

CDXCV.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 4 OTTOBRE 1961

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE

	PAG.
Congedi	24123
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (2773)	24123
PRESIDENTE	24123
CONCAS	24124
SINESIO	24126
CUTTITTA	24134
ALBA	24135
CARCATERRA	24138
Proposta di legge (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	24123
ROFFI	24123
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	24123
Sostituzione di un Commissario . . .	24140

La seduta comincia alle 10,30.

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

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Gennai Tonietti Erisia, Marengi e Rapelli.

(*I congedi sono concessi*).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Roffi, Giuliano Pajetta e Beltrame:

« Inquadramento nei ruoli aggiunti dell'amministrazione dello Stato del personale civile italiano in servizio fuori ruolo in Somalia al 30 giugno 1960 » (3043).

L'onorevole Roffi ha facoltà di svolgerla.

ROFFI. Mi rimetto alla relazione scritta. Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(*E approvata*).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(*E approvata*).

La proposta di legge sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile (2773).

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

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

CONCAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento, dopo quello del collega e compagno onorevole Santi, si limiterà a trattare alcuni problemi del lavoro marittimo che, a mio parere, vengono spesso trascurati e che invece rappresentano la base su cui poggia il rapporto di lavoro della marineria. Mi riferisco, precisamente, al funzionamento degli uffici di collocamento e delle capitanerie di porto.

È bene porre subito in evidenza che la legislazione vigente è inadeguata all'enorme sviluppo che hanno avuto i trasporti via mare ed è rimasta ancorata a schemi e principi assolutamente superati dall'evoluzione dei tempi. Infatti, mentre nel nostro paese le prime basi legislative per la disciplina del collocamento, della previdenza, dell'assistenza, ecc., furono create proprio per la gente di mare, ora, viceversa, notiamo che tutte le altre categorie di terra hanno progredito, lasciando indietro, con formule antiquate, il settore marittimo. Sono infatti poche le norme che regolano il collocamento della gente di mare, effettuato, per altro, tramite le capitanerie di porto. Sarebbe indispensabile, a mio modo di vedere, modificare sostanzialmente la regolamentazione, onde rendere gli uffici di collocamento funzionali e più rispondenti alle necessità dei lavoratori e dei datori di lavoro interessati.

Uno degli aspetti negativi è rappresentato dalla esistenza di numerosi uffici di collocamento, autonomi uno dall'altro, senza alcun coordinamento centrale. E questo un grave inconveniente in quanto rende praticamente impossibile al lavoratore in cerca di un imbarco di sapere in anticipo presso quale ufficio di collocamento avrebbe possibilità di trovare lavoro.

Questo riflesso negativo attualmente si manifesta con maggiore evidenza per la categoria degli ufficiali patentati di coperta e in particolare di macchina.

L'armatore stesso si trova in difficoltà in quanto ignora se in altri porti è disponibile per l'imbarco il personale richiesto. Da ciò consegue che in molti casi la direzione generale del lavoro marittimo del Ministero della marina mercantile è costretta, perché non informata delle effettive disponibilità di occupazione degli ufficiali patentati, ad accordare autorizzazioni di imbarco ad ufficiali non aventi i requisiti previsti dalle leggi.

È quindi indispensabile la sollecita costituzione di un ufficio centrale di collocamento presso il Ministero della marina mercantile,

responsabile di tutti gli imbarchi, dovunque vengano richiesti.

Gli uffici di collocamento periferici dovrebbero avere solo il compito di raccogliere le iscrizioni e le reiscrizioni nei turni e di trasmetterle, in ordine cronologico, al centro, provvedendo poi agli imbarchi secondo le direttive dell'ufficio centrale di collocamento.

Un altro settore, onorevoli colleghi, che occorre regolamentare diversamente è quello della iscrizione nei turni generali. A me non sembra logico che, appena un qualsiasi cittadino abbia conseguito il libretto di navigazione, debba essere automaticamente iscritto nei turni generali con i medesimi diritti dei lavoratori, magari con lunga navigazione e in attesa di imbarco da anni. In sostanza le nuove iscrizioni nei turni senza corrispondente aumento dei posti di lavoro, aggravano la già precaria situazione degli iscritti nei turni di collocamento e questo occorre evitare se si vuol dare una sistemazione generale alla categoria.

È quindi necessario un ridimensionamento delle riserve a terra, sia nei turni generali sia in quelli particolari, in modo da consentire la delimitazione di queste riserve alle effettive necessità dell'armamento italiano, sia pure con una certa larghezza. Questo sistema consentirebbe di far allontanare automaticamente dal settore quei disoccupati di altre categorie o alla ricerca del primo impiego che oggi, invece, si immettono nelle matricole della gente di mare, con la speranza di potersi avviare al lavoro, magari scavalcando i molti marittimi più anziani, già iscritti nei turni da anni.

Col sistema attuale, infatti, l'armatore che abbia un turno particolare e voglia assumere un lavoratore alle sue dipendenze può farlo a libera scelta assoluta; si alimentano così in maniera vertiginosa le raccomandazioni e addirittura la speculazione di gente di pochi scrupoli che, nonostante i divieti delle leggi, riscuote somme di denaro di qualche entità per garantire al marittimo l'iscrizione nel turno particolare e il successivo imbarco a breve scadenza.

Onorevoli colleghi, un altro problema che va esaminato è quello del funzionamento delle capitanerie, sia per la formazione degli equipaggi sia per il contenzioso. È noto che, in forza di una norma contenuta nel codice della navigazione (articolo 317) il comando di capitaneria deve provvedere all'applicazione delle disposizioni di legge e dei contratti di arruolamento riguardanti la determinazione della forza minima dell'intero equipaggio.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

Ho avuto modo di accertare che in molti casi la capitaneria di porto si avvale della norma sopra ricordata per consentire l'armamento di navi con equipaggi inferiori a quelli liberamente accettati dagli stessi armatori, creando così dei privilegi ingiustificati e incrementando la disoccupazione.

Così pure per gli uffici contenziosi occorre adottare provvedimenti per migliorarne la funzionalità.

È infatti raro il caso che i comandi della capitaneria emettano sentenze sulle vertenze che hanno esaminato; il loro compito si limita quindi ad un tentativo di composizione amichevole. Quando gli armatori non accettano la proposta della capitaneria, nessuno li obbliga a sottomettersi alle decisioni dell'autorità marittima e la sola via aperta al lavoratore è quella della magistratura ordinaria. È questa una deficienza che va eliminata.

In materia di contratto di arruolamento il codice della navigazione, emanato nel 1942, risente chiaramente dell'epoca in cui ha avuto applicazione. Da allora tutto è rimasto fermo, nonostante il nuovo regime politico instaurato nel nostro paese e l'entrata in vigore della nuova Costituzione. Vi sono norme (come, ad esempio, l'articolo 1105) che sono decisamente contrastanti col nuovo ordinamento e che, per non essere state soppresse o modificate, hanno consentito alle compagnie di preminente interesse nazionale e a qualche armatore di denunciare all'autorità giudiziaria per ammutinamento i marittimi che hanno scioperato nel 1959.

Occorre anche in questo campo procedere con urgenza a modificare ed a integrare, sia la parte del codice della navigazione che disciplina le diverse forme dei contratti di arruolamento (che risale praticamente al 1865) sia altre numerose norme non più aderenti ai moderni traffici e alla nuova concezione del rapporto di lavoro subordinato.

Alcuni armatori, ad esempio, di navi passeggeri e da carico, impiegate su linee regolari, fanno ricorso sistematico agli arruolamenti a viaggio o al contratto a compartecipazione. Quest'ultima forma contrattuale, ovviamente, non è mai stata applicata quando i noli erano alti e consentivano enormi profitti! Da tale situazione notevole danno deriva ai marittimi arruolati.

Le capitanerie di porto, infine, dovrebbero essere richiamate ad un più severo controllo per garantire l'igiene a bordo e la sicurezza della navigazione sotto il profilo tecnico. Le norme legislative esistono, ma non vengono rigidamente osservate.

Desidero soffermarmi ora sulla grave situazione in cui si dibatte la previdenza marittima. Al 31 dicembre del 1960 il bilancio della gestione marittima ha segnato un disavanzo di circa 14 miliardi e mezzo, che potrà ridursi negli esercizi successivi per effetto della liquidazione del contributo dei 6 miliardi e 400 milioni a carico dello Stato, stabilito dalla legge n. 1183 del 12 ottobre 1960. La riduzione del *deficit* di qualche miliardo non risolve naturalmente il problema di fondo della gestione che risulta passiva di circa un miliardo e 700 milioni per l'anno 1960, con una previsione di peggioramento negli esercizi successivi. A questo occorre aggiungere la passività di circa 8 miliardi per la quale non è prevista la copertura e che riguarda il riconoscimento dei periodi di servizio militare che dovrebbero andare a carico dello Stato.

E da porre in evidenza che nessun trattamento privilegiato viene dato alla larghissima maggioranza dei marittimi; le misure delle pensioni, infatti, tenuto conto dei contributi complessivamente versati, potrebbero essere più elevate se calcolate secondo le norme vigenti per l'assicurazione obbligatoria. Ciò conferma che la gente di mare, invece di fare dei passi avanti, sta diventando la cenerentola rispetto alle altre categorie di lavoratori di terra!

Un marinaio, per ottenere 39 mila lire mensili di pensione, deve navigare almeno per 25 anni e versare 15.600 lire mensili di contribuzione. Queste cifre possono dare una idea del problema.

D'altronde, non è possibile mantenere le pensioni al livello fissato dalla legge ricordata dell'ottobre 1960, che però ha stabilito la decorrenza dal 1° gennaio 1958. Occorre dare a questi lavoratori in pensione un trattamento tale che possa consentire di coprire le minime necessità di vita. La gente di mare, a differenza di altre categorie di lavoratori, per la particolare natura del suo rapporto di lavoro, al momento del collocamento a riposo si trova con la sola pensione e quindi è indispensabile che questa sia portata ad un livello almeno di sufficienza.

Il Governo ha predisposto due disegni di legge che prevedono stanziamenti per oltre 35 miliardi per favorire gli armatori, ma non ha saputo trovare le somme indispensabili per andare incontro ai pensionati della previdenza marittima!

Desidero sottolineare infine che lo Stato non versa a favore di questo fondo neppure una lira, perché i contributi posti attualmente

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

a suo carico (per altro assolutamente insufficienti) rappresentano solo la copertura contributiva dei periodi in cui i marittimi sono stati imbarcati su navi militari o militarizzate per esigenze di ordine eccezionale o per eventi bellici. Nessuna contribuzione viene data quindi alla previdenza marinara, né per assicurare i trattamenti minimi, né per migliorare il trattamento pensionistico.

All'assicurazione obbligatoria lo Stato interviene anche col 25 per cento delle quote contributive complessivamente versate ogni anno dai datori di lavoro e lavoratori, al fine di assicurare i minimi di pensione.

Il mio intervento si proponeva semplicemente di inquadrare alcuni problemi che interessano il lavoro marittimo. Ritengo di aver adempiuto questo mio proposito e pertanto concludo confermando il voto contrario del gruppo socialista a questo bilancio, ed auspicando per l'avvenire una seria e valida politica marinara nell'interesse del paese.

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

SINESIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, già lo scorso anno ebbi l'onore di intervenire su questo stesso bilancio e ricordo di aver terminato il mio discorso con una richiesta precisa che mi sembrò in quel momento di notevole interesse per il rinnovamento della marina mercantile italiana. Dissi allora che era necessario ottenere dal tesoro più adeguati mezzi finanziari per la nostra marina mercantile e non solo per la nostra vecchia e gloriosa tradizione marinara.

Questa mattina mi intratterrò su un paio di grossi problemi che sono già all'attenzione del Parlamento. Sono infatti attualmente davanti al Senato due disegni di legge che spero vengano approvati quanto prima. In particolare l'auspicio vale per il disegno di legge sul credito navale, la cui sollecita approvazione è necessaria per la vita della flotta peschereccia italiana.

Le considerazioni che intendo fare si richiamano alle conclusioni di due convegni nazionali: quello della F.I.L.M.-C.I.S.L., di Firenze, e quello della pesca che si svolge annualmente in occasione dell'apertura della fiera di Ancona.

I lavoratori marittimi della C.I.S.L., nelle conclusioni del convegno, hanno chiesto, in una forma direi perentoria e precisa, un più deciso intervento dello Stato nel controllare, incoraggiare e proteggere il settore della marina mercantile che è andato assumendo, con il progredire della navigazione e l'intensificazione degli scambi marittimi, una consistenza

sempre più notevole, dando origine a numerosi istituti di diverso ordine e finalità. Tale intervento si giustifica per un complesso di ragioni tecniche, economiche ed anche politiche, in quanto una forte marina mercantile conferisce prestigio e influenza al paese e costituisce potente ausilio per i vitali rifornimenti delle forze armate e della popolazione civile in caso di deprecabile emergenza. Ogni Stato ha pertanto il dovere di garantirsi una marina di tonnellaggio adeguato. Si tratta di un compito che fa prevalentemente capo allo Stato il quale può così tener presenti i vari fattori su cui deve basarsi lo sviluppo della marina mercantile: dalla tradizione marinara del paese alla struttura del commercio interno ed estero.

Mi si potrebbe obiettare che questo è un problema da trattarsi in sede di bilancio delle partecipazioni statali. Devo però contrapporre che il Governo è responsabile collegialmente e che noi ci rivolgiamo al ministro della marina mercantile, perché si faccia con forza portavoce di questi interessi nazionali, in modo che anche questo settore possa partecipare allo sviluppo economico generale della nostra economia, dal quale ancora nessun beneficio ha tratto la categoria dei lavoratori del mare.

Oltre tutto, in un paese che presenta potenziali caratteristiche di sviluppo marittimo, una politica di intervento dello Stato, atta a ravvivare il settore, diventa anche uno dei più grandi fattori di sviluppo dell'economia nazionale. Un paese a largo sviluppo costiero, se non ha una marina mercantile sufficientemente robusta avrà sempre scarse prospettive di espansione, giacché dovrà far disimpegnare da navi straniere il trasporto delle merci e dei passeggeri che fanno capo ai porti nazionali, in tal modo mettendosi in perenne condizione di inferiorità. Una marina mercantile sovvenzionata dallo Stato è pure necessaria per mantenere continui collegamenti con l'estero e conseguire una sempre maggiore penetrazione nei traffici internazionali e in quelli di nuova formazione. La nave è lo strumento per eccellenza di acquisizione! « Nel mondo contemporaneo non vi è paese civile » — afferma autorevolmente Fontana Russo — « che non si preoccupi della propria marina mercantile sotto una qualsiasi forma di protezione. È una leggenda che l'Inghilterra non se ne occupi affatto e lasci completamente libera la propria ».

Si deve pertanto ammettere che le imprese, in un modo o nell'altro, abbiano a cessare di essere affari meramente privati e si assog-

gettino ad un « controllo della collettività », come afferma il Bresciani Turrone.

Da quanto asserito è indiscusso il principio di un intervento dello Stato nel settore della marina mercantile. Si pone, piuttosto, un problema di metodo, nel senso di valutare il problema avendo, non una visione parziale o, peggio, faziosa e demagogica di esso, bensì una visione d'insieme e tenendo presente la finalità di pubblica utilità da raggiungere. In questo modo sarà possibile individuare dove l'intervento statale è necessario e decidere i modi ed i limiti dell'intervento.

Prescindiamo dalla trattazione delle varie forme di intervento dello Stato — per altro numerosissime e variabili da paese a paese — in quanto piuttosto intenderemmo accentuare l'attenzione sulla politica delle sovvenzioni marittime che per il nostro paese costituisce la più vistosa e positiva forma di intervento; basta pensare al patrimonio umano e all'apparato tecnico-organizzativo del gruppo Finmare, che, com'è noto, costituisce il più grande complesso armatoriale del mondo.

Allorché uno Stato decide la propria azione politica con la forma delle sovvenzioni, ha soprattutto di mira la creazione e il mantenimento di una rete di linee di navigazione così da assicurare il servizio a determinate condizioni. Tale intervento può avere le seguenti finalità:

1°) sociali ed economiche con riguardo specialmente alle linee di navigazione postali, se si tratta di assicurare il regolare collegamento con le isole, ed alle linee commerciali, se si tratta di assicurare l'esistenza continuativa di certi rifornimenti necessari a speciali industrie, di facilitare il traffico di esportazione o di potenziare il turismo, incentivando soprattutto quelle correnti che potenzialmente costituiscono una fonte di reddito essenziale per il nostro paese;

2°) politiche o militari, quando si tratti di assicurare collegamenti con paesi lontani con i quali esistano vincoli spirituali, di mettere in grado la bandiera nazionale di non lasciarsi sopravanzare dalla concorrenza straniera in determinati settori di traffico, di mantenere in esercizio navi aventi speciali caratteristiche, determinate velocità, particolari sistemazioni, atte a poter anche venire, se necessario, impiegate come navi da guerra ausiliarie o, infine, di mantenere determinati collegamenti e far funzionare da porto di armamento sedi che non rispondono al concetto di economicità.

L'azione di intervento statale può avvenire o per assunzione diretta dell'esercizio con

navi proprie (sistema di economia collettiva) o per erogazione di una sovvenzione alle imprese che assumono l'impegno di esercitare il servizio (sistema di economia mista in cui la sovvenzione varia in rapporto alle condizioni storiche e sociali di un paese).

La sovvenzione in genere ha una durata tale da permettere all'impresa di navigazione di ammortizzare i capitali investiti e di norma determina l'obbligo di esercitare determinate linee, scelte in rapporto ai bisogni e agli interessi del paese, nonché altri obblighi relativi al tipo e al numero delle navi da impiegare, alla velocità di esercizio, ai porti da toccare, alla periodicità da mantenere.

Talvolta lo Stato non determina la somma da erogare, ma garantisce all'azienda un determinato utile di gestione ad integrazione del bilancio dell'azienda stessa. La sovvenzione, comunque, deve essere commisurata al corrispettivo del servizio reso e degli obblighi effettivamente assunti, analogamente a ciò che si verifica quando lo Stato fa un contratto di noleggio per proprio conto.

Il problema fondamentale che si pone, al fine di stabilire l'entità delle sovvenzioni, sta quindi nella validità delle ragioni che giustificano la continuazione del sussidio, allo scopo di evitare che esso avvanti vantaggi determinati gruppi a spese dell'erario e senza che l'economia nazionale ne tragga profitto. Riteniamo allora opportuno chiederci quali criteri di valutazione siano stati seguiti nell'elaborazione del disegno di legge concernente il riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale e quale commissione di esperti abbia valutato obiettivamente la situazione. Un paese sociale, moderno, in regime democratico, non deve forse tenere conto, oltre che di ragioni economiche e politiche, anche e soprattutto di considerazioni di ordine sociale?

È stata valutata la situazione di fatto in cui si è venuta a trovare la flotta della Finmare dopo la fine della seconda guerra mondiale ed è stato studiato tempestivamente un piano organico e lungimirante atto a realizzare strumenti idonei a reggere il confronto con l'armamento estero?

È noto a tutti che gli indici della produzione nazionale sono aumentati di oltre il 100 per cento rispetto al 1938; tra questi indici non ultimo è quello dell'armamento libero, che ha portato la sua flotta a quasi 5 milioni di tonnellate, mentre nel 1938 superava di poco i 2 milioni. La questione si presenta ancora più grave allorché consideriamo la struttura qualitativa e di età delle unità fa-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

centi capo all'armamento sovvenzionato, che si trovano in condizione di assoluta inferiorità rispetto non soltanto all'armamento straniero, ma anche a quello nazionale privato. Naturalmente ci riferiamo, in questo caso, al settore delle navi da carico.

È stato considerato l'orientamento della politica generale del nostro paese, che nel dopoguerra è stato riportato ad una crescente apertura sociale, in cui le aziende dell'I.R.I. dovrebbero costituire il gruppo pilota, il parametro di allineamento delle società private, sia per i costi sia per la democratizzazione all'interno delle aziende, tale da assicurare un degno tenore di vita ad un popolo civile, teso verso il progresso, fermi restando i criteri dell'economica gestione aziendale?

Noi riteniamo pertanto che primo dovere degli organi responsabili del settore in esame sia quello di creare strumenti di propulsione dell'attività marinara, stabilendo di tempo in tempo le mete da raggiungere nell'ambito di un piano che, ben definito nelle linee generali, dovrebbe essere elastico nei particolari, non soltanto per adattarlo alle esigenze del traffico, ma per non ostacolare l'opera delle amministrazioni interessate, affievolendo il senso di responsabilità e disperdendo lo spirito di intraprendenza e di iniziativa insito nell'industria armatoriale.

Solo dopo tale indispensabile premessa è possibile affrontare in questa sede la discussione del problema delle sovvenzioni in tutti i suoi aspetti, ciò che, a nostro avviso, non risulta essere stato fatto appieno con il disegno di legge in discussione dinanzi al Senato della Repubblica.

Entrando nel vivo dell'esame dell'attuale posizione delle compagnie di preminente interesse nazionale, nel quadro generale della nostra economia, possiamo fare una disamina comparativa della situazione di dette compagnie tra il periodo prebellico e quello attuale.

Ferma restando la natura del preminente interesse nazionale, le compagnie interessate a tale servizio hanno oggi bisogno di modificare le loro strutture, adeguandole alle nuove esigenze tecniche ed economiche, non più limitate ai confini nazionali, ma estese ad un piano di collaborazione internazionale.

Nel periodo prebellico, come abbiamo detto, lo Stato dovette intervenire nel settore marittimo acquistando, attraverso l'I.R.I., il pacchetto azionario di un complesso di società private che, pur gestendo servizi in gran parte sovvenzionati, non erano riuscite per ragioni varie a fronteggiare la gravissima crisi del periodo 1930-1935; cosicché la costituzione

delle compagnie di preminente interesse nazionale, alle quali venne affidato un compito essenzialmente di prestigio, di bandiera e di penetrazione commerciale ed il cui inserimento costituiva un aggravio economico non indifferente, trovò la sua giustificazione nella necessità di porre rimedio ad una situazione il cui permanere avrebbe potuto determinare squilibri interni, sia sul piano sociale sia su quello politico.

Oggi invece debbono essere affrontati problemi di fondo allo scopo di valorizzare al massimo le posizioni conquistate così faticosamente dallo Stato italiano. Si tratta di problemi di natura diversa, complessi e delicati, sui quali riteniamo opportuno fermare, seppur brevemente, la nostra attenzione.

Con la fine della guerra, dopo un periodo di transizione in cui venne utilizzato naviglio vecchio di costruzione bellica, i traffici si riattivavano con rapidità sorprendente, passando da uno stato di necessità ad uno stato di normalità.

Si entra quindi in pieno clima concorrenziale; le navi vecchie vengono sostituite, specialmente all'estero, con navi nuove, grazie particolarmente a tutta una serie di provvedimenti adottati dai singoli governi, per cui, se nel settore tariffario la concorrenza viene limitata soprattutto in considerazione del fatto che le tariffe sono fissate dalle diverse conferenze (alle quali la maggior parte di compagnie di linee italiane e straniere aderiscono), la concorrenza si sposta al settore della fornitura (qualità e regolarità dei servizi). Le singole compagnie non lesinano sforzi per dotare le navi, non solo passeggeri, ma particolarmente da carico, di quanto di meglio offre la tecnica. Il naviglio vecchio diventa, quindi, sempre più antieconomico nei confronti di quello di recente costruzione, sia per il consumo, sia per qualità, *comfort*, capienza, ecc.

Purtroppo, le compagnie di preminente interesse nazionale non hanno avuto in questo periodo, né successivamente, quell'adeguamento che la dinamica degli eventi richiedeva, soprattutto in considerazione delle nuove prospettive economiche di certi traffici, divenute allettanti e positive, grazie alla lunga e costante azione di penetrazione attuata da tali compagnie. Ora, non solo non si è avuto alcun adeguamento delle compagnie di preminente interesse nazionale alla nuova realtà dei traffici, ma — quel che è più grave — in sede di rinnovo delle convenzioni, si sta pensando di imporre a queste compagnie un ridimensionamento, non solo attraverso una no-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

tevole riduzione delle sovvenzioni, ma addirittura con una compressione delle loro aree di azione; preferendosi cedere parte delle linee a compagnie private.

Premessa l'opportunità di un inquadramento delle compagnie di preminente interesse nazionale in maniera più razionale e rispondente alle nuove condizioni di traffico, riteniamo ingiustificata, ma soprattutto antieconomica, la cessione a società private di linee tradizionalmente tenute dalle compagnie di preminente interesse nazionale.

Innanzitutto si deve rilevare che le società private assumerebbero la gestione delle linee in questione sempre e soltanto sotto sovvenzione. Ed anche se questa venisse concordata a condizioni notevolmente inferiori per comprensibili ragioni contingenti, lo Stato senz'altro sarebbe costretto, in periodo di tempo più o meno breve, a riconoscere plausibili aumenti, in quanto le attuali offerte delle compagnie private sono talmente allettanti da far giudicare breve la durata dei loro servizi a tali condizioni.

L'inconveniente peggiore sarebbe costituito dal fatto che lo Stato, alienando anche parzialmente le strutture dell'attuale organizzazione per l'espletamento di certi servizi, si troverebbe nella impossibilità, in futuro, di nuovamente avocare a sé i servizi dati in gestione, qualora venissero a cessare le condizioni di economicità giudicate tali nell'attuale momento.

Se oggi vi sono linee che possono interessare così vivamente l'armamento privato, ciò è dovuto senza dubbio al mantenimento costante di traffici creati dalle compagnie di preminente interesse nazionale anche nei periodi in cui il mantenere tali traffici era considerato da tutti un fatto contrario ad ogni principio di dottrina economica. Per cui ci sembra ingiusto che nel momento in cui le compagnie di preminente interesse nazionale possono avvantaggiarsi dei risultati faticosamente raggiunti con una attività pluridecennale, debbano cedere il passo ad altri.

Riteniamo giunto il momento, invece, di consolidare la posizione di queste compagnie, oltre che in base a quanto sopra esposto, anche in considerazione del fatto che in quasi tutti i paesi si è venuti nella determinazione di costituire delle compagnie di Stato, comunque finanziate.

Al riguardo osserviamo, infatti, che se è vero che inizialmente le compagnie di preminente interesse nazionale sorsero con uno scopo esclusivo di prestigio nazionale e di pubblica utilità, adesso, pur considerando

sempre valido questo principio, i problemi inerenti a queste compagnie debbono essere affrontati e risolti nel loro aspetto prevalentemente economico. Occorre, come ho detto, dare a tali aziende una nuova struttura tecnica ed organizzativa, rispondente alla moderna tematica dei traffici.

Dalla prospettica visione della situazione delle flotte delle compagnie di preminente interesse nazionale si può rilevare che un vuoto preoccupante si è venuto a creare tra il periodo prebellico e quello attuale. Infatti, anche se non vogliamo tener conto del numero delle navi e del relativo tonnellaggio di anteguerra in considerazione della profonda evoluzione dei trasporti navali che si è avuta nel dopoguerra, non vi è chi non veda come le attuali dotazioni delle predette compagnie siano purtroppo assolutamente insufficienti ed inadeguate.

Onorevoli colleghi, tutti i paesi, da quelli di più antica tradizione marinara a quelli di più recente esperienza in questo campo, tutti indistintamente, dai più evoluti a quelli in fase di iniziale sviluppo, hanno sentito la necessità impellente di aiutare in qualche modo le loro flotte ed hanno provveduto, in conseguenza, ad adottare provvedimenti e rimedi vari per il raggiungimento di tale obiettivo. L'Italia non può e non deve in alcun modo segnare il passo in questo momento, estraniandosi, così facendo, da questa fonte tradizionale di ricchezza.

Tra i vari Stati che hanno già proceduto nel senso sopraindicato possiamo citare la Francia, l'Inghilterra, la Grecia, la Turchia, la Jugoslavia, Israele, il Brasile, l'Argentina, il Venezuela e gli Stati Uniti d'America. In questi ed in altri Stati si è proceduto, attraverso sovvenzioni dirette o indirette, nonché con aiuti di altro genere, ad incrementare le rispettive marine mercantili.

Questa necessità appare più che mai impellente allorché ci si soffermi sull'azione che le compagnie estere stanno svolgendo allo scopo di sottrarci mercati tradizionali nostri e di penetrare in quei mari che, nel loro complesso, rappresentano una fonte notevole di valuta pregiata.

In Italia, grazie all'intervento dello Stato, si è avuta una ripresa vigorosa in tutti i settori produttivi con aumenti notevoli sugli indici rispetto a quelli di anteguerra, quando addirittura non sono state create nuove attività (vedi E.N.I.), che hanno determinato il sorgere di condizioni economiche prima inesistenti. L'analisi del favorevole andamento dell'economia italiana in questi ultimi anni, e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

specialmente nel 1960, porta, infatti, sotto certi aspetti, a questa conclusione: esso è notevolmente condizionato all'attiva partecipazione alla vita del mondo occidentale in tutti i campi ed in tutti i luoghi dove essa trova il mezzo con cui manifestarsi.

Onorevole ministro, questa presenza italiana nel mondo porta, come risultato, l'accresciuto prestigio e l'ampliamento del volume degli scambi. Ma vi è un'altra conclusione a cui ci conduce questa analisi: perché lo sviluppo dell'economia italiana continui nella attuale fase, è necessario che l'Italia partecipi in modo sempre più intenso agli scambi internazionali.

Evidentemente, per conseguire questo scopo, uno dei mezzi primari è offerto dai servizi di collegamento con gli altri popoli. E quanto più questi collegamenti saranno vasti, efficienti e costanti, tanto più agevole sarà il raggiungimento dello scopo. Ecco dunque la necessità di avere una flotta che accresca il nostro prestigio, che ci assicuri la possibilità di far sempre più conoscere e sempre meglio apprezzare le nostre produzioni, là dove esse sono già conosciute, e che ci consenta di presentarci in quei mercati e in quei paesi nei quali non si sono ancora stabilite correnti di scambio.

Ora, potrebbe sorgere la questione se il collegamento con i popoli d'oltremare debba essere stabilito da una flotta sovvenzionata dallo Stato o se lo stesso debba essere lasciato alla marina libera, nazionale o straniera. Onorevoli colleghi, è fuori dubbio che l'attività di un armatore su una linea prescinde da ogni considerazione relativa al prestigio nazionale da osservare o da accrescere. Inoltre, lo stesso armatore esercita l'attività su una certa linea solo quando ne può conseguire un utile più o meno immediato.

Pertanto, data la peculiare caratteristica dell'armamento privato, che è quella di esercitare le linee quand'esse forniscano un utile, ne consegue che la penetrazione in nuovi mercati, il collegamento costante, il prestigio da difendere non possono essere assicurati dallo stesso. Da qui sorge, dunque, la necessità dell'intervento dello Stato nel settore armatoriale.

Di fronte alla nostra necessità di potenziare i trasporti quale strumento per una sempre maggiore partecipazione allo scambio internazionale, le compagnie che vengono dette di preminente interesse nazionale non possono essere dimenticate, né trascurate, poiché rappresentano il mezzo ideale per garantire, nelle migliori condizioni, la nostra espan-

sione all'estero, scongiurando il pericolo di un inaridimento e di un arresto del movimento di sviluppo della nostra economia.

Sorgono, quindi, l'impellenza e l'inderogabilità di creare un piano di riordinamento delle flotte, non con criteri settoriali, ma riguardandole nel loro aspetto d'insieme, considerando cioè le quattro compagnie citate come elementi operanti, seppure distintamente, su direttrici di interesse comune. Questo piano dovrebbe prefiggersi il raggiungimento di due scopi fondamentali, e cioè in primo luogo quello di garantire un servizio di pubblica utilità ed il prestigio della bandiera italiana, ed in secondo luogo quello di permetterci il conseguimento di fini puramente economico-commerciali nel quadro della cooperazione internazionale.

Il mantenimento del prestigio di bandiera non deve, naturalmente, essere inteso nel senso che pur di garantire questo prestigio qualunque spesa debba essere affrontata, tuttavia esso deve necessariamente implicare, come ho detto prima, l'esigenza di concedere le predette sovvenzioni per mantenere la continuità del servizio e per fronteggiare, quindi, le situazioni critiche nei momenti di congiuntura; e ciò senza perdere di vista i vantaggi che lo Stato ne potrà trarre, tra gli altri quello della conservazione dei legami con i paesi stranieri nei quali si sono costituite floride colonie italiane. Sono, questi legami, non solo affettivi, ma anche economici, e noi dobbiamo certamente utilizzare, anche in questo senso, la presenza, il lavoro e lo spirito d'iniziativa di quelle comunità italiane, facendo leva sulla conoscenza che, per il loro tramite, si ha dell'Italia in quei paesi amici.

Inoltre sono da tenere presenti l'afflusso continuo di valuta estera, i relativi riflessi commerciali, e lo sviluppo di notevoli correnti turistiche che possono essere apportati dall'attività delle compagnie di preminente interesse nazionale, con i risultati più vantaggiosi per l'economia italiana.

Oltre ai fattori di cui ho parlato, non dobbiamo trascurare, infine, gli aspetti più strettamente economico-aziendali dell'attività di queste compagnie, e sotto questi aspetti il problema può essere studiato nei suoi riflessi diretti ed indiretti.

Riflessi diretti sono dati dalla possibilità di fornire servizi in concorrenza con le altre società, poiché un potenziamento e rafforzamento delle flotte di Stato porterebbe queste compagnie ad una situazione tale che, unitamente alla garanzia offerta dalla regolarità dei collegamenti e dalla capillarità dell'orga-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

nizzazione, le condurrebbe senz'altro ad una posizione di prim'ordine.

Un altro elemento importantissimo, da tenere presente, è dato dalla possibilità di una gestione in termini più economici, tenendo conto delle maggiori acquisizioni di noli, conseguenti ad un miglioramento dei servizi, della opportunità, specialmente per le navi da carico, di abbreviare il ciclo operativo e quindi le relative spese, dei minori oneri assicurativi e di altro genere gravanti su navi di nuova costruzione. È infatti da rilevare, a quest'ultimo riguardo, che i carichi assicurativi, che attualmente gravano sul naviglio di vecchia costruzione, sono esageratamente onerosi.

Circa i riflessi indiretti, possiamo dire che un rammodernamento delle flotte di Stato costituirebbe un notevole stimolo al ringiovanimento della flotta nazionale nel suo complesso, flotta che, pur avendo una notevole consistenza per quanto concerne il tonnellaggio, è tuttora costituita in larga parte da navi troppo vecchie!

Un altro risultato di vitale importanza sarebbe costituito dalla possibilità di consolidare le nostre tradizionali posizioni economico-commerciali, e di aprire nuovi sbocchi all'economia italiana nelle diverse parti del mondo che hanno raggiunto, o stanno raggiungendo in questi tempi, la loro indipendenza, e sono quindi nella fase dello sviluppo e della industrializzazione.

Nello scorso giugno, nel prendere la parola sui bilanci finanziari dello Stato, dopo di avere fatto l'esame di una successione di cifre e di dati estremamente confortanti in relazione al quadro generale della situazione economico-sociale del paese, ebbi ad affermare che non potevamo fare a meno di sottolineare come lo scorso anno abbia visto anche il settore della pesca, oltre a quello dell'agricoltura, escluso dall'ondata di benessere che si è realizzata in Italia: infatti, il prodotto netto è diminuito del 5,2 per cento rispetto all'anno precedente. Mentre nell'agricoltura, però, si è verificata una leggera flessione del numero degli addetti, nulla abbiamo appreso dalla relazione a tale proposito per quel che concerne questo delicato settore della nostra economia, che impiega una delle categorie più coraggiose e disagiate di lavoratori.

Per converso, è certo che le spese in tale settore sono aumentate del 2,6 per cento, mentre i prezzi del prodotto sono aumentati del solo 0,7 per cento.

Potrei richiamarmi ancora a quanto da me richiesto per la pesca italiana il 14 ottobre

dello scorso anno, sempre durante il dibattito sul bilancio di previsione della marina mercantile. Non lo faccio per la mancanza di tempo, e perché l'esperienza parlamentare di questi anni mi ha insegnato ad affrontare i problemi per settori e per materia, ma soprattutto dinanzi ai ministri competenti.

Quest'anno notevoli fatti internazionali non mi hanno permesso, come sarebbe stato nel mio desiderio, di richiamare l'attenzione del Governo, in occasione della discussione del bilancio degli esteri, sulla urgente opportunità di definire l'importante questione della pesca nel canale di Sicilia; ma mi riservo di farlo appena possibile attraverso una interrogazione parlamentare, per conoscere gli sviluppi delle trattative in corso con la Tunisia e delle quali si è occupata, in quest'ultimo periodo, anche la stampa quotidiana.

Onorevole sottosegretario, non tratterò il problema della unificazione delle casse marittime che, contrariamente a quanto sostenuto ieri dall'onorevole Lucifredi, il quale forse non è informato perfettamente della situazione o forse non ha avuto notizie obiettive, se avverrà, come è desiderio dei marittimi italiani, apporterà certamente una attenuazione ed una perequazione del peso delle contribuzioni. È un problema grosso che bisogna affrontare e risolvere, e che interessa tutti i marittimi ed i pescatori italiani.

Per l'esperienza che ho delle casse e per la conoscenza del loro funzionamento tecnico (una è a Napoli, una a Genova, una a Trieste, tutte e tre amministrano gli stessi mezzi e assistono con le stesse forme i marittimi, ma con tre consigli di amministrazione, tre presidenti, tre direttori generali), ritengo che la bardatura attuale potrebbe essere ridotta, dandosi così il via ad una soluzione più dignitosa e più dinamica del problema dell'assistenza sanitaria alle categorie marinare. Mi risulta, poiché ho partecipato, in rappresentanza delle organizzazioni interessate, ad una riunione tenutasi presso il Ministero del lavoro, presieduta dal senatore Pezzini, che il Governo si è posto questo problema e che un disegno di legge sarebbe quasi pronto per la presentazione al Parlamento.

Debbo rilevare ancora che l'unificazione porterebbe ad una attenuazione e ad una perequazione del peso delle contribuzioni, nonché ad una migliore organizzazione centrale e periferica delle casse stesse. Si è detto che certe navi straniere non assicurerebbero più i marittimi. Questa osservazione non ha peso, in quanto si potrebbe seguire il sistema praticato dalla Cassa Tirrena di Genova, che ha

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

centinaia di milioni di attivo nel suo bilancio. Lo Stato è intervenuto per i coltivatori diretti, per gli artigiani, per i commercianti, non è ancora intervenuto per i pescatori e per i marittimi.

Perciò mi riservo di presentare, se il Governo non predisporrà un suo provvedimento per l'unificazione delle casse, una proposta di legge tendente a sbloccare la situazione, per dare l'avvio a quella unità di sforzi e di intenti che è necessaria per migliorare, anche in questo settore, le condizioni dei marittimi e dei pescatori italiani.

Non mi soffermerò sulla qualificazione professionale dei pescatori, problema noto per la sua dimensione e per la sua urgenza, perché il ministro del lavoro, onorevole Sullo, aderendo ad una richiesta della « Liberpesca » della C.I.S.L., ha già garantito per lo scorso anno, con molta sensibilità ed attraverso un intervento diretto dello Stato, un numero notevole di corsi di qualificazione. Di questo gli do pubblicamente atto, e lo ringrazio a nome dei pescatori italiani. Spero, però, che questo provvedimento possa ripetersi anche per il presente esercizio finanziario del Ministero del lavoro, il cui bilancio sarà, se non erro, votato oggi dal Senato. Mi auguro anche che la realizzazione di queste iniziative sia affidata alla « Italpesca », che è un istituto che ha appunto il compito di provvedere alla istituzione di corsi relativamente brevi di istruzione professionale e di qualificazione dei pescatori per le funzioni di comando di bordo e di direzione di macchina.

Mi sia consentito, a questo punto, rivolgere all'onorevole Colasanto un vivo ringraziamento a nome della Camera, dei settori economici interessati e dei lavoratori del mare, che a lui sono stati e sono sempre tanto cari e tanto vicini, oltre al mio ringraziamento personale ed affettuoso per la fraternità con la quale ha saputo, in tanti anni, insegnarci tante cose, per la completezza della sua relazione al bilancio della marina mercantile, e soprattutto per lo spirito nuovo, informato a tempi nuovi, che ha saputo infondervi; per il dinamismo che vi si riscontra e per la concezione moderna che, credo per la prima volta, ha sollevato, in aula e fuori dell'aula, una serie di critiche e di consensi a tutti i livelli e in tutti i settori.

L'onorevole Colasanto ha parlato, a proposito dell'istruzione professionale, soltanto dell'E.N.E.M. (Ente nazionale per l'educazione marinara). Devo richiamare l'attenzione del Governo su questo ente, che da ben venticinque anni è retto da una gestione commis-

sariale di cui non è dato scorgere la fine. Nello scorso inverno presentai una interrogazione su questo problema, che fu svolta in aula; l'onorevole Maria Badaloni, sottosegretario per la pubblica istruzione, mi assicurò che presto questo ente sarebbe stato restituito alla normale amministrazione. Meglio tardi che mai, direi, perché ormai si tratta di chiarire una strana situazione e di ridare alle categorie economiche interessate uno strumento valido per la istruzione professionale dei marittimi italiani, retto in forma e con metodo democratico.

Molti, moltissimi ancora sono i problemi del settore della pesca che dovrei trattare, e li tralascio perché avrò occasione di interessarmene allorché si potrà discutere di singoli provvedimenti che mi propongo di sottoporre, con alcuni colleghi, alla valutazione ed alla attenzione del Parlamento: le case per i pescatori, un problema del quale tutti hanno parlato, che l'onorevole Colasanto ha fatto oggetto di una menzione specifica e precisa, e per il quale presenterò in questi giorni una proposta di legge; l'abolizione dei diritti esclusivi di pesca, di cui hanno parlato ieri alcuni colleghi; la costituzione di un corpo di polizia per la tutela del patrimonio ittico, perché non avvenga più il bombardamento che oggi avviene nei nostri mari da parte dei bracconieri, questi pescatori, di frodo che adoperano un sistema non soltanto pericolosissimo per la loro vita, ma costituente addirittura uno strumento di distruzione della fauna marina; il problema del riassetto di tutta la previdenza per la gente di mare, per il quale pure ho pronta una proposta di legge; la unificazione dei servizi della pesca presso il Ministero della marina mercantile, unico competente (e lo affermiamo con pienezza di valutazione e con senso di responsabilità) ad affrontare e risolvere i problemi della pesca.

Non è possibile ammettere ulteriori rinvii di questi problemi, non è possibile sopportare ulteriori tentativi di spezzarli in due tronconi, senza avviarli a soluzione.

Ricordo di aver sollecitato il ministro Rumor a rinunciare volontariamente a questa piccola, infinitesima fettina di attribuzioni per passarla alla competenza della marina mercantile. L'ho sollecitato anche in occasione di un convegno sulla cooperazione di cui l'onorevole Colasanto è stato promotore a Napoli; e ancora l'ho sollecitato in occasione della discussione delle varie proposte di legge per l'abolizione dei diritti esclusivi di pesca.

L'unificazione sotto una unica direzione di tutte le attività governative che riguardano

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

il settore peschereccio, sia marittimo sia lacuale e fluviale, si presenta necessaria perché questa pur tanto importante branca dell'economia nazionale non rimanga ancora la cenerentola della marina mercantile. Questa direzione dovrà essere affidata ad un sottosegretario, perché se ne possa occupare responsabilmente, collocando in una prospettiva di graduali soluzioni i problemi che oggi assillano la vita dei pescatori e dell'armamento da pesca.

Ma su un singolo problema peschereccio vorrei soffermarmi particolarmente. Ieri il ministro Jervolino, interrompendo l'onorevole Lucifredi a proposito del credito navale, ebbe a ricordare che proprio nella giornata di oggi si sarebbe discusso alla Commissione competente del Senato il provvedimento per il credito navale. Vorrei dunque, onorevole sottosegretario, che ella si facesse portavoce di quanto dirò presso il ministro con tutta l'urgenza necessaria, in maniera da evitare, come dicevo inizialmente, una ulteriore perdita di tempo che aggraverebbe ancor più la situazione del settore peschereccio italiano.

Il Ministero della marina mercantile per l'attuazione della nuova legge sulle costruzioni navali (si tratta della legge n. 301 del 31 marzo 1961, pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* n. 109 del 4 maggio 1961, di cui sono stato uno dei propugnatori ed alla quale ho collaborato in particolare con un emendamento che vi è stato inserito e del quale parlerò) ha presentato al Parlamento un disegno di legge concernente norme per l'esercizio del credito navale, che è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 6 giugno 1961.

Tale disegno di legge, che ha lo scopo di stimolare le attività economiche e gli investimenti produttivi nel settore marittimo, prevede la corresponsione di un contributo a carico dello Stato del 3,50 per cento nel pagamento degli interessi sui mutui, di durata non superiore ai 15 anni, relativi ai finanziamenti per costruzioni navali.

Lo stesso disegno di legge prevede che l'importo dei finanziamenti non possa essere superiore al 50 per cento del prezzo della costruzione delle navi da carico, e al 60 per cento dei prezzi delle navi adibite al trasporto dei passeggeri. Sono invece escluse, dal suddetto beneficio, le navi addette ai servizi complementari nell'interno dei porti, quelle addette alla navigazione fluviale e le navi da diporto.

Il disegno di legge non fa alcun accenno alle navi da pesca, previste dall'ultimo com-

ma dell'articolo 2 della suddetta legge n. 301 del 31 marzo 1961; mentre l'articolo 9 non le esclude. È necessario pertanto che il beneficio del contributo interessi per queste navi sia chiaramente sancito dalla legge, tenuto conto che proprio le imbarcazioni da pesca hanno bisogno di maggiori provvedimenti per lo scarso reddito che tale settore produttivo offre al capitale investito e per il maggior costo unitario della loro costruzione (per ogni tonnellata di stazza) nei confronti delle navi mercantili addette al trasporto merci.

A questo fine, prima che sia troppo tardi, dovrebbero essere formulati alcuni emendamenti tenendo conto del maggior costo unitario di costruzione delle navi da pesca nei confronti delle navi da carico (e ciò perché le prime sono dotate, oltre che di motori principali per la navigazione, anche di motori ausiliari e di costose attrezzature specifiche per l'esercizio della pesca, nonché di tutti gli impianti frigoriferi per la congelazione e conservazione del pescato); e in secondo luogo del maggior costo unitario di esercizio in dipendenza di un più numeroso equipaggio, per tonnellata di stazza, imbarcato su una nave da pesca oceanica nei confronti di quella addetta al trasporto. Anche l'onorevole Ravagnan ieri sera ha sollevato questo problema, che è di natura economica, ma la cui soluzione potrebbe anche alleggerire la tensione oggi esistente nel Mediterraneo con la Tunisia, con la Jugoslavia e con la stessa Corsica in materia di rapporti pescherecci. In terzo luogo, si dovrebbe tener conto dei maggiori oneri derivanti all'esercizio della pesca specialmente oceanica in dipendenza del lungo tempo occorrente per la produzione e per la distribuzione.

In considerazione di quanto ho detto, gli emendamenti relativi al beneficio del contributo interessi previsto dall'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 31 marzo 1961 in favore della costruzione di navi da pesca oceanica (le famose «navi fattoria» che attualmente costruiscono tutti gli Stati del Mediterraneo, compresa la Grecia, e l'Olanda; mentre anche gli Stati africani pare siano orientati in questo senso), dovrebbero a mio avviso così articolarsi: 1°) corresponsione da parte dello Stato di un contributo in interessi in misura tale che resti a carico dell'armatore il tasso netto del 2 per cento annuo; 2°) l'importo del finanziamento per singola nave non deve essere superiore al 60 per cento del prezzo complessivo della nave determinato dal Ministero della marina mercantile, applicando un trattamento pari a quello previsto per le

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

navi passeggeri; 3°) la durata dei finanziamenti non deve superare i 15 anni.

Le richieste dianzi esposte pare trovino perfetta rispondenza nelle provvidenze programmate in uno studio di altro disegno di legge dello stesso Ministero della marina mercantile a favore della costruzione di navi da pesca oceanica, che attualmente è ancora all'esame del Ministero del tesoro per l'approvazione della relativa spesa.

Perfezionando con opportuni emendamenti il disegno di legge in discussione al Senato, si renderebbe operante anche l'ultimo comma dell'articolo 2 della nuova legge sulle costruzioni navali, riguardante la costruzione di navi da pesca oceanica; si anticiperebbe l'atteso sviluppo di questo settore della pesca; si anticiperebbero altresì commesse a piccoli e medi cantieri alla ricerca di lavoro; e si renderebbe possibile, nel contempo, una maggiore occupazione di marittimi.

Concludendo, confermo ancora una volta che è necessario ed urgente conoscere i reali rapporti del settore peschereccio con la struttura economica e sociale del paese, perché sia resa possibile, attraverso una programmazione organica, una politica di sviluppo anche per questa attività. Non si può trascurare ulteriormente la potenzialità propulsiva del settore peschereccio, al quale oggi si rivolge l'attenzione non solo dei popoli afro-asiatici (e le razze che talvolta dobbiamo lamentare servono spesso a fornire gli strumenti di lavoro ai pescatori di altri paesi del Mediterraneo), ma anche di quelli già pervenuti ad alti livelli di benessere economico e sociale.

Il piano settennale russo, il piano di modernizzazione e sviluppo della pesca francese, l'importante attività della flotta giapponese (come è stato già rilevato ieri, le navi giapponesi arrivano fino alle coste del Mediterraneo, e vendono il pesce a costi bassissimi; ad esempio, il tonno adoperato nella nostra industria conserviera proviene quasi tutto dal Giappone); il piano quinquennale indiano; senza parlare dei programmi di potenziamento della Grecia, della Turchia, dell'Olanda e di tutti i paesi rivieraschi del Mediterraneo, confermano l'interesse mondiale per l'attività peschereccia e ne indicano le sicure prospettive di sviluppo. Lo stesso presidente Kennedy ha affermato, in uno speciale messaggio al Congresso sulle risorse naturali degli Stati Uniti d'America, che l'industria della pesca rappresenta una delle più importanti riserve alimentari e proteiche, e ha fatto riferimento alla necessità di incremento della produzione, nonché alle iniziative per il ripopolamento dei

banchi di pesca e alle ricerche biologiche ed oceanografiche. A quest'ultimo proposito, ricordo la storia di quel famoso battello costruito nei cantieri di Castellammare (farà piacere all'onorevole Colasanto sentirlo ripetere) che è stato venduto agli Stati Uniti per fare appunto quello che oggi in Italia purtroppo ancora non si fa, e cioè l'addestramento tecnico e scientifico del personale, sollecitato ieri sera tanto efficacemente dall'onorevole Raffaele Leone.

Onorevole sottosegretario, si renda portavoce presso il ministro perché faccia quanto compete ad un paese come il nostro che ha ben 7 mila chilometri di coste, perché si possa al più presto pervenire all'integrazione di questa attività produttiva con tutta l'economia nazionale, e rendere possibile il conseguimento di risultati certamente positivi per il futuro dell'Italia, in un ambiente ansiosamente rivolto verso lo sviluppo economico e sociale. (*Applausi*).

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

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, parlerò brevemente di una questione che potrebbe quasi sembrare estranea, ma non lo è, a questo bilancio. Riguarda il trattamento economico del personale militare delle capitanerie di porto, e precisamente l'indennità di alloggio in vigore per le forze di polizia che io ho proposto di estendere al suddetto personale.

Nel giugno scorso ho rivolto la seguente interrogazione al ministro della marina mercantile: « Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della marina mercantile per conoscere se, in considerazione del fatto che i militari delle capitanerie di porto esercitano funzioni di polizia marittima, non ritenga equo prendere l'iniziativa di un provvedimento legislativo che valga ad estendere loro l'indennità di alloggio di cui beneficiano i militari dell'arma dei carabinieri, quelli del corpo delle guardie di finanza e quelli della pubblica sicurezza ».

Non sapevo allora che di questa indennità beneficiano anche altri due corpi di polizia: il corpo delle guardie forestali e quello degli agenti di custodia. In tali condizioni di fatto, non vedo perché non si debba estenderla ai militari delle capitanerie di porto, i quali esercitano funzioni di polizia marittima. Ragioni di equità lo impongono!

Oltre che alle funzioni di polizia marittima nella zona di loro competenza, i militari delle capitanerie di porto hanno il compito di tutelare il patrimonio del demanio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

marittimo nelle varie spiagge di loro giurisdizione, sia per evitare le abusive occupazioni, sia per le concessioni in enfiteusi di terreni demaniali marittimi. Si tratta di mansioni amministrative di una certa rilevanza nella tutela degli interessi dello Stato analoghe, sotto certi aspetti, ad alcune che sono affidate al corpo della guardia di finanza.

Desidero far presente che l'indennità di alloggio concessa alle forze armate di polizia costituisce una scarsa integrazione allo sfavorevole trattamento economico fatto loro dallo Stato, ed un piccolo aiuto ai suoi dipendenti i quali, a causa dei continui trasferimenti loro imposti per motivi di servizio, non possono beneficiare di fitti bloccati.

Devo poi aggiungere che l'estensione dell'indennità di alloggio al personale militare delle capitanerie di porto, non determina una spesa notevole, dato il numero modesto di coloro che fanno parte di questo particolare ruolo militare, e dato anche l'importo esiguo dell'indennità, che per l'ufficiale generale è di lire 22.000 mensili; per il colonnello di 19.000; per il tenente colonnello e il maggiore di 15.100; per il capitano di 13.350; per l'ufficiale subalterno di 10.650; per i marescialli di 6.371; per i militari di truppa di 5.222. Il bilancio della marina mercantile non andrà certo in rovina per così poco!

Io penso che questi militari delle capitanerie di porto meritino questo riconoscimento, che attendono da lungo tempo. Non possono affidare le loro ragioni ad un sindacato, come altre categorie di lavoratori. Non possono neanche esporle collettivamente per iscritto, perché incorrerebbero nel reato di ammutinamento, passibile di denuncia al tribunale militare! Per queste considerazioni diviene più imperativo per noi il dovere morale di andare loro incontro.

Nonostante questo giustificato disagio, essi non muovono lagnanze, e adempiono il loro dovere con serenità, senza recriminazioni, come è, del resto, nelle tradizioni della nostra vecchia, gloriosa regia marina italiana. Mi permetto quindi di richiamare l'attenzione del Governo affinché sia presa in esame l'interrogazione da me presentata nello scorso giugno e che mi sono permesso di illustrare oggi in quest'aula, e si adempia ad un doveroso atto di giustizia verso una categoria di solerti e fedeli servitori dello Stato.

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

ALBA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi inserisco brevemente in questa discussione del bilancio della marina mercan-

tile, per alcune osservazioni e per mettere in evidenza certi problemi che generalmente vengono dimenticati.

Dirò subito che condivido la relazione dell'onorevole Colasanto, che ha in modo encomiabile approfondito e puntualizzato i problemi che investono l'importante settore della marina mercantile. Dirò che l'approvazione è unanime ed è venuta sia da parte di coloro che vedono i problemi dal punto di vista armatoriale, sia da parte di coloro che li vedono dal punto di vista della difesa dei lavoratori.

Desidero sottolineare la necessità, illustrata dal relatore, di dare all'amministrazione della marina mercantile un assetto più unitario, più coordinato, più rispondente alle esigenze dei nostri tempi. So che qualcosa in questo senso è stato fatto, ma credo che non basti aumentare il numero dei direttori, dei capi divisione e degli ispettori: è necessario che il Governo riconosca maggiormente all'amministrazione della marina mercantile la sua naturale funzione di coordinamento di tutti i problemi marittimi, attribuendole quelle competenze che oggi sono distribuite fra vari altri dicasteri, soprattutto per quanto riguarda le opere marittime, le attrezzature portuali e la pesca.

Condivido le proposte del relatore per quanto riguarda le linee gestite dalle società sovvenzionate, facendo però presente la necessità di tener conto, in occasione del rinnovo delle convenzioni e dei futuri sviluppi che si avranno in questo settore, degli interessi dell'Adriatico in genere e in particolare di Bari, troppo sacrificati nel dopoguerra con una evidente sproporzione nei confronti del Tirreno. L'onorevole Scioli ha messo in luce ieri, in termini statistici, questa disparità di trattamento; la comunità dei porti dell'Adriatico e varie autorità ed enti di Bari hanno del resto già documentato questa situazione.

Forse qualcuno non sa che Bari, con la sua società « Puglia », contribuì alla formazione della società di navigazione Adriatica, con una flotta completamente moderna all'epoca della funzione, con un personale navigante ed amministrativo di primissimo ordine e con un'organizzazione tecnica e commerciale efficientissima. L'apporto della società « Puglia » costituì la parte preponderante e più efficiente dell'Adriatica. Ebbene, oggi Bari conta appena un sola nave iscritta nelle sue matricole, ancora per poco tempo però, perché tale unità — la *Barletta* — sarà sostituita dalla *Illiria*, che non sappiamo dove sarà iscritta. e Bari non avrà forse nem-

meno questo riconoscimento ideale e questa soddisfazione morale.

Quando fu operata la fusione, vi si riconobbe a Bari un'importanza fondamentale, che attualmente è del tutto scomparsa. Da qualche anno non vi è più nemmeno alcun rappresentante di Bari nel consiglio di amministrazione dell'Adriatica, nel quale prima della guerra ne figuravano invece due di cui uno con funzioni di vicepresidente. Dirò, per inciso, che nel Consiglio superiore della marina mercantile nessun porto pugliese è rappresentato.

Nella relazione l'onorevole Colasanto accenna alla necessità di ammodernare e ampliare i maggiori porti italiani (Genova, Napoli, Venezia, Trieste) senza però trascurare nemmeno gli altri porti. Al riguardo sento il dovere di richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sulle necessità del porto di Bari, la cui struttura è ancora quella prevista da un piano regolatore del 1923. Si tenga presente che allora il traffico, prevalentemente intermediterraneo, ascendeva a 400 mila tonnellate di merci all'anno, con navi la cui stazza si aggirava sulle 3-4 mila tonnellate, mentre oggi il volume delle merci è salito a 4 milioni di tonnellate, di cui il 95 per cento di solo petrolio e con attracco di petroliere di stazza fino a 50 mila tonnellate. Si tenga presente che Bari non ha una darsena per i petroli e che quindi lo scarico avviene — in condizioni di assoluta precarietà e senza sicurezza né per il lavoro né per gli equipaggi né per i terzi — su moli frangiflutto provvisoriamente adatti a svolgere funzioni commerciali.

Inoltre, il porto fu sorpreso dallo scoppio dell'ultima guerra nella sua fase di esecuzione e il completamento non è stato ancora terminato. La camera di commercio di Bari e il consorzio del porto hanno nominato una commissione di tecnici presieduta dal professor Ferro dell'università di Padova, incaricata di studiare un nuovo piano regolatore del porto stesso. Ci auguriamo che le conclusioni di questa commissione siano attentamente esaminate dal Ministero della marina mercantile, valorizzate e sostenute presso il Ministero dei lavori pubblici al fine della pratica realizzazione delle opere previste.

Non abbiamo ben compreso i motivi per i quali l'onorevole Colasanto ha attaccato gli spedizionieri, agenti marittimi e così via. Non so se egli abbia inteso modificare la figura giuridica dei lavoratori del porto nei rapporti con gli operatori. Credo che l'onorevole relatore non abbia inteso dire questo, poiché

i lavoratori del porto hanno un loro stato giuridico dal quale certamente non defletteranno; ed io sono d'accordo con questa loro posizione. È bene che chiarisca il suo punto di vista, perché per le categorie accennate trattasi di attività puramente fiduciarie e spesso facoltative.

Veniamo al problema della propaganda marinara. Credo non vi sia alcun paese al mondo così ricco di migliaia di chilometri di coste che si senta più continentale del nostro popolo. Non esiste una propaganda marinara che faccia breccia nel cuore dei giovani. Quando ogni anno le scuole organizzano gite in torpedone per visitare città d'Italia, non accade mai che sentano il bisogno di servirsi di mezzi navali per poterle effettuare. È venuta così a mancare la passione del mare, che rimane ristretta ad una categoria di persone ancora abbandonate a se stesse nell'ignoranza quasi completa. Vi è invece la passione delle macchine, dei *juke-boxes*. Noi italiani che viviamo sul mare, spesso volte considerando questo stato di fatto non facciamo che piangere lacrime di cocodrillo su un problema così importante per il nostro paese.

Gli istituti nautici spesso non sono forniti nemmeno di una motobarca per l'istruzione, sono ancora attrezzati con lance a remi. Scuole professionali per pescatori e marittimi sono alloggiate in ambienti lontani dal mare, senza alcuna possibilità per i giovani di vivere a contatto di questo elemento. Non si è ancora prospettata l'opportunità di creare nei centri pescherecci dei convitti o dei collegi per giovani che amano indirizzarsi al mare.

A Molfetta, a Mola di Bari, a Bisceglie vi sono centinaia e centinaia di motopescherecci, migliaia di pescatori, ma nonostante gli sforzi che si compiono, non si trova adeguata comprensione per i problemi riguardanti queste categorie.

Passando ad una visione più generale, devo dire che l'Adriatico sta per diventare un lago sul quale di notte si vedono solo le lampare dei pescatori e di giorno passare petroliere. Non si vede quasi altro. Vi sono dei porti che sono diventati inattivi, è un'eredità di una guerra sciagurata che viene sopportata dalle nostre popolazioni con fermezza. Quando si è visto questo mare privato di traffici, quando i nostri pescatori sono stati prelevati dagli slavi o dagli albanesi, tutto è stato sopportato con dignità dalla gente di mare spesso sequestrata, mortificata, multata. In fondo si tratta di persone che chiedevano

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

un tozzo di pane, non solo per loro, ma anche per noi e che oggi chiedono (credo con diritto) giustizia, solidarietà alla nazione intera.

Quindi attendiamo qualcosa che ponga rimedio a questo stato di grave disagio.

Parlerò ora brevemente di un problema che si sta agitando da quattro anni: del traghetto Bari-Antivari, che permetterebbe il collegamento della regione pugliese con la parte meridionale della Jugoslavia. L'opportunità di questo collegamento è suggerita da motivi commerciali, cui si sono aggiunti ora seri motivi turistici. Funzionari del suo ministero, onorevole sottosegretario, vedono di buon occhio la soluzione di questo problema, stante l'esperienza positiva del traghetto tra Brindisi e la Grecia fatto a mezzo della motonave *Appia*.

Ciò nonostante, da quattro anni a questa parte si susseguono invano ordini del giorno, voti. Il governo jugoslavo, attraverso il suo ambasciatore e i suoi esponenti economici, già quattro anni fa ha messo in evidenza l'opportunità del traghetto. Evidentemente il Ministero della marina mercantile non ha la responsabilità diretta di questo problema, però noi vorremmo sapere a chi si debba addossare questa responsabilità.

È chiaro che per dare inizio a un collegamento del genere occorre un vettore, una nave che abbia il coraggio di iniziare il traghetto, per cui io ritengo che, se si volesse escludere la possibilità di sovvenzionare questa nuova linea, si escluderebbe la possibilità di allacciare nuovi rapporti con i popoli dell'altra sponda.

Io non comprendo e non giustifico queste remore.

Ogni mese assistiamo agli sforzi che fanno le città marittime — Bari, Venezia, Trieste, Genova — per accaparrarsi i commerci con i popoli che assurgono a nuova vita. Bisogna decidersi a realizzare qualcosa di concreto in questo senso. Pertanto noi attendiamo la realizzazione di questo traghetto, come rappresentanti di una provincia la cui popolazione occupa il quinto posto nella scala nazionale, e che fornisce quasi il 22 per cento all'emigrazione.

Non posso non rivolgere il mio ringraziamento all'onorevole ministro per il suo intervento, attraverso i suoi rappresentanti nella provincia di Bari, in occasione della morte in mare a causa di un fortunale, di quattro pescatori di Mola di Bari. Essi sono periti perché erano sprovvisti di un sia pur piccolo motore che li riportasse in porto, com'è riuscito ad altri loro compagni.

A proposito di pescatori (nella nostra regione vi sono ancora molti di questi piccoli pescatori che non hanno abbandonato la loro tradizionale attività con battelli a remi) faccio presente la necessità di corrispondere ad essi il sussidio di disoccupazione, così come si è fatto nei riguardi dei braccianti agricoli. In effetti, tra queste due categorie esiste poca differenza, ed io le considero sullo stesso piano, anche come valori umani e sociali.

Tutti sappiamo come l'attività dei piccoli pescatori rimane sospesa per tre mesi all'anno. I pescatori sono in sostanza lavoratori per conto terzi. Come si è provveduto a concedere loro gli assegni familiari (proprio in coincidenza della sciagura di cui ho parlato, il ministro Sullo ha provveduto ad aumentare le giornate per gli assegni familiari), allo stesso modo dovrebbe corrispondersi loro il sussidio di disoccupazione.

Vorrei ringraziare l'onorevole ministro per le attenzioni rivolte ai pescatori di Cagnano Varano allorché essi iniziarono arditamente, senza alcun contributo, la coltivazione di mitili nel lago di Varano con una produzione di circa 40 mila quintali, ostacolata nel collocamento da accordi di mercato per cui il prodotto fu venduto a sole cento lire per dieci chili di mitili.

Si è molto parlato di autonomie funzionali in materia di lavoro portuale e devo dare atto della preoccupazione dell'onorevole ministro ogni qual volta tale questione è suonata pregiudizievole agli interessi dei portuali.

Quando noi parliamo di autonomie, dimentichiamo che mai i portuali di fronte a nuovi problemi e di fronte a nuove possibilità si sono dimostrati intransigenti. Sempre in linea generale sono stati pronti ad accordi per realizzare i nuovi traffici e quindi nuove fonti di lavoro. Per quanto mi risulta, questo è stato ed è il comportamento dei portuali.

Noi che viviamo in periferia constatiamo come molti portuali, ed anche marittimi e pescatori, indirizzino i loro figli verso altre attività, anzi vediamo come essi stessi comincino a preferire occupazioni diverse dalla loro e ad immettersi in altri cicli produttivi. Se non riusciremo ad abolire gli ostacoli che impediscono il progredire di questa gente, predisponendo una legislazione più aperta e solidale che affranchi i lavoratori del mare dall'ignoranza, dal fatalismo, dalla sfiducia nello Stato democratico e repubblicano, noi avremo il risultato che essi trasferiranno le loro famiglie e si dedicheranno ad altre attività con la conseguenza che la nazione rimarrà povera di queste energie insostituibili rappresentate da-

gli uomini del mare, che non si formano dalla mattina alla sera, ma che si collegano ad una tradizione di amore e di passione per il mare.

Non ho altro da dire. Nell'esprimere queste brevi osservazioni ho voluto non difendere la mia terra, non difendere questi lavoratori soltanto, ho voluto finalmente dire una parola chiara su quello che è stato l'abbandono effettivo dell'Adriatico, sia pure in seguito ad una sciagurata guerra. Tuttavia, dopo tanti anni dalla fine del conflitto, onorevole relatore, io credo che abbiamo l'obbligo di colmare questo divario che esiste tra il settentrione e il meridione. Esiste un divario tra l'economia meridionale e settentrionale del nostro paese: rischiamo ora, per quanto riguarda l'aspetto che ho esposto e che reputo basilare per l'avvenire, che la nostra economia si divida in orientale ed occidentale.

Colmare questo divario è l'impegno che il Governo dovrebbe assumere nel dare al Ministero della marina mercantile i mezzi e gli strumenti idonei a portare l'Italia in condizioni di chiamarsi una nazione marinara. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

CARCATERA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, qualche osservazione e — se mi sarà consentito — qualche piccola, modesta, richiesta di carattere particolare. L'onorevole relatore, che è già stato ampiamente lodato — e che sarà lodato anche da me — ha accennato nella sua relazione alla necessità di potenziare le capitanerie di porto, tipico organo periferico dell'amministrazione della marina mercantile; capitanerie che non hanno avuto, nonostante l'accresciuto ritmo delle attività marittime portuali, quell'adeguamento nel personale, nei mezzi e nelle attrezzature che è richiesto come indispensabile per l'assolvimento del loro compito. Il corpo delle capitanerie di porto, che ha anche funzioni militari, che ne ha di amministrative e finanziarie di giurisdizionali e sociali, potrei dire, con le parole di Alexis Carrel, che è uno sconosciuto (se mi permette lo stesso onorevole relatore) nello stato di previsione: è uno sconosciuto nonostante l'opera fin qui svolta per adeguare questi organi ai loro compiti. Eppure da esso molto si attende, malgrado non sia stato posto in condizioni di disporre delle attrezzature, dei mezzi e del personale che sono necessari per un suo adeguato funzionamento.

Vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, che segue con tanto impegno tutta la vita marinara, e dal punto di vista dei

traffici e da quello sociale, sul problema delle sedi e delle dotazioni delle capitanerie di porto e degli uffici marittimi minori. Sono anni che molte capitanerie di porto, soprattutto del nostro Mezzogiorno, reclamano, attraverso ordini del giorno e insistenze di noi parlamentari, le misure su cui ho l'onore di richiamare l'attenzione della Camera e del ministro.

Non farei nemmeno la distinzione che ha fatto l'onorevole Alba pochi momenti fa, cioè che l'Italia è divisa quasi a modo di croce — nord e sud, levante e occidente — e che a questa croce siamo appesi noi meridionali. L'onorevole sottosegretario, che è un meridionale e che si affaccia sulle sponde del Tirreno, è nella stessa situazione per quanto riguarda il problema al quale vado accennando in cui stiamo noi della sponda orientale d'Italia.

Faccio qualche nome che non riguarda il collegio elettorale che ho l'onore di rappresentare in quest'assise. Crotone, Vibo Valentia, Torre del Greco, tanto per citare gli esempi più significativi, reclamano una sede, non vorrei dire nemmeno dignitosa, ma efficiente per le loro capitanerie di porto, ospitate in locali assolutamente inadatti e, io aggiungo, inadatti dal punto di vista non del decoro, ma della funzionalità.

Onorevole sottosegretario, se vi è qualcuno il quale protesta qualche volta per lo sfarzo di qualche ufficio, ebbene questo qualcuno sono io. Non si lamenterà mai soverchiamente lo spreco di marmo delle nostre stazioni ferroviarie. Basta il confronto tra le stazioni ferroviarie della nostra bella Italia e quelle di altri paesi ugualmente turistici per constatare lo spreco di lusso e di marmi che si fa da noi. Quindi se vi è qualcuno il quale non leverà mai la sua voce perché si abbiano degli uffici fastosi, questo qualcuno sono io. Dunque, non parlo del decoro degli uffici, ma della loro funzionalità, delle loro attrezzature. Nelle località che ho citato pochi momenti fa, che si avviano a mutare volto sotto la spinta della politica di sviluppo per il Mezzogiorno, il porto è il centro cui fanno capo tutte le attività locali, tutta la vita; la capitaneria è l'organo che rappresenta la vita attiva e dinamica delle popolazioni che traggono dal mare le maggiori e forse, qualche volta, le sole risorse di vita.

Non ci sfugge che il finanziamento per le attrezzature e per i mezzi delle sedi e degli uffici marittimi non è di competenza del Ministero della marina mercantile. Ma se noi, rappresentanti delle nostre popolazioni, degli interessi locali e generali dell'Italia, non riu-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 4 OTTOBRE 1961

sciamo con la nostra insistenza ad indurre il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero del tesoro a provvedere a stanziamenti *ad hoc*, è logico che ci rivolgiamo, come faccio in questo momento, al ministro della marina mercantile perché responsabilmente e autorevolmente si faccia interprete delle istanze nostre. So che si tratta di opere che sono poste a totale carico del Ministero dei lavori pubblici, ma è giusto che agli sforzi di noi parlamentari si aggiungano la sollecitudine e l'autorevolezza del ministro della marina mercantile.

Non si vuol pretendere, ripeto, che per le capitanerie di porto e per gli uffici marittimi si faccia ricorso a costosi edifici, a edifici di parata: ma quel che è necessario è un intervento decisivo, affinché in ogni porto la sede degli uffici marittimi sia sistemata almeno in locali idonei, razionali, dove il personale possa lavorare con serenità ed efficienza, per il rendimento stesso del lavoro: senza parlare dei rapporti che nelle capitanerie di porto le nostre autorità marittime hanno con le autorità di altri paesi e con i turisti. Questo è però un argomento che sfugge alla nostra stessa attenzione.

Gli esperti dei dicasteri dei lavori pubblici e della marina mercantile dovrebbero, a mio parere, elaborare di concerto un piano di revisione delle sedi che possono essere adeguatamente ampliate e modificate in senso razionale, e di costruzione di nuovi edifici dove tale possibilità non sussiste; il Ministero del tesoro dovrebbe assicurare il finanziamento dei lavori con gli opportuni stanziamenti, da distribuirsi anche in un certo numero di esercizi finanziari.

Citerò a questo proposito, se mi è consentito, un porto della mia circoscrizione elettorale, della mia terra: l'ufficio circondariale marittimo di Molfetta, che deve essere elevato a capitaneria di porto. L'istruttoria per tale provvedimento, auspicato sia dalle autorità centrali sia da quelle periferiche, è ultimata in senso pienamente favorevole, ma il Ministero del tesoro non ha ancora provveduto a stanziare una somma, sia pure non ingente, per il finanziamento dei lavori di trasformazione della sede, e Molfetta attende sempre invano la realizzazione del suo più che legittimo desiderio, della sua attesa, della sua istanza.

Se attraverso i normali mezzi di bilancio non è possibile assumere i necessari impegni di spesa, sarebbe opportuno esaminare la possibilità di predisporre una legge speciale (e ciò affido alla solerzia e alla sensibilità del

ministro) che consideri in blocco, su scala nazionale, le necessità di tutti gli organi periferici dell'amministrazione della marina mercantile e provveda, naturalmente, ai finanziamenti occorrenti.

Fin qui mi sono occupato della parte edilizia, ma un discorso molto più penetrante dovrebbe essere fatto per quanto riguarda le dotazioni, per le quali invece si provvede con i fondi propri del bilancio della marina mercantile. Se gli stanziamenti di bilancio non sono sufficienti, ebbene, vorrei, se ve ne fosse la necessità, spronare il ministro della marina mercantile ad insistere presso il ministro del tesoro perché più adeguati stanziamenti siano fatti per queste necessità.

I mezzi nautici, per esempio, di cui attualmente dispongono i comandanti delle capitanerie ed i capi degli uffici marittimi minori hanno limitata autonomia e non sono punto atti ad operare in mare aperto anche in normali condizioni di tempo, per cui la autorità marittima in situazioni di emergenza, o addirittura quando occorre prestare soccorso ad unità da traffico o da pesca in pericolo, resta paralizzata ed è costretta a ricorrere a mezzi di altre amministrazioni, e qualche volta, come mi è capitato di appurare e di vedere, di privati. Anche per questo problema occorre un piano che rigetti le soluzioni più facili e di minor impegno finanziario, giacché è indispensabile che il denaro all'uopo stanziato, poco o molto che sia, sia soprattutto speso bene.

COLASANTO, *Relatore*. Sono state ordinate unità per 100 milieni.

CARCATERRA. Prendo atto di questa notizia che mi conforta. Vuol dire che la mia richiesta è già in via di esaudimento. Ringrazio il ministro e, se necessario, lo conforto in questa sua decisione. Dovrebbe essere prevista, perciò, la costruzione in serie di unità veloci, tali da tenere il mare anche nella stagione avversa, almeno sino al limite delle acque territoriali, con la possibilità di immediato e proficuo intervento in ogni situazione di emergenza. I provvedimenti sino ad ora attuati in questo settore sulla base di criteri di rigida economia hanno eliminato le deficienze più gravi, ma non hanno affatto risolto il problema, che deve essere affrontato in modo integrale e con larghezza di vedute.

In conclusione, le capitanerie di porto e gli uffici marittimi minori devono poter contare su sedi, mezzi, attrezzature idonee ed efficienti, presupposto indispensabile per il fun-

zionamento di tali importanti organi periferici della pubblica amministrazione.

Avendo accennato a questo problema di carattere generale, mi sia lecito adesso fare qualche minuta, ma non sommessa richiesta per la soluzione di qualche problema di carattere particolare. C'è da risolvere, anzitutto, il problema del porto-rifugio di Vieste, uno dei porti dell'Adriatico che necessitano di questa attrezzatura per i temporali cui sono esposti quei poveri pescatori. Si impone poi il prolungamento del molo a Rodi Garganico, e ciò per consentire l'attracco della nave che unirebbe Rodi Garganico con le isole Tremiti, giovando così a due distinte popolazioni. Ancora, il porto di Manfredonia deve esser reso capace di accogliere navi di maggior portata. Non ricorderò all'onorevole sottosegretario quale è la situazione della città di Manfredonia, dei cui portuali si è occupato pochi momenti fa l'onorevole Alba.

Amerei che mi ascoltasse, tramite l'autorevole voce dell'onorevole sottosegretario, l'onorevole ministro, il quale non potrà non ricordare che nei primi mesi di quest'anno ci siamo recati da lui con il sindaco della città di Molfetta e con parlamentari dei diversi settori di questa Camera per rappresentargli la situazione estremamente difficile in cui si trova Molfetta marinara, che traeva fino a pochi anni or sono le sue risorse dal mare e che oggi invece vive di vita gramissima. Era un complesso di problemi non tutti di competenza del Ministero della marina mercantile, ma la cui soluzione non poteva essere ottenuta se non fosse intervenuto lo stesso ministro della marina mercantile per farsi eco delle necessità della popolazione di Molfetta presso i vari colleghi di Governo. Ed attendiamo ancora che il ministro della ma-

rina mercantile convinca gli altri membri del Governo che è urgente andare incontro ai problemi posti dalla vita economica e sociale di questa città.

Nel chiudere questo mio breve intervento, signor Presidente, mi corre l'obbligo di ringraziare vivamente — *dulcis in fundo* — l'onorevole Colasanto per la sua vorrei dire monumentale relazione la quale merita la più alta lode; e nello stesso tempo di manifestare un elogio incondizionato per l'opera appassionata, viva e quotidiana che il ministro della marina mercantile compie per la soluzione dei problemi dell'Italia, il cui destino per la maggior parte si è sempre compiuto sul mare. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Poiché non vi sono più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale rinviando ad altra seduta le repliche del relatore e del Governo.

Sostituzione di un Commissario.

PRESIDENTE. Informo che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione speciale incaricata dell'esame delle proposte di legge nn. 195 e 1423, concernenti norme per la riforma della giustizia amministrativa, il deputato Concas, in sostituzione del compianto onorevole Musotto.

La seduta termina alle 12,30.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI