attualmente godono i lavoratori. Nella consapevolezza della identità dei loro interessi immediati e futuri con gli interessi del paese, con gli interessi che sono alla base della esigenza di uno sviluppo dell'intervento pubblico nei traffici marittimi, sta il grado di maturità e di coscienza civile e marinara dei lavoratori italiani direttamente interessati a questo settore. (*Applausi a sinistra*).

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

PELLEGRINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero sollevare, discutendosi il bilancio della marina mercantile, due soli problemi, e cioè, come deputato siciliano, il travaglio della pesca nella mia regione, indicando qualche soluzione che possa alleggerire il settore; in secondo luogo, voglio atti-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

rare la sua attenzione, onorevole ministro, sulle condizioni dei lavoratori del mare nell'attuale codice della navigazione.

E passo subito alla pesca siciliana. Mi pare che uno sguardo comparativo alla consistenza del naviglio motorizzato in Italia ed in Sicilia, ed alla rispettiva produzione ittica, ci darà immediatamente il quadro di una situazione pesante, se non di crisi. Sulla consistenza del naviglio motorizzato dirò che dal 1951 al 1959 (sono i dati di cui dispongo) abbiamo avuto un incremento complessivo dell'83,04 per cento in Italia, e del 206,79 per cento in Sicilia. Invece la produzione ittica in Italia, nello stesso periodo considerato, ha avuto uno sviluppo del 16,20 per cento, mentre in Sicilia ha subito una diminuzione del 15,91 per cento. Come si vede, nella nostra isola la motorizzazione della pesca ha avuto uno sviluppo considerevole, oserei dire vertiginoso. Non si può definire altrimenti un progresso del 206,79 per cento nel 1959 rispetto al 1951.

Nella sua relazione, l'onorevole Colasanto ha notato giustamente che « la pesca motorizzata ha avuto maggiore sviluppo nel litorale adriatico e siciliano ». Ma all'aumento dei mezzi motorizzati di pesca non ha corrisposto un aumento della produzione. Abbiamo visto che un aumento della produzione, negli anni presi in esame, si è avuto in Italia, mentre in Sicilia si è avuta una sensibile diminuzione del pescato. Questo squilibrio tra l'aumento della flotta dei pescherecci e delle motobarche e la diminuzione della pesca denuncia senz'altro, a vista d'occhio, una situazione economica preoccupante, che si traduce in un regresso senza soste della capacità produttiva media del singolo natante.

Ci pare di cogliere, a questo punto, onorevoli colleghi, una domanda sulla contraddizione che apparentemente il fenomeno denuncia. Cioè, come mai aumentano gli investimenti in un settore che denuncia tali difficoltà?

Credo che si possa rispondere in un solo modo, e cioè che lo sviluppo della motorizzazione e dell'ammodernamento delle attrezzature e dei mezzi da pesca è dovuto all'imprescindibile necessità dei nostri pescatori di respirare ancora un poco, adeguandosi alle esigenze imposte dalla tecnica moderna. È facile, infatti, cambiare mestiere per i pescatori? È possibile abbandonare un patrimonio che è stato costruito granello su granello, col sacrificio doloroso di intere generazioni? Da qui l'ansia affaticante di demolire, ricostruire, cambiare, ammodernare, rinnovare. Ma que-

sta generosa operosità, questa ricchezza di iniziative della marineria siciliana non si inquadra in una organica linea di politica marinara, che manca, come del resto mi pare abbia avvertito lo stesso relatore, se a pagina 83 della sua relazione ha dovuto sottolineare che è necessario « rendere più redditivo il lavoro dei nostri pescatori ».

Ma per quello che più particolarmente ci riguarda diremo che, essendo interessati alla pesca mediterranea, non abbiamo trovato il Governo del nostro paese impegnato a risolvere il problema che tanto sanguinosamente ha colpito la marineria siciliana: la pesca nelle acque del canale di Sicilia. Guardi, onorevole ministro, che dovendo fare una scelta, per economia di tempo, tra le varie cause e i tanti problemi della crisi della pesca siciliana, ho ritenuto di trattare solo questo problema, la pesca nel canale di Sicilia, perché è il più attuale, il più urgente, e, a nostro giudizio, quello di più facile soluzione, se esiste da parte vostra la volontà politica di affrontarlo e risolverlo.

Non piangerò, dunque, sulla povertà del mare Mediterraneo. Non constaterò amaramente l'avvenuto suo sfruttamento fino all'osso: e poi non è molto vero. Potrei dire che si impone ancora la sua conoscenza. Ma dal Mediterraneo si può passare all'Atlantico, alle coste dell'Africa occidentale, alla pesca d'altura. Alcuni nostri, i più ardimentosi, ci si sono avventurati: non hanno avuto aiuti e comprensione adeguati da parte vostra, e il risultato non è stato quello sperato. L'esperienza quasi negativa non induce in tentazione gli altri. Del resto non tutti possono, e direi debbono, attraversare le colonne di Ercole.

Sorge, dunque, il problema della pesca costiera, che molto opportunamente è stata definita « la zona più depressa della nostra pesca ». Il reddito è di fame. I sistemi di produzione sono medioevali, i mezzi di ricerca di nuovi banchi inesistenti, la pesca illecitamente praticata di continuo, nell'assenza di un'adeguata sorveglianza, ha portato e porta alla distruzione di stirpi marine. Con bella immagine il presidente del centro sperimentale della pesca di Messina, a questo proposito, si domanda: « Quale contadino metterebbe una carica di tritolo sotto il suo albero di limoni per raccoglierne i frutti? ». Certo nessuno, e se qualcuno lo facesse non sarebbe che un pazzo.

Eppure sono molti coloro che nelle nostre coste pescano come il contadino pazzo raccoglierebbe i limoni del suo giardino, cioè col

tritolo. Mancano le giuste leggi, mancano gli strumenti necessari per l'osservanza di quelle, pur inadeguate, che sono oggi esistenti. E non dirò ancora, onorevole ministro, della stranissima situazione esistente nel campo dei trasporti del pesce siciliano per ferrovia. I prodotti dell'agricoltura (ortaggi, agrumi, frutta, uva, zibibbo) hanno un trattamento migliore di quello del pesce, seppure ancora non certo rispondente alle loro esigenze. Essi infatti viaggiano con treni diretti, vagoni rispondenti alle necessità, tariffa speciale numero 103, categoria C. I prodotti del mare, invece, viaggiano con treni normali, con carri bestiame, con tariffa speciale categoria B, e si tratta di merce deteriorabilissima. Praticamente il pesce viene a pagare circa 8 lire in più al chilo rispetto ai prodotti della terra. Non parlerò delle cassette di legno vuote, che vanno distrutte perché l'amministrazione delle ferrovie preferisce fare ritornare vuoti i carri destinati al trasporto del pesce, ad esempio, da Napoli, mercato di consumo, a Mazara, posto di produzione. Né è preferibile il trasporto con camion, che non possono circolare di domenica, anche se trasportano pesce, mentre è loro consentita la circolazione se trasportano ortofrutticoli. Se poi debbono traghettare lo stretto di Messina, i camion con ortofrutticoli hanno la precedenza, mentre i camion con pesce aspettano il turno normale. Non si capisce perché ai prodotti del mare non debba essere fatto lo stesso trattamento tariffario che ai prodotti della terra.

Ed infine, onorevole ministro, prima di arrivare al problema che mi ero proposto di trattare in questa prima parte del mio intervento, cioè la pesca nel canale di Sicilia, voglio fare un accenno all'imposta di consumo che grava sul pesce, imposta medioevale che denuncia l'arretratezza del nostro sistema tributario.

L'imposta di consumo sul pesce deve essere eliminata per rendere libera ed agevole la circolazione di questo prodotto, e per renderlo più accessibile alle grandi masse popolari. Il Governo ha il dovere di adottare ogni misura sul piano tributario, dei trasporti, della produzione, per aumentare il consumo di questo fondamentale elemento della nutrizione umana. Dicono gli studiosi e i ricercatori del settore che la carne di pesce contiene, a seconda della specie e della stagione di pesca, dal 16,23 al 23,02 per cento di sostanze azotate, cioè quantità di queste sostanze di molto superiori agli animali a sangue caldo. Inoltre la carne di pesce, di pesce fresco, o ben conservata, è più ricca di carbo-

idrati, aminoacidi liberi, peptidi semplici, purine, sostanze minerali e vitamine, rispetto a quella dei mammiferi.

Il relatore onorevole Colasanto ha notato, molto opportunamente, che l'Italia consuma pochissimo pesce. Non concordo con lui quando afferma che l'aumento del consumo potrebbe avverarsi, *sic et simpliciter*, con la propaganda. La propaganda può stimolare, ma potrebbe, lo stimolo, restare inappagato se mancano i mezzi, se mancano le condizioni generali oggettive per arrivare ad un aumento del consumo. E qui il nostro riferimento è alla mancanza di una politica unitaria, generale nel settore.

Ed eccoci, signor ministro, alla *vezata quaestio* della pesca nel canale di Sicilia, che tanto ha contribuito ad aggravare la situazione della pesca siciliana. I termini della questione, che involge i nostri rapporti con lo Stato tunisino, sono conosciuti in questa aula e nel paese. Essi traggono origine dal momento in cui i francesi hanno ritenuto, dopo la seconda guerra mondiale, di disciplinare la pesca nelle acque antistanti la costa tunisina con un decreto beicale del 1951, usando un criterio basato sulla linea batimetrica dei 50 metri. Sicché, oltre le tradizionali tre miglia delle acque territoriali, con quel decreto è stata delimitata una zona contigua di pesca che, con il criterio suddetto, arriva fin sotto la nostra isola di Lampedusa.

L'adozione di una zona contigua di pesca è normale negli Stati marinari. Non possiamo dolerci di ciò. Del resto, il principio è entrato ormai nella prassi internazionale, ed è stato ribadito a Ginevra nel 1958, alla conferenza del mare. Ma noi riteniamo che davvero non possa essere accettato il criterio usato dal *bey* per la determinazione della zona riservata. Nonostante l'esistenza del decreto, però, i nostri pescatori continuavano a pescare in quelle acque, perché la vigilanza dall'altra parte era quasi inesistente: a ciò non solo mancavano i mezzi, ma la Francia, che vi esercitava il protettorato, non aveva interesse di preservare ad un popolo che si avviava decisamente ad estrometterla, una ricchezza nel mare. Con la conquistata indipendenza, nel 1956, il nuovo Stato vigila sull'osservanza del decreto beicale, si organizza per la sorveglianza, colpisce duramente i pescherecci che si trovino anche casualmente, anche necessariamente, nella zona riservata. I suoi interventi sono stati molto pesanti nei confronti della nostra marineria. I pescatori siciliani hanno sempre sostenuto di essere stati ingiustamente colpiti con sequestri, confische dei

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

loro natanti, e con la privazione della loro libertà personale. Il trattamento che è stato riservato ai nostri marinai, sulla base del loro racconto, non è stato, alle volte, umano né civile. Da parte tunisina è stato sostenuto il contrario. Ora, il nocciolo della questione non sta nello stabilire se i tunisini avevano ragione o se l'avevano i nostri pescatori, ma nel fatto che prima esistevano ricchissimi banchi ove potevano pescare i nostri lavoratori del mare, ed ora sono loro interdetti. Bisogna rimuovere ogni ostacolo, e consentire ai pescatori siciliani di lavorare in quella zona di mare che è stata, da sempre, teatro della loro fatica.

Molto francamente noi dobbiamo dire, onorevole ministro, che a voi è mancata la volontà politica di affrontare e risolvere questo problema, perché implicava dei rapporti con lo Stato tunisino che avrebbero fatto dispiacere all'alleata Francia. La solidarietà atlantica, una malintesa solidarietà atlantica, ha sacrificato gli interessi di tanti nostri lavoratori. Il problema è stato più volte sollevato in quest'aula nel corso di tutti questi anni, e sono ben dieci anni, e da parte vostra sono venute soltanto le solite parole. Possiamo leggere, onorevole ministro, le risposte dei vari ministri degli esteri e dei suoi predecessori: tutte hanno lo stesso contenuto burocratico, di frasi fatte che s'atlagliano a questo problema ed a problemi simili, ed il tono freddo e distaccato di chi, per dovere di ufficio, deve rispondere a qualcun altro che gli ha sollevato una questione fastidiosa.

Intanto, ogni anno, la nostra marineria veniva privata di pescherecci. Ogni peschereccio, per i siciliani, è una carica di sacrifici e di rinunzie. Dopo il sequestro, il Governo italiano interveniva: alle volte riusciva a riscattare il natante dietro il pagamento, da parte dei pescatori malcapitati, di una multa, alle volte no. Il danno restava ai pescatori. In questi ultimi anni la situazione si è aggravata enormemente: siamo arrivati ad una vera e propria guerra sul mare per il pesce. Abbiamo avuto dei morti: Licatini e Genovese, di Mazara del Vallo, colpiti dalla mitraglia dei tunisini. Il Governo italiano aveva provveduto ad instaurare un servizio di motovedette, per vigilare la zona ed impedire i nostri sconfinamenti e gli illegittimi interventi tunisini. Ma le motovedette non hanno impedito ai militi tunisini di aggredire ed assassinare Licatini, padre di otto figli, e Genovese, padre di cinque figli, tutti minori. Il provvedimento che riguarda il servizio delle motovedette, diciamo pure, è stato adottato

nello spirito di una politica non certo di amicizia leale e feconda nei confronti del giovane Stato nordafricano. Le motovedette militari armate non potevano che impressionare sfavorevolmente Tunisi. Del resto, con tutte le motovedette, abbiamo avuto altri sequestri ed altre confische.

La via da battere per risolvere il problema è dunque un'altra: trattare, arrivare alla stipulazione di un accordo che consenta ai nostri lavoratori di pescare in quelle acque. Voi dite che avete tentato, che la Tunisia tergiversa. Avete pure sostenuto, se ricordiamo bene, che avete preparato e sottoposto alla attenzione del governo tunisino un progetto di accordo. È vero questo? Esiste questo testo? Esistono le trattative? Quello che noi possiamo dire con certezza è che da parte tunisina vi è stata sempre la buona volontà di dirimere la questione, buona volontà sostenuta da ragioni economiche e politiche. Debbo ricordare, a questo proposito, che molto spesso gli interessati hanno avuto restituito il natante sequestrato trattando direttamente con i responsabili della Tunisia, nella ingiustificata assenza, nell'inammissibile indifferenza dell'autorità italiana.

Voi stessi, ufficialmente, avete ammesso (risposta del sottosegretario per gli affari esteri Folchi del 18 ottobre 1959 ad una mia interrogazione a risposta scritta) che alcuni casi sono stati risolti positivamente per la « comprensione dimostrata dalle autorità tunisine e alle volte anche per il personale intervento del presidente Burghiba ».

Io stesso debbo ancora una volta in questa aula ricordare, onorevoli colleghi, che recandomi nell'aprile 1959 a Tunisi per occuparmi della situazione degli italiani di Tunisia, ho voluto anche approfondire sul luogo alcuni aspetti di questo problema della pesca. Ebbene, ebbi l'onore di essere ricevuto, unitamente al senatore Valenzi, dall'allora presidente dell'assemblea costituente tunisina, oggi presidente della Camera tunisina, onorevole Fares, il quale accuratamente ci diceva che la loro volontà era di giungere presto ad un accordo con l'Italia sulla questione. Questi episodi ci dicono a chiare lettere quale sia la posizione tunisina. Ma qual è la vostra posizione? Non vi è dubbio che voi siete stati, e siete, irretiti in una politica estera che, plaudendo al colonialismo vecchio e nuovo, crea nei nostri confronti diffidenza nei popoli di recente indipendenza, e determina difficoltà nel dirimere eventuali questioni che con essi potremmo avere. Debbo ricordare che, per esempio, nel mentre il colonialismo fran-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

cese, qualche mese fa, massacrava i tunisini a Biserta, era riunito il Consiglio nazionale della democrazia cristiana. Ebbene, non una parola di condanna dell'aggressione, di simpatia, se volete non politica, ma umana, cristiana per gli aggrediti, per i morti, per i feriti, è venuta dai suoi lavori; si tacque, anche nelle risoluzioni finali.

Sulla questione Francia-Tunisia, per il caso di Biserta, all'O.N.U., il Governo italiano ha svolto — ha detto qualche giorno fa qui, a conclusione del dibattito sul bilancio degli esteri, l'onorevole Segni — azione pacificatrice, e si è astenuto nella votazione. Ha aggiunto, il nostro ministro degli esteri, che questa posizione dell'Italia è stata gradita dal governo tunisino. Se così è, siamo allora a buon punto. L'accordo sulla pesca si può facilmente raggiungere, perché sono stati diradati i motivi politici che finora ne rendevano difficile la conclusione. Perciò noi vi chiediamo su questo problema parole chiare, impegnative, serie, responsabili; vi chiediamo, onorevole ministro, la soluzione del problema, perché ciò significherà lavoro, pane, sicurezza della vita per i pescatori siciliani; vi chiediamo il ritorno dei lavoratori del mare della nostra regione nelle acque contese del canale di Sicilia.

Ed eccoci ora all'altro tema che mi ero prefisso di trattare in questo mio intervento: la condizione del lavoratore marittimo nel codice della navigazione. Il tema è attuale e si inquadra nella più vasta esigenza di pervenire alla riforma del diritto della navigazione. Già qualche settimana fa, esattamente dal 18 al 23 settembre del corrente anno, a Genova, nel sesto congresso nazionale giuridico forense, per la prima volta in un congresso nazionale di avvocati è stato posto all'ordine del giorno il tema dei « problemi attuali nel diritto della navigazione ». È stato un tema che ha avuto l'onore di importanti relazioni, che è stato oggetto di comunicazioni e di interventi da parte dei più insigni marittimisti del nostro paese. I nomi più illustri della cattedra e del foro, specialisti della materia, si sono ritrovati nella terza sezione del congresso a dibattere con profondità di dottrina, con acume ed esperienza di pratici, i problemi che si ritengono attuali nel diritto marittimo. Perché il tema è stato posto all'ordine del giorno, nel congresso degli avvocati, ed ha meritato tanta attenzione? È stato detto che, tenendosi il congresso a Genova, città marinara dalle splendide ed illustri tradizioni di scienza marittima, è stato quasi d'obbligo inserire la questione nel dibattito

congressuale. Io ritengo che, certo, anche l'ambiente abbia spinto gli organizzatori dell'assise forense genovese a porre questo tema, ma soprattutto che esso sia entrato nel dibattito perché ormai la coscienza giuridica del paese avverte che il codice fascista della navigazione non riesce a navigare sul mare della nuova legalità democratica ed antifascista che il paese si è data. Lo stridore delle sue norme arretrate e corporative nuoce alle orecchie dei democratici. Ma soprattutto il formarsi e lo svilupparsi, negli ambienti marittimi, di una nuova coscienza della necessità di un nuovo stato giuridico rispondente al rispetto dei diritti democratici, di dignità, di libertà dell'uomo lavoratore del mare, ha costretto gli avvocati italiani ad occuparsi della materia.

La conclusione è stata, onorevole ministro, che il congresso, alla fine, ha detto una parola responsabile e qualificata che ella — noi riteniamo — non può ignorare, e cioè che il codice della navigazione va adeguato alle esigenze attuali della nostra vita associata, postulate dalla Costituzione repubblicana.

Non credo che il ministro della marina mercantile possa negare, dissentendo dalla generalità degli italiani che conoscono la materia, che la condizione del marittimo, così come oggi è fissata e regolata dal codice della navigazione, è fra le più umilianti, arretrate e medioevali. È una condizione che risente ancora di oscuri tempi in cui la ciurma affrontava per mesi il mare alla conquista di preda, e su di essa il capitano esercitava, illimitatamente, ogni potere.

Ci si accorge, leggendo alcune norme del nostro codice della navigazione, che i secoli di umano incivilimento sono per esso trascorsi invano. Ma è tempo, onorevole ministro Jervolino, di mettersi in mano il piccone e di demolire istituti di cui la nostra civiltà...

SINESIO. Il piccone mi ricorda cose strane!

PELLEGRINO. Che cosa, onorevole collega? Ella non è forse d'accordo sulla necessità di eliminare tutte quelle norme del codice della navigazione che colpiscono i lavoratori?

SINESIO. Ma non con il piccone.

PELLEGRINO. Mi consenta di insistere: bisogna prendere in mano il piccone e demolire istituti di cui la nostra civiltà giuridica e la nostra Costituzione non possono più tollerare l'esistenza.

Io leggo nella sua relazione, onorevole Colasanto, a pagina 95, che l'armatore ed il comandante debbono avere poteri prevalenti,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

« ma non tali da negligenza le esigenze dei dipendenti. Questo urta contro antiquati, esasperati concetti classisti; ma sarebbe meglio che a bordo si considerassero tutti membri di una sola famiglia e tutti corresponsabili della sorte della nave e della buona riuscita delle sue operazioni ». E più oltre: « In un clima del genere sarebbe facile legare molto di più gli uomini alla loro nave ed alla loro società armatrice, e superare i contratti di lavoro di tipo medioevale ».

Bene, onorevole relatore, queste parole le condividiamo pienamente; ma queste parole debbono tradursi in realtà attraverso atti legislativi. Non possiamo dare ai marittimi soltanto parole giuste, belle, rispondenti alle loro esigenze di lavoratori, ai loro bisogni, alle loro aspettative, alla loro coscienza. Queste sono parole dietro le quali noi riteniamo, purtroppo, stia una politica che non risponde né ai nuovi tempi democratici, né al nuovo ordine giuridico che dovrebbe ispirarsi alla Costituzione repubblicana.

Ed io le chiedo, onorevole ministro, se ella, intanto, condivida queste parole della relazione di maggioranza.

Non è forse vero che il nostro codice della navigazione è permeato di uno spirito che, così come è stato affermato a Genova, risente, da una parte, dell'influenza di una tradizione marinara formatasi in epoche in cui la spedizione di una nave era un'avventura svolgentesi spesso fuori dei confini del mondo civile, e, dall'altra, di una concezione corporativa tesa alla tutela degli interessi della produzione ed al rafforzamento della gerarchia sociale e priva di ogni considerazione per il lavoro come centro e fondamento della moderna società?

Noi tutti sappiamo che la Costituzione repubblicana si muove proprio su opposti binari. E nei principi generali, ed in quelli che regolano i rapporti economici, la posizione del lavoratore gode, nella nostra Costituzione, di una preminente considerazione. I principi generali del nostro ordinamento giuridico sono cambiati. È cambiata la struttura costituzionale dello Stato, e conseguenzialmente deve essere sradicata e deve mutare ogni norma che sia con essa in contrasto. Da qui la necessità di riformare il contratto di arruolamento, i poteri disciplinari del comandante, che, per il secondo comma dell'articolo 295, rappresenta l'armatore sulla nave. È bene che questo non sia mai dimenticato. Infine, riteniamo che debbano essere riformate le norme penali che si riferiscono ai ma-

rittimi; anzi, alcune di queste norme devono assolutamente essere eliminate.

Contratto di arruolamento. Credo che sia pacifico, in dottrina, che in questo contratto i caratteri privatistici si sovrappongono a quelli pubblicistici. Non mi pare di aver trovato voci discordi sul contenuto, sull'essenza e sulla natura del contratto di arruolamento, che sono privatistici. Le sue finalità sono di lucro. Non si può parlare della compenetrazione del profilo pubblicistico con quello privatistico fino a sovrapporre il primo al secondo. Chi ha voluto così ragionare l'ha fatto per evidenti motivi di interesse di classe, di interesse armatoriale, perché i diritti dei marittimi potevano essere allora conculcati con lo specioso argomento che la loro espressione doveva trovare un limite nell'interesse pubblico preminente. Certo il diritto del singolo non può sovrastare ai diritti sociali, della collettività, ma riteniamo che in un solo caso i diritti del lavoratore del mare possano trovare una frontiera limitatrice: e cioè quando è necessario preservare la sicurezza della nave, delle persone e delle cose che su di essa sono trasportate; nel momento, cioè, della navigazione. Questo è l'unico momento in cui l'elemento pubblicistico è sovrano, in quanto vengono in considerazione interessi sociali, collettivi, che non devono trovare alcuna remora nella loro indiscutibile difesa.

Ho detto: il tempo della navigazione. Fuori di questo tempo, i rapporti del lavoratore con l'impresa marittima devono essere regolati con le stesse norme del diritto del lavoro comune. Per qual motivo, onorevole ministro, deve ancora sussistere nel codice della navigazione l'articolo 345, che concede facoltà solo all'armatore di recedere dal contratto *ad nutum*, dando il preavviso o la indennità equivalente, mentre tale facoltà non ha il lavoratore, per cui, se questi si volesse dimettere e abbandonare il lavoro, dovrebbe risarcire un danno all'impresa perché avrebbe commesso un illecito contrattuale? L'enormità di questa norma, in contrasto con l'articolo 2118 del codice civile che prevede per entrambi i contraenti il diritto di recedere *ad nutum*, salta agli occhi di tutti. C'è una disparità contrattuale che non può continuare a sussistere: da una parte l'armatore, che può liberarsi quando vuole del lavoratore, anche ingiustamente, pagando eventualmente poche migliaia di lire di preavviso; dall'altra parte il lavoratore, che deve rimanere inchiodato al rapporto di lavoro instaurato per tutto il tempo stabilito, pena il pagamento di una somma elevatissima per risarcire danni che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

sarebbero considerati sempre rilevanti. E se il marittimo non si presenta a bordo, o abbandona la nave? A differenza del lavoratore di ogni altro tipo di impresa che, non presentandosi al suo posto di lavoro o allontanandosene ingiustificatamente, non potrebbe che essere multato o licenziato, il lavoratore del mare viene invece denunciato all'autorità giudiziaria e processato per l'articolo 1091 nientemeno che per diserzione! Davvero inconcepibile è che in un paese come il nostro, di antica ed alta civiltà giuridica, possa sopravvivere la mostruosità di una norma che colpisce con una sanzione penale una violazione contrattuale. Il reato di diserzione è da tempo scomparso dalle legislazioni marittime degli Stati marinari. Scomparso dalla Francia, Stati Uniti, Norvegia, Svezia, Danimarca, Belgio, ecc. Nel nostro paese, fin dai primordi del secolo, voci autorevoli si sono levate contro di esso. Ricorderò l'Ingianni, il Bruno, il Mosca, e via via fino al Berlingieri. E discutendosi il bilancio della giustizia io ricordavo che il Presidente di questa Assemblea, l'onorevole Leone, che è stato il relatore sulle norme penali dell'attuale codice della navigazione, ebbe ad affermare che effettivamente questo è un problema grave, perché si veniva ad applicare « una sanzione penale ad una mera violazione contrattuale ».

Però, onorevole ministro, nonostante l'orientamento della prevalente dottrina (così come ebbe a ricordare nella sua relazione il ministro Grandi), l'abbandono della nave da parte del singolo membro dell'equipaggio, o il non presentarsi sulla nave, è stato considerato reato di diserzione. Ma bisogna tener conto del clima politico in cui il codice è sorto. Solo il regime fascista, con la sua concezione antidemocratica e totalitaria dello Stato, poteva ritenere di trasformare il lavoratore sulla nave in un militare, e la nave in una caserma. Si volle così assoggettare il marittimo ad una disciplina di bordo improntata a rigorismo medioevale, fuori dei nostri tempi e della nostra recente storia.

Certo, nessuno di noi nega l'esigenza di un potere disciplinare sul lavoratore subordinato da parte del datore di lavoro, né la necessità dell'esistenza di questo potere di disciplina da parte del titolare dell'impresa nei contratti di lavoro comune. Ma un tale potere si estrinseca nella facoltà di applicare alcune sanzioni contrattuali stabilite nei confronti dell'indisciplinato: trattenute sul salario, sospensione dal lavoro, licenziamento in tronco nei casi gravi. Invece, nel codice della navigazione, agli articoli 125 e seguenti, sono pre-

viste sanzioni disciplinari rigorosissime per un nonnulla. Basta ritardare l'obbedienza ad un ordine del superiore, basta mostrarsi negligente nell'adempimento delle proprie mansioni, basta la momentanea assenza da bordo senza autorizzazione, basta ritenere comunque esistente una mancanza di rispetto verso i superiori per essere passibili di pene restrittive della libertà personale.

Dove se ne va allora l'articolo 13 della nostra Costituzione, che prevede l'inviolabilità della libertà personale, il divieto di detenzione e di ogni altra forma di restrizione della libertà del cittadino se non per atto motivato dell'autorità giudiziaria? Autorevoli scrittori, come il Torrente, hanno asserito che « il codice della navigazione conosce per gli equipaggi della navigazione marittima o interna sanzioni restrittive della libertà personale, come la consegna a bordo e l'arresto di rigore, quali non si trovano se non nei regolamenti di disciplina militare ». Un altro autorevole scrittore, il Lega, dice che « queste manifestazioni del potere disciplinare non si trovano in nessun altro settore in cui si esercitano, anche da pubbliche amministrazioni, poteri disciplinari, salvo che nel lavoro carcerario ». Dunque, l'organizzazione della disciplina di bordo, nel nostro paese, è tale da trasformare la nave in una caserma o in un carcere.

Che ne pensa, signor ministro? Ritiene che, per esempio, debba essere lasciato intatto l'articolo 1094 del codice della navigazione, che pretende di colpire con la reclusione fino a tre mesi l'inosservanza di un ordine di un superiore concernente un qualsiasi servizio tecnico? È servizio tecnico quello che riguarda, ad esempio, la verniciatura, il lavaggio o altre cose di questo genere? O non deve essere, invece, ritenuto servizio tecnico esclusivamente ogni servizio che si riferisca alla manovra ed alla sicurezza della nave? Vi è, quanto meno, la necessità di arrivare ad una dizione più precisa a questo riguardo.

Riteniamo, inoltre, che l'articolo 1104, concernente l'offesa in danno del comandante, di un ufficiale, di un sottufficiale o di un graduato, debba essere soppresso. Questo articolo è la fedele riproduzione dell'articolo 341 del codice penale, che punisce l'oltraggio a pubblico ufficiale, con la notevole differenza, però, che quest'ultimo articolo tutela solamente il pubblico ufficiale, mentre la norma del codice della navigazione tutela tutti i superiori, non solo quelli investiti di mansioni tecniche, ma tutti gli ufficiali, sottufficiali e graduati, i quali vengono così investiti di una supremazia ge-

rarchia rispetto all'inferiore che, come giustamente è stato scritto, si riscontra solo negli ordinamenti militari più arretrati. Potrà rispondere di oltraggio, per questo articolo, il marinaio che esercita il suo diritto di critica, che ingiustamente potrebbe essere giudicata men che corretta, nei confronti del nostromo, il garzone che la esercita nei confronti del marinaio, il marinaio che l'esercita nei confronti del cuoco, il garzone di cucina nei confronti dell'infermiere: tutti superiori l'uno rispetto all'altro, e tutti tutelati penalmente, nel loro decoro ed onore, con una norma che assurdamente li equipara ai pubblici ufficiali.

Tanto rigore non è assolutamente giustificato. Non l'esige certamente la sicurezza della navigazione: un comportamento irrispettoso o ingiurioso di chicchessia tra i marittimi, fra loro o nei confronti di superiori diversi dal comandante, potrebbe essere considerato dalla norma penale di diritto comune, ossia dall'articolo 594; mentre il comandante, che indubbiamente è pubblico ufficiale, potrebbe trovare la tutela del suo prestigio nell'articolo 341 del codice penale comune.

La norma di cui all'articolo 1104 aveva la sua ragione d'essere nel tempo fascista, quando l'irreggimentazione dei cittadini e la ferrea organizzazione gerarchica della società, soffocatrice di ogni libertà civile, era l'impronta caratteristica del regime sepolto. E nella nave, là dove spiragli di vita democratica mai erano entrati e si tenta ancor oggi di resistere ad essi, questa concezione doveva trovare il massimo di esplicazione. Noi diciamo, e con noi tutti i democratici: basta!

Infine, signor ministro, noi pensiamo che debba essere eliminato il reato di ammutinamento, che è configurato a tutela dell'armatore contro il diritto di sciopero del lavoratore. Si tratta, infatti, di una norma incostituzionale. Ritiene ella, onorevole Jervolino, che i marittimi debbano avere tutelato costituzionalmente il diritto di sciopero? Se noi assumiamo che i lavoratori del mare, come tutti i lavoratori del nostro paese, hanno il diritto di scioperare, partiamo da una premessa fondata sulla nostra stessa Costituzione. Ora, questa non reca alcuna discriminazione fra sciopero e sciopero, tra cittadini che potrebbero esercitare questo diritto ed altri per cui lo sciopero sarebbe invece inammissibile.

Possiamo riferirci all'articolo 40 della Costituzione ed ai lavori preparatori, che ci possono aiutare ad indagare sulla *ratio* della norma. Ebbene, i lavori preparatori ci danno ragione. E ben vero che l'articolo 40 (che è norma precettiva) afferma che lo sciopero si

esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano. Ma quando il legislatore costituente ha usato questa espressione non poteva, ovviamente, riferirsi alle leggi in vigore in quel momento, che sono le medesime in vigore a tutt'oggi e fino a quando non avremo le norme regolamentatrici del diritto di sciopero, perché queste leggi portano il crisma di un'epoca in cui lo sciopero era regolato in un solo modo: con il divieto. Non essendo, dunque, consentito, lo sciopero veniva considerato reato. Infatti, onorevoli colleghi, sarebbe davvero aberrante considerare che, nel momento in cui si statuisce un diritto, lo si soffochi imprigionandolo in una intricata e preconstituita rete di leggi restrittive e limitatrici di marca antidemocratica.

Queste considerazioni ho avuto l'onore di presentare al congresso forense di Genova, e ad esse mi richiamo per ribadire l'incostituzionalità di ogni norma esistente nel nostro ordinamento giuridico e che sia limitatrice della libertà di sciopero.

Incostituzionale è indubbiamente l'articolo 1105 del codice della navigazione. La magistratura ha avuto modo di occuparsi della questione. I giudici istruttori di Trieste e di Bari ed il consigliere istruttore di Genova, chiamati a pronunciarsi sul caso di marittimi imputati di ammutinamento per aver scioperato, hanno deciso di rimettere gli atti alla Corte costituzionale perché si pronunziasse sulla legittimità costituzionale della norma in esame. Più precisamente, i giudici istruttori di Trieste e di Bari hanno ritenuto di rimettere gli atti alla Corte perché, dovendosi occupare quest'ultima della costituzionalità o meno dell'articolo 330, prima parte, del codice penale, che, come si sa, riguarda gli incaricati di un pubblico servizio, hanno giustamente pensato che i membri di un equipaggio vanno inquadrati in questa categoria, per cui — risolta la questione della validità costituzionale della norma citata — automaticamente si risolve quella dell'articolo 1105.

Dal canto suo, il consigliere istruttore di Genova ha inviato l'incartamento processuale alla Corte costituzionale, investendola direttamente della questione della legittimità costituzionale del reato di ammutinamento.

A questo punto vorrei fare due osservazioni che giudico rilevanti, e cioè che l'istanza per sollecitare il giudizio della Corte costituzionale su questa norma è stata sempre avanzata non dalla difesa degli imputati, ma dal pubblico ministero, e che in tutti i casi indicati queste istanze sono state accolte dal giudice istruttore. Si è trattato di giudici di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

versi, che hanno giudicato in tempi diversi, che si sono trovati in luoghi diversi e che avevano diverso grado di funzione.

Dunque la magistratura italiana, che pure è vincolata alle leggi esistenti ed alla loro interpretazione, ha giudicato che l'incostituzionalità del reato di ammutinamento non è una questione infondata, ed attende dalla Corte costituzionale il definitivo giudizio.

Si potrebbe dire che la Corte costituzionale ha emesso un pronunciato sull'articolo 333 del codice penale, che riguarda l'abbandono individuale, da parte di pubblico ufficiale, del posto di lavoro, cioè ha giudicato un caso analogo. Che ha detto la Corte? Che se l'abbandono dell'ufficio, del servizio, del lavoro costituisce semplice partecipazione allo sciopero, l'articolo 333 del codice penale non si applica. E, direi, molto saggiamente, perché l'abbandono del posto di lavoro può avvenire per altra ragione che non sia lo sciopero.

Comunque, secondo la Corte costituzionale se l'articolo 333 del codice penale ipotizzasse l'abbandono del lavoro solo per lo sciopero, sarebbe stato dichiarato senz'altro costituzionalmente illegittimo e privato di efficacia. Qualcuno può sostenere che lo sciopero marittimo sarebbe illegittimo, richiamando quanto ha detto in proposito il C.N.E.L. Ora, il Consiglio ha scritto che « lo sciopero nel settore della marina mercantile non può essere soggetto alla disciplina generale, richiedendo norme che tengano conto delle particolari circostanze ». Come si vede, il Consiglio, ammettendo lo sciopero dei marittimi, afferma che quando si adotterà la legge che dovrà regolare lo sciopero secondo la Costituzione, bisognerà tener conto delle particolari circostanze del lavoro nel settore marittimo. Cioè il C.N.E.L. ritiene che lo sciopero marittimo attenda di essere regolato e conseguenzialmente, diciamo noi, che ogni norma la quale preesistesse al nuovo ordinamento costituzionale vada eliminata qualora si trovi in contrasto con esso, come quella che limiti o pretenda di annullare il diritto di sciopero dei lavoratori del mare. Altrimenti il C.N.E.L. avrebbe detto che esiste, nell'ordinamento giuridico italiano, una norma regolatrice del diritto di sciopero dei marittimi: l'articolo 1105, appunto, e tanto basta.

Anche gli oltranzisti in materia — il termine è entrato nella terminologia politica — in fondo sostengono che, sì, lo sciopero potranno farlo i marittimi — bontà loro! — ma solo quando non sono a bordo. Non capisco allora che tipo di sciopero sarebbe questo!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Mi scusi, onorevole Pellegrino: ella ha detto cose interessantissime, ma le sue argomentazioni sono valide in Italia, non all'estero, poiché la Costituzione italiana ha vigore in Italia, non all'estero. Questa è la risposta che ho dato a molte sue interrogazioni. Su questo punto essenziale ella ha sorvolato. Legga, la prego, il mio discorso del 1959 e troverà le risposte alle sue domande.

PELLEGRINO. Ho letto quel discorso, che ho tenuto presente nel preparare questo mio intervento.

Noi riteniamo, intanto, che si debbano preparare delle norme nel nostro ordinamento giuridico che si informino, per tutti i lavoratori del nostro paese, ai principi fondamentali della nostra Costituzione.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Per l'attività che i lavoratori svolgono in Italia, non all'estero.

PELLEGRINO. Certamente, ma anche per l'attività che svolgono sulle navi quando si trovano all'estero, poiché l'autorità straniera non può intervenire per regolare i rapporti dei cittadini italiani sulle nostre navi.

Noi riteniamo che lo spirito dei tempi nuovi, lo spirito della Costituzione repubblicana, debba entrare nel corpo giuridico-marittimo dell'Italia nuova, dell'Italia della Resistenza, dell'Italia antifascista e democratica.

Ella, onorevole ministro, una volta, proprio nel 1959, in quelle infuocate giornate di lotta meravigliosa, direi quasi eroica, dei marittimi del nostro paese, ha voluto ricordare, in quest'aula, a conclusione della discussione sul bilancio della marina mercantile, che si sentiva vicino ai lavoratori, data la sua origine popolare. Ed ha aggiunto di essere tanto democratico da andare a piedi per le vie della sua Napoli, nonostante fosse ministro.

A parte il fatto che andare a piedi fa bene alla salute e che fare quattro passi è molto bello e distensivo, vogliamo vedere se la sua non sia un'ostentazione di democraticità, poiché vi è anche la retorica di chi veste abiti democratici che non gli si addicono. (*Commenti al centro*). Onorevoli colleghi, non ho inteso mancare di riguardo nei confronti del ministro Jervolino; ho voluto soltanto ricordare quanto egli ci disse nel giugno del 1959.

Alla fine di questo dibattito noi ascolteremo la sua replica, e sentiremo se vuole trasformare i suoi sentimenti democratici, lo spirito della Costituzione, nel codice della navigazione. Una riforma di esso, specialmente nella sua parte penale, è attesa dai lavoratori del mare, perché questi lavoratori sulle navi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

non perdano libertà e dignità. (*Applausi a sinistra*).

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Legga pure il testo del telegramma da me inviato al congresso nazionale di Genova.

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

SCIOLIS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, nell'ambito dei problemi generali della marineria italiana e nella valutazione dei trasporti marittimi in funzione di una possibilità di espansione dell'economia nazionale, tornano ricorrenti e prevalenti alcuni motivi di preoccupazione, espressi più volte nelle relazioni agli stati di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, quali la crisi dei noli, le discriminazioni di bandiera, la concorrenza di altri nuovi mezzi di trasporto.

Di fronte a tale situazione, che ovviamente di anno in anno può presentare aspetti mutevoli, si potrebbero prospettare considerazioni e suggerimenti diversi per favorire lo sviluppo dei traffici con piani di sostegno e di sviluppo dei trasporti marittimi; e su di essi ha posto giustamente la propria attenzione, con diligente ed ampia relazione, l'onorevole Colasanto. Sarebbe quindi superfluo sottolineare gli aspetti generali del problema, sia come realtà di fatto, sia come necessità di una coordinata politica dei trasporti, ai quali opportunamente il relatore ha dato confacente sviluppo.

Pertanto, nel quadro di questa situazione generale, è mio intendimento soffermarmi brevemente sui problemi specifici della marineria italiana e adriatica, e in particolare su quelli che riguardano il porto di Trieste, che, per la sua posizione, presenta aspetti tutt'affatto singolari.

Non per mera ricerca di originalità mi sembra anzitutto di poter affermare che, se esiste una diversità nella situazione generale economica dell'Italia fra il settentrione e il mezzogiorno della penisola, esiste pure, forse meno appariscente e per certi aspetti meno drammatico, un effettivo divario demografico, sociale ed economico, fra occidente ed oriente della penisola, tra versante adriatico e versante tirrenico, anche se non è facile segnare un confine preciso di demarcazione tra le aree che gravitano sul Tirreno e quelle che gravitano sull'Adriatico.

Non è certo mio intendimento presentare tale documentabile situazione in semplice denuncia di antitesi, o con l'aspirazione a distogliere del traffico dal Tirreno. Intendo

solo illustrare la realtà attuale, ben diversa dal passato, al fine di correggere, per quanto possibile, le presenti condizioni, in previsione di uno sviluppo dell'economia e dei traffici marittimi, sì da consentire all'Adriatico di assolvere la propria funzione nell'interesse del suo retroterra naturale e di tutto il paese.

Nella scorsa primavera, come è stato già detto stamane, un interessante convegno tenuto a Trieste ha sviluppato il tema « Industria e trasporti marittimi dell'Adriatico »; e, del resto, la comunità dei porti adriatici va da anni documentando obiettivamente la situazione e suggerendo ogni concreto, possibile rimedio.

Poche cifre bastano a documentare la precedente affermazione dell'esistenza di una crisi della marineria adriatica.

Consideriamo nel precedente cinquantennio, nella loro attività, i porti di Trieste, Venezia, Ancona, Bari e Brindisi per l'Adriatico, ed i porti di Genova, Savona, Livorno e Napoli per il Tirreno; e, soffermandoci sul quadriennio 1956-1959, constateremo che le navi arrivate nei porti adriatici hanno subito una diminuzione del 35 per cento, mentre quelle entrate nei porti tirrenici hanno avuto un incremento del 24 per cento. Analogamente potremo osservare che, mentre gli indici del movimento complessivo delle merci sbarcate ed imbarcate nei porti adriatici ed in quelli tirrenici nel 1956 si equiparavano intorno al valore 221 (posto pari a cento l'indice *ante* prima guerra mondiale), da allora la situazione adriatica si è andata deteriorando e, capovolgendo la posizione precedente, il Tirreno raggiunse nel 1959 l'indice 246, mentre l'Adriatico discese all'indice 219.

Non si può ignorare il preoccupante fenomeno di questo dopoguerra per cui la bandiera estera progredisce, mentre quella italiana è spesso sostituita nelle linee di navigazione che esistevano prima dell'ultimo conflitto mondiale. Con una certa approssimazione, si può dire che le navi estere hanno, rispetto al 1938, quasi raddoppiato il traffico marittimo nei principali porti dell'Adriatico. Un ulteriore dato particolarmente significativo è offerto dal movimento delle linee di preminente interesse nazionale nel porto di Trieste. È stato già ricordato, ma è bene ripeterlo, che nel 1938 esso disponeva di 31 linee regolari sovvenzionate; nel 1959 tali linee ammontavano a 19, con una riduzione del 39 per cento. Dal 1938 al 1959 il numero delle tocche di dette linee è sceso da 1.149 a 320, con

una diminuzione di 829 toccate pari al 72 per cento. E se è doveroso riconoscere che per quanto riguarda l'armamento nazionale privato lo scalo di Trieste presenta dei dati statistici migliori rispetto all'anteguerra, essi, però, sono ben lontani dal compensare il grave squilibrio e la carenza di linee di preminente interesse nazionale or ora indicati.

Se le mutate condizioni politiche possono in parte giustificare le contrazioni di servizi e di linee regolari nazionali che si sono verificate nell'Adriatico in questo dopoguerra, non sembra però che esse siano determinate da un andamento negativo dei traffici, se si considera che nuove linee regolari sono gestite dall'armamento straniero.

Per quanto mi risulta, le cifre globali concernenti i traffici nell'Adriatico anche per le merci varie (e si sa che sono le più importanti) sono in progressivo aumento.

Non è inutile a questo punto considerare la graduatoria dei traffici dei porti adriatici, al fine di prendere adeguati provvedimenti per il loro incremento e le nuove acquisizioni. Circa il 25 per cento del traffico, come destinazione e come provenienza, riguarda i paesi rivieraschi del Mediterraneo, tenendo così il primo posto; al secondo posto stanno i traffici con l'Asia e l'Oceania; al terzo posto quelli con l'America del nord; al quarto quelli con gli scali del Mar di Marmara e del Mar Nero; al quinto posto quelli con l'America centrale e meridionale; al sesto posto quelli con l'Europa settentrionale e occidentale; al settimo posto quelli con l'Africa occidentale; all'ottavo posto quelli con l'Africa meridionale e orientale. Se i limiti di tempo concessi non me lo impedissero, sarebbe utile soffermarsi nell'esame dei caratteri dei vari settori merceologici del movimento, sia per imbarco che per sbarco nei principali porti adriatici, al fine di documentare adeguatamente la realtà della situazione e dimostrare la validità delle richieste presentate ai dicasteri competenti per una politica di sostegno e di acquisizione dei traffici che, tenendo conto delle esigenze generali dell'economia italiana, incrementi le energie necessarie a sollevare il settore più depresso del versante adriatico.

In tale situazione della marineria adriatica, così rapidamente delineata, si inseriscono con note del tutto particolari i problemi del porto di Trieste. Non è inutile ripetere che in questo caso si può ancora una volta chiaramente constatare come le vicende storiche abbiano una determinante

influenza sull'economia di un territorio, quando esse vi abbiano causato dei mutamenti di carattere geopolitico. Col 1918 era cessato il periodo storico durante il quale l'Austria aveva fatto di Trieste il porto del suo impero, cosicchè un nuovo indirizzo si dovette dare fin da allora alla sua economia. Alla fine della seconda guerra mondiale Trieste si trovò ridotta a una striscia di territorio compresso sul mare dalla frontiera jugoslava. In tale obiettiva condizione, mi sembra che non esista possibilità alcuna di confronto con la situazione oggettiva di qualsivoglia altra provincia italiana. La nuova struttura ha privato la città del suo retroterra ed ha sottratto il naturale mercato alle sue industrie, alle attività tradizionali, alle attività artigiane e alle professioni liberali; ma soprattutto ha danneggiato la vita del porto, che aveva nei mercati dell'Austria, della Cecoslovacchia, dell'Ungheria e della Polonia le ragioni tradizionali della propria attività.

Situazione anormale, quindi, determinata da un lato dalle modificazioni profonde della realtà politica ed economica; e dall'altro, come ho prima ricordato, dalla riduzione di alcuni servizi marittimi tradizionali con paesi già legati da rapporti commerciali consueti. Non è il caso di soffermarsi a delineare un quadro completo della situazione, perché ovviamente si dovrebbero esaminare problemi in parte estranei alla discussione dello stato di previsione della spesa per la marina mercantile, parlando ad esempio della politica di industrializzazione e delle infrastrutture. Qui basta soffermarsi sulla necessità del potenziamento del porto, con l'ammodernamento delle sue attrezzature, con la realizzazione delle infrastrutture interne ed esterne, con la ricerca di nuovi traffici.

I pilastri dell'economia triestina sono, infatti, i traffici di transito, l'industria portuale, il potenziamento armatoriale marittimo. L'andamento dei traffici portuali negli anni decorsi dimostra come Trieste, in modo assai più accentuato degli altri porti adriatici, sia particolarmente esposta a subire le conseguenze delle crisi internazionali dei noli.

Il porto di Trieste, come è ampiamente dimostrato in una recente relazione del presidente della camera di commercio, si trova infatti in condizioni ben differenti da quelle in cui operano gli altri porti nazionali, essendo esso al servizio di un retroterra estero in cui le correnti di traffico, nonostante il fattore geografico favorevole, seguono di-

rettrici estremamente variabili e dipendenti non solo da una mutevole congiuntura commerciale dei paesi del retroterra, ma anche da fattori di indole politica, nonché dall'azione concorrenziale dei porti esteri. Mentre i porti nazionali rappresentano il punto necessario di confluenza dei traffici di un retroterra nazionale i cui limiti sono ben definiti, Trieste, pur trovandosi in posizione geografica favorevole rispetto all'Europa centro-danubiana, non può contare su sicure e stabili correnti di traffico, in quanto esse sono tutte più o meno suscettibili di dirottamento su altri porti esteri, quando questi per ragioni non riproducibili nel porto di Trieste possono offrire i loro servizi a condizioni migliori. Basti ricordare come il porto di Fiume abbia recentemente realizzato un volume di traffico notevole, sottraendolo quasi esclusivamente a Trieste.

Se consideriamo comparativamente l'indice del traffico tra Trieste e Fiume per l'Austria, la Cecoslovacchia e l'Ungheria tra il 1957 ed il primo trimestre del 1961 — posto come base 100 l'indice del 1957 — troveremo che Trieste è passata a 66 e Fiume a 149,1. Ecco un altro dato interessante ed incontrovertibile: di detto traffico, nel 1954 Trieste aveva il 94,62 per cento e Fiume il 5,38 per cento; alla fine del 1960 la percentuale per Trieste discese al 55,92 per cento, per Fiume salì al 44,08 per cento.

Da poco anche il porto di Capodistria ha iniziato l'offensiva per l'acquisizione dei traffici a danno del porto di Trieste, chiedendo al proprio Governo particolari tariffe sia per il trasporto camionistico che per quello ferroviario in partenza da Erpelle-Cosinja.

Del resto è bene indicare i tre fattori che in modo concorrente agiscono per ridurre i prezzi dei trasporti via Fiume in confronto a quelli via Trieste: 1°) il livello dei prezzi più bassi in Jugoslavia che in Italia; 2°) la svalutazione del dinaro rispetto alla lira; 3°) la concessione di un premio sugli introiti di valuta estera pertinenti a servizi resi all'estero.

Si può presumere che le spese di piazza espresse in dollari siano a Fiume di circa il 50 per cento inferiori a quelle del porto di Trieste, e che i noli marittimi e quelli ferroviari (salvo eventuali ristorni) siano inferiori dal 16 per cento al 32 per cento, nel caso di trasporti camionistici. Se si tiene conto inoltre che gli scambi tra Italia ed Austria sono liberalizzati, mentre precisi accordi per scambi bilanciati vigono tra l'Austria e l'oriente, si potrà capire facilmente la

ragione dell'incremento del traffico del porto di Fiume.

Particolari difficoltà, solo in parte superate, sussistono per incrementare i traffici con la Cecoslovacchia, sempre in rapporto al problema dei costi del porto di Trieste; ed analoghe considerazioni si potrebbero fare per i traffici per l'Ungheria. Per quanto riguarda la Germania meridionale ed i suoi traffici per il medio oriente e l'oriente, si potrebbe osservare come la posizione geografica dovrebbe favorire Trieste ed i porti adriatici, se le ferrovie tedesche non praticassero tassi di tariffa differenti a seconda della provenienza e della destinazione delle merci. Basti un solo esempio: il trasporto di una tonnellata di cotone egiziano paga da Trieste fino ad Augusta il 70 per cento di più del prezzo previsto da Amburgo per la stessa città, per quanto la distanza sia inferiore di 45 chilometri.

Ho voluto fare questi brevi cenni sulle cause che hanno determinato la difficile situazione del porto di Trieste, perché se essa è in parte simile a quella della rimanente marineria adriatica, di certo le particolarità surricordate richiedono rimedi specifici, che per molti aspetti non toccano altri settori portuali italiani. Sarebbe difficile infatti chiedere miglioramenti che incidessero sull'armonico equilibrio e sviluppo di altre zone del paese più fortunate, mentre sembra consono agli interessi nazionali, oltreché locali, richiedere adeguate misure di fronte a pressioni concorrenziali del tutto eccezionali, molto forti e molto pericolose, derivanti da altri porti non italiani.

Le misure che si richiedono per difendere e sviluppare il traffico di Trieste in concorrenza con porti stranieri interessano per ciò stesso gli altri porti adriatici e l'economia nazionale, con chiara visione delle prospettive offerte dal mercato comune, nell'interesse unitario di tutto il paese.

Prima di concludere questo breve intervento desidero ricordare, in modo esemplificativo, i provvedimenti che si ritengono più opportuni e necessari ad un deciso miglioramento delle condizioni del porto di Trieste e della marineria adriatica, riconoscendo che per alcuni di essi la competenza deve considerarsi congiunta od addirittura esclusiva di altri dicasteri.

Per una organica politica dei trasporti dovrebbero essere considerate anzitutto una serie di misure che si ritengono idonee a facilitare l'acquisizione dei traffici come ad esempio: a) un aumento delle disponibilità

del fondo speciale per l'incremento dei traffici; *b*) una riduzione od una abolizione del diritto fisso per i trasporti da e per l'oltremare stradati sia via Tarvisio sia via Poggioreale del Carso ed Opicina Campagna; *c*) la liberalizzazione dei trasporti camionistici per la Germania e l'Austria di merci in transito via Trieste; *d*) la concessione, ove sia possibile, di contingentii all'importazione di merci dai paesi del retroterra; *e*) la formazione di una tariffa ferroviaria diretta per i trasporti della Germania meridionale da e per l'oltremare, via Trieste.

Una seconda serie di misure — già da me proposte negli anni passati nelle discussioni in sede di Commissione — riguarda più propriamente la competenza del Ministero della marina mercantile e della Fimmare, e concerne il potenziamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale nell'Adriatico. Tali sono:

a) l'eliminazione della pendolarità dei servizi oltre Suez, e precisamente per l'India ed il Pakistan, per l'estremo oriente e per il sud Africa. Attualmente i porti tirrenici sono favoriti rispetto a quelli adriatici in quanto — ad esempio — per la linea commerciale per l'India ed il Pakistan le navi, che partono da Trieste e da Venezia e toccano poi il Tirreno, impiegano circa 40 giorni per raggiungere Bombay, equivalenti al periodo di tempo impiegato dalle navi in partenza da Amburgo;

b) il rafforzamento delle linee con l'Africa occidentale, mediante l'inserimento di una quarta unità del tipo *Rosandra*;

c) il mantenimento ed il miglioramento della linea per l'Africa orientale, che dovrebbe essere servita da due unità di almeno 5.500 tonnellate di stazza lorda;

d) il mantenimento e l'intensificazione del servizio con l'Australia, in rapporto agli impegni derivanti dal notevole flusso migratorio e dalla importazione di lana. Questi quattro provvedimenti interesserebbero il Lloyd Triestino;

e) il rafforzamento della linea con il nord Pacifico e la istituzione di servizi regolari con il Canada e con il sud Pacifico;

f) la sostituzione nel servizio per il sud America delle navi tipo *Liberty* con navi moderne e veloci, simili a quelle impiegate da altre compagnie;

g) la sostituzione delle motonavi *Vulcania* e *Saturnia*, sulla linea del nord America, con navi di nuova costruzione. Questi tre provvedimenti riguarderebbero la società Italia;

h) il ripristino della linea con i porti del Mar Nero, con i quali non esiste alcuna linea regolare, ed il rafforzamento della linea con l'Egitto, l'Anatolia e la Grecia. Tale provvedimento riguarderebbe la società Adriatica.

Una terza serie di provvedimenti riguarda infine le infrastrutture e precisamente: *a*) la ripresa dei lavori di costruzione del molo settimo, già finanziati (il giudizio negativo espresso stamane dall'onorevole Gelfter Wondrich è del tutto personale); *b*) il miglioramento del collegamento stradale con il retroterra austriaco mediante il prolungamento dell'autostrada Trieste-Palmanova-Udine fino a Stazione per la Carnia e la costruzione della superstrada fino a Tarvisio.

È necessario rilevare subito che tale indicazione, ad un tempo sommaria rispetto alla complessità della situazione e sufficientemente analitica per questa sede, non investe, come ebbi già a dire, soltanto la competenza del Ministero della marina mercantile, quanto piuttosto intende prospettare, in quadro sintetico, l'esigenza di un intervento armonico ed organico, che solo il concerto tra dicasteri diversi potrà consentire.

In secondo luogo si deve subito rilevare che tale indicazione non intende rappresentare una serie di richieste insodisfatte, perché è doveroso riconoscere che alcuni problemi, pur prima segnalati per necessità di completezza, sono già in tutto od in parte sulla via della loro risoluzione, mercè l'interessamento di questo e dei precedenti governi.

In modo particolare il programma delle nuove costruzioni delle società del gruppo Fimmare, di cui anche al capitolo 27 della relazione ed alla tabella XXIV, ha da un lato dato respiro, attraverso le assegnazioni delle commesse, alle esigenze dei cantieri italiani (ed in particolare dei Cantieri riuniti dell'Adriatico) e dall'altro, col rinnovare ed incrementare la flotta di preminente interesse nazionale, consentirà alle società stesse di provvedere ai servizi di linea in modo più adeguato e meno oneroso.

Si fa quindi particolare raccomandazione per la impostazione tempestiva di successive adeguate programmazioni di nuove costruzioni idonee, anche se ovviamente la materia è pure di competenza del bilancio del Ministero delle partecipazioni statali.

Non mi sembra qui il luogo opportuno per approfondire la discussione sul problema del rinnovo delle convenzioni, che è in discussione al Senato, nè sulle particolari questioni con essa collegate, nè sulle perples-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

sità sollevate, di cui si è reso interprete il relatore, alle cui osservazioni fondamentali dichiaro di associarmi. Confido che la ripresa della discussione ed il riesame del problema consentiranno una soluzione che soddisfi le esigenze della marineria italiana e serva specificamente a migliorare in modo decisivo la situazione della marineria adriatica ed in particolare di quella triestina.

Del pari non ritengo necessario soffermarmi sui problemi concernenti la pesca nell'Adriatico, ricordati anche dal relatore e discussi ripetutamente anche in Commissione, e di cui raccomandando la costanza vigilanza, nonché sul miglioramento degli accordi internazionali esitanti. E neppure occorre più intervenire nel merito degli intermediari, problema già chiarito dal relatore e dagli interventi di altri oratori.

Signor ministro, credo in brevi tratti di aver presentato, con obiettività, la situazione presente della marineria adriatica in generale e di quella triestina in particolare, del resto a lei ben nota. E mi auguro che nella azione di Governo si concretino i provvedimenti necessari a risolvere i più gravi problemi, con la speranza che anche nel corso di questo esercizio sia consentito al ministro della marina mercantile di operare efficacemente in tale senso. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ravagnan, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Vidali, Adamoli, Polano, Calvaresi, Caprara, Di Paolantonio, Raffaele Franco, Marchesi e Degli Esposti:

« La Camera,

in occasione della discussione del bilancio preventivo 1961-62 del Ministero della marina mercantile, esaminando la situazione di depressione ed in generale di arretratezza in cui tuttora versa il settore nazionale della pesca,

convinta che solo un piano organico e globale, razionalmente impostato, dotato dei necessari stanziamenti e sistematicamente attuato potrà fare uscire il settore dallo stato attuale, elevando la produzione ed i redditi e ponendo l'Italia ad un adeguato livello rispetto alle grandi marinierie peschereccie europee e mondiali;

invita il Governo

a perseguire la preparazione, e ad attuare nel corso del corrente anno la presentazione al Parlamento, di un « piano azzurro » ge-

nerale per la pesca, basato sui punti seguenti:

a) ammodernamento e motorizzazione del naviglio da pesca, e contemporanea creazione di una flotta peschereccia di grande altura da adibirsi alla pesca al di là degli stretti, di tonnellaggio ed attrezzature adeguati e con personale convenientemente addestrato;

b) allargamento delle zone di pesca mediante la soppressione dei diritti esclusivi di pesca nelle zone demaniali nazionali, ed accordi con le nazioni straniere in materia di scambi commerciali e di forniture industriali;

c) collegamento organico e razionale tra i mercati nazionali di produzione e quelli di consumo, in modo da eliminare la speculazione parassitaria degli intermediari e realizzare nello stesso tempo più remunerativi redditi per i produttori e più modici prezzi di acquisto da parte dei consumatori;

d) potenziamento ed incoraggiamento sistematico alle cooperative e consorzi di cooperative fra pescatori, senza discriminazione, secondo quanto è prescritto dalla Costituzione;

e) riforma ed ammodernamento organici delle leggi sulla pesca, sia marittima sia nelle acque interne, e concentramento di tutti i servizi inerenti alla pesca, compresi quelli attualmente dipendenti dal Ministero dell'agricoltura, nel Ministero della marina mercantile;

f) preparazione adeguata, secondo le esigenze moderne, dei nuovi stati maggiori e di tutto il personale specializzato, mediante eventuale creazione di nuovi istituti e comunque mediante aggiornamento di quelli esistenti, ed in particolare dell'Ente nazionale educazione marinara;

g) sistemazione degli istituti previdenziali ed assistenziali, mediante la unificazione delle attuali tre casse marittime e parificazione delle prestazioni e delle pensioni dei pescatori con quelle degli altri lavoratori, provvedendo alle integrazioni di fondi con adeguati contributi statali. Costruzione di villaggi dei pescatori e di case di riposo e stanziamenti annuali di fondi adeguati in caso di sinistri e per fronteggiare la disoccupazione stagionale;

h) collaborazione alla redazione del piano da parte degli studiosi sul piano scientifico, nonché degli esperti delle categorie interessate, in particolare delle organizzazioni dei lavoratori: sindacati e cooperative;

i) periodica messa al corrente delle competenti Commissioni della Camera e del Se-

nato circa le varie fasi di elaborazione del piano ».

L'onorevole Ravagnan ha facoltà di parlare.

RAVAGNAN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ai primi dello scorso luglio ha avuto luogo in Ancona l'abituale congresso della pesca, al quale so che ha partecipato anche lei, signor ministro. Ora, per quanto sia noto che questo congresso si svolge generalmente sotto l'insegna del più classico paternalismo, e che esso viene organizzato dagli elementi più ortodossi che si possano immaginare non solo in questo settore, ma nella società nazionale, tuttavia esso si è concluso con un giudizio sulla persistente assenza di una politica governativa della pesca; giudizio che è nella sostanza analogo a quello che noi abbiamo continuamente prospettato e che continuiamo a prospettare almeno da dieci anni a questa parte. Mi sia permesso citare alcune frasi dell'ordine del giorno conclusivo del congresso: « ...constatato il profondo disagio della categoria a tutti i suoi livelli e in tutti i suoi settori, sia imprenditoriali che lavorativi, nonostante gli interventi governativi e per la frammentarietà e non organicità di questi ultimi... ».

Mi pare che il giudizio sia radicale, poiché dice che tutti i settori, sia imprenditoriale sia lavorativo, si trovano in profondo disagio, e rileva la « frammentarietà » e la « inorganicità » degli interventi governativi.

L'ordine del giorno sottolinea: « Il congresso auspica l'urgenza di provvedere ad un riordinamento generale del settore anche in vista delle nuove esigenze determinate dalla situazione internazionale ». E, fra le tante cose, domanda la « unificazione dei servizi statali della pesca al fine di dar vita ad una politica peschereccia organica che attualmente non si riscontra ».

Il giudizio dato da questo congresso, che, ripeto, è il più importante e l'unico che ha luogo annualmente in Italia, è tale che dovrebbe essere — penso — preso in seria considerazione dagli organismi ministeriali. Questi si devono rendere conto che occorre finalmente organizzare ed elaborare un piano generale della pesca che rinnovi, riformi tutto il settore e si basi su determinati punti di fondo, su determinate questioni fondamentali, senza le quali un programma organico, una legge organica sulla pesca non potranno mai essere fatti.

In queste condizioni, e considerato anche che tali concetti sono espressi, sia pure som-

mariamente, nella stessa relazione dell'onorevole Colasanto, ne viene di conseguenza che qui vi è una specie di dialettica, di contrasto radicale fra tutto questo settore, fra tutti quelli che operano in questo settore, ed il Governo, sebbene coloro che operano in questo settore e che erano rappresentati nel congresso siano, in sostanza, uomini ligi all'ordine costituito, siano in grandissima maggioranza — suppongo — appartenenti alla democrazia cristiana e rappresentanti di organismi controllati dalla democrazia cristiana o da organismi cattolici.

Vi è, quindi, ripeto, un contrasto oggettivamente radicale, una opposizione radicale. Quindi, il discorso avviene fra tutto il settore, (sia pure attraverso la mia modesta persona), ed il ministro, fra tutto il settore ed il Governo.

Ora, penso che per poter fondare su basi concrete un programma generale per quanto riguarda il settore della pesca, occorra prima di tutto prendere in considerazione degli elementi fondamentali: e cioè domandarsi prima di tutto qual è la produzione nazionale di questo settore in confronto alla produzione di altri paesi che sono pure paesi marittimi come il nostro, ma che ci distanziano enormemente.

Secondo i dati della F.A.O., organizzazione internazionale che tutti conoscono, la produzione mondiale nel 1959 ammontò ad oltre 35 milioni di tonnellate. Sappiamo che il più grande paese produttore su scala mondiale è il Giappone, con 5 milioni e 870 mila tonnellate di prodotto; che fra i paesi esclusivamente europei (quindi non compresa l'Unione Sovietica), la Norvegia raggiunge un milione e 670 mila tonnellate. L'Italia supera di poco le 183 mila tonnellate, cioè appena il 10,9 per cento rispetto alla Norvegia, il 27,3 per cento rispetto alla Germania occidentale, il 38,2 per cento rispetto alla Francia.

Ma v'è di più: cioè che questa nostra produzione non riesce nemmeno a soddisfare le esigenze del consumo nazionale, nonostante che tali esigenze siano estremamente ridotte. Alle 183 mila tonnellate portate dagli operatori italiani sui mercati italiani, si aggiungono (sempre nello stesso anno preso in esame) 117.314 tonnellate di prodotti ittici importati dall'estero. Pertanto, le importazioni rappresentano il 39 per cento del totale conferito sui mercati italiani, e il 41,78 per cento del prezzo che viene pagato sui mercati per tutta la produzione che viene in essi conferita. Perciò, in totale, fra importazione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

e produzione nazionale, ciò che si consuma in Italia ammonta pressappoco a 300 mila tonnellate; il che — diviso per 50 milioni di abitanti — dà quasi esattamente 6 chilogrammi annui *pro capite* consumati in Italia.

Ci si domanderà (ecco una questione di fondo): qual è in Italia la ragione di questa scarsità di consumo di prodotti ittici, cioè d'un fattore alimentare fra i più importanti? La risposta più razionale non può essere che questa: il prezzo elevato dei prodotti ittici sul mercato di consumo. Infatti (altra osservazione fondamentale che deve esser fatta per poter rimediare a questo stato di cose), per esempio, nel giugno 1961 (ho tratto i dati da pubblicazioni ufficiali) in 25 mercati di produzione sono stati conferiti 6.424.930 chilogrammi di pescato per 1.285.408.781 di lire. Facendo una semplice divisione, risulta che in media questo pescato è stato pagato a 200 lire al chilogrammo. Se ci riferiamo al mese precedente (maggio 1961), su 20 mercati ittici di produzione sono stati conferiti oltre 5 milioni di chilogrammi di pescato per 1.142.000.000 di lire; il che è pari a 222 lire al chilogrammo.

Ma, se questo pescato vien pagato al produttore con una somma così irrisoria, tutti sappiamo a qual prezzo viene poi acquistato sui mercati nazionali di consumo: una differenza che corrisponde a 3-4 volte (e anche 5 volte, accenna l'onorevole Colasanto) il prezzo originario.

Credo che la ragione fondamentale per cui la domanda da parte del consumatore è così scarsa, dipenda dal fatto che i prezzi dei prodotti ittici sono superiori anche ai prezzi delle carni e degli altri generi alimentari fondamentali. Si vede qui subito che c'è un problema di aumento della produzione e, nel contempo, un problema di distribuzione, cioè il problema del rapporto fra mercato di produzione e mercato di consumo.

Un piano che si proponesse il risolleamento delle condizioni di questo settore dovrebbe provvedere all'aumento della produzione contemporaneamente al miglioramento della distribuzione, cioè all'avvicinamento fra il mercato di produzione e il mercato di consumo, con risultati che potrebbero essere raggiunti solo a condizione di adottare i provvedimenti necessari. Solo, ripeto, con provvedimenti adeguati si potrebbe arrivare ad un duplice risultato: cioè ad aumentare il reddito dei produttori (aumento cioè di quelle quote medie così basse a chilogrammo con cui viene pagato il prodotto sui mercati

di produzione) e nello stesso tempo a ridurre il prezzo pagato dal consumatore.

Ora, per quanto riguarda il primo problema, è chiaro che l'aumento della produzione non potrà essere realizzato se non modernizzando prima di tutto le attrezzature della pesca. E qui entriamo in un problema abbastanza serio. Non si tratta soltanto di modernizzare la flotta peschereccia, la quale, salvo eccezioni molto relative costituite dalla Genepesca e da qualche altro motopeschereccio recentemente costruito, è ancora quasi al livello artigiano.

Bisogna anche considerare le zone di pesca, prima di tutto quelle italiane, in secondo luogo quelle straniere. Per quanto riguarda gli specchi d'acqua italiani, entriamo nel problema dei famigerati diritti esclusivi di pesca. Credo che di questo problema il ministro sia al corrente, in quanto un settore del suo dicastero riguarda il demanio marittimo. Diversi oratori si sono riferiti alla necessità di conoscere la consistenza di tale demanio in materia dettagliata, e non solo per quanto riguarda la pesca marittima, ma anche per quanto riguarda la pesca nelle acque interne, dove pure esistono diritti esclusivi.

Dalla stampa specializzata sappiamo di pescatori che reclamano l'abolizione di questi diritti esclusivi. Sono stati presentati progetti di legge che hanno fatto il giro delle commissioni per raccogliere pareri, ma che non sono ancora stati portati in discussione. Io stesso ho avuto l'onore di presentarne uno. So che anche la democrazia cristiana e il partito socialista hanno presentato analoghi progetti. E quindi da supporre che la maggioranza della Camera sia d'accordo sull'abolizione dei diritti esclusivi. Sarebbe ora che questi progetti venissero discussi e il problema finalmente risolto.

Certa stampa interessata ha distorto e sviato questo problema. E assurdo, però, che nel 1961 vi siano conti e marchesati che mantengono particolari diritti avuti in eredità dal medio-evo. Io credo che questi diritti debbano essere soppressi. Ma deve essere soppressa o per lo meno radicalmente modificata anche la facoltà di cui dispone un qualsiasi ente o un qualsiasi cittadino di richiedere che nuovi diritti esclusivi vengano concessi dal demanio marittimo. Per la legge in vigore questo è ancora possibile.

Quale scopo dovrebbe avere la concessione di questi diritti esclusivi? Quello di favorire i pescatori. Noi sappiamo invece che il titolare di quei diritti non è il pescatore, bensì un qualsiasi capitalista che paga allo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

Stato un determinato canone e poi tagliegia (è la parola esatta) i pescatori: i quali devono versare al titolare della concessione grosse tangenti, se vogliono andare a pescare in quelle acque. Ora è ammissibile che simili fatti abbiano a verificarsi nel nostro paese? Su questo punto attendiamo dal ministro Jervolino una risposta chiara, che valga a rassicurarci sulla rapida e giusta soluzione del problema.

Vi sono poi le zone di pesca situate nelle acque territoriali di paesi esteri. E, in particolare, il caso della Tunisia, il più rilevante oggi, poiché mentre con la Jugoslavia si è giunti ad un accordo, unità tunisine continuano a compiere gravi azioni ai danni dei pescatori siciliani.

In proposito debbo rilevare che il Presidente del Consiglio onorevole Fanfani, ricevendo il 21 maggio scorso a Porto Santo Stefano una delegazione di armatori della pesca, ebbe a rilasciare alcune dichiarazioni certamente sorprendenti; egli annunciò, cioè, che erano state date disposizioni perché alcune nostre motovedette venissero adibite alla sorveglianza dell'esercizio della pesca nel canale di Sicilia.

Ora, il canale di Sicilia è tutto lo specchio di mare compreso fra la costa siciliana e quella tunisina, mentre le contestazioni non avvengono in tutta questa vasta zona, ma soltanto nella zona immediatamente adiacente alla costa tunisina, dove i pescatori siciliani si recavano tradizionalmente e dove oggi, invece, la Repubblica tunisina proibisce loro di pescare.

La questione si ricollega al mancato accordo internazionale sul limite delle acque territoriali. È noto che nell'ultima conferenza internazionale di Ginevra sul cosiddetto diritto del mare non è stato composto il contrasto fra i paesi interessati alla estensione del vecchio limite delle acque territoriali, e quelli che hanno interesse, invece, al suo mantenimento. Quindi, in mancanza di un accordo internazionale, la controversia può essere risolta soltanto attraverso negoziati bilaterali. È soltanto così che può essere risolto il contrasto con la Tunisia, e non già con le motovedette; infatti, o queste si manterranno al di qua del limite delle acque territoriali fissato dalla Tunisia, e allora non assolverebbero ad alcuna funzione, o si spingeranno al di là di tale limite, e allora sorgerebbero complicazioni internazionali.

Il problema, dunque, non si può risolvere che con i negoziati. Molto saggiamente una commissione di esponenti della marineria

siciliana, che ha discusso col ministro della marina mercantile il problema, ha auspicato un accordo italo-tunisino che regoli definitivamente, ed in spirito di amicizia, il problema. Questo è l'unico modo per risolvere pacificamente la controversia.

Si tenga presente che sia la Tunisia, sia la Jugoslavia e altre nazioni con coste pescose, hanno interesse ad estendere sino a dieci o dodici miglia il limite delle acque territoriali. Se dunque desideriamo pescare oltre tale limite, dobbiamo necessariamente trattare con l'altra parte.

Se, però, vogliamo che l'altra parte acceda alle nostre richieste, occorre offrirle dei vantaggi in altro settore. In altri termini, quando si tratta di stipulare accordi di pesca, essi non saranno vantaggiosi per noi se non li inseriremo in accordi più generali, cioè in trattative commerciali che riguardino tutti i rapporti di scambio tra due paesi.

Quando soprattutto si tratta con paesi come la Tunisia e l'Egitto, od altri di nuova formazione, che hanno bisogno di attrezzarsi industrialmente e ai quali occorrono nostri prodotti, è necessario che i nostri industriali, invece di fare i loro affari individualmente, si rassegnino a che lo Stato italiano, e cioè il Ministero degli esteri, d'accordo con il Ministero della marina mercantile, inserisca queste trattative nell'insieme dei rapporti commerciali reciproci. Più concessioni faremo, più possibilità avremo di favorire il miglioramento delle condizioni della pesca italiana, e più contribuiremo ad eliminare ogni possibilità di incidenti, specialmente del genere di quelli luttuosi e deplorabili che spesso si verificano.

Perché questo non può essere fatto e non è stato fatto fino ad ora? Credo che l'onorevole ministro non avrà nulla in contrario a riconoscere giusto il nostro ragionamento; ed allora il problema è questo: il Ministero degli esteri e quello della marina mercantile non vanno d'accordo. Vuol dire che i diplomatici e coloro che sono incaricati di svolgere queste trattative, prescindono completamente dagli interessi legittimi di cittadini che devono essere tutelati.

D'altra parte, affinché questo possa essere realmente attuato nel miglior modo, occorre che le trattative non vengano condotte soltanto dai funzionari del Ministero degli esteri, per quanto capaci ed esperti essi siano. Ricordo che leggendo accordi fatti molti anni fa con la vecchia Austria e con la Jugoslavia dopo la prima guerra mondiale, ho rilevato che alle trattative venivano chiamati dal

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

Ministero degli esteri a far parte della nostra delegazione anche gli esperti locali. I pescatori e gli armatori siciliani, come quelli dell'Adriatico, perché non devono essere presenti in qualità di esperti, affinché si arrivi a risultati concreti e tangibili, nell'interesse della nostra pesca nazionale?

Un'altra questione riguarda la Cassa per il mezzogiorno. Nessuno di noi pensa che sia ingiusto o errato considerare il Mezzogiorno tutto intero una zona depressa. Però, a nostro avviso, è errato considerare depressa soltanto la pesca del Mezzogiorno. La pesca è depressa in tutto il territorio nazionale.

Nessuno pensa che sia giusto diminuire le facilitazioni particolari concesse, dalla Cassa per il mezzogiorno, ai pescatori meridionali. Ma occorre una legge generale che estenda queste facilitazioni a tutti: è tutta l'industria della pesca che deve essere risolledata. Non è solo la pesca meridionale o siciliana che versa in uno stato di depressione: nel medesimo stato si trova anche la pesca dell'alto Tirreno, dell'alto Adriatico, del Mar Ligure, ecc.

Mi sembra pertanto, anche in questo caso, per lo meno sorprendente il fatto che l'onorevole Fanfani, nell'incontro già ricordato del maggio scorso, abbia dichiarato che avrebbe appoggiato incondizionatamente l'emanazione di leggi sul potenziamento della pesca marittima, « purché i vantaggi abbiano carattere generale e nazionale e non tendano ad eliminare o a limitare i criteri preferenziali attualmente esistenti a favore delle zone meridionali ». In altre parole, l'onorevole Fanfani dice: sono d'accordo che vengano emanate leggi di carattere generale, però non devono tendere ad eliminare o a limitare i criteri preferenziali attualmente esistenti a favore delle zone meridionali.

Nessuno, ripeto, intende toccare i criteri preferenziali esistenti in favore delle zone meridionali, purché non si tratti della pesca, la quale, in tal caso, verrebbe potenziata da una parte e lasciata nelle stesse condizioni dall'altra. Quindi, senza intaccare ciò che è stato conseguito dai pescatori meridionali, occorrono leggi che diano le stesse possibilità ai pescatori delle altre regioni, poiché in questo particolare settore non vi è nessuna differenza tra regione e regione.

È poi necessario sapere (e su questo gradirei una risposta esauriente da parte del ministro, oltre che da parte del relatore, con il quale in gran parte siamo d'accordo) a che punto si trovi, su quali basi venga elaborato quel famoso « piano azzurro » che

si dice sarebbe allo studio presso gli uffici del ministero. Noi non ne sappiamo nulla. E riteniamo che questa sia per lei, onorevole ministro, l'occasione per dirci qualche cosa che vada al di là di un semplice annuncio.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non si studia soltanto; alcune proposte sono state già avanzate al Ministero del tesoro. Occorrono però i mezzi finanziari per realizzare i piani.

RAVAGNAN. Il ministro del tesoro le nega i fondi? E suo collega di Governo: e dunque il Governo ne discute collegialmente.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ella avrebbe dovuto parlarne in sede di bilancio del Ministero del tesoro.

RAVAGNAN. Giustificazioni di questo genere non sono accettabili. Noi discutiamo i problemi della pesca, e ne discutiamo con lei: è lei che deve vedersela con il ministro del tesoro.

Secondo noi, questo « piano azzurro », questo programma generale della pesca, non dovrebbe riguardare soltanto la pesca oceanica. Del resto, su quali basi deve aver luogo la creazione di una flotta oceanica? Ecco un altro problema. Deve avvenire soltanto attraverso delle sovvenzioni a fondo perduto date a privati? In altre parole, deve portare alla creazione di una nuova classe di armatori privati? Ecco, quindi, un altro quesito che io pongo. Ho citato la Norvegia, paese nel quale la produzione è enormemente superiore a quella italiana. In quali condizioni si verifica questa produzione? Com'è organizzata la pesca in quella nazione? Come si sviluppa e con quali criteri? Il Giappone, per fare un altro esempio, che è il primo produttore mondiale, esporta una parte della sua produzione anche in Italia. Infatti, una importazione rilevante di prodotti ittici in Italia viene assicurata dal Giappone, che trova conveniente percorrere enormi distanze per collocare la sua produzione: la quale viene poi venduta sul mercato italiano al solito prezzo medio di lire 200-250 al chilo. Su quale organizzazione è basata questa produzione? La stessa cosa potrebbe dirsi a proposito dei trasporti marittimi per quanto riguarda le tariffe preferenziali di cui si parlava pocanzi, attraverso le quali la concorrenza internazionale ostacola i nostri traffici.

Ora, è possibile evitare che il denaro dello Stato vada speso per arricchire gruppi privati? Non si potrebbero piuttosto indurre enti pubblici, ad esempio la Finmare, ad iniziare un'altra attività qual è quella della pesca oceanica? Come i contributi, le sov-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

venzioni statali dovrebbero andare prevalentemente ad incrementare le attività della Finmare per i traffici, così la Finmare potrebbe dare vita ad un altro settore, alla costruzione di navi adatte alla pesca oceanica, che senza dubbio comporterebbe una spesa di molti miliardi.

A mio avviso, è necessario approntare un piano generale della pesca, richiesta da noi formulata nel nostro ordine del giorno che spero l'onorevole ministro vorrà accettare, e del quale chiederemo la votazione alla fine del dibattito. Questo piano generale dovrebbe essere basato prima di tutto sull'ammodernamento e la motorizzazione del naviglio da pesca e, nello stesso tempo, sulla creazione di una efficiente flotta peschereccia per la pesca al di là degli Stretti, con allargamento delle zone di pesca mediante la soppressione di diritti di pesca nelle zone demaniali nazionali e mediante accordi con nazioni straniere basati su concessioni reciproche e mutui vantaggi, su un collegamento organico e razionale fra i mercati di produzione e quelli di consumo, in modo da evitare le speculazioni degli intermediari: perché è questo che determina il profondo divario fra i sudati, miseri guadagni del produttore e quanto è costretto a pagare il consumatore a causa di un *iter* che potrebbe essere abbreviato e reso meno pesante.

Qui dovrebbe essere preso in seria considerazione ed incoraggiato il sistema delle cooperative, e dei consorzi di cooperative fra pescatori senza alcuna discriminazione, e secondo quanto prescrive la Costituzione la quale prevede appunto l'aiuto alla cooperazione.

Si rende, poi necessaria la riforma della legge sulla pesca. A questo proposito, onorevole ministro, mentre ella — mi pare — ha presentato al Senato un progetto di riforma delle leggi sulla pesca marittima, il ministro dell'agricoltura non si è ancora deciso a fare altrettanto per quanto riguarda la pesca nelle acque interne. Si impone, anche a tale proposito, il problema della unificazione di tutti i servizi della pesca, che può essere risolto concentrando tutti i servizi inerenti alla pesca sotto una unica direzione: quella del Ministero della marina mercantile.

L'onorevole Colasanto nella sua relazione ha fatto cenno al commissariato della pesca che esisteva al tempo del fascismo. Ma non si tratta di creare o non creare un commissariato o un ministero della pesca, sebbene credo che in certi paesi esista anche questo; si tratta di stabilire un programma per la

pesca prima di tutto, poi si vedrà se sarà opportuno e necessario creare un organo per l'esecuzione di tale programma. La pesca era pressoché nelle condizioni attuali sotto il fascismo; ciò vuol dire che non basta un commissariato per se stesso a determinare una riforma strutturale nel settore della pesca. Occorrono invece prima di tutto leggi generali organiche, le quali riformino a fondo questo settore.

Naturalmente, perché una industria della pesca sia veramente moderna, e possa estendere il suo raggio di azione, occorrono anche degli adeguati equipaggi. I giovani figli di pescatori non vogliono più fare i pescatori, mirano ad altri settori, in quanto ritengono non più adeguati i redditi conseguiti dai propri genitori. Hanno ragione. Per incoraggiare i giovani a prendere la via del mare e ad occuparsi nel settore della pesca, occorre provvedere adeguatamente alla loro preparazione, alla preparazione di stadi maggiori, specialmente per quanto riguarda la pesca oceanica, e di personale specializzato. Occorrono quindi nuovi istituti; occorre anche, io credo, riformare gli stessi istituti nautici; comunque occorre potenziare e aiutare di più l'Ente nazionale educazione marinara.

In un programma della pesca deve entrare anche la soluzione dei problemi della previdenza marinara, di cui ha parlato l'onorevole Adamoli, nella quale entrano anche i pescatori. Occorrono case di riposo, villaggi dei pescatori, occorre stanziare maggiori fondi in caso di sinistri e per la disoccupazione stagionale. D'inverno, infatti, l'attività è necessariamente molto ridotta. Coloro che non lavorano come tirano avanti? Finora si provvede attraverso il soccorso invernale. Ma il soccorso invernale è destinato, o almeno dovrebbe essere destinato, soltanto agli indigenti, non ai lavoratori. Comunque, si toglie da una parte per dare a un'altra, il che non risolve il problema. Occorrerebbero veramente fondi maggiori per fronteggiare la disoccupazione stagionale, perché i pescatori durante la stagione invernale abbiano almeno il sussidio di disoccupazione.

Per redigere un piano generale per la pesca è necessaria la collaborazione degli istituti scientifici, di esperti delle categorie interessate; e fra questi non bisogna assolutamente dimenticare gli organizzatori dei lavoratori nei sindacati e nelle cooperative. Sarebbe opportuno che il Parlamento fosse messo al corrente di tutti gli stadi della elaborazione del piano generale della pesca e delle leggi riguardanti la pesca; e non fosse

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

posto davanti a proposte definitive, in quanto troppo spesso i disegni di legge presentati dal Governo vengono approvati dalla maggioranza senza modificazioni, anche quando sono frammentari ed insufficienti. È chiaro che se la elaborazione, invece di essere affidata esclusivamente ai funzionari ministeriali (con tutto il rispetto per essi), fosse affidata anche ad esperti e competenti designati dalle varie organizzazioni, i progetti di legge sarebbero certamente migliori, meno soggetti a critiche ed a giustificate proteste da parte degli interessati e dei successivi congressi della pesca di Ancona.

Concludo, augurandomi che la risposta dell'onorevole relatore e del ministro sia quale noi desideriamo. (*Applausi a sinistra*).

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

AGRISANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola sulla relazione al bilancio della marina mercantile, elaborata con criteri nuovi che onorano lo spirito, l'alta preparazione professionale e politica del relatore onorevole Colasanto, per innestare a detti criteri quelli che sono i presupposti della politica economica del partito socialdemocratico. E faccio ciò al lume della pur breve permanenza del mio partito al dicastero della marina mercantile, permanenza che ci ha dimostrato come alla realizzazione del progresso sociale si perviene organizzando il lavoro marittimo ancor prima di quello delle officine, se è vero che dal mare il nostro paese ha l'alimento per la sua economia industriale, ed il complemento a quella agricola e commerciale.

Ed appunto dalla suddetta permanenza al Ministero della marina mercantile abbiamo visto dischiudere un nuovo orizzonte alla nostra politica ed alla nostra economia nell'interesse della collettività, stante che detto dicastero, interferendo in tutti i rami delle attività economico-commerciali-industriali della nazione, diventa la chiave di volta nella condotta della vita economica produttiva e distributiva della nazione stessa, nullameno detto Ministero fosse stato messo all'ultimo posto nella gerarchia dell'importanza funzionale per la vita del paese per mancanza, in noi, di quella coscienza marinara che dobbiamo a qualunque costo ricostruire per essere degni delle nostre antiche tradizioni, e per occupare adeguatamente il posto che ci compete nell'assetamento marinaro che il mercato comune appresta a darsi.

Non andiamo errati affermando tale difetto, perché spesso sentiamo dire e ripetere

che questo Ministero è il meno importante, e che meglio sarebbe valso non costituirlo. Condannevole giudizio, questo, sotto qualsiasi lato si voglia considerare, e fuori della realtà, quando vediamo che la tradizionalista Inghilterra ha recentemente resa autonoma la marina mercantile, pur mantenendola nel Ministero dei trasporti, e si avvia a crearne un ministero indipendente.

Però, detto declassamento non sarebbe avvenuto da noi se avessimo posseduto quella reclamata coscienza marinara; perché, allora, avremmo fatto prevedere nella legge istitutiva il passaggio al Ministero della marina mercantile di qualsiasi motivo di vita marinara trattato da altri ministeri. Così se tale condizione si fosse avverata, l'onorevole Colasanto non avrebbe rilevato la necessità del passaggio al Ministero della marina mercantile del servizio della pesca interna attualmente di competenza del Ministero dell'agricoltura, e non avremmo visto, pochi mesi addietro, attribuire l'aviazione civile al Ministero dei trasporti, che limita la sua azione all'interno del paese; laddove sarebbe stato più naturale attribuirlo alla marina mercantile, con la quale ha in comune il carattere internazionale dell'azione, entrambe essendo governate dallo stesso ordinamento giuridico: codice della navigazione marittima ed aerea.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Siamo ancora in tempo.

ANGRISANI. Di detta sensibilità abbiamo dato alcune prove durante la nostra permanenza al governo della marina mercantile. Basta infatti considerare che non si permise la trasformazione degli apparati motori delle *Liberty* a spese dello Stato, secondo desideravano quelli che disponevano già di motori, e che non fu liquidata la Finmare, e quindi il patrimonio armatoriale sovvenzionato, come avrebbero desiderato e desiderano tuttavolta i grandi capitalisti. E ciò, per confermare come in detto settore sia pertinente il concetto politico-economico della socialdemocrazia.

Pertanto, a nostro avviso, la politica economico-sociale marinara dovrebbe inquadrarsi nei seguenti punti fondamentali: potenziamento della flotta, credito navale, provvedimenti a favore delle costruzioni navali, perturbamento nell'economia dei trasporti marittimi, marina sovvenzionata e marina libera, marina da pesca, cooperativismo marinaro, previdenza ed assistenza marinara, autonomia dei servizi di ingegneria civile, istruzione nautica.

Potenziamento della flotta. Il patrimonio navale nazionale ha raggiunto quest'anno i 5 milioni e 200 mila tonnellate, superando quello che avevamo allo scoppio della seconda guerra mondiale; però, la recente storia e le pressanti necessità del prossimo futuro, ci dicono che dovremmo raggiungere i 10 milioni di tonnellate onde avere una parte del naviglio disponibile per i fabbisogni nazionali, ed un'altra al servizio dell'estero per l'acquisizione di valuta pregiata. A darci ragione basta osservare lo stato potenziale raggiunto dalla Germania e dal Giappone anche esse decimate dalla catastrofe della guerra, quello della Grecia e, l'altro, delle marine sorte nel Mediterraneo dopo il 1943.

Per realizzare tale fabbisogno, è necessario che sia presentato al più presto il programma annunciato dal ministro Jervolino: augurandoci che esso abbia la stessa consistenza finanziaria dei piani di altri settori, certo non più importanti del marinaro, i quali hanno visto il Governo impegnarsi per centinaia di miliardi.

Seguendo il cammino di ripresa percorso dalla marina mercantile dal 1943 ad oggi, non possiamo non riconoscere il senso di ripresa che ha pervaso tutto l'armamento, invero più quello libero del sovvenzionato perché vi ha giocato fortemente l'iniziativa personale non esistendo, fino a qualche anno addietro, un programma ufficiale consono alle necessità del nostro paese.

Con tale particolare riconoscimento non vogliamo misconoscere gli antichi meriti dell'armamento sovvenzionato; ma appunto nella considerazione di essi, che culminarono con il *Rex* e con il *Conte di Savoia*, ci si attendeva un particolare mordente per il rilancio della nuova marina da passeggeri transoceanica, onde evitare che la bandiera estera ci contendesse quel primato che era rimasto incontrastato fino alla seconda guerra mondiale. E ciò perché il programma esauritosi col piroscafo *Cristoforo Colombo* (per non includervi anche la *Leonardo da Vinci*), era superato sin dal suo nascere soprattutto per la mancanza della prima caratteristica di una nave passeggeri: la velocità! E non parliamo della carenza del Lloyd Triestino, che tiene ancora in vita il *Tripolitania* e il *Diana*.

Quanto diciamo non vuole suonare recriminazione ma intende confermare l'interesse posto dal nostro partito al problema marinaro. Siamo certi che non riuscirà inopportuno esprimere questo nostro pensiero sulle necessità di potenziare subito la nostra marina

transoceanica da passeggeri: abbiamo bisogno di navi da oltre 30 mila tonnellate, aventi le caratteristiche della *Galileo Galilei* da poco varata, ma con una maggiore velocità e maggiore disponibilità di stiva per carico ricco; di esse ne occorrono: quattro per la linea dell'Australia, con itinerari che tengano riguardo alle possibilità dagli scali indonesiani; quattro per la linea dell'estremo oriente, per riprendere le gloriose tradizioni del Lloyd Triestino; quattro per la linea del sud Africa, che si ricolleghino ai successi ottenuti dalle navi *Giulio Cesare* e *Dutilio*, affondate nel 1943, anch'esse del Lloyd Triestino (dette navi dovrebbero effettuare il periplo del continente nero, alternando le direttrici via Gibilterra e via Suez); sei per il centro-sud-America che effettuino il periplo di quel continente, alternando le direttrici via Panama e via Argentina; quattro per crociere mediterraneo-oceaniche, a classe turistica, che riecheggino le caratteristiche di quelle dopolavoristiche tedesche costruite poco prima della seconda guerra mondiale.

Sulla ripartizione distributiva fra la marina libera e quella sovvenzionata per l'esecuzione di detto programma, non esprimiamo alcun pensiero, rimettendoci alla giusta valutazione che farà il ministro della marina mercantile; ma solo diciamo: si esegua al più presto!

Per la marina da carico, che sta seguendo la falsariga di quella estera nella costruzione di navi con particolari caratteristiche, pensiamo di richiamare l'attenzione dei tecnici sull'esame della convenienza o meno per l'Italia di costruire petroliere di grande tonnellaggio; e ciò perché la corsa a superarsi, seguita da tutte le nazioni dopo l'avventura del canale di Suez, sembra sia elemento perturbatore dell'economia delle nazioni stesse, in quanto richiede spese ingenti per la trasformazione dei porti (senza parlare delle deprecabili contingenze in cui le grandi navi che non hanno elevatissima velocità resteranno attraccate alle banchine). Inoltre, riteniamo sia indispensabile studiare e costruire subito anche tipi di navi per carico generale con adattamenti per passeggeri, da adibire ai servizi dell'Africa.

Credito navale. Per effettuare detto potenziamento, bisogna ricostituire l'Istituto di credito navale soppresso nel 1928; ricostituzione di cui si è fatto propugnatore con apposita legge il ministro Jervolino. È noto come la mancanza di tale Istituto costituisce una grave carenza all'atto della ricostruzione della marina mercantile, se si eccettua l'af-

fare delle *Liberty*. Né si può identificare la funzione del soppresso Istituto con le limitate e condizionatissime agevolazioni concesse dall'I.M.I. per l'acquisto di navi all'estero.

Per la socialdemocrazia, a parte l'impostazione della legge cui mi sono riferito, il concetto informatore di un moderno istituto di credito navale dovrebbe seguire la falsariga del credito fondiario, basandosi sulla concessione a favore delle industrie marittime (armamento-cantieri) di mutui a lunga scadenza ed a lieve tasso, non limitandosi ai soli nomi di cartello al fine di dare anche ad altri, marittimi inclusi, la possibilità di lavorare e di creare un fattivo spirito di emulazione; tenendo presente che il piccolo armamento ha buone tradizioni nel nostro paese. Si è ventilata, credo dal senatore Jannuzzi, l'idea di stabilire in 50 anni la durata del credito fondiario a piccolo tasso, e con un periodo di cinque anni di avviamento aziendale, dopo di che inizierebbe lo scomputo del debito. Tale sistema, pensiamo, sarebbe il vero mezzo per potenziare la nostra marina mercantile; dato che, mentre il credito fondiario dà semplicemente reddito, quello marittimo produce economia per la nazione.

Provvedimenti a favore delle costruzioni navali. Il sistema praticato finora d'incrementare le costruzioni con concorso dello Stato a mezzo di contributi a fondo perduto, a favore dei cantieri e degli armatori, dovrebbe lasciare il posto a quello del credito a lunga scadenza e tassa tenue, per dare un moderno ordinamento al protezionismo statale; per cui la somma sarebbe sempre recuperabile, con quanto vantaggio del bilancio dello Stato è facile immaginare! Ciò a differenza del vecchio concetto che è valso a costituire dei veri monopoli, specie nel settore dell'armamento.

Se necessità politiche consigliassero di dover seguire tuttavia il vecchio sistema, allora bisognerebbe imprimere ad esso il concetto della partecipazione statale all'attività dell'azienda. In tal caso, il concorso dello Stato potrebbe arrivare al 50 per cento del costo effettivo della nave, concorrendo alla proporzionale proprietà con la collaborazione finanziaria del credito navale a favore di cooperative e privati, i quali diventerebbero proprietari dell'altro 50 per cento del valore della nave, allo scontare del debito. Tale beneficio potrebbe essere esteso per gli acquisti all'estero anche di navi vecchie

per l'industria della demolizione, soprattutto per l'acquisizione di metalli pregiati.

Pertanto riteniamo che realizzando il sistema da noi concepito si troverebbe anche la soluzione mediana al problema cantieristico che ha richiamato in questo scorcio di tempo l'interessamento di economisti e di responsabili del settore, e che tiene in contrasto i due gruppi dell'armamento libero genovese, come appare dagli atti delle loro recenti assemblee annuali: disputa, invero, poco edificante per persone che hanno meritato il titolo di capitani di industria.

In merito al nostro problema cantieristico, per il quale sin dalla fine della prima guerra mondiale si va trovando un razionale orientamento per non costruire più a prezzi politici, pensiamo che detto ramo dell'industria meccanica dovrebbe essere ridimensionato sulla falsariga di altri che, per esempio, nati per costruire solamente macchine da cucire, automobili o armi, oggi fabbricano aeroplani, locomotori, micromotori, televisori, elettrodomestici, macchine da scrivere, ecc. Concepita così la soluzione per i nostri cantieri navali, vedremo che nella gamma di macchine da fabbricare essi potrebbero includere anche le navi.

Riteniamo che la soluzione indicata non possa considerarsi peregrina, stante la rivoluzione tecnologica eterogenea avvenuta in tutti gli stabilimenti industriali; perciò siamo certi che essa non riuscirà discarsa al comitato di esperti da poco istituito dall'onorevole Jervolino presso il Ministero della marina mercantile.

Perturbamento nella economia dei trasporti marittimi. Oltre alle molteplici ragioni che influiscono sul corso del mercato dei noli (maggiore disponibilità di tonnellaggio sul fabbisogno mondiale; nascita di nuove marine nelle nazioni da poco resesi indipendenti; squilibrio nel commercio internazionale per effetto di una maggiore autosufficienza di ciascuna nazione; continua ascesa del consumo del combustibile liquido che riduce gradualmente il fabbisogno del carbone; scoprimiento di nuovi giacimenti di petrolio a vantaggio dell'economia europea; costruzione di oleodotti che raccorciano le distanze tra il centro di produzione e quello di distribuzione), una ragione di non trascurabile importanza ci sembra di dover porre in particolare rilievo: la disponibilità di una propria flotta da parte dei grandi complessi industriali.

Tale autonomia da parte della grande industria, per cui la spesa dell'esercizio della

navigazione marittima diventa una voce del conto economico finanziario aziendale, svincola detto settore dal giuoco della domanda e dell'offerta influenzando così il mercato dei noli.

Prendendo in esame solo il nostro paese, abbiamo subito la valutazione del fenomeno in campo internazionale, dato che da noi solo pochi complessi operano per proprio conto: « Agip », E.N.I., Montecatini, Fiat, Finsider, Edison !

Perciò, richiamiamo l'attenzione delle autorità competenti su un esame particolare del problema sì da trovarne la logica soluzione.

Marina sovvenzionata e marina libera. È ovvio che i socialdemocratici debbano sostenere l'intervento dello Stato per assicurare la vita di determinate linee marittime rivestenti carattere di pubblica utilità all'interno e di interesse nazionale nelle competizioni internazionali nei riflessi dei vitali problemi dell'emigrazione e del turismo, senza sfociare però nella monopolizzazione.

Nel 1906 vi fu una prima sistemazione di detti servizi, ma l'attuale ordinamento delle società di preminente interesse nazionale ebbe vita nel 1936 con la fusione dei raggruppamenti del traffico passeggeri sorti nel 1932, prevalentemente per ragioni politiche. Si delineò la separazione del traffico passeggeri da quello da carico venendo, il primo, assolto dalla Finmare ed il secondo dalla marina libera; e ciò fino al 1943. Alla ricostruzione della marina mercantile dopo la seconda guerra mondiale, le necessità di acquisire tonnellaggio nel più breve tempo e nel migliore modo possibile, non fecero osservare il precedente ordinamento; per cui la marina libera si inserì nel settore passeggeri, e la sovvenzionata in quella da carico.

Pertanto, come non è cosa semplice discutere sullo stato di fatto creato dalla suddetta meritoria evoluzione della marina libera, così non è cosa facile dimostrare l'inutilità della marina di interesse nazionale. Si dovrà indubbiamente trovare un temperamento all'urto dei due settori; si dovrà riconoscere tangibilmente l'evoluzione della marina libera, ma non si potrà mai eliminare la sovvenzionata che tanti utili servizi ha reso alla nazione, sebbene avesse commesso diversi errori aziendali, e quello recente ed inspiegabile di una burocratizzazione egocentrica terriera che ha intaccato sensibilmente l'etica dell'organizzazione dei bordi. In tal modo sono stati sviliti i rapporti disciplinari, che sono a presidio della funzio-

nalità della nave: con quanto pregiudizio dell'andamento dei servizi è facile immaginare. Su tale stato di fatto richiamiamo l'attenzione degli organi di controllo, al fine di un approfondito esame onde siano ripristinate le prerogative navalistiche che la nostra tradizione di vecchia nazione marinara ci addita !

In tutti i modi, il partito socialdemocratico non potrà che sostenere l'esistenza della marina sovvenzionata, pur con tutti i possibili correttivi da apportarvi (unificazione delle società di navigazione ai fini economici e di apprestamento del personale navigante, limitazione della Finmare alla sola parte finanziaria, ecc.); e difenderà sempre l'inalienabilità del suo patrimonio, e la salvaguardia dei diritti delle genti.

Marina da pesca. Per detto settore mi fermo sulle recenti dichiarazioni fatte ad Ancona dal ministro Jervolino in occasione della chiusura della Fiera internazionale della pesca, per richiamare l'attenzione di tutti gli italiani sulla funzione di tale attività per l'economia della nazione.

Bisogna realizzare al più presto il « piano azzurro » accennato a suo tempo dallo stesso ministro Jervolino, allo scopo di ridurre l'esborso di valuta estera cui siamo soggetti per l'importazione del prodotto ittico, che ci viene perfino dal Giappone, tanto il consumo di tale prodotto è diventato indispensabile alla nostra alimentazione.

Occorrono navi idonee per la pesca oceanica e per la pesca del Mediterraneo, occorrono navi veloci per il rifornimento continuo dalle zone di pesca a quelle di distribuzione; occorrono attrezzature portuali idonee. Occorre il credito per la costruzione di navi e per l'esercizio della pesca, nonché tutte quelle agevolazioni concesse ad altri settori industriali: agricoltura, industria, artigianato.

E le navi da pesca ci occorrono anche per la preparazione dell'uomo di mare. Scomparsa la marina velica, la marina peschereccia di altura l'ha sostituita in pieno. Basterebbe mettere piede anche per una sola volta, su una nave da pesca che opera nel Mare del Nord, per convincersi di tale realtà. A tale proposito interessiamo il ministro della marina mercantile perché esamini la possibilità di prescrivere come indispensabile un periodo di imbarco su navi da pesca atlantica, quale campagna di istruzione per il conseguimento della patente di capitano di lungo corso; e, s'intende, a spese dello Stato, per usare all'apprestamento professio-

nale nautico lo stesso trattamento degli altri settori.

Cooperativismo marinaro. Ad eccezione della « Garibaldi », che, seppure non abbia sortito il fine che si riprometteva, rappresenta sempre una fiaccola accesa da vivificare, tutte le similari iniziative sono cadute perché non vennero aidate. Infatti, mentre nel 1952 si effettuò la ripartizione delle terre ai contadini, e nel 1945 furono concesse le *Liberty* a non armatori, ai marittimi si negarono le *Liberty* e le assegnazioni delle nuove costruzioni.

Pertanto, è necessario reagire e creare uno spirito cooperativistico marinaro (specie fra marittimi) sulle basi dei nuovi principi di economia sociale postulati dal titolo III della Costituzione, per cui accanto al concorso dello Stato, ancorché dato a titolo di premio col vecchio sistema, si stabilisca il diritto dello Stato stesso di partecipare all'attività dell'azienda con sistema azionario, per riservare a beneficio della gente di mare gli utili prodotti, incrementando soprattutto la previdenza marinara.

Quando nel bilancio di una nazione come la nostra le uscite sono sempre in spaventosa ascesa, e le entrate vengono reperate con l'inasprimento di tasse, la soluzione al terribile problema dell'assestamento finanziario potrebbe avere inizio con l'utile che lo Stato otterrebbe partecipando a servizi che acquisiscono valuta pregiata!

Previdenza ed assistenza marinara. Il problema previdenziale è l'assillo quotidiano dei vecchi pensionati, e la preoccupazione di quanti sono alle porte del pensionamento: i primi, per l'esiguità delle loro pensioni, i secondi per la insufficienza dei contributi derivanti da lunghi periodi di disoccupazione, che non consentono loro di raggiungere il minimo di navigazione per il diritto alla pensione.

Nessun settore di lavoro, ne siamo certi, ha un indirizzo previdenziale così aggrovigliato come quello marinaro, che richiede per discuterne una particolarissima preparazione e per il quale si sente assoluto bisogno di un coordinamento e di una riforma strutturale.

Il mio partito se ne farà promotore appena approvata la proposta di legge testé presentata dall'onorevole Saragat, per l'unificazione degli enti assistenziali e previdenziali del settore marittimo; unificazione propugnata anche dall'onorevole Colasanto nella sua relazione. Con detta riforma chiederemo: l'aggiornamento delle vecchie pensioni ai trattamenti concessi dalla legge che

sarà in vigore all'atto della riforma; l'istituzione del sistema della scala mobile delle pensioni per eliminare il divario tra vecchi e nuovi pensionati, e consentire l'automatico adeguamento delle pensioni al costo della vita; il riconoscimento dei servizi militari, comunque prestati; la continuità, per il pensionato e la sua famiglia, dei benefici assistenziali goduti durante il servizio attivo; la regolamentazione della previdenza per il personale imbarcato su navi estere, per evitare che marittimi, ancorché in possesso del prescritto periodo di navigazione, decadano dal diritto della pensione per mancato riscatto della navigazione stessa.

All'uopo, solleciteremo l'intervento dello Stato perché: concorra alla previdenza marinara alla stessa maniera delle altre categorie (coltivatori diretti, artigiani, commercianti, eccetera); ripristini le leggi 23 luglio 1896, n. 318 (articolo 47), e 13 luglio 1911, n. 745, (articolo 21), per la partecipazione della previdenza marinara ai benefici concessi all'industria cantieristica ed a quella armatoriale.

Altro problema interessante la vita del marinaio è quello dell'assistenza quando egli, sbarcato, cessa dal diritto alle prestazioni di legge; interviene, allora, l'Ente assistenza alla gente di mare, che svolge opera altamente meritoria pur con l'effimera consistenza finanziaria di cui dispone.

All'attività che in atto detto ente assolve, bisognerebbe aggiungere altre per completare il quadro delle riforme assistenziali cui il marittimo ha diritto per l'apporto che dà alla vita della nazione.

Il mio partito se ne è già reso promotore con l'altro progetto di legge presentato anche dall'onorevole Saragat nel luglio 1959 per l'assegnazione di un contributo a detto ente; progetto inspiegabilmente insabbiato...

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ha avuto il mio pieno appoggio.

ANGRISANI. ...ma opportunamente e gentilmente ricordato dall'onorevole Colasanto nella sua relazione.

Anche per detto problema propugneremo il potenziamento appena realizzata la recente proposta di legge Saragat per l'unificazione degli atti di previdenza ed assistenza del settore marittimo.

Per l'assistenza chiederemo: l'accentuazione dell'assistenza sanitaria ai marittimi disoccupati e loro famiglie; la creazione di altre forme assistenziali (come per esempio la domiciliare, la scolastica, ecc.); l'istituzione delle case del marinaio all'estero, nei

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

porti di grande affluenza delle nostre navi (New York, Buenos Aires, Rio de Janeiro, La Guayra, Sydney, ecc.), per dare al marinaio la possibilità di convenirvi alla fine del viaggio, e di trovarsi con colleghi di altre navi ed anche con connazionali che all'estero vedono nel marinaio la espressione della patria; il ripristino delle attività ricreative a terra ed a bordo, sulla falsariga dei vecchi dopolavoro, per dare una possibilità di ripresa spirituale alla gente del mare, affinché abbia quel senso di benessere che oggi viene chiamato l'utilizzazione degli agi a bordo; la riserva, all'ente espressamente costituito, dell'assistenza di tutta la gente di mare, in quanto non è possibile (come nel settore terra dove ogni azienda ha personale fisso) concedere forme di assistenza particolari e differenti. E ciò perché l'avviamento al lavoro dei marittimi è effettuato a mezzo di due turni: il particolare ed il generale. Se si estendesse al settore mare la facoltà di quello di terra, si commetterebbe una discriminazione a danno della categoria del turno generale, con quei riflessi psicologici negativi per l'interesse del paese di facile intuizione.

La marina militare, per la sue necessità tecniche e specifiche, all'inizio del secolo sentì il bisogno di svincolarsi dalla subordinazione del genio civile, e di curare direttamente il relativo servizio tecnico; ma, non avendo la particolare attrezzatura, né personale competente, fu costretta ad organizzarsi servendosi del personale tecnico (ufficiali e ragionieri geometri) del genio militare dell'esercito, mentre per i capi tecnici e disegnatori tecnici istituì un proprio ruolo.

Pertanto, ne conseguì che per il ramo di ingegneria civile si dovettero creare tutti i servizi sulla falsariga degli altri rami, e ne venne fuori la costituzione della relativa direzione generale « Marigenimil ». Intanto, il personale dell'esercito distaccato presso la marina militare per accudire ai servizi della suddetta direzione generale, mentre restava negli organici dell'esercito, per l'impiego e per i rapporti disciplinari passava alla esclusiva dipendenza della marina militare.

In tal modo la marina militare ha potuto assolvere in forma autonoma quanto precedentemente era riservato al Ministero dei lavori pubblici. E la conseguente autonomia finanziaria, perché parte di specifico capitolo del bilancio della marina militare, ha messo questa nella pratica posizione di accudire direttamente, senza benessere di altri dicasteri, a tutti i lavori inerenti la costru-

zione e la manutenzione di opere murarie di terra e di mare: dalla batteria alla caserma, e dal molo al bacino.

Durante la permanenza di uomini politici socialdemocratici al Ministero della marina mercantile, nel periodo in cui si dovette procedere alla ricostruzione dei porti distrutti dalla guerra, una delle maggiori difficoltà è stata quella di dover risolvere problemi nei quali interferisce prevalentemente il Ministero dei lavori pubblici in base all'attuale ordinamento; ragion per cui certe situazioni, come quella ben nota del bacino di Napoli, trovarono serie difficoltà alla loro definizione.

Pertanto si pensa che sulla falsariga della marina militare, anche la mercantile potrebbe impostare razionalmente il problema riguardante il ramo lavori di ingegneria civile. Nessuna difficoltà vi si potrebbe opporre perché, prestando servizio presso detto dicastero tutto il corpo degli ufficiali di porto appartenenti ai ruoli della marina militare, tale stato di fatto costituirebbe un ottimo precedente. Perciò le sezioni lavori portuali del genio civile potrebbero benissimo passare alla marina mercantile, come passarono a quella militare gli ufficiali del genio dell'esercito; salvo a vedere, in un secondo momento, se non sia il caso di crearsi un proprio corpo specializzato. E con tale soluzione verrebbe data sede naturale anche al servizio manutenzione porti del genio civile, che, per avere unità navali, ha specifico personale marittimo.

Ma, quel che più conta, non sarebbe più il genio civile ad interessarsi di questioni di natura prettamente marinara, come la pulizia degli specchi d'acqua dei porti e, cosa strana, il recupero e la vendita di navi affondate lungo la banchina, con impratiche conseguenze, come è stato per il caso della nave ospedale *Sicilia* affondata per fatti di guerra nel porto di Napoli.

E poiché siamo in tema di trattazione di problemi marinari la cui competenza dovrebbe essere attribuita al Ministero della marina mercantile, al caso della suddetta nave aggiungiamo l'altro piroscampo *Piemonte*, affondato anch'esso per fatto di guerra sulle spiagge occidentali dello stretto di Messina; per il quale la trattazione del recupero fu attribuita al Ministero delle finanze in base alla legge del limite delle acque territoriali.

Istruzione nautica. E ovvio affermare che per la vita di bordo la vocazione per il mare è, indubbiamente, elemento psicologico essenziale per chi deve intraprendere la dura

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

carriera del navigante. Dalla impostazione culturale dipende la preparazione degli uomini chiamati ad estrinsecarsi professionalmente contro il più infido degli elementi, dove è fortemente impegnato il carattere dell'individuo.

Nasce così l'obbligo per la scuola nautica di avere un indirizzo tutto proprio, dove anche l'estetica deve concorrere alla preparazione del giovane, indipendentemente dal rango di attività marinara alla quale dovrà appartenere.

I programmi di cultura tecnica, specifica per le professioni cui l'istruzione nautica avvia, dovranno essere affiancati da quelli di cultura generale, con particolare riguardo alle materie storiche, letterarie, linguistiche, politiche e sindacali.

La preparazione del giovane deve essere ben definita ed utile anche dal lato spirituale e da quello realistico onde, a mezzo di pratici saltuari diretti avvicinamenti alla vita del mare, con imbarchi nei periodi estivi, possa svilupparsi nel soggetto l'orientamento alla propria specifica attività professionale.

Senza nemmeno lontanamente entrare in merito all'attuale ordinamento scolastico nautico, si pensa che l'uomo di mare dovrebbe avere la sua particolare scuola che dalle classi elementari lo portasse a quelle superiori ed universitarie. Pertanto, ciascun grado professionale dovrebbe corrispondere alla licenza di corsi gradualmente, che da marinaio autorizzato portasse al diploma di capitano di lungo corso, macchinista, costruttore, ecc.

È naturale perciò dire che anche il più piccolo centro marinaro dovrebbe avere la scuola nautica, anche per le sole classi elementari, onde avviare il giovane al conseguimento, sulla falsariga delle scuole E.N.E.M., del grado di padrone, marinaio autorizzato alla pesca illimitata, motorista autorizzato, o dell'abilitazione a cuoco e cameriere di bordo.

L'esercizio di qualsiasi grado dovrebbe essere operato solo in base ad esami di patente, secondo prescritto dall'attuale ordinamento, e gli obblighi militari dovrebbero essere assolti solo in marina da guerra. La frequenza della scuola nautica dovrebbe essere subordinata all'idoneità fisica alla vita di mare, in base ad accertamenti sanitari ufficiali all'inizio di ogni anno scolastico, ed il titolo di studio nautico dovrebbe avere equipollenza con quelli degli altri indirizzi.

L'attuazione di tale forma potrà avvenire solo trasferendo alla marina mercantile la

direzione generale per l'istruzione nautica, che tuttavia si attarda presso il Ministero della pubblica istruzione. E se si potesse riattivare il sistema educativo delle navi-asilo nei maggiori centri marittimi, avremmo avviato l'istruzione nautica sulla via che la tradizione marinara del nostro paese ci indica, e che il partito socialdemocratico addita alle nuove generazioni.

Ho finito, onorevoli colleghi, e nel chiedervi venia della lunga esposizione fatta e considerazione delle cose dette da chi si è sempre interessato di agricoltura, vi invito a riflettere sull'importanza che per noi ha il mare. Per la prima volta nella storia dell'umanità due economie, di due civiltà in contrasto tra di loro, hanno scelto il Mediterraneo come campo d'azione. (*Applausi al centro*).

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

LEONE RAFFAELE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, di tutta la vasta problematica interessante il Ministero della marina mercantile, trattata con ampio e spesso vivace respiro dal collega onorevole Colasanto, io toccherò solo — e veramente in maniera molto breve — due punti: lo stato in Italia degli studi sulla fauna, sulla flora e sul fondo marini, ed il problema delle capitanerie di porto.

Non voglio disconoscere l'utilità delle discussioni che si svolgono in Italia sulla pesca, né del dibattito svoltosi oggi in questa aula su tale argomento; evidentemente, si continua però a considerare come urgente il problema della pesca solo in termini di immediata convenienza. Sono d'accordo con l'onorevole relatore che bisogna guardare un poco più lontano e concordo con lui su quanto ha detto sui problemi della flora, della fauna e del fondo marini.

Credo che ormai in tutto il mondo gli studi si rivolgano all'indagine completa sulla flora e sulla fauna marine, per una infinità di motivi che qui non elenco e non intendo affatto approfondire.

È ormai — credo — opinione universale che fra non molti anni l'alimentazione umana, e non soltanto umana, si avvarrà quasi completamente dei prodotti del mare, e specialmente delle alghe. Voglio rivolgere due preghiere su questo argomento all'onorevole ministro. Egli sa che già l'Istituto sperimentale talassografico di Taranto ha presentato due richieste su una indagine specifica, dalla quale sono state messe in evidenza le notevoli possibilità di sfruttamento industria-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

le degli « algamenti », esistenti nel mare lungo la costa orientale del golfo di Taranto, fra Metaponto e Santa Maria di Leuca, del valore di 115 miliardi, secondo il parere di un gruppo di scienziati capeggiati dal Parenzan.

Non so se queste indagini siano veramente di così alto valore come questi studiosi dicono, e come i quindici istituti specifici che abbiamo in Italia sulla idrobiologia potrebbero confermare, o meno, se avessero la possibilità di esprimere un loro giudizio. Si sa benissimo però che nessuno di questi quindici istituti può compiere indagini serie perché mancano tutti di mezzi.

Ella, onorevole ministro, nella sua cortesia, ha voluto rispondere ad una mia specifica richiesta circa la costituzione di un centro di ricerche sottomarine a Taranto, presso l'istituto talassografico o in sede autonoma (dato che ancora gli istituti talassografici dipendono dal Ministero dell'agricoltura e, quindi, il problema assume toni specifici e particolarissimi): tale centro di ricerche sottomarine potrebbe, se non altro, raccogliere e coordinare tutte le ricerche dei quindici suddetti istituti. Ella lo potrebbe fare, ma mi ha già risposto che mancano i mezzi; così come la Cassa per il mezzogiorno, quando l'ho interessata per la costruzione dell'ittioscafo (di cui ha parlato così bene il collega relatore), ha risposto che ciò non rientra nella sua competenza. Allora la mia preghiera ha questo fine, onorevole ministro: prenda ella l'iniziativa perché il Consiglio nazionale delle ricerche tenti di fare qualcosa per la soluzione dell'uno e dell'altro problema.

A proposito della fabbricazione dell'ittioscafo, ricordo che proprio in questi giorni è tornato in Italia il professor Picard, e sta tentando di farsi aiutare per la creazione di un mesoscafo per indagini sottomarine: vogliamo ancora una volta fare la bella figura che abbiamo fatto col famoso batiscafo, creato dalle maestranze italiane e che sta servendo magnificamente per gli studi oceanografici dell'America?

Il secondo problema riguarda invece tutt'altro campo: le capitanerie di porto. Mentre ho dichiarato di condividere interamente il pensiero del relatore sul primo problema, devo dichiarare che non lo condivido su questo secondo problema. L'onorevole Colasanto, nell'esaminare il nuovo ordinamento del Ministero in applicazione della legge n. 1541 del 7 dicembre 1960, ha particolarmente soffermato la sua attenzione sui rapporti fra

l'amministrazione centrale e quella periferica e, particolarmente, sulle funzioni attribuite al corpo delle capitanerie di porto.

Non ripeterò quel che egli sostiene, poiché è chiaro dalla lettura del capitolo 70 della relazione (se non erro). Dirò soltanto che egli vedrebbe bene l'inserimento dei funzionari dell'amministrazione centrale in quella periferica attraverso la divisione delle capitanerie di porto in due organi separati e distinti: uno con compiti militari, l'altro con compiti esclusivamente civili; il secondo dovrebbe denominarsi « direzione di porto », e vi dovrebbero trovare impiego, almeno nell'immediata applicazione, alcuni funzionari attualmente in servizio esclusivo presso l'amministrazione centrale, ed altri civili da assumersi a tale scopo. Il relatore fa anche una ipotesi subordinata: quella di distaccare funzionari civili della carriera direttiva presso le direzioni delle capitanerie di porto di maggiore importanza, con funzioni di capo reparto e capo sezione. In entrambi i casi, il passaggio dei militari delle capitanerie presso questa direzione di porto sarebbe obbligatorio.

Che gli organi periferici dell'amministrazione della marina mercantile attraversino una crisi di personale e di mezzi sempre più preoccupante per l'espansione dei traffici marittimi e delle attività portuali, è un dato di fatto che non può essere discusso. Ma le proposte suggerite dal relatore mi sembra debbano produrre effetti disastrosi, almeno per la conoscenza che ho di alcune capitanerie dell'Italia meridionale.

Gli studiosi della materia hanno pubblicato vari volumi per dimostrare che la distinzione fra un organo civile e un organo militare, come è attuata presso marine mercantili di altre nazioni, ha prodotto gravi disfunzioni. Quelle marine ammirano invece l'ordinamento italiano. D'altra parte, il corpo delle capitanerie di porto, che ha fatto miracoli in patria e oltremare, in pace e in guerra, garantendo l'ordine e la sicurezza delle operazioni portuali, mobilitando i suoi esigui effettivi nelle situazioni di emergenza, non meriterebbe la mortificazione che gli si vuol imporre in base a preoccupazioni sia pure lodevoli e comprensibili, ma che non possono e non devono portare alla pratica soppressione di un corpo che oggi affianca i carabinieri e le guardie di finanza nella difesa degli interessi dello Stato nella lunga linea di frontiera marittima.

Personalmente ritengo che la marina mercantile non possa vivere senza diretti e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

stretti contatti con quella militare, poiché, oggi come non mai, quella è integrativa di questa, dato che i porti mercantili, anche in tempo di pace, devono essere attrezzati ed amministrati in modo da assicurare sempre la regolarità dei rifornimenti per la popolazione civile e dell'importazione delle merci-chiave via mare. Se il comando e l'amministrazione dei porti e la disciplina della gente di mare sono affidati ad ufficiali della marina militare, quali sono quelli delle capitanerie, competenti, per la loro preparazione professionale ed esperienza, anche in campo economico e sociale, nei settori del lavoro marittimo e portuale il coordinamento fra la marina che serve la patria con le armi e quella che la serve esercitando i commerci marittimi felicemente si realizza in modo concreto e permanente, il che è garanzia per il conseguimento dei risultati voluti in una visione unitaria degli interessi della nazione.

Infine, la dipendenza degli ufficiali di porto da due ministeri ripete una situazione che sussiste, senza inconvenienti, anche per gli ufficiali dei carabinieri e delle guardie di finanza; e non si vede come possa ledere gli interessi della amministrazione centrale della marina mercantile, che può esercitare tutte le necessarie e opportune forme di collegamento con quella della difesa.

Sovrapporre o porre a fianco del comandante del porto, spogliato della massima parte delle sue attribuzioni, un « direttore civile del porto », che sarebbe il suo naturale antagonista, vorrebbe dire rinunciare ad una concordia attualmente esistente per una futura e certa discordia; il che, in definitiva, danneggerebbe tutti, senza avvantaggiare nessuno.

Gli studi, da tempo in corso, per la riforma del corpo delle capitanerie di porto con la modifica dei sistemi di reclutamento e l'aumento degli organici, non prevedono in alcun modo la riduzione dei compiti istituzionali del corpo stesso; poiché, se si volesse veramente ridurlo ad una specie di istituto di sorveglianza dei porti e delle coste, come suggerisce l'onorevole relatore, sarebbe meglio sopprimerlo. E — infatti — evidente che gli ufficiali, che attualmente con tanto impegno si dedicano alle complesse funzioni loro assegnate dalla legge, non sopporterebbero di essere tanto ingiustamente mortificati e diminuiti nel loro prestigio e cercherebbero altrove quelle soddisfazioni alle quali dà loro diritto la preparazione e il servizio prestato con tanto sacrificio.

In una più realistica valutazione dei problemi, relativi alla preparazione del personale direttivo dell'amministrazione centrale, non sembra che sussistano ostacoli di sorta per il distacco temporaneo dei giovani funzionari nelle direzioni marittime e nelle grandi capitanerie a scopo di addestramento. Tale provvedimento è del resto già attuato e potrà, senza difficoltà, essere perfezionato ed ampliato.

Le direzioni marittime, le capitanerie di porto e gli uffici minori non hanno bisogno di innovazioni strutturali e di esperimenti *in corpore vili*, ma di personale e mezzi. Questa deve essere la preoccupazione predominante del Governo, che nel bilancio di previsione in esame ha già preso alcuni provvedimenti per l'aumento delle dotazioni, senza, però, ancora affrontare e risolvere il grave ed urgente problema degli organici. Su questo problema mi sia consentito richiamare in particolare l'attenzione dell'onorevole ministro che segue con tanto vivo interesse e larghezza di vedute tutte le questioni che incidono sul funzionamento della sua amministrazione.

L'attuale organico del corpo delle capitanerie è costituito da 380 ufficiali, di cui 300 del ruolo normale, 60 del ruolo speciale, 15 del complemento e 5 in posizione di soprannumero per servizi di carattere internazionale. Attualmente risultano effettivamente in servizio 368 ufficiali, di cui solo il settanta per cento è destinato alle 37 capitanerie ed ai 30 ufficiali circondariali marittimi. Tali ufficiali sono anche chiamati ad imbarcarsi sulle navi mercantili nazionali e straniere in qualità di commissari governativi per i servizi di emigrazione, ad effettuare esercitazioni logistiche ed a partecipare a tirocini vari; per cui le capitanerie non possono contare sulla permanenza effettiva in servizio di tutto il personale militare destinato.

I vuoti, così formati, non possono essere in alcun modo colmati; e anche in sedi di grande importanza si deve ricorrere ad espedienti e ripieghi, per fronteggiare le esigenze dei servizi, senza che si possa evitare il rallentamento delle attività di istituto e dei controlli ai quali le capitanerie sono tenute per legge in molti settori, quali la sicurezza delle operazioni di imbarco e sbarco delle merci pericolose, la tutela degli interessi pubblici nell'ambito demaniale marittimo, e la celerità del carico e scarico delle navi all'ormeggio nei porti. Si può accennare qui che nel 1960 si è avuto nei porti nazionali un movimento di ben 26.544 navi-cisterna in arrivo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

e in partenza, con un traffico complessivo di prodotti petroliferi grezzi e lavorati di 52.962.778 tonnellate.

La situazione di pericolo, che deriva da tale rilevantisimo movimento, è stata affrontata con infinito sacrificio dagli ufficiali e sottufficiali delle capitanerie, che, senza limiti di orario, hanno fatto buona guardia sulle banchine e a bordo, per prevenire infortuni e garantire la sicurezza delle persone e delle navi.

Nell'ambito demaniale marittimo, a seguito delle accresciute attività industriali, commerciali, turistiche, balneari, gli sparuti effettivi delle capitanerie hanno operato con il massimo zelo, senza riuscire, però, ad evitare occupazioni abusive ed innovazioni arbitrarie, non essendo umanamente possibile esercitare una vigilanza attiva e continua su tutto il litorale.

Le capitanerie, nei mesi estivi, sono il facile bersaglio della stampa, delle camere di commercio, degli armatori e delle amministrazioni locali in genere che pretendono giustamente interventi energici ed immediati in mare e sulla costa: ed i comandanti dei compartimenti marittimi vivono così l'angoscioso dramma di chi è ben consapevole delle proprie responsabilità e dei pericoli che devono essere fronteggiati, ma, non possedendo il dono divino della moltiplicazione degli uomini, non può che assistere impotente a ripetute violazioni delle leggi che spesso mettono a rischio la vita umana.

L'accentramento di tutto il personale disponibile — sempre, comunque, insufficiente anche per compiti limitati — nei servizi demaniali e di sicurezza, costringe poi a trascurarne altri di non minore rilievo, quali la repressione della pesca abusiva, la tenuta e l'aggiornamento delle matricole della gente di mare e la tutela delle maestranze portuali.

Gli esperti in materia di organico hanno calcolato che occorrono almeno altri 180 ufficiali per completare i quadri delle capitanerie, in molte delle quali i servizi sono affidati a non più di tre o quattro ufficiali, che, cumulando incarichi di ogni genere, debbono forzatamente trascurare non pochi settori delle attività di istituto, con grave danno per l'amministrazione e per gli utenti dei porti.

Io mi rendo ben conto che l'attuazione delle richieste modifiche degli organici, che dovrebbero interessare sia la categoria degli ufficiali, sia quella dei sottufficiali, presenta difficoltà di non poco rilievo.

I provvedimenti da realizzare al riguardo devono, infatti, necessariamente inquadrarsi nell'ambito della forza bilanciata della marina militare, e tener conto del complesso meccanismo del reclutamento, degli avanzamenti e dell'equilibrio delle carriere, con assunzione di impegni finanziari non lievi: ma non ritengo che, di fronte a tali difficoltà, si possano incrociare le braccia ed accettare con rassegnato fatalismo, i gravi inconvenienti di una situazione sempre più pesante e dannosa.

Io spero che i tecnici che ella, signor ministro, vorrà chiamare, insieme con quelli del Ministero della difesa, a studiare la questione, sappiano trovare la soluzione del problema con la rapidità necessaria, trattandosi di una questione dibattuta ormai da anni.

Sono certo che le considerazioni esposte sia sugli studi talassografici che sulla sistemazione delle capitanerie di porto avranno favorevole rispondenza nell'animo del ministro, che certamente comprenderà le ragioni che mi hanno indotto a questo intervento e farà quanto possibile per soddisfare le richieste da me avanzate. (*Applausi al centro*).

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

BOIDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'argomento che formerà oggetto del mio intervento è il cosiddetto « rilancio dell'Adriatico » che tratterò sotto un profilo diverso da quello considerato dal collega Sciolis, e con riferimento ad altre situazioni particolari.

L'onorevole Sciolis ha ricordato il convegno di Trieste del maggio scorso, nel quale operatori economici e studiosi di ogni parte d'Italia si riunirono per discutere i problemi dei traffici marittimi in Adriatico. In quella sede, dopo un ampio esame dei fondamentali aspetti della dinamica portuale e marittima dell'Adriatico, fu da tutti riconosciuta la necessità di istituire nuove linee di navigazione, di potenziare quelle già in atto, di rammodernare le unità che servono alcune linee di preminente interesse nazionale. Il convegno concluse i suoi lavori auspicando che un piano di potenziamento di tali linee venga predisposto con carattere di urgenza, approfittando del fatto che l'economia italiana è protesa, come non mai, verso la conquista di nuovi mercati esteri e il consolidamento delle tradizionali relazioni di scambio con molti paesi d'oltremare.

Fu posto soprattutto in risalto che difettano i collegamenti con l'Africa, con l'Asia meridionale monsonica, con l'Indonesia e con

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

l'estremo oriente, mentre sono in fase di confortante espansione i servizi diretti verso l'Africa del nord e verso il levante.

Le preoccupazioni degli operatori economici che gravitano sul versante adriatico sono simili a quelle degli operatori tedeschi, che si appoggiano ai grandi porti germanici del Mare del Nord, nei quali le bandiere straniere detengono un primato quasi assoluto. Quella che è stata chiamata la svalutazione della bandiera nazionale nel secondo versante marittimo italiano è resa evidente dal fatto che mentre nel 1938 le toccate effettuate nei sette principali porti adriatici dalle navi facenti servizio sulle linee marittime regolari nazionali ascesero a 7753, nel 1959 furono appena 2861, nonostante in questi ultimi anni molto si sia fatto per la riattivazione dei traffici, come è dimostrato dal volume delle merci sbarcate che (fatto uguale a 100 l'indice del periodo 1934-1938) risultava salito nel 1959 a 198,7 e nel 1960 a 206,9.

È stata pertanto accolta con molta soddisfazione la recente decisione del Lloyd Triestino di impostare cinque nuove unità, di cui una da 5400 tonnellate di stazza lorda per la rotta del golfo di Guinea, a rafforzamento delle attuali tre unità « bianche », e le rimanenti quattro da immettere entro il 1963 sulle rotte per l'India e il Pakistan. Le aumentate possibilità di carico dell'Adriatico hanno indotto anche l'armatore napoletano Achille Onorato a spostare la linea Genova-Mar Rosso su Trieste, ed il servizio si è iniziato sotto i migliori auspici. Si ha pure notizia della probabile imminente istituzione di un servizio regolare da carico tra l'Adriatico, l'Africa orientale e il Madagascar.

L'importanza dell'Adriatico per l'economia nazionale è convalidata (se pur avesse avuto bisogno di nuove conferme) dalle recenti dichiarazioni rese dal signor Edmond Leguil, segretario generale della camera di agricoltura e del sindacato produttori del legno del Camerun, e dal rappresentante del Madagascar circa la partecipazione ufficiale del Camerun e del Madagascar ad una sola fiera italiana, quella di Trieste, poiché così per l'uno come per l'altro paese il versante orientale d'Italia offre larghe possibilità di interscambio commerciale. Io ho fiducia che il Ministero della marina mercantile, sotto la guida dell'onorevole Jervolino, accoglierà i voti espressi dal convegno economico di Trieste e farà quanto in suo potere per favorire il rilancio dell'Adriatico.

Dopo aver parlato dello sviluppo dei traffici marittimi del versante adriatico in gene-

rale, mi sia consentito, ora, di parlare brevemente del rilancio dei porti della costa marchigiana, a cominciare da quello di Ancona.

Nonostante la scarsità delle iniziative e il lento procedere delle opere di ammodernamento, il movimento del porto di Ancona ha fatto registrare in questi ultimi tempi un sensibile incremento.

Infatti dalle statistiche ufficiali risulta che nel decorso anno il movimento di questo porto, compresi gli approdi dell'A.P.I. di Falconara marittima (che possono considerarsi a tutti gli effetti un'appendice di quelli del bacino dorico), ha raggiunto la elevata cifra di tonnellate 2.521.320.

Ma ciò che più conta, nel quadriennio 1957-1960 si è avuto un notevole aumento delle merci imbarcate, le quali hanno in media superato annualmente le tonnellate 125.000, mentre nel decennio precedente si erano aggirate mediamente sulle tonnellate 15.000 circa all'anno.

Siffatto incremento dimostra chiaramente che il porto di Ancona sta divenendo anche uno scalo di esportazione, e non soltanto di importazione, come era sempre stato in passato. Sono bastate l'impostazione e l'attuazione di alcune iniziative quali, fra l'altro, l'istituzione degli scali della linea Fassio e di altre linee di navigazione italiane e straniere, per promuovere l'accrescimento dei traffici mercantili: e questi, come è prevedibile, aumenteranno sensibilmente in avvenire di quantità e di qualità in dipendenza della creazione di nuovi impianti industriali recentemente entrati in funzione o in corso di costruzione, fra i quali mi piace ricordare il grande silos per cereali e l'importante stabilimento per la spremitura dei semi oleosi.

A conferma di tale previsione debbo far rilevare che, sebbene i silos abbiano iniziato parzialmente la loro attività ai primi di aprile 1961 e non siano ancora del tutto completi, i quantitativi delle merci imbarcate e sbarcate nel porto nel primo quadrimestre del corrente anno risultano già più che raddoppiati nei confronti dell'analogo periodo del decorso anno, come dimostrano le seguenti statistiche ufficiali della capiteneria di porto: nel primo quadrimestre del 1960 si sono imbarcate merci per tonnellate 44.304, se ne sono sbarcate per tonnellate 96.555, per un totale di tonnellate 140.859. Nel primo quadrimestre, invece, del 1961, si sono imbarcate merci per tonnellate 111.496, se ne sono sbarcate per tonnellate 198.311, per un totale complessivo di tonnellate 309.807.

Se poi a dette cifre si aggiungono le partite dei prodotti petroliferi imbarcate e sbarcate presso il pontile e il terminale della raffineria dell'A.P.I. in Falconara Marittima, che nel quadrimestre sopra indicato hanno fatto registrare un movimento complessivo di tonnellate 932.773, si desume palesemente che i traffici del porto di Ancona sono in fase di continua e progressiva ascesa ed espansione.

Al riguardo è anche opportuno segnalare che la raffineria dell'A.P.I. sta procedendo all'ampliamento dello stabilimento e delle attrezzature per aumentare la propria capacità di lavoro e di produzione, che raggiungerà prossimamente oltre due milioni di tonnellate annue. Da ciò deriverà logicamente un notevole aumento del traffico petrolifero.

Un forte incremento si è verificato nel decorso anno anche nel movimento dei passeggeri arrivati e partiti in questo porto, tanto che da 5.749 del 1959 sono saliti a 7.148 nel 1960, e si ha ragione di ritenere che essi aumenteranno ancora in prosieguo di tempo per effetto della istituzione degli approdi di nuove linee di navigazione, di cui ho fatto cenno.

Tale accrescimento e le rosee, fondate previsioni per l'avvenire hanno risollevato, come è noto, il problema della ricostruzione della stazione marittima, già completamente distrutta dalle offese belliche. Il relativo progetto lo sta attualmente elaborando, dietro autorizzazione del competente ministero, il locale ufficio del genio civile per le opere marittime; e si conta che i lavori possano essere intrapresi entro l'anno.

Qualora la presente soddisfacente situazione dovesse perdurare, come tutto lascia sperare e supporre, i quantitativi delle merci imbarcate e sbarcate nel porto di Ancona, compresi i prodotti petroliferi, supereranno agevolmente nell'anno in corso i 4 milioni di tonnellate, per raggiungere in un non lontano domani i 5-6 milioni e forse anche quantitativi superiori, se potranno essere tradotte in atto alcune basilari ed importanti iniziative in programma, quali il bacino di carenaggio, la darsena petrolifera, il punto franco, l'impianto frigorifero, la ripresa degli scali delle navi bananiere ed altre, che potrebbero essere prese in prosieguo.

Tuttavia le citate iniziative avranno la possibilità di essere realizzate soltanto se verrà dato sollecitamente corso, sia pure per gradi, al noto progetto di ampliamento del porto di Ancona dell'ingegner Guido Ferro,

già approvato dalla commissione per i piani regolatori dei porti e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. La riscontrata e lamentata carenza di terrapieni e di banchine d'attracco, la scarsa profondità dei fondali e la deficienza dei mezzi meccanici e dei servizi, per citare solo le lacune maggiori, non consentono infatti, allo stato delle cose, l'istituzione di nuovi impianti e di adeguate attrezzature, l'istituzione di scali di altre linee di navigazione e, di conseguenza, lo sviluppo e il potenziamento dei traffici mercantili.

In proposito mi è d'uopo far presente, a titolo esemplificativo, che delle 22 banchine attualmente esistenti nel porto per una lunghezza complessiva attraccabile di metri 3.145, soltanto 10, della estensione relativa di metri 1.456, sono disponibili per l'ormeggio delle navi che qui fanno scalo per lo sbarco e l'imbarco di carboni fossili, di legname, di prodotti chimici, di gomma sintetica e di merci varie. Le restanti 12, che misurano in totale metri 1.689, sono occupate dalla marina militare o destinate e riservate a diversi servizi portuali oppure inutilizzate.

Pertanto risulta evidente che tanto il numero delle banchine, quanto la loro estensione attraccabile, sono assolutamente insufficienti al crescente sviluppo dei traffici ed al progressivo movimento delle navi, che spesso debbono sostare in rada, non trovando posto per l'ormeggio nell'ambito portuale.

Tutto ciò dimostra ed avvalora sempre più l'imprescindibile urgenza e la necessità di mettere in esecuzione il progetto Ferro, non solo per porre il porto di Ancona allo stesso livello e nelle stesse condizioni di altri più fortunati porti in cui si stanno eseguendo grandiose opere a carico dello Stato, ma anche e soprattutto per rendere possibile una maggiore espansione dei traffici, che il vasto retroterra potrebbe assicurare.

Il ministro Jervolino nella sua recente visita ad Ancona ha potuto rendersi personalmente conto di queste urgenti necessità del porto di Ancona: sappiamo con quanta sollecitudine egli si sia interessato anche in passato ai problemi dello sviluppo del nostro porto, e gliene siamo profondamente grati. Confidiamo che, grazie alle rinnovate premure dell'onorevole Jervolino, l'ampliamento del porto di Ancona secondo il progetto Ferro, ancorché la esecuzione dell'opera non rientri nella competenza del suo dicastero, possa essere realizzato al più presto.

Tra i porti minori della costa marchigiana, solo il porto di Pesaro ha visto riaprirsi la prospettiva di un pur modesto traffico commerciale. Distrutto da azioni di guerra nelle sue strutture di scalo commerciale e ridotta al minimo l'attività peschereccia, il porto di Pesaro è risorto a nuova vita, sia pur lentamente, in questi ultimi anni con la costruzione di un nuovo e più grande scalo di alaggio, con la ricostituzione dei cantieri per lavori di manutenzione dei grossi motopescherecci d'altura e infine con l'apertura dei cantieri navali per costruzioni navali in ferro. Pochi mesi or sono veniva varato il primo scafo in ferro (una modernissima motocisterna di 800 tonnellate), e subito dopo veniva impostata la chiglia di una motocisterna gemella.

Ma ben presto cominciarono i guai per il risorgente porto di Pesaro. Citerò un episodio accaduto proprio in questi giorni, che ci dà l'esatta nozione dell'attuale situazione di quel porto. Nel maggio scorso un grosso motopeschereccio atlantico, acquistato a Marsiglia da un armatore di San Benedetto, veniva dirottato a Pesaro per i lavori di trasformazione e di ammodernamento. La nave poté entrare a stento nel porto, a causa delle recenti sedimentazioni, che avevano abbassato il fondale.

La nave rimase in cantiere fino a pochi giorni or sono; finiti i lavori, avrebbe dovuto riprendere il largo, ma a causa di nuove sedimentazioni ed a causa anche dell'appesantimento dello scafo per effetto dei lavori (lo scafo si è appesantito di circa 20 tonnellate), è rimasta imbottigliata nel porto: i bassi fondali non le consentirono di prendere il largo.

L'ufficio marittimo di Pesaro ha lanciato un S.O.S. all'ufficio opere marittime di Ancona per l'invio di una draga, ma quell'ufficio di Ancona ha risposto che in questo periodo di tempo non può mandare a Pesaro alcuna draga. L'armatore si è cacciato in una trappola; peggio per lui. Il danno che l'imbottigliamento della nave cagiona non investe solo l'armatore e i marinai, i quali perdono una campagna di pesca nell'Atlantico; ma investe anche una fiorente industria cantieristica, il cui sviluppo è impedito da intralci ed incidenti del genere.

Per una di quelle strane anomalie della nostra amministrazione che con tanta efficacia l'onorevole Colasanto ha lumeggiato, il dicastero della marina mercantile, chiamato a presiedere allo sviluppo dei traffici e delle attività portuali, non può attualmente mano-

vrare gli organi tecnici preposti non solo alle opere marittime straordinarie, ma neppure ai modesti lavori di manutenzione ordinaria, quale è appunto la dragatura dei fondali di porto. Tutto ciò è assolutamente assurdo.

Auspiciando che i vari servizi attinenti ai porti e alla pesca siano riunificati e posti sotto la competenza esclusiva del Ministero della marina mercantile, io rivolgo la preghiera all'onorevole ministro di volere non solo intervenire presso chi di ragione per il caso di Pesaro che ho testé denunciato, ma di adoperarsi costantemente (come peraltro ha già fatto in passato) affinché gli organi attualmente preposti alle opere portuali siano più solleciti alle necessità dei porti marchigiani, onde questi possano validamente concorrere al rilancio dell'Adriatico. E non soltanto del maggiore porto di Ancona, le cui esigenze ho testé ricordato, ma anche dei porti minori, da Pesaro a Fano, da Senigallia, via via fino a San Benedetto del Tronto.

Questi porti minori presentano tutti i medesimi problemi e le medesime esigenze: miglioramento degli impianti, costruzione di darsene, prolungamento di dighe foranee, costruzione di scogliere protettive e soprattutto dragaggio dei fondali, che dovrebbe essere eseguito non solo a certe scadenze periodiche, ma ogni qualvolta se ne presenti la necessità, come nel caso di Pesaro.

Questi porti minori sono prevalentemente porti pescherecci: due di questi, Fano e San Benedetto del Tronto, sono annoverati fra i maggiori centri pescherecci italiani. Se è vero che la nuova politica della pesca a cui il ministro Jervolino ha dato così valido impulso, ha per obiettivo l'incremento del reddito dell'attività peschereccia attraverso una più adeguata dimensione economica delle aziende, il potenziamento degli impianti portuali e dei servizi portuali è *condicio sine qua non* per il ridimensionamento delle aziende pescherecce.

I due menzionati centri pescherecci di Fano e di San Benedetto si sono già messi all'avanguardia in questo processo di rinnovamento e di ridimensionamento. Però gli stessi aiuti che lo Stato con le sue provvide leggi mette a disposizione degli operatori della pesca per il potenziamento delle aziende pescherecce rischiano di non conseguire gli effetti sperati se la politica della pesca (e il discorso vale anche per la politica dei traffici) non viene integrata da una correlativa politica portuale.

Il Ministero della marina mercantile, nell'attuare l'ordinamento dei servizi, pur non

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

potendo manovrare direttamente le leve di alcuni organi tecnici attinenti a questa politica portuale, non può rinunciare (e l'onorevole Jervolino, ad onor del vero non vi ha mai rinunciato) al diritto-dovere di stimolare e sollecitare, sia pure indirettamente, quegli organi che esercitano compiti e funzioni riguardanti le varie attività portuali.

Io ho ferma fiducia che l'onorevole Jervolino, proseguendo nella strada sulla quale si è incamminato, prendendo particolarmente a cuore i problemi dei nostri porti come quelli che condizionano l'esercizio e l'incremento così dei traffici come della pesca, si renderà benemerito dello sviluppo dell'economia marittima italiana. (*Applausi al centro*).

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

Annunzio di interrogazioni, e di una interpellanza.

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

FRANZO, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere i motivi per i quali, a distanza di un mese e mezzo, non è stato dato esito di alcun genere alla petizione firmata da duecento dipendenti della manifattura dei tabacchi di Catania per denunciare la gravissima tensione che si è venuta a determinare tra il personale e la direzione della manifattura stessa a causa delle discriminazioni e delle persecuzioni cui il personale e i suoi dirigenti sindacali sono sottoposti da parte dei dirigenti della manifattura e particolarmente di un tale Colaleo, del quale è stato chiesto l'allontanamento.

« L'interrogante chiede di conoscere se il ministro interrogato non sia informato del fatto che la reale situazione della manifattura è oggi perfino più grave di quella denunciata nella petizione, in quanto le discriminazioni e le rappresaglie sono aumentate dopo l'invio della stessa, e si sono concretizzate in trasferimenti di personale da un reparto all'altro, minacce più o meno velate ai dirigenti sindacali e al personale, utilizzazione di spioni cui è stato demandato il compito di accertare chi siano i promotori e i firmatari della petizione, nel rifiuto da parte del commissario della manifattura di discutere la situazione con una delegazione del personale accompagnata da

un membro del Parlamento, e ciò con la scusa dell'assenza del direttore, la quale peraltro non impedisce l'adozione di sempre nuove decisioni discriminatorie e persecutorie.

« L'interrogante chiede infine di conoscere se il ministro interrogato non intenda operare per la normalizzazione della situazione sia trasferendo il Colaleo in altra sede, sia disponendo una superiore inchiesta, che accerti le responsabilità degli altri dirigenti della manifattura ed adotti nei loro confronti le misure eventualmente necessarie.

(4231)

« PEZZINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se sia informato:

1°) che i fascisti tentano di organizzare un loro provocatorio raduno interprovinciale maldestramente mascherato negli ultimi giorni con la trasparente etichetta di un " convegno anti-marxista ", per domenica 8 ottobre 1961 ad Adrano, cittadina profondamente antifascista, a larga maggioranza di sinistra e amministrata da una giunta di sinistra;

2°) che la voce pubblica attribuisce ad alcuni degli organizzatori del raduno fascista l'assassinio del giovane Girolamo Rosano, avvenuto nel corso di una manifestazione per la pace il 17 gennaio 1951;

3°) che un vivissimo fermento e una vasta e possente ondata di protesta largamente unitaria contro la progettata provocazione fascista stanno prendendo forma in questi giorni ad Adrano e nella intera provincia di Catania.

« Gli interroganti chiedono di conoscere se il ministro interrogato non intenda impedire l'attuazione della provocazione, applicando la precisa norma costituzionale e la legge antifascista del 1952, e dando così soddisfazione alla stragrande maggioranza antifascista della popolazione di Adrano e a tutte le forze pacifiche e democratiche del catanese, decise ad impedire che il fascismo rialzi la testa.

(4232) « PEZZINO, FALETRA, DE PASQUALE, PELLEGRINO, DI BENEDETTO, FAILLA, LI CAUSI, GATTO VINCENZO, ALESSI MARIA, MOGLIACCI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni per le quali il Commissariato generale del governo per il territorio di Trieste ha ema-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

nato l'ordinanza di applicazione della legge 13 marzo 1958, n. 248, e della legge 6 dicembre 1960, modificandone lo spirito e la lettera con l'articolo 4 in cui si stabilisce che la permanenza nel posto degli insegnanti iscritti nel quadro speciale e nell'albo speciale è condizionata dall'assegnazione o dal trasferimento di professori di ruolo ordinario. La legge 13 marzo 1958 all'articolo 13 prevede invece che gli insegnanti in questione vengono assegnati ai posti d'insegnamento "disponibili" dopo il conferimento delle cattedre al personale iscritto negli anzidetti ruoli speciali transitori, che tale assegnazione ha carattere "permanente" per gli insegnanti che hanno orario di cattedra e per gli insegnanti iscritti nel quadro e nell'albo speciale, e che tali insegnanti saranno messi a disposizione soltanto per insufficienza "di posti comunque disponibili".

(19925)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga di poter intervenire al fine di prorogare la concessione del sussidio — analogamente a quanto è stato provveduto in casi simili — al profugo istriano Domenico Fragiaco, nato a Pirano nel 1889, il quale non usufruisce di alcuna pensione e non è in grado di lavorare per ragioni di malattia e di età e non riceve, dal luglio 1961, il sussidio che rappresentava finora la sua unica e molto modesta risorsa economica.

(19926)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere:

1°) se le indagini effettuate dalla commissione di inchiesta nominata dal commissario straordinario al comune di Roma in ordine alle cause del tragico incidente che ha stroncato la giovane vita della signora Maria Teresa Zanini in Cozzaglio abbiano condotto all'accertamento di responsabilità dirette e personali del direttore dell'A.T.A.C. professore ingegnere Corrado Guzzanti;

2°) se corrisponde a verità quanto riferito dalla stampa che la inchiesta abbia accertato l'esistenza di un ordine di servizio la cui data risale al 1952, a suo tempo notificato all'ispettorato della motorizzazione civile e da questo tacitamente approvato, come d'altronde risulta essere avvenuto per altre città d'Italia come Milano, che autorizzava i conducenti dell'A.T.A.C. a mettere in moto le vetture a sportelli aperti; e in tal caso, per quali motivi venga mantenuto nei confronti del profes-

sore Guzzanti, nominato direttore dell'azienda nel 1958, il provvedimento cautelativo di sospensione disposto dallo stesso commissario straordinario;

3°) se risulta inoltre conforme a verità che, rapidamente esaurito il compito iniziale della commissione d'inchiesta, sia stato successivamente a questa affidato l'incarico molto più ampio di indagare su tutta la gestione tecnico-amministrativa dell'azienda, il che può lasciar supporre che si sia voluto trarre pretesto da un incidente casuale e doloroso per condurre un'indagine e prendere misure aventi ben diversi scopi, ciò che per altro non giustificherebbe, né dal punto di vista morale né dal punto di vista giuridico, il mantenimento a carico del professore Guzzanti di un provvedimento che mentre colpisce un uomo circondato da larga stima, priva l'azienda di un tecnico di riconosciuto valore al quale si deve, tra l'altro, un ben congegnato piano di riordino, a suo tempo approvato dal consiglio comunale, la cui attuazione fin'ora mancata risale a responsabilità sulle quali, semmai, converrebbe far luce, ma alle quali, comunque, il Guzzanti è assolutamente estraneo;

se è stata considerata l'incongruità di un'inchiesta condotta da una commissione nominata dal comune su uno stato di dissesto che presumibilmente coinvolge responsabilità della stessa amministrazione comunale proprietaria dell'azienda, e se invece non appaia più corretto che un'inchiesta, avente tale portata e tali scopi, venga, se reputata necessaria, promossa e condotta dall'organo di governo cui spetta la vigilanza tecnica sulle aziende di trasporto.

(19927)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e della marina mercantile, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare perché non abbiano a ripetersi i gravi incidenti verificatisi per ben due volte in questi ultimi tempi con la cattura da parte di motovedette jugoslave di natanti della flottiglia di Porto San Giorgio.

« L'interrogante fa presente che gli armatori della zona sono molto preoccupati perché i natanti sequestrati subiscono gravi danni sia per la perdita di giornate di pesca, sia per le reti sottratte, sia per la multa che devono pagare.

(19928)

« DE' COCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere i motivi che hanno determinato l'assurdo provvedi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

mento di sfratto dalla tenuta demaniale di San Rossore (Pisa) delle quattro cooperative agricole che da anni laboriosamente vi operano; e se non ritenga — anche in considerazione che le cooperative medesime hanno sempre puntualmente corrisposto il canone di fitto pattuito, dichiarandosi altresì inclini ad equamente aumentarlo, se richiesto — di provvedere, intanto, a sospendere la procedura dello sfratto in corso e ricercare, altresì, soluzioni positive per la permanenza delle cooperative nelle tenute demaniali predette in ordine a particolari ed evidenti considerazioni di natura sociale, economica ed umana.

(19929)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali siano le ragioni che non consentono al sottufficiale del corpo degli agenti di custodia Fontanelli Guido (posizione n. 3126540) di godere i benefici previsti dalla legge 20 maggio 1960, n. 503.

(19930)

« MAZZONI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali motivi abbiano determinato la recentissima disposizione, emanata a mezzo circolare e relativa all'insegnamento negli istituti tecnici sulla base di nuovi programmi e di nuovi orari, prevedendo l'applicazione di questa disposizione contemporaneamente dalla I alla IV classe e, quindi, applicando una riforma di fatto in pendenza di ogni decisione, mentre nel decorso anno scolastico 1960-61 i nuovi programmi sono stati seguiti in via sperimentale solo da alcuni istituti e nelle prime classi. Riformando contemporaneamente più classi si arriva a conseguenze evidentemente paradossali.

« Il provvedimento portato a conoscenza a pochi giorni dall'inizio dell'anno scolastico porterà ovviamente a un grave ritardo dell'inizio effettivo dello stesso.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere se non ritenga che siano stati superati i limiti dell'esperimento con l'aumento veramente notevole delle classi sperimentali di scuola media unica e quindi, anche in questo caso, introdotta una riforma di fatto in pendenza di ogni decisione.

(19931) « DE MICHELI VITTURI, GRILLI ANTONIO, CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno istituire un ruolo

organico di insegnanti delle scuole reggimentali, in considerazione dell'importanza che tali tipi di scuole, a frequenza obbligatoria, esercitano nella lotta contro l'analfabetismo e in considerazione dell'esigenza di una specializzazione dei maestri da utilizzare in tale settore.

(19932)

« ORLANDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni per le quali sono state confermate le assegnazioni provvisorie ed i trasferimenti di insegnanti a Trieste, malgrado i disposti della legge n. 248 del 13 marzo 1958, essendo attualmente bloccate tutte le assegnazioni provvisorie.

(19933)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni per le quali il provveditore agli studi di Trieste non ha ancora emanato le nomine « permanenti » a norma dell'articolo 14 della legge n. 248 del 13 marzo 1958.

(19934)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni per le quali il provveditore agli studi di Trieste non ha ancora provveduto al pagamento della riliquidazione degli scatti agli insegnanti dell'albo speciale ed ha emanato i relativi decreti appena nel mese di agosto 1961, proiettando la riliquidazione in conto resti.

« Tale modo di procedere appare, infatti, in contrasto con il fatto che fin dal 31 marzo 1961 il Ministero del tesoro (Ragioneria generale dello Stato, divisione XXII/B) con protocollo n. 164097 comunicava al Ministero della pubblica istruzione e per conoscenza alla Presidenza del Consiglio ed al Commissariato generale del Governo l'ordine di riliquidazione degli aumenti periodici al personale insegnante iscritto nell'albo speciale e d'altronde tale ordine, nella prima metà di aprile 1961, veniva comunicato, da parte della direzione della pubblica istruzione del Commissariato generale del Governo, al provveditore agli studi di Trieste affinché si uniformasse alle disposizioni.

(19935)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per lo spostamento dell'abitato di Acquappesa (Co-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

senza), o per il completamento dei lavori di consolidamento intrapresi dall'ufficio del genio civile di Cosenza.

(19936)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per le quali sono stati sospesi i lavori per la costruzione del porto-rifugio di Casciolino (Catanzaro).

« L'interrogante si permette far presente che la sospensione di tali lavori ha suscitato vivo allarme tra le popolazioni marinare di tutta la costa jonica della Calabria, in quanto la realizzazione dell'opera è vivamente attesa perché rappresenta non solo un indispensabile elemento di richiamo e di sviluppo del movimento industriale di una vasta zona, ma anche e soprattutto una inderogabile necessità per i pescatori della riviera jonica che, allo stato attuale, corrono seri rischi in caso di maltempo per la mancanza di un porto-rifugio.

(19937)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per conoscere se sono stati regolarmente approvati ed autorizzati i lavori per la creazione di un passaggio a livello autocarrozabile sulla Palermo-Messina, precisamente nella frazione Santa Lucia di Capo d'Orlando, dove attualmente l'amministrazione ha intrapreso lavori per la costruzione di una strada da servire per il collegamento della Nazionale 113 con le vie Consolare antica e Trazzera marina di detto comune; e se non ritengono, in armonia con l'attuale indirizzo governativo tendente alla graduale eliminazione dei passaggi a livello, intervenire perché sia evitata la costruzione del predetto passaggio a livello e si provveda diversamente al collegamento.

(19938)

« MARTINO GAETANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga di poter disporre l'apertura di una nuova succursale postale nelle adiacenze di quella recentemente soppressa in via Broletto, a Trieste.

« La soppressione dell'ufficio postale cui si fa cenno è stata determinata da esigenze dei lavori in corso per la galleria ferroviaria di circonvallazione ed il trasloco effettuato in via D'Alviano ha determinato grave disagio alla popolazione di quella zona e parti-

colarmente ai pensionati che devono recarvisi per riscuotere la pensione e che per tale necessità sono costretti a spese e fatiche, specie nella stagione invernale, per essi molto pesanti.

(19939)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non intenda intervenire perché vengano sollecitamente eliminati i gravi inconvenienti tecnici a causa dei quali gli abbonati alla rete telefonica urbana di Reggio Calabria vedono praticamente isolati i propri apparecchi dal sovraccarico della rete in seguito all'allacciamento di oltre duemila nuove utenze senza il contemporaneo adeguamento alle nuove esigenze delle centrali di smistamento.

« L'interrogante si permette, inoltre, far presente la necessità di provvedere anche al miglioramento del servizio interurbano della provincia di Reggio Calabria dove si verifica spesso, per talune località, l'interruzione delle linee di collegamento anche per più giorni di seguito.

(19940)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali sono i motivi che impediscono la cumulabilità dei contributi versati nell'assicurazione generale obbligatoria con quelli versati nella gestione speciale per i coltivatori diretti, mezzadri e coloni, come comunica agli interessati la sede di Firenze.

(19941)

« MAZZONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali — per quanto di competenza — per sapere se sono a conoscenza dello illegittimo comportamento della direzione dello stabilimento di Napoli dei cantieri metallurgici italiani — del gruppo Falk — che invece di aderire alla richiesta di trattative in merito alle istanze avanzate dai lavoratori dipendenti, ha messo in atto sospensioni e minacce di licenziamento, ledendo, tra l'altro, i diritti sindacali e la libertà di sciopero.

« L'interrogante in conseguenza chiede ai suddetti ministri, ciascuno per la propria competenza, se ed in che modo intendono intervenire per porre termine al lamentato sopruso e rassicurare operai interessati ed opinione pubblica allarmata per tali denunciati sistemi.

(19942)

« SCHIANO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per la ultimazione dei lavori di costruzione dell'acquedotto consorziale del comune di Acquappesa (Cosenza), ove non si ritenga provvedere almeno all'ammodernamento ed ampliamento di quello esistente.

(19943)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se e come giustifica il decreto del prefetto di Ancona n. 25390/V del 26 agosto 1961, che annulla la deliberazione n. 168 del 21 luglio 1961, presa a maggioranza dal consiglio di amministrazione della federazione opere pie di Senigallia, in merito all'accordo sindacale con i lavoratori di quella azienda agraria.

« L'interrogante fa notare che il principio della condirezione aziendale da parte dei mezzadri:

1°) era già parzialmente applicato da tempo prima dell'accordo sindacale realizzato nel corso delle agitazioni estive;

2°) non pone in dubbio il « sistema mezzadrile locale » cui si riferisce lo statuto della federazione opere pie;

3°) tende a garantire le basi economiche e la più alta produttività dell'azienda agraria prevenendo l'esodo dei contadini dai poderi, che altrimenti rimarrebbero improduttivi, come spesso accade, e senza coltivatori.

« L'interrogante chiede inoltre se la funzione del rappresentante del Governo in sede provinciale debba essere quella di dare un nuovo colpo alla già difficile situazione agricola delle campagne, in cui prevale la mezzadria, nel momento in cui la parte più numerosa e qualificata dei tecnici e delle categorie, convengono che la mezzadria deve essere modificata come avviamento ad un superamento; e se il Governo intende approvare gli indirizzi accettati dalle prefetture sotto l'influenza e la pressione degli strati più conservatori del padronato agrario, che, evidentemente, non è disposto ad accettare innovazioni nemmeno prudenti e parziali nelle aziende pubbliche, per evitare confronti fastidiosi da parte dei lavoratori.

(19944)

« SANTARELLI ENZO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno, delle finanze e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere quali

provvedimenti abbiano preso, o intendano prendere, a seguito del tremendo nubifragio abbattutosi sulla provincia di Savona ed in modo particolarmente grave sui centri di Borgio-Verezzi, Pietra Ligure e Loano, nonché in Valbormida, nella mattinata di sabato 30 settembre 1961.

« La violenza delle acque ha arrecato notevolissimi danni alle strade, alle campagne e alla popolazione in genere, come è stato ampiamente relazionata dalla stampa, dalla radio e dalla televisione, sugli schermi della quale sono infatti apparsi impressionanti inserti filmati.

(19945)

« PERTINI, AICARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se — a seguito delle notizie relative ad un ulteriore, probabile rinvio delle decisioni ministeriali — non ritenga doveroso ed urgente pronunciarsi in ordine alla costruzione dell'autostrada Torino-Piacenza.

« L'interrogante, inoltre, con particolare riferimento all'evidente importanza della statale n. 10 (tratto Torino-Asti-Alessandria-Piacenza) che costituisce la seconda arteria della rete nazionale per intensità di traffico, ne sottolinea l'attuale dannosa insufficienza e pone in rilievo l'inderogabile necessità che gli organi di Governo — onde risolvere contemporaneamente e stabilmente il collegamento fra i trafori alpini da una parte e l'autostrada del sole, l'Adriatico ed il porto di Genova dall'altra — procedano con carattere di priorità, ai sensi dell'articolo 2 della recente legge sulle autostrade, al finanziamento ed alla costruzione dell'autostrada Torino-Piacenza.

(19946)

« ARMOSINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere in quale misura intenda aderire al ritmo di rinnovamento e di progresso della città di Acireale, la quale, pur avendo registrato interventi massicci dello Stato e della regione, è condannata ad avere — ancora — una stazione ferroviaria assolutamente inadatta all'importanza della città, sede di una rinomata stazione di soggiorno e cura.

« Se può dare assicurazione che nel piano di ammodernamento, per cui è stato predisposto un finanziamento straordinario, sarà inclusa la stazione ferroviaria di Acireale, le cui esigenze indilazionabili hanno il conforto del parere favorevole del circolo compartimentale della Sicilia.

(19947)

« DANTE ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quale urgente provvedimento intenda prendere onde ovviare al disservizio della posta in Finalpia (Savona).

« Si precisa che l'ufficio postale di Finalpia deve attendere alla distribuzione della posta, oltre che nel centro, anche nelle frazioni di Calvisio, Verzi, Monte e Manie; queste ultime molto lontane dal centro urbano. Il servizio viene disimpegnato da un solo portalettere che, soltanto nel periodo estivo (tre mesi) viene coadiuvato dal figlio.

« Si fa rilevare inoltre che la popolazione, in continuo aumento, ha raggiunto nella zona così servita le quattromila persone e che nel periodo gennaio-ottobre si riversano su Finale Ligure 470 mila turisti, di cui 200 mila su Finalpia.

« Gli interroganti precisano ancora che l'ufficio postale in questione è stato oggetto di parecchie segnalazioni da parte della stampa locale e dell'amministrazione comunale di Finale Ligure perché indecoroso, angusto (vero «antro di Polifemo») in cui i forestieri sostano per commentare sfavorevolmente la nostra amministrazione postale.

(19948)

« PERTINI, AICARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se, in attesa dell'emanazione delle norme di attuazione per il "piano verde" intenda dare disposizioni perché gli uffici periferici, nei limiti delle loro competenze, siano autorizzati a ricevere le domande per i provvedimenti migliorativi.

« Tale disposizione sembra più necessaria, ove si consideri che, con l'inizio della stagione delle colture, gli agricoltori avevano predisposto i loro piani migliorativi aziendali che, per il ritardo nell'attuazione della legge, vedono ulteriormente differiti.

(19949)

« DANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere come mai l'amministrazione comunale di Busso (Campobasso) mantenga in servizio da oltre quattro mesi l'impiegato straordinario signor Pinto Vittorio di Nicola, figlio di un consigliere comunale, e se non ritenga intervenire, perché sia posta la relativa spesa a carico degli amministratori, che *contra legem* l'hanno determinata.

(19950)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere — in relazione a precedente interrogazione — come mai la giunta comunale di Campobasso non abbia creduto di sospendere il concorso bandito per coprire 4 posti di impiegati, allorché il Ministero dispose che avrebbe potuto essere riservata la metà di essi a persone già in servizio; e se non creda perciò di annullare il concorso espletato, anche perché sarebbe stato ammesso a partecipare a detto concorso il fratello del direttore della camera di commercio, pur non avendo presentato la domanda o avendola presentata fuori termine, come risulterebbe dal fatto che il direttore avrebbe disposto che fosse tenuto libero il n. 3936 del protocollo in data 23 marzo 1961, che è ancora in bianco, ed anche perché l'espletamento del concorso stesso non avrebbe avuto luogo con l'osservanza dei necessari criteri di serenità e di giustizia, come risulterebbe senza dubbio ad altro ispettore che fosse inviato sul posto con l'incarico di non limitarsi ad interrogare il presidente od il direttore della camera di commercio, e riprendere il treno, ma di provvedere all'interrogatorio di tutti gli interessati.

(19951)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione in Castel San Vincenzo (Campobasso) dell'edificio scolastico, ammesso ai benefici della legge 9 agosto 1945, n. 645.

(19952)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione in Castel San Vincenzo (Campobasso) di un fabbricato di servizio per la gestione e vigilanza dei beni silvo-pastorali di proprietà di detto comune.

(19953)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere quando avrà inizio la costruzione in Castel San Vincenzo (Campobasso) dell'asilo infantile.

(19954)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere lo stato degli studi in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

corso per la realizzazione della strada Castel San Vincenzo-Castelnuovo al Volturmo, frazione di Rocchetta al Volturmo (Campobasso). (19955) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere:

1°) per quali motivi il corpo delle miniere di Bologna non ha ancora disposto, nonostante le motivate richieste del sindaco di Pesaro e di privati, la revoca dell'autorizzazione concessa alla ditta Bertozzini Giuseppe ad escavare sabbia in località Soria di Pesaro;

2°) se non ritenga urgente intervenire perché venga tolta alla ditta Bertozzini la suddetta autorizzazione in considerazione dei gravissimi danni che sta arrecando agli abitanti della zona l'escavazione di sabbia. (19956) « ANGELINI GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se le pensioni godute dal personale ferroviario, in base alla legislazione vigente, siano considerate o meno pensioni a carico dello Stato. (19957) « DE PASQUALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è informato che il sindaco di Terlizzi (Bari), in una recente riunione di quel consiglio comunale, ha dichiarato improponibile un ordine del giorno sui problemi della scuola presentato dai consiglieri socialisti solo perché, a suo parere, un ordine del giorno va presentato da un terzo del consiglio comunale. (19958) « SCARONGELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se è vero che agli ufficiali dei reparti missilistici si corrisponde una indennità speciale di lire 15 mila mensili; ed, in caso affermativo, se non ritenga opportuno istituire analoghe indennità, in misura adeguatamente ridotta, per i sottufficiali ed i militari di truppa, in servizio in tali reparti. (19959) « CUTTITTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri delle partecipazioni statali e dei lavori pubblici, per conoscere i motivi del trasferimento di gestione dell'Istituto case popolari di Carbonia alla Società carbonifera sarda, che perciò resta arbitra delle assegnazioni e ha già disposto alcuni sfratti; e per

conoscere se non intendano revocare il provvedimento.

« Gli interroganti chiedono come possa giustificarsi il mercato delle aree fabbricabili nella stessa città di Carbonia da parte della Società carbonifera, che va alienandole al prezzo di lire 2.000 al metro quadrato, senza tener conto delle esigenze dei cittadini di Carbonia, che versano in gran parte in condizioni economiche modeste, e della necessità di adibire parte di tali aree per strade, edifici pubblici e giardini. (19960) « BERLINGUER, CONCAS, PINNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza del ritardo nella costruzione, e quindi nella consegna, verificatasi nella definitiva sistemazione dei 24 alloggi I.N.A.-Casa, cantiere n. 15864, Castelfiorentino (Firenze), ove da oltre 4 mesi i lavoratori sono stati sospesi per la mancata approvazione, da parte della gestione, della perizia suppletiva concernenti i lavori di rifinitura, e se non intenda intervenire per accelerare l'approvazione della ritardata perizia, e quindi dei lavori e della consegna di alloggi già assegnati fin dal mese di febbraio 1961. (19961) « MAZZONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere come intende provvedere, affinché le decisioni del Comitato interministeriale dei prezzi riguardanti la riduzione del prezzo dei libri scolastici, decisioni prese dopo che i rivenditori librai avevano già fatto gli acquisti a prezzo di copertina e che le case editrici affermano di non voler adeguare alle nuove disposizioni, non causino un danno grave per questa categoria commerciale composta di piccoli operatori, oltre che alla popolazione scolastica, verificandosi un ritardo nell'inizio della vendita, come in talune città sta avvenendo. (19962) « MAZZONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quando ritengono di dare seguito alla richiesta del comune di San Giorgio di Susa (Torino), tendente ad ottenere l'esecuzione a totale o almeno parziale carico dello Stato, ai sensi delle leggi nn. 647 e 635, di un acquedotto adeguato alle necessità del comune e delle frazioni Airassa-Grangia-Pognant-Martinetti e Viglietti.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

« Si fa presente trattarsi di comune depresso, dotato di poche e modeste attività, che non potrebbe in alcun modo eseguire a carico proprio un'opera così rilevante e indispensabile.

(19963)

« ALPINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se e quando potrà essere accolta la richiesta di finanziamento, coi benefici della legge 9 agosto 1954, n. 645, e successive sull'edilizia scolastica, per la costruzione dell'edificio scolastico di Borgone di Susa (Torino), come da delibera 26 agosto 1960 di quel consiglio comunale.

« Si fa presente che il comune suddetto non potrebbe provvedere in altro modo all'onere di quella indispensabile costruzione, trattandosi di zona montana e già avendo dovuto provvedere, a carico totale o prevalente del proprio bilancio, a varie altre opere, sistemazioni e servizi pubblici.

(19964)

« ALPINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se è a conoscenza della grave situazione che si è venuta a determinare a seguito della decisione, assunta dalla presidenza dell'Istituto tecnico statale nautico ed industriale de La Spezia, di non concedere l'iscrizione alla prima classe della sezione industriale a cinquantasette alunni ripetenti.

« Del provvedimento, che sarebbe stato adottato con il pretesto della non disponibilità di aule, è stata data comunicazione agli interessati nella giornata di sabato 30 settembre 1961, alla vigilia — cioè — dell'inizio dell'anno scolastico e dopo che le famiglie degli studenti avevano provveduto non solo alla regolare iscrizione presso la segreteria dell'istituto, ma anche al pagamento delle tasse scolastiche e a tutte le spese inerenti all'acquisto del materiale scolastico, gli abbonamenti ai mezzi di trasporto, ecc.

« Stante la gravità della decisione della presidenza dell'Istituto, l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti provvedimenti si intendano adottare per reintegrare nel loro diritto gli alunni colpiti e per consentire loro di iniziare regolarmente e tempestivamente gli studi nel nuovo anno scolastico.

« L'interrogante, riferendosi anche ad una sua precedente interrogazione sulla situazione dell'Istituto tecnico statale nautico ed industriale di La Spezia ed al fatto che, an-

che quest'anno, con discutibile decisione, si è voluta impedire ad alcuni studenti della terza classe elettrotecnici la libera scelta della specializzazione, chiede altresì di sapere se non si ritenga di intervenire con decisione per eliminare le cause dell'ormai palese insufficienza nella direzione di uno dei più importanti istituti tecnici italiani.

(19965)

« LANDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se sia a sua conoscenza lo stato di disagio in cui versa la categoria dei coadiutori reggenti delle agenzie postali e se non ritenga opportuno, in attesa dell'approvazione del disegno di legge sulla equiparazione, provvedere:

1°) all'assicurazione obbligatoria dei coadiutori e dei coadiutori reggenti, così come avviene per tutte le categorie di lavoratori dipendenti;

2°) all'assunzione dei coadiutori e coadiutori reggenti in qualità di ufficiali postali giornalieri, in caso rispettivamente di licenziamento da parte del titolare d'agenzia e di cessazione dall'incarico per disposizioni interne dell'amministrazione.

« Tali misure si rendono, a giudizio dell'interrogante, necessarie anche in considerazione del considerevole contributo di competenza e di sacrificio che la categoria dà al buon andamento di indispensabili e delicati servizi.

(19966)

« DE PASQUALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della sanità, per conoscere se intendano dare disposizioni al prefetto di Napoli ed invito al sindaco di Napoli per l'evacuazione della caserma Conte di Torino, occupata da circa trecento famiglie di sinistrati, che vivono in baracche e sottotende, senza rispetto alcuno dell'igiene; se intendano naturalmente disporre che il trasferimento avvenga in alloggi popolari costruiti recentemente o in costruzione nella città di Napoli.

(19967)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se, in coerenza con le dichiarazioni fatte in Parlamento in sede di discussione di una interrogazione dell'interrogante, la linea Napoli-Castellammare-Gragnano sarà incrementata e poten-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

ziata in rispondenza delle necessità di quelle popolazioni e, soprattutto, per lo sviluppo industriale e turistico di quelle zone.

(19968)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se intenda intervenire per accelerare i lavori di ammodernamento della Cumana, indispensabili per rendere il servizio più agevole.

(19969)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quando sarà completata e, quindi, aperta ai viaggiatori la fermata della metropolitana di Napoli sul ponte di via Cavallegeri d'Aosta, che doveva essere già pronta a fine giugno 1961, ed in considerazione dell'estrema necessità di quel servizio per la zona che ha oltre 50 mila abitanti.

(19970)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per i quali ancora non è intervenuta l'autorizzazione ministeriale per l'istituzione di un liceo scientifico in Caiazzo, come già deliberato all'unanimità dal consiglio provinciale per venire incontro alle esigenze di una vasta zona della provincia di Caserta.

(19971)

« ROMANO BRUNO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se siano a conoscenza del grave fatto che nel comune di Manfredonia (Foggia) ben 132 alloggi dell'I.N.A.-Casa, la cui costruzione è stata ultimata da circa tre anni addietro e la cui assegnazione ad altrettante famiglie di lavoratori è avvenuta da molto tempo, non ancora possono essere occupati perché non allacciati alle reti idrica e fognante.

« Manfredonia, importante centro pugliese con quasi 40 mila abitanti, è per la maggior parte dell'abitato ancora sprovvisto di acquedotto e di fognatura, ed i competenti organi governativi avrebbero dovuto comprendere da tempo il dovere di affrontare e risolvere il grave problema; senonché essi non adottano neppure i limitati provvedimenti che possano consentire l'abitabilità degli insufficienti alloggi che sorgono con i fondi dell'edilizia popolare.

« Gli interroganti chiedono di sapere come i ministri intendano intervenire.

(19972)

« MAGNO, DE LAURO MATERA ANNA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e foreste e il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere come si intenda provvedere alla sistemazione e alla manutenzione delle seguenti strade, costruite diversi anni addietro dall'O.N.C. nel Tavoliere di Puglia:

tronco tra la statale Foggia-Cerignola e la strada di bonifica n. 30;

tronco dal ponte Incononata alla strada provinciale Foggia-Mezzanone;

tronco Ruatella (tratto dalla linea ferroviaria Foggia-Bovino alla strada provinciale Foggia-Ascoli Satriano);

tronco dalla strada provinciale Foggia-Ascoli Satriano al borgo Segezia;

tronco dalla strada provinciale Foggia-Mezzanone alla località Macchiarotonda, in agro di Manfredonia.

(19973) « MAGNO, DE LAURO MATERA ANNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere — in relazione alla risposta data a precedente interrogazione — quando avranno inizio i lavori di costruzione del primo lotto della strada turistica delle Mainarde, il cui progetto è stato redatto dall'amministrazione provinciale di Campobasso, giusta incarico ad essa dato con lettera del 29 settembre 1960 dalla Cassa per il Mezzogiorno, e per conoscere altresì lo stato della pratica relativa al secondo lotto.

(19974)

« COLITTO ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dell'interno, per conoscere:

se il Governo abbia predisposto la convocazione dei comizi per la elezione del consiglio comunale di Roma alla scadenza, ormai imminente, del terzo mese di gestione commissariale;

se non ritenga tale convocazione necessaria ed improrogabile anzitutto per il rispetto e l'attuazione dei principi della vita democratica stabiliti dalla Costituzione; tanto più in quanto da parte del commissario prefettizio si è proceduto allo scioglimento di organismi rappresentativi e popolari (commissione amministratrice della centrale del latte e consulte tributarie), considerata anche la gravissima situazione di dissesto e addirittura di disgregazione in cui versa l'amministrazione del comune di Roma, in conse-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

guenza di un malgoverno prolungatosi per molti anni, e per i grandi e complessi problemi insorti, e rimasti insoluti, in una città di 2 milioni di abitanti in continua crescita;

se non ritenga che la gravità della situazione richieda la più rapida eliminazione di una gestione burocratica e provvisoria come quella commissariale e la ricostituzione di un'amministrazione democratica pienamente responsabile e capace di affrontare problemi non contingenti, ma fondamentali per la vita e lo sviluppo della capitale.

(985) « NATOLI, CIANCA, CINCIARI RODANO MARIA LISA, D'ONOFRIO, NANNUZZI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

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

La seduta termina alle 22,20.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30 e 16,30:

1. — Svolgimento della proposta di legge:

ROFFI ed altri: Inquadramento nei ruoli aggiunti dell'Amministrazione dello Stato del personale civile italiano in servizio fuori ruolo in Somalia al 30 giugno 1960 (3043).

2. — Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (2773) — *Relatore:* Colasanto.

3. — Discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (2768) — *Relatori:* Limoni e Titomanlio Vittoria;

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi tra l'Italia e la Somalia conclusi a Mogadiscio il 1° luglio 1960: a) Trattato di ami-

cizia con annesso Scambio di Note; b) Convenzione consolare; c) Accordo commerciale, di pagamento e di collaborazione economica e tecnica con annesso Scambio di Note; d) Accordo sui servizi aerei (*Approvato dal Senato*) (3107) — *Relatore:* Vedovato;

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi a Roma tra l'Italia e San Marino il 20 dicembre 1960: a) Accordo aggiuntivo alla Convenzione di amicizia e di buon vicinato del 31 marzo 1939 e Scambio di Note; b) Convenzione finanziaria; c) Accordo in materia di risarcimento di danni di guerra (*Approvato dal Senato*) (3151) — *Relatore:* Vedovato;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica di San Marino per il miglioramento delle comunicazioni stradali tra i due Paesi, concluso a San Marino il 20 novembre 1958 (*Approvato dal Senato*) (2870) — *Relatore:* Togni Giuseppe.

4. — Discussione del disegno di legge:

Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia popolare (547) — *Relatore:* Ripamonti;

del disegno di legge:

Istituzione di una imposta sulle aree fabbricabili e modificazioni al testo unico per la finanza locale, approvato con regio decreto 14 settembre 1931, n. 1175 (589);

e delle proposte di legge:

CURTI AURELIO ed altri: Modificazioni al testo unico delle leggi sulla finanza locale 14 settembre 1931, n. 1175, per l'applicazione dei contributi di miglioria; alla legge 17 agosto 1942, n. 1150, per i piani regolatori particolareggiati e nuove norme per gli indennizzi ai proprietari soggetti ad esproprio per l'attuazione dei piani medesimi (98);

NATOLI ed altri: Istituzione di una imposta annua sulle aree fabbricabili al fine di favorire la costituzione di patrimoni comunali e il finanziamento dell'edilizia popolare (212);

TERRAGNI: Istituzione di una imposta comunale sulle aree per il finanziamento di lavori pubblici (429);

PIERACCINI ed altri: Istituzione di una imposta sulle aree fabbricabili (1516);

— *Relatore:* Zugno.

5. — votazione per la nomina di:

un membro effettivo in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1961

sei membri supplenti in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (*Approvato dal Senato*) (2909) — *Relatore:* Bianchi Fortunato;

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore:* Vicentini;

Nuova autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi statali per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario (1222) — *Relatore:* Franzo;

Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana (253) — *Relatore:* Lucifredi.

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore MENGHI: Modifiche alla legge 15 febbraio 1949, n. 33, per agevolazioni tributarie a favore di cooperative agricole ed edilizie (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1926) — *Relatore:* Patrini;

TROMBETTA e ALPINO: Valore della merce esportata ai fini del calcolo dell'imposta sulla entrata da restituire ai sensi della legge 31 luglio 1954, n. 570 (979) — *Relatore:* Vicentini;

PENAZZATO ed altri: Istituzione di un congedo non retribuito a scopo culturale (237) — *Relatore:* Buttè;

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore:* Bertè;

SERVELLO ed altri: Corruzione nell'esercizio della professione sportiva (178) — *Relatore:* Pennacchini;

TOZZI CONDIVI: Modifica dell'articolo 8 del testo unico delle leggi per la composizione ed elezione dei Consigli comunali e dell'articolo 7 della legge 8 marzo 1951, n. 122, per la elezione dei Consigli provinciali, concernenti la durata in carica dei Consigli stessi (52) — *Relatore:* Bisantis.

8. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

IOZZELLI: Modifica alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei Consigli provinciali (1274) — *Relatore:* Bisantis.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI