

DCXCII.

SEDUTA DI MARTEDÌ 25 SETTEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE

	PAG.
Congedi	33525
Disegno di legge (Presentazione)	33546
Disegno di legge costituzionale (Trasmissione dal Senato)	33556
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3855) . .	33527
PRESIDENTE	33527
GEFTER WONDRIK	33528
CONCAS	33535
VIDALI	33540
BOIDI	33546
RAVAGNAN	33550
COLITTO	33554
Proposte di legge:	
(Annunzio)	33525
(Deferimento a Commissione)	33526
Proposte di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	33526
MERLIN ANGELINA	33526
MACRELLI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	33526, 33527
RAMPA	33526
MAGNO	33527
Interrogazioni (Annunzio):	
PRESIDENTE	33557, 33567
TOGNONI	33567
Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	33526

La seduta comincia alle 17.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 20 settembre 1962.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Battistini, Biagioni, Comandini, Daniele, Fornale, Gioia, Graziosi, Leone Raffaele, Marengi, Martino Edoardo, Marzotto, Pinna, Romano Bartolomeo, Sabatini e Savio Emanuela.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

ARMATO ed altri: « Norme relative al collocamento a riposo degli impiegati civili dello Stato in possesso della qualifica di ex combattente » (4143);

LIMONI ed altri: « Ammissione di candidati ex combattenti, reduci, mutilati e invalidi di guerra alle prove orali dei concorsi banditi con i decreti ministeriali 1° ottobre 1955 e 4 aprile 1959 » (4144);

PEZZINO ed altri: « Provvedimenti per il risanamento edilizio di alcuni quartieri della città di Catania » (4145).

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

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Informo che la I Commissione (Affari costituzionali) ha deliberato di chiedere che la proposta di legge Cocco Maria ed altri: « Abrogazione della legge 17 luglio 1919, n. 1176, sulla condizione giuridica della donna » (2441), già ad essa assegnata in sede referente, le sia deferita in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella di iniziativa dei deputati Merlin Angelina e Bei Ciufoli Adele:

« Obbligatorietà della scuola materna per i sordomuti » (1953).

L'onorevole Angelina Merlin ha facoltà di svolgerla.

MERLIN ANGELINA. Questa proposta di legge è stata presentata il 28 gennaio 1960, cioè quasi tre anni fa. Spero che essa sia approvata almeno nel corso di questa legislatura che volge ormai al termine.

Mi sono decisa a presentare la proposta in seguito ad una riunione del gruppo formato dai deputati e senatori che si occupano di questi infelici cittadini, verso i quali dobbiamo rivolgere le maggiori cure perché la natura è stata matrigna con loro.

Dell'assoluto vantaggio della scuola materna come parte iniziale e fondamentale della istruzione elementare, soprattutto per i minorati fisici, non vi è oggi chi dubiti. Infatti, se l'educazione prescolastica è valida per la progressiva evoluzione del bimbo udente, che pure con la sua sensoriale integrità uditiva trova aperte tutte le vie allo sviluppo morale e mentale, tanto più essa vale per il piccolo sordomuto, la cui minorazione limita in modo notevole le possibilità di comunicare con gli stessi genitori e con il mondo circostante.

Nei convegni internazionali, e in particolare nelle riunioni in campo nazionale, te-

nutesi in questi ultimi giorni per iniziativa dell'Ente nazionale sordomuti e degli istituti elementari per sordomuti, sono stati richiesti nuovamente, con mozioni e risoluzioni, la sollecita istituzione di nuove scuole materne ed il potenziamento di quelle già esistenti.

Considerato poi che da anni gli istituti e gli enti che hanno scuole materne per sordomuti si dibattono fra difficoltà economiche non indifferenti, chiedo l'urgenza, anche per realizzare finalmente in Italia le raccomandazioni espresse recentemente dal *Bureau international d'éducation* e dirette ai ministeri della pubblica istruzione di tutti i paesi del mondo.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MACRELLI, *Ministro della 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 Merlin Angelina.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta d'urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Gioia, Berté, Baldelli, Forlani e Rampa:

« Provvidenze in favore degli insegnanti degli istituti statali per sordomuti » (4093).

L'onorevole Gioia ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta e chiede l'urgenza.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MACRELLI, *Ministro della 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 Gioia.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta d'urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Rampa e Sciolis:

« Revisione dell'organico e norme per l'assunzione del personale ausiliario dell'amministrazione di pubblica sicurezza » (2184).

L'onorevole Rampa ha facoltà di svolgerla.

RAMPA. Mi rimetto alla relazione scritta e, trattandosi di un provvedimento da tempo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

atteso dalle categorie interessate, chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MACRELLI, *Ministro della 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 Rampa.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Dami, Gorreri Dante e Bardini:

« Norme per l'esercizio delle attività patrimoniali di pertinenza dell'Ente autonomo di gestione per le aziende termali » (3874).

L'onorevole Dami ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Segue la proposta di legge, di contenuto analogo alla precedente, di iniziativa dei deputati Bianchi Gerardo, Sabatini, Armato, Patrini, Anzilotti, Sodano, Marotta Vincenzo, Berry, Leone Raffaele, Titomanlio Vittoria, Frunzio e Colasanto:

« Modifica dell'articolo 3 della legge 21 giugno 1960, n. 649, concernente attività e disciplina dell'Ente autonomo di gestione per le aziende termali » (3915).

L'onorevole Gerardo Bianchi ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MACRELLI, *Ministro della 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 Dami.

(È approvata).

Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Bianchi Gerardo.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato Gioia:

« Norme transitorie sull'avanzamento degli impiegati civili dello Stato che si trovano in particolari condizioni » (3927).

L'onorevole Gioia ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MACRELLI, *Ministro della 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 Gioia.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Magno, Caprara, Adamoli, Amendola Pietro, Amiconi, Beccastrini, Biancani, Boldrini, Calvaresi, Carrassi, Degli Esposti, Di Paolantonio, D'Onofrio, Francavilla, Guidi, Jotti Leonilde, Invernizzi, Lajolo, Liberatore, Marchesi, Miceli, Montanari Silvano, Nanni, Pirastu, Polano, Pucci Anselmo, Ravagnan, Santarelli Enzo, Vestri e Viviani Luciana:

« Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per la elezione della Camera dei deputati alle elezioni comunali e provinciali dell'autunno 1962 » (4119).

L'onorevole Magno ha facoltà di svolgerla.

MAGNO. Mi rimetto alla relazione scritta e chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MACRELLI, *Ministro della 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 Magno.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

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

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3855).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

GEFTER WONDRICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, anche per questo bilancio, come per quello dei trasporti, dobbiamo esprimere il nostro rincrescimento per il fatto che il tempo riservato alla discussione sia stato limitato a poche ore, mentre gli argomenti che riguardano la marina mercantile sono tanti, così interessanti, così complessi da meritare indubbiamente un approfondito dibattito.

D'altra parte sono già trascorsi tre mesi dal termine normale entro cui avremmo dovuto approvare questo bilancio, e ci troviamo quindi di fronte ad un documento che in parte ha il carattere di un consuntivo, anche se, mentre alcuni problemi sono stati risolti, molti altri rimangono sempre aperti ed altri ancora si ripresentano costantemente alla nostra attenzione.

Non vorrei ripetere quanto ho già detto in altre occasioni circa l'insufficiente coscienza marinara del popolo italiano. Per la verità qualche miglioramento si vede, ma è superficiale, poiché non basta avere un « barchino » per comprendere l'importanza del mare, l'esigenza assoluta che i problemi della marina siano presenti all'attenzione anche della parte continentale del popolo italiano.

Devo dare ampio riconoscimento alla relazione dell'onorevole Sinesio, alla sua opera diligente, alle sue osservazioni e all'esame completo da lui condotto su questo settore e che certamente supplisce alle nostre manchevolezze. Quando si pensi che in Italia arrivano da oltremare circa 100 milioni di tonnellate di merci all'anno si comprende quale colossale importanza per la vita del paese abbia la marina mercantile e come sia dovere di tutti gli italiani, e soprattutto del Governo, di curare i problemi di questo settore in ogni loro manifestazione e considerandoli come un elemento fondamentale della vita italiana.

Anche per la brevità del tempo a mia disposizione richiamerò l'attenzione della Camera soltanto su alcune determinate questioni.

La prima questione, non solo di forma, ma anche di sostanza, è quella della sede del Ministero. Non è ammissibile che nel 1962 il Ministero della marina mercantile continui ad essere allogato in un vecchio edificio, con ambienti insufficienti e con uffici decentrati in altre parti di Roma. Non dobbiamo dimenticare che questo dicastero tratta con cittadini stranieri, con persone che vengono da tutte le parti del mondo, ed è pertanto necessaria una sede decorosa che ospiti tutti gli uffici.

Ho letto attentamente il volume inviatoci dal Ministero, nel quale sono riassunti i dati statistici dell'attività della marina mercantile nell'anno scorso. Dalla lettura si traggono elementi di conforto, nonostante le estreme difficoltà che incontra la marina mercantile italiana, dovute a ragioni di concorrenza mondiale, all'aumento enorme del tonnello, alle discriminazioni di bandiera, la cui pressione sta aumentando invece che diminuire, con noli che sono bassissimi. Gli ultimi indici dimostrano che veramente si tratta di un fenomeno preoccupante, la cui espansione si dovrebbe cercare di arrestare, prima che diventi patologica. D'altra parte vi è la necessità di tenere attivi i cantieri, di dare lavoro alle maestranze.

Dobbiamo però riconoscere che effettivamente vi è stato un miglioramento qualitativo che lascia bene sperare per il futuro, poiché soltanto migliorando in tutta la sua gamma la marina da carico e la marina passeggeri potremo competere con gli altri Stati, che certamente non restano indietro e i cui progressi devono essere tenuti presenti da coloro che hanno a cuore le sorti della nostra marineria.

La questione delle convenzioni con le società di preminente interesse nazionale è superata, ed in questa sede non possiamo che esprimere il nostro compiacimento per il fatto che finalmente, dopo 5-6 anni, essa sia stata risolta. Era indubbiamente indispensabile risolverla al più presto, altrimenti si sarebbe manifestata una gravissima crisi nell'armamento delle società sovvenzionate in genere e nella vita delle società stesse, i cui crediti verso lo Stato sarebbero aumentati a dismisura. Oggi, disponendo di prospettive a lungo termine, le società sanno quello che devono fare, sono richiamate alle loro responsabilità, devono gestire le linee con criteri armatoriali e non con criteri puramente finanziari. Prima, invece, si adibivano alcune navi anche a linee non assolutamente necessarie; non si curava la gestione della linea, perché si sapeva che alla fine sarebbe intervenuto lo Stato con la sovvenzione, che avrebbe permesso di ripianare il *deficit* di bilancio. Oggi, viceversa, le società sono richiamate alle loro responsabilità. D'altro canto, è ammessa la possibilità di revisione delle convenzioni stesse ogni due anni. Non possiamo perciò che rallegrarci per il fatto che questo problema sia stato risolto, e risolto bene.

Discriminazioni di bandiera. Di questo argomento il relatore onorevole Sinesio ha trattato sia in sede di Commissione, sia nella

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

relazione scritta. Si tratta di un problema molto grave, di un pericolo che, ove non fosse combattuto con armi adeguate, potrebbe portare ad un soffocamento dell'attività commerciale della nostra marina.

Se non erro, dai dati che ci sono stati forniti tempo addietro risulta che ben 37 nazioni, in modo palese od occulto, praticano la discriminazione di bandiera in danno di altri paesi, e non soltanto del nostro. Il relatore ha accennato al fatto che la Germania occidentale avrebbe imposto una apposita clausola, in una recente convenzione, allo scopo di proteggere la sua bandiera di fronte all'aggressione altrui ed alla discriminazione, che è contraria al principio fondamentale della libertà dei mari e dei commerci marittimi; quella libertà che è stata sbandierata come un risultato magnifico del progresso civile dell'umanità, soprattutto nel secolo scorso. Però queste misure tendono a riportarci indietro in questo campo.

Indubbiamente il nostro Governo, come gli altri, ha i mezzi per proteggere la nostra bandiera ed ha il dovere di difenderla contro sistemi che non possono e non devono essere tollerati.

Per quanto riguarda il risarcimento dei danni di guerra, si tratta di un problema doloroso. È inconcepibile pensare che, a diciassette anni dalla fine della guerra, vi siano ancora grandi e piccoli armatori che aspettano il risarcimento delle navi perdute o requisite. E non si tratta nemmeno di un risarcimento completo, poiché il danno subito è risarcito con coefficiente 15. Conosciamo gli ostacoli che sono sorti in questa materia: il parere del Consiglio di Stato, la circolare n. 106 del Ministero del tesoro, il successivo parere del Consiglio di Stato, che ha revocato il precedente parere restrittivo. Ora non dovrebbero esservi ulteriori ostacoli affinché la questione sia risolta. Vi sono armatori che aspettano ancora questo modesto risarcimento che, in realtà, non rappresenta neppure una parziale riparazione. Quando si concede 15 invece di dare 100 non si può dire che si operi un risarcimento neppure parziale. Si tratta di una questione dolorosa, che va affrontata anche per la considerazione che lo Stato stesso deve sapersi conquistare.

Registro navale. È questo un problema che non va esaminato soltanto da un punto di vista strettamente amministrativo, cioè da quello della sua ricostituzione, ma va visto da un punto di vista sostanziale, proprio perché il registro navale italiano riscuota all'estero e in Italia quel prestigio che riscuo-

tono il registro navale inglese e quello americano. Oggi noi non ci troviamo su un piano di parità, ed il registro navale italiano da solo non può praticamente operare.

Occorre, quindi, dargli corpo e prestigio, forma e contenuto in modo da offrire tutte le garanzie sia all'estero sia in patria, specialmente quando il registro italiano deve rilasciare i propri certificati di classe.

È necessario, inoltre, che nell'amministrazione del registro italiano vi sia anche un rappresentante di Trieste, che in passato era stato escluso in seguito alle note vicende. Ora la situazione è cambiata e non vi è alcun impedimento al fatto che l'amministrazione del registro italiano sia completata con un rappresentante della mia città.

Porti ed opere marittime. È questa una grossissima, vecchia questione sulla quale discutiamo sempre, ma che non si avvia mai a soluzione, soprattutto — direi — per il fondamentale difetto costituito dal mancato coordinamento delle attività, dei criteri, delle direttive del Ministero della marina mercantile con quelli dei ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e del commercio con l'estero.

Abbiamo letto nella relazione che gli stanziamenti del Ministero dei lavori pubblici per tutte le opere portuali, in tutta l'Italia, non arrivano a 10 miliardi.

Ora, se si considera che noi abbiamo centinaia di porti tra grandi, medi e piccoli, si deve riconoscere che la somma stanziata è ben modesta. Il relatore ci ha anche detto che un limitato preventivo delle necessità portuali italiane comporta una spesa di 200 miliardi. Noi ci rendiamo conto che questo onere non può essere sopportato, in una sola volta, dall'erario; ma se vogliamo rendere effettivamente funzionanti i nostri porti dobbiamo risolvere il problema. Ad esempio, ad Amburgo sono stati costruiti appositi bacini dove le navi attraccate possono essere caricate e scaricate contemporaneamente da entrambi i lati; operazione che non si verifica, per ora, in alcun altro porto del mondo.

Invece di pensare alle nazionalizzazioni costose ed antieconomiche, che comporteranno spese ingenti per l'importo di miliardi, si stanziino queste somme per rendere efficienti i nostri porti, perché essi assicurino i servizi e siano dotati di sempre più moderne attrezzature al fine di poter sostenere la concorrenza degli altri porti del mondo.

La questione fondamentale, che sembra non essere stata ancora ben compresa e che invece deve essere oggetto di approfondito esame, è questa: il Ministero della marina

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

mercantile nulla potrà fare se non coordina prima i suoi sforzi, le sue direttive, con quelle dei Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e del commercio con l'estero. Bisogna che il Governo si renda conto della indispensabilità di questo collegamento tra le varie attività, in relazione soprattutto alle opere portuali, alle attrezzature, ai moli.

Ma occorre che vi sia il concorso del Ministero dei trasporti. È inutile attrezzare un porto, renderlo efficiente, perfetto, se non vi sono poi le strade di accesso e di deflusso, le ferrovie che lo possano servire in un senso o nell'altro. Noi andiamo per binari divergenti in questa materia importante, in cui sarebbe fondamentale un coordinamento, che può essere solo opera del Governo.

Lavoro portuale. È un argomento importante e delicato, sul quale l'onorevole relatore si è fermato a lungo. Non ricalcherò punto per punto quello che egli ha scritto, né farò una critica a quanto egli ha affermato; mi limiterò però a sottolineare l'importanza della disciplina del lavoro portuale. Abbiamo avuto un recente rovinoso esempio a Trieste. Vi saranno state buone ragioni, non lo nego: ma i tre mesi di sciopero a singhiozzo hanno arrecato danni incalcolabili al porto di Trieste, che si trova nella situazione che il signor ministro conosce molto bene, cioè a dover combattere giorno per giorno, per non dire ora per ora, la concorrenza del porto di Fiume, dove si ignorano assolutamente gli scioperi, dove si deve lavorare e si lavora costantemente.

Cos'è avvenuto durante lo sciopero? Cito un esempio. Una nave svedese carica di 15 mila tonnellate di grano che doveva essere scaricato a Trieste, dopo aver aspettato sette giorni, è andata a scaricare la merce a Fiume. Crede, onorevole ministro, che quella nave ritornerà a Trieste, se non avrà l'assoluta sicurezza di poter scaricare?

Di qui l'importanza, sotto il profilo nazionale, di regolamentare l'attività portuale, dando naturalmente ai lavoratori quello cui hanno diritto. Dai dati che ci ha fornito la sua relazione, onorevole ministro, non si dovrebbe dedurre che essi abbiano motivi per lamentarsi del trattamento che viene loro fatto. Essi ricevono la paga giornaliera di 3.600 lire, più gli straordinari. Non credo vi siano molti impiegati e lavoratori che ricevano un tale compenso. Il Governo deve provvedere ad una regolamentazione del lavoro portuale in modo che in caso di emergenza vi sia la possibilità di una supplenza, di una mobilitazione civile del lavoro, che consenta il ca-

rico e lo scarico delle navi. Altrimenti si avrà il danno che si è avuto al porto di Trieste, con le conseguenti ripercussioni e con vistoso beneficio dei nostri concorrenti vicini.

Simili episodi non si devono più ripetere. Si costituisca una giurisdizione particolare su questa materia, una specie di arbitraggio, si dia al capitano di porto maggiore responsabilità e maggiori facoltà, in modo che fatti così gravi per il nostro prestigio e per la nostra economia non si ripetano più.

L'onorevole relatore ha trattato a lungo dei cantieri. Ma pare che questa sia materia di competenza del bilancio delle partecipazioni statali, in quanto il 75 per cento dei nostri cantieri sono statizzati. Mi riservo quindi di parlarne in quella sede.

Catasto marittimo. L'onorevole relatore non ha trattato questo importante argomento, che invece ha formato oggetto della relazione sul bilancio dell'anno scorso. Si disse allora che occorre provvedere alla formazione di un preciso catasto marittimo. Infatti, oggi come oggi, solo dopo attento esame è possibile definire con esattezza i beni demaniali marittimi. Continuiamo purtroppo con vecchissimi reliquati, anche borbonici, austriaci o toscani; si sono formate escrescenze che difficilmente possono essere eliminate, se prima non si conosce esattamente il compendio del demanio marittimo, per poter procedere alla rinuncia di quello che non è necessario, perché vi è un progresso continuo nella vita sociale ed economica nel nostro paese, che ha bisogno di espansione anche sulle rive del mare. Non faccio questioni di diritto, non entro nel famosissimo argomento già del diritto romano sulla definizione delle rive del mare o dei lidi, ma ne faccio una questione puramente fiscale, di carattere patrimoniale, in modo che il demanio sappia ciò che gli appartiene e gli è indispensabile.

Chi amministra il demanio marittimo non vuol rinunciarvi, non si sa per quale ragione. Lo Stato difficilmente rinuncia a qualcosa che ritiene suo, anche quando non gli serve. Se ne hanno esempi nella concessione degli stabilimenti balneari, nella creazione dei nuovi cantieri, nella utilizzazione delle rive del mare, ecc.

Pesca. Lungamente il relatore ha trattato della pesca interna e di quella oceanica, soffermandosi in particolare su quest'ultima, che è in fase di espansione molto notevole. Ormai i nostri mari si stanno impoverendo, e le ragioni di ciò potrebbero essere dedotte da considerazioni anche banali, quali il traffico intensissimo e il sorgere, soprattutto nel-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

l'Adriatico, di imponenti raffinerie, che con il deflusso dei residui avvelenano le acque. Ad esempio, avevamo nel vallone di Muggia coltivazioni di mitili e di ostriche che si sono dovute trasferire altrove, proprio perché le acque erano avvelenate dal deflusso delle raffinerie e delle cartiere.

Inoltre, l'Adriatico si sta impoverendo anche per ragioni politiche, perché una grossa fetta di acque è stata sottratta alla nostra pesca e riservata alla Jugoslavia, in virtù anche di quell'infelicitissimo trattato sulla pesca stipulato anni or sono. A questo proposito, pur non essendo questa la sede, non posso non deplorare che il trattato sulla pesca con la Jugoslavia sia stato rinnovato alla chetichella alcuni mesi or sono, dopo che in quest'aula era stata ventilata l'opportunità della partecipazione di una rappresentanza degli interessati alle discussioni per tale rinnovo. Questo trattato comporta per l'Italia l'esborso di 900 milioni all'anno per consentire ai nostri pescatori la pesca in zone limitate e poco pescose. Quando ne parlai l'anno scorso in sede di bilancio degli affari esteri, mi fu detto non essere esatto il mio rilievo, che se noi distribuissimo questi 900 milioni alle poche decine di famiglie che vivono su tali pescherecci, daremmo loro tanto da vivere abbastanza bene e senza fatica; ma io continuo a rimanere di quella opinione. Si è rinnovato il trattato fino all'aprile 1964, senza che abbia partecipato alla discussione la parte più direttamente interessata, cioè i pescatori.

La stessa cosa dicasi per la Tunisia. Diamo a questo paese dieci miliardi di aiuti, senza averne ottenuto il riconoscimento del diritto dei pescatori siciliani, che hanno pagato con la vita la loro attività in quelle acque; e ciò senza che vi sia stato intervento dello Stato a protezione di questa povera gente, che rischia la vita per un magro pane. Non è ammissibile che si facciano regali e prestiti ad altri paesi, senza averne una contropartita. Ed è doveroso da parte nostra richiamare l'attenzione del Governo su questo argomento, perché i pescatori siciliani — che sono ben lontani da noi triestini dal punto di vista geografico, ma che sono oggetto della nostra attenzione alla pari dei pescatori di ogni parte d'Italia — abbiano la tutela cui hanno diritto.

Pesca atlantica. Dobbiamo cercare di potenziare la pesca atlantica. Ormai si vede che è necessario far questo. Il Giappone ha pescato nell'Atlantico — se non erro — l'anno scorso qualcosa come 15 milioni di tonnellate di pesce; altrettanto o poco meno ha fatto

l'Unione Sovietica; qualcosa di più hanno fatto gli Stati Uniti; 4 milioni di tonnellate hanno pescato i norvegesi; mentre noi non ne abbiamo pescato che 280 mila tonnellate, eppure siamo un popolo di 50 milioni di abitanti. Queste cifre sono sufficienti per indicare la gravità del problema, che si può risolvere in parte con la costruzione di grossi pescherecci atlantici sul migliaio di tonnellate, di navi-fattoria, di navi con strascico poppiero, come giustamente ha rilevato il collega Sinesio, in modo che vi sia la possibilità di far affluire al mercato italiano questo pesce atlantico, che il consumatore deve imparare a conoscere, che non sarà magari così saporito come quello pescato sulle nostre coste, ma che è indubbiamente eccellente. Sarà pure opportuno che le navi che trasportano il pesce non siano le stesse che lo pescano, perché altrimenti si perdono venti giorni tra andata e ritorno.

Siano comunque navi italiane quelle che attingono dall'oceano questa importante risorsa alimentare, in luogo di navi giapponesi, che addirittura vengono a pescare il tonno a Lampedusa e lo trasportano nei nostri porti, dove parte è consumato fresco e parte viene iscatolato. Dobbiamo subire la concorrenza sulle nostre coste da gente lontana 10 mila miglia!

Il potenziamento della nostra pesca comporta naturalmente, come bene ha rilevato il collega Sinesio, la soluzione di tutta una serie di problemi, da quello dell'assistenza sanitaria a quello delle case per i pescatori, da quello previdenziale a quello delle attrezzature e dell'istruzione, perché altrimenti avverrà quello che già sta avvenendo, che cioè mano a mano i pescatori si distolgano dalla loro attività tradizionale, così come vanno facendo purtroppo i contadini. Gli uni e gli altri saranno sempre in minor numero, finché non si darà loro il minimo necessario ad una vita decorosa.

Problema assistenziale e previdenziale dei marittimi. Devo dire subito, per quanto riguarda le tre casse marittime di cui si è ventilata l'unificazione (cassa marittima di Trieste, cassa marittima di Genova e cassa marittima di Napoli) che noi — parlo a nome sia degli armatori sia degli stessi assistiti — siamo del tutto contrari a questa unificazione di cui, e qui dissento dal relatore, non vediamo la necessità. La cassa marittima di Trieste funziona perfettamente, è attiva, non chiede nulla allo Stato: il giorno in cui avessimo riunito le tre casse, come è già avvenuto in altri casi e come è stato ampiamente dimo-

strato in vari articoli e studi, si determinerebbe certo un passivo, cui dovrebbe provvedere lo Stato.

Lasciamo, dunque, le tre casse di assistenza malattie e assistenza contro gli infortuni nella loro attuale strutturazione, senza costituire un « superente » con una nuova costosa burocrazia: il quale, per di più, non farebbe che portare nuovi impedimenti e nuovi intralci.

Noi abbiamo un po' il difetto di voler modificare anche quello che va bene, con danno di tutti i contribuenti e di tutti i cittadini. E queste casse oggi funzionano egregiamente. Trieste, quindi, chiede che la sua cassa marittima continui a funzionare come funziona adesso, perché finora ha sempre assolto bene ai suoi compiti.

Pensioni marinare. Problema gravissimo, che si sta acuendo sempre più per l'enorme passivo della Cassa di previdenza marinara (se non erro, siamo arrivati a 12 miliardi). Ora, se le esigenze dei pensionati sono sacrosante, anche il gravame sull'armatore — bisogna riconoscerlo — ha raggiunto ormai il limite di rottura, per cui non credo si possa andare oltre. Del resto, basta fare un semplice calcolo per comprendere come l'armatore, dal più piccolo al più grande, sia gravato per la previdenza da un costo eccessivo, perché sproporzionato rispetto al costo della previdenza per altre attività lavoratrici.

A parte la necessità di coprire i debiti della previdenza marinara, è necessario affrontare il problema con tutta serietà e cercare di risolverlo, perché esso non diventi domani ancora più grave.

Sempre per quanto riguarda la previdenza marinara, mi permetto di richiamare ancora una volta l'attenzione del ministro su un particolare della legge 12 ottobre 1960, n. 1183, che ha già formato oggetto di discussione, ma che non ha avuto la sua soluzione logica. Con questa legge (e tutti i colleghi della Commissione ricorderanno quanto se ne è discusso) è stato migliorato il trattamento di pensione per i marittimi di tutti i gradi; senonché, mentre tutti i miglioramenti hanno decorrenza dal 1° gennaio 1958, i miglioramenti previsti nell'ultimo comma dell'articolo 8 — che riguardano il personale che ha servito nelle società sovvenzionate per oltre 25 anni — hanno decorrenza dal 1° dicembre 1960.

Ora, non si capisce il perché di questa disparità di trattamento. A coloro che hanno chiesto l'applicazione dei miglioramenti dal 1° gennaio 1958, la Cassa ha replicato che

l'articolo 8 non ha ripetuto il termine di decorrenza, per cui quei miglioramenti si debbono applicare dall'entrata in vigore della legge. Questa discriminazione, che è un controsenso (perché quando in una legge si stabiliscono dei miglioramenti e si fissa per essi una determinata decorrenza, questa deve valere per tutti, e non è ammissibile che una categoria senza ragione abbia un trattamento peggiore, e si veda applicati i miglioramenti con tre anni di differenza), colpisce proprio i pensionati che hanno compiuto un più lungo servizio ed hanno versato maggiori contributi, anche di tasca propria, alla Cassa di previdenza marinara. Mi pare che ciò sia enorme e paradossale, per cui vi si deve porre riparo; altrimenti sarà necessario farci promotori di una leggina che interpreti esattamente questo articolo nel senso da me esposto.

Turismo nautico. Finalmente in una relazione sul bilancio della marina mercantile un relatore si è soffermato su questo importante argomento: ed io non posso che fare lode al collega Sinesio per aver compreso come questo argomento, che fino a qualche anno fa si considerava trascurabile, deve trovare la sua giusta illustrazione e la sua disciplina in sede di bilancio della marina mercantile.

Abbiamo assistito tutti (e sarebbe pleonastico parlarne a lungo) allo sviluppo colossale del turismo nautico in questi ultimi anni. Siamo — dice il relatore — a 40 mila imbarcazioni immatricolate, di cui 11 mila a motore. Secondo i dati di un giornale sportivo, le imbarcazioni, invece, sono ben 228 mila, perché vi è una enorme quantità di esse che, essendo di dimensioni molto piccole, non è immatricolata, ma tuttavia porta passeggeri, naviga.

Aggiunge la relazione Sinesio che in questo momento vi sono in Italia 130 piccoli cantieri che costruiscono navi da diporto, o meglio imbarcazioni da diporto, situate sulle coste del mare e sui laghi, perché non bisogna dimenticare che vi sono numerosissimi cantieri sui laghi, e vi sono quasi 10 mila operai altamente specializzati. La sola ditta Baglietto ha 480 operai — come leggevo in quella relazione — e fabbrica solamente motoscafi da diporto. Quindi, il problema comincia a diventare importante.

L'uso di poliestere e di fibre di vetro, che consentono una produzione rapida, per quanto ancora costosa, ma che comunque fanno guadagnare tempo, ha diffuso in maniera impressionante l'uso delle imbarcazioni; uso, però, che pone problemi seri. A parte la questione finanziaria ed il grande movimento di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

denaro, esiste, per quanto riguarda il turismo nautico, una disciplina antiquata, che deve essere riformata.

L'onorevole Sinesio chiede una riclassificazione delle imbarcazioni a vela, a vela con motore ausiliario entro e fuoribordo, e sostiene che in relazione alla classificazione debbono essere concesse le patenti di abilitazione.

La situazione attuale è ridicola (scusi, onorevole ministro, se adopero questo aggettivo): chi ha una barchetta fino a 3 tonnellate di stazza lorda non ha bisogno di abilitazione, ma chi ne ha una di stazza appena superiore oppure dotata di un motore ausiliario che le imprima a pieno regime la velocità di sette nodi, deve sottoporsi ad un esame di manovra a vela e a motore, di punto in navigazione costiera, di regole per evitare gli abbordi in mare e infine di conoscenza del motore. Dopo di che, gli uffici circondariali marittimi o anche le associazioni nautiche autorizzate rilasciano il « patentino ». Questo « patentino », onorevole ministro, costa 40 mila lire. Il costo è enorme: non si può pretendere che un poveretto che vuole avere una barchetta superiore a 3 tonnellate debba pagare 40 mila lire per munirsi di questo patentino. Alle 40 mila lire si devono aggiungere le tasse di circolazione. Intanto, per ottenere il rilascio del patentino, bisogna prima munirsi di numerosi documenti. Per circolare, poi, bisogna far collaudare il motorino dal Registro navale italiano. Ma in questa maniera si intralcia il turismo nautico.

È giusto e doveroso che chi va in giro (e l'esperienza ce lo fa riconoscere) sia sottoposto ad un esame, e debba poter rispondere del mezzo che guida, perché non sempre splende il sole, non sempre il mare è tranquillo. Pertanto, colui che aspira a questa abilitazione deve essere addestrato, deve saper affrontare il mare; ma tutto quello che riguarda la concessione delle patenti deve essere semplificato, deve essere soprattutto unificato ed affidato alla competenza delle capitanerie di porto, le quali dovrebbero essere le uniche competenti al rilascio delle patenti, che non dovrebbero poi costare una tassa tanto eccessiva.

Altro argomento: la tassa di circolazione. Si dice: chi possiede un motoscafo è persona abbiente, e pertanto paghi. Questo è giusto sino ad un certo punto, giacché chi ha un motoscafo versa già somme notevolissime allo Stato quando compera la benzina o la nafta, giacché i motori marini sono avidissimi, consumano enormemente. Un motore di cento

cavalli consuma infatti trenta litri di benzina l'ora. La tassa, inoltre, è rimasta quella della legge del 1932; per cui un motoscafo con 60 cavalli consuma infatti trenta litri di benzina. Ma 60 cavalli non sono molti, giacché oggi si costruiscono motoscafi di centinaia di cavalli. E per ogni cavallo in più il possessore deve pagare ben seimila lire; per cui, fatta salva la franchigia dei primi 60 cavalli, si giunge facilmente a cifre paradossali, sino a quella di un milione 80 mila lire per un motoscafo di 240 cavalli.

Se dunque si vuole favorire anche sotto questo aspetto il turismo nautico, bisogna provvedere a riformare tale arcaica legislazione. Ciò è reclamato anche da ragioni di sicurezza, come ha giustamente rilevato il relatore Sinesio, giacché solo un motore potente può raggiungere la velocità atta a portare rapidamente in porto persone in pericolo. Rivediamo dunque questa tassazione ormai sorpassata, e riformiamone soprattutto lo spirito informativo. È ben nota d'altronde la legge economica secondo cui, abbassando i prezzi, si vengono ad aumentare i consumi; così il fisco non perderà nulla, perché i cittadini si orienteranno sempre più numerosi verso questa forma di turismo.

Altro argomento su cui debbo tornare è quello della bandiera. Non è ammissibile che per ragioni di economia vi siano armatori i quali vadano ad iscrivere le loro navi nel registro, poniamo, del Panama o della Liberia. Non è ammissibile che il proprietario di una imbarcazione di lusso, di uno *yacht* costoso il quale solca i nostri mari e si diverte, non debba avere il senso di civismo di battere bandiera italiana, non debba anche sotto questo aspetto dimostrare di essere un cittadino italiano.

Un altro problema rilevante, del quale mi meraviglio non si sia parlato nella relazione, è quello della vasca navale.

SINESIO, *Relatore*. Parlarne ogni anno è cosa inutile.

GEFTER WONDRICH. Il progresso tecnico richiede che anche noi disponiamo di una vasca navale; è assurdo che si debba ancora continuare ad andare con i nostri modelli altrove. Ci troviamo infatti di fronte a questo paradosso: l'Austria, la quale da tanti anni ormai ha cessato di essere una potenza navale, ha ancora la sua vasca navale, che funziona sufficientemente bene; noi, dopo aver persa la nostra vasca navale, non l'abbiamo ricostruita. Costruiamo tante belle navi, ma non abbiamo una vasca navale at-

trezzata e che possa corrispondere alle ragioni per le quali deve esistere.

Capitanerie di porto: dolorosissimo argomento trattato dall'onorevole Sinesio, sul quale concordo pienamente con lui. Le capitanerie sono per la maggior parte mal situate in edifici vecchi e sgangherati, non hanno personale, non hanno attrezzature; alcune non hanno nemmeno motoscafi e rimorchiatori di servizio, molte non hanno addirittura il telefono! Insomma, le capitanerie di porto, nella odierna vita sempre più meccanizzata e convulsa, devono essere attrezzate convenientemente, e poste in grado di adempiere sotto ogni aspetto alle loro funzioni.

Trasporti per Cuba. Abbiamo letto che vi sono dei trasporti per Cuba. Io, da questa parte, non posso non deplorare che in qualche rarissimo armatore italiano manchi la sensibilità, a questo riguardo, di evitare di trasportare — a danno potenziale di chi oggi bene o male è il nostro principale alleato — mezzi, armi o comunque materiale che potrebbe avere scopo bellico. Vi sono ragioni di moralità superiore, di correttezza e di lealtà che dovrebbero impedire, anzi consigliare gli armatori italiani di non fare questo. E non dico altro, perché mi pare che l'argomento sia così evidente alla nostra coscienza da non richiedere altre parole. Si facciano pure i propri interessi, ma fino ad un determinato limite. La bandiera è qualcosa di più degli interessi, la lealtà e la parola data sono qualcosa di più del denaro!

Mi consenta infine, signor ministro, qualche considerazione che riguarda la mia città. Nella sua recente visita a Trieste, ella ha avuto occasione di conferire con i maggiormente interessati alla vita economica cittadina. Rinnovo qui la mia deplorazione, che ebbi occasione di esprimere e che non riguarda il Ministero; ma quando il ministro della marina mercantile viene a Trieste, mi pare che sia doveroso, per ragioni che riguardano il porto di Trieste, invitare alla discussione, all'esame e al controllo della situazione i deputati di Trieste, i quali, viceversa, sono stati tutti esclusi, non so per quale considerazione o ragione. Noi rappresentiamo la città, ed è indifferente il partito cui apparteniamo; e quando il ministro della marina mercantile viene in una città di mare, ha il diritto lui stesso di conferire con i deputati della città (e soprattutto con i due che appartengono alla X Commissione).

L'onorevole ministro me ne ha dato atto molto cortesemente, quando gli ho detto che

la mia mancata presenza alla sua visita non era dovuta a mancanza di riguardo a lui, perché sarei certamente venuto, ma era dovuta al fatto che nessuno dei signori che credono di poter amministrare la città con questi criteri abbia ritenuto di invitare i deputati a presenziare a questi interessanti colloqui, nei quali, in fondo, si rappresentavano al ministro le esigenze e le ragioni del porto di Trieste; ragioni ed esigenze che poi rinnoviamo qui, poiché quello che è stato detto al ministro ci è stato comunicato per iscritto in numerosi memoriali.

Vi sono alcune esigenze di carattere strettamente tecnico, e quindi facilmente superabili. Vi è la questione della pendolarità dei servizi con l'India e il Pakistan: intendo dire la pendolarità Genova-Trieste, che comporta una perdita non indifferente di tempo. Infatti, quando una merce arriva dall'India o dal Pakistan in Europa o in Italia e finisce a Genova, da dove dev'essere trasportata, molte volte per ferrovia, se non anche col piroscafo, a Trieste, ciò comporta la perdita di una quindicina di giorni.

Oggi, purtroppo, sotto molti aspetti, i nostri servizi merci sono inferiori a quelli esercitati dalle linee jugoslave, le quali escono direttamente dall'Adriatico, mentre le nostre navi devono trasferirsi negli altri porti per imbarcare le merci che vi si trovano. La concorrenza è fatta attraverso la velocità e i prezzi. Essa è tale da far convogliare i trasporti verso i porti di Fiume e di Spalato.

Lo stesso dicasi per le linee dell'estremo oriente che toccano il Tirreno, arrivando a Genova quasi 15 giorni prima che a Trieste.

Si deve chiedere un miglioramento anche per le linee del Sud Africa. Vi è una linea commerciale che serve il Tirreno danneggiando Trieste e Venezia.

Comprendiamo le ragioni della concorrenza, ma non dobbiamo dimenticare che nel convegno adriatico tenuto a Bari l'anno scorso si è sottolineato che verso l'Adriatico gravitano 15 milioni di italiani. Essi devono essere serviti anche in ordine alle linee marittime meglio di quanto non avvenga oggi, tanto più che si sta sviluppando una industrializzazione non indifferente anche sull'Adriatico.

Per l'Australia attualmente non abbiamo niente. Per il Sud America abbiamo delle *Liberty* superate. Per il Canada occorre una nave veloce.

Quanto al Nord America, vi è una questione molto delicata che riguarda le nostre vecchie *Saturnia* e *Vulcania*. Sono navi che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

hanno ormai 36 anni. Esse hanno portato la bandiera italiana con onore, hanno svolto un ottimo servizio, ma oggi non vanno più. Fra un paio di anni spariranno. Tutti sanno ciò che Trieste ha fatto per riaverle. Quando, dopo tanti anni, il *Saturnia* è ritornato a Trieste tutta la città è affluita al porto e ha salutato la sua vecchia nave che cominciava a congiungerla con gli Stati Uniti. Bisogna preoccuparsi fin d'ora di sostituire queste navi, perché si è visto che la linea è ricercata da moltissimi passeggeri. Quando le due ammiraglie *Raffaello* e *Michelangelo* entreranno in linea, vi sarà la possibilità di sostituire il *Saturnia* e il *Vulcania* con la *Cristoforo Colombo* e con la *Leonardo da Vinci*.

Noi prospettiamo comunque al Governo questa opportunità fin da oggi.

Anche verso il Nordamerica i trasporti commerciali marittimi sono assolutamente insufficienti.

Vi è assoluta mancanza di collegamento dell'Adriatico con il Mar Nero, dove per vari decenni il Lloyd Triestino spingeva le sue navi.

Dobbiamo ammettere, e con compiacimento, che nell'Adriatico vi è un certo miglioramento con l'entrata in linea del *Gentile da Fabriano*, del *Mantegna* e dell'*Illiria*, di cui si sentiva l'assoluta necessità perché la concorrenza jugoslava è tale che i turisti ormai non conoscevano quasi più la bandiera italiana.

Per quanto riguarda poi la vita tecnica del porto di Trieste, ancora una volta richiamo l'attenzione del Governo sull'opportunità di considerare la situazione del porto di Trieste con occhio diverso da quello con cui guarda agli altri porti italiani, perché indubbiamente Trieste si trova in una situazione tutta particolare. Intervendendo nella discussione del disegno di legge per l'istituzione della regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia, il ministro Medici affermò che il problema di Trieste travalicava l'ambito della regione per assurgere a problema nazionale. Di questa responsabile dichiarazione, fatta non a titolo personale ma a nome del Governo, abbiamo preso atto, nella speranza che il Governo voglia prestare maggiore attenzione alla situazione triestina: ciò ci auguriamo in quanto la nostra opposizione non è sterile e preconcepita, ma vuole essere serena e fattiva, così da riuscire di sprone, di ammonimento, di stimolo a meglio operare.

Un intervento a favore di Trieste appare tanto più necessario in quanto si inasprisce la concorrenza degli altri porti, sia adriatici

sia atlantici. L'afflusso delle merci dall'Austria è diminuito a Trieste del 60 per cento ed è aumentato a Fiume di altrettanto, il che significa che i piatti della bilancia si vanno spostando a vantaggio di quel porto e soprattutto di quello di Amburgo, che si giova delle tariffe preferenziali praticate dalle ferrovie tedesche in attuazione dell'articolo 81 del trattato istitutivo del mercato comune europeo: si pensi che il trasporto di un carro ferroviario da Villaco a Trieste costa quanto da Villaco ad Amburgo, sebbene le due distanze siano rispettivamente di 200 e di 1.100 chilometri.

È quindi necessario intervenire a favore del porto di Trieste, che indubbiamente ha tratto vantaggi dal processo di industrializzazione in corso, ma deve essere posto in condizione di poter competere con gli altri porti.

Mi auguro che l'onorevole ministro (che è egli pure un « adriatico ») voglia comprendere queste necessità e studiare attentamente i problemi di Trieste attraverso i suoi organi normali (senza bisogno di giungere alla nomina di commissioni di studio che altro non farebbero se non determinare intralci e ritardi). Si tratta soprattutto di attuare un miglior coordinamento, perché non vi sono grossi problemi di carattere finanziario, dati gli strumenti legislativi già disposti a favore del territorio triestino.

Il problema si pone dunque soprattutto in termini di buona volontà e di comprensione, che ci auguriamo non verranno a mancare da parte del Governo, nell'interesse del nostro porto, della nostra città e dell'Italia tutta, che noi continuiamo a servire con la passione che non può non esserci riconosciuta. (*Applausi a destra*).

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

CONCAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, accettando l'incarico conferitomi dal gruppo cui ho l'onore di appartenere di prendere la parola in occasione della discussione del bilancio della marina mercantile, sapevo già che mi sarei trovato nella condizione di dovere, necessariamente purtroppo, ripetere molte osservazioni e critiche, molti suggerimenti e indicazioni che hanno formato l'oggetto degli interventi degli oratori del mio gruppo durante questi anni in relazione alla politica marinara dei governi che si sono succeduti; politica marinara che non ha soddisfatto negli anni passati né alle necessità di sviluppo del traffico, né alle esigenze del progresso economico, sociale e politico del nostro paese e del mondo intero.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

È perciò, signor ministro, che ella sarà costretto ad ascoltare molte di quelle stesse critiche delle quali ha condiviso sostanzialmente le ragioni nel passato quando sedeva sui banchi di quest'aula o della X Commissione della Camera. La sua presenza al Governo apre, però, il nostro animo alla speranza di non aver di fronte quest'anno, come per il passato, un ministro sordo dinanzi ai problemi importanti e vitali di questo settore, non ultimo della vita del nostro paese.

Il mio intervento si limiterà a sintetizzare la situazione della nostra marineria, a denunciare la carenza della nostra politica marinara e a sottoporre all'attenzione della Camera e del Governo alcuni problemi che, per la loro attualità ed urgenza, devono essere affrontati e risolti al più presto e comunque entro la fine di questa legislatura.

Quando affermiamo che è mancato in passato un piano organico che affrontasse il complesso dei problemi della nostra marineria, questa tesi è suffragata dal fatto che si è andati avanti, in realtà, con provvedimenti particolari, frammentari, che nel complesso hanno ignorato le prospettive generali e le conseguenze che ne sarebbero derivate agli altri settori interessati. In altre parole, come abbiamo detto anche in passato, non si sono avute soluzioni armoniche, e tutta l'attività della marina mercantile ha risentito profondamente e in modo determinante dell'azione particolaristica dei più forti, dei gruppi monopolistici che hanno agito ed agiscono in questo settore.

Ne è seguito che tutti i provvedimenti legislativi per sovvenzioni o contributi, per costruzioni o demolizioni, sono stati dettati piuttosto da preoccupazioni contingenti che dall'orientamento di una vera politica marinara, favorendo il più delle volte, per non dire sempre, piuttosto le speculazioni che la rinascita della flotta italiana.

La nostra flotta, infatti, ferma al livello raggiunto di 5 milioni circa di tonnellate di stazza lorda, consta per il 52 per cento di navi che superano i 15 anni e per il 16 per cento i 25 anni di età. È questa una situazione grave che vede abbassato, rispetto al passato, il rapporto tra la flotta nazionale e la flotta mondiale, e aumentato il rapporto tra le navi vecchie (considerando navi vecchie quelle costruite prima della guerra) e il complesso della flotta nazionale, rapporto che oggi è il più alto che esista tra le flotte degli altri paesi a vecchia tradizione marinara.

Basterebbero questi brevi rilievi per comprendere quanto siano state vere e giuste, in

passato, le critiche da noi avanzate. Ma se errori sono stati commessi ieri, il proposito che oggi ci deve animare è di non ostinarci nell'indirizzo sbagliato e di compiere un coraggioso sforzo autonomo in vista degli sviluppi futuri della situazione interna e internazionale.

I traffici marittimi, infatti, hanno da molti anni superato il miliardo di tonnellate di merci in confronto alle 900 mila tonnellate raggiunte nel 1938, e ciò grazie ad una profonda e radicale trasformazione economica, sociale e politica. In estese zone del mondo si aprono nuovi e più ampi mercati, si intensificano gli scambi e sorgono nuove correnti di traffico: non si può rimanere indifferenti o correre il rischio di arrivare in ritardo all'appuntamento di questo mondo in via di trasformazione.

Ecco, pertanto, la necessità di impostare una vera politica marinara che tenga presenti le esigenze di potenziamento e rinnovamento della flotta, di ammodernamento dei porti, di sviluppo dei cantieri navali, dato che non è un mistero per alcuno che la nostra posizione marinara non è, purtroppo, gran che soddisfacente: essa non è adeguata alle nostre tradizioni marinare, nè al grado di sviluppo della nostra economia, né al miglioramento generale della qualità ed anche all'aumento della consistenza della marina mercantile nel mondo, nè alle esigenze nuove che si pongono attualmente per i traffici marittimi.

Quale, a nostro giudizio, dovrebbe essere, pertanto, la vera, la moderna politica marinara che invochiamo?

Onorevoli colleghi, innanzi tutto una politica che ponga fine allo stato di inferiorità della flotta statale nei confronti di quella privata. Il rapporto, infatti, tra flotta statale e flotta libera è sceso a un punto così basso da impedire, praticamente, alla flotta statale di dirigere, nell'interesse del paese e degli altri settori della nostra economia, la politica dei traffici, come è necessario che avvenga. Anzi, assistiamo con stupore addirittura alla continua rinuncia della Finmare alle linee preesistenti. Invochiamo, pertanto, una flotta statale moderna, che conosca i mercati internazionali, le esigenze e le possibilità reali dei traffici nelle varie parti del mondo, al fine di sapersi adeguare rapidamente e favorire così la conquista dei mercati e lo sviluppo economico del nostro paese.

Ma una flotta moderna e veloce non basta. Come è possibile pensare al potenziamento della marina mercantile, allo sviluppo dei traffici, alla conquista di nuovi mercati, se non si

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

hanno, oltre le navi adatte, anche i porti adatti?

I nostri porti, purtroppo, sono terribilmente arretrati rispetto allo sviluppo dei traffici marittimi, e il potenziamento e l'ammodernamento delle strutture portuali sono diventati indispensabili. Molti paesi hanno già elaborato da tempo dei programmi e stanziato somme considerevoli di denaro per il potenziamento dei loro porti. Anche il nostro paese deve fare altrettanto, se non vuole vedere i propri disertati dalle navi straniere. Siamo in ritardo, è vero, ma ancora in tempo per scongiurare una così terribile prospettiva.

Il problema dei cantieri, onorevoli colleghi, è necessariamente legato a quello del rinnovamento e del potenziamento della flotta statale. Infatti, se si volesse riportare la nostra flotta statale al rapporto con la flotta privata che si registrava anteguerra, si dovrebbe provvedere alla costruzione di circa due milioni di tonnellate di naviglio; e in questo caso il problema del pieno impiego dei cantieri sarebbe risolto per parecchio tempo.

Ma, oltre quello del pieno impiego, esiste per i nostri cantieri un altro problema, ed è quello del loro ammodernamento, al fine di avere un costo-nave competitivo. Ecco anche qui la necessità di avere una visione generale del problema, in vista delle prospettive dello sviluppo dei traffici marittimi, del potenziamento di tutta la nostra flotta, dell'apertura di nuovi mercati, di nuove correnti di traffico. Un piano per l'ammodernamento dei nostri cantieri è necessario prepararlo per tempo, subito, senza attendere oltre. Una politica cantieristica avveduta, che non si faccia giocare dal desiderio del ridimensionamento, legata a una politica di potenziamento della flotta statale, darebbe una soluzione armonica a tutto il settore della marina mercantile, che non può più essere considerato a sé stante, ma elemento ormai indispensabile per una politica di piano e di sviluppo generale del paese.

Non possiamo infatti non ricordare che il nostro paese è di vecchia tradizione marinara, che la sua posizione geografica nel Mediterraneo lo mette nelle condizioni migliori per una grande attività marinara. E se richiediamo una politica adeguata, lo facciamo non tanto per una questione di prestigio, quanto in considerazione delle nostre possibilità e delle nostre esigenze nazionali.

Onorevoli colleghi, l'altro argomento, tormentato a dire il vero, è quello della pesca. Non vi è stata discussione sul bilancio della marina mercantile, non vi è stata relazione a

questi bilanci, in tutti questi anni, che non abbia trattato tutti i problemi che concernono questa attività. Ritengo che i colleghi — come il ministro, d'altronde — conoscano lo stato di arretratezza della pesca italiana che assume aspetti ancora più preoccupanti se raffrontati con la situazione di altri paesi.

Infatti il carattere arretrato e prevalentemente artigianale della pesca italiana, i cui mezzi antiquanti consentono l'esercizio della pesca solo a poche miglia dalla costa, e la pratica inesistenza della pesca al di là degli stretti, danno come risultato un consumo *pro capite* estremamente basso, coperto soltanto nella misura del 58 per cento dalla produzione nazionale.

L'importazione integrativa dall'estero ammonta a 163 mila tonnellate per un importo complessivo di 40 miliardi annui, essendo il fabbisogno nazionale attuale di 350 mila tonnellate annue circa.

Allo stato attuale delle cose vien fatto di domandarsi se la pesca sia effettivamente considerata utile all'economia nazionale oppure no, e se si consideri indispensabile il suo sviluppo con l'aumento della produzione e con l'aumento del consumo.

Onorevoli colleghi, il nostro pensiero in proposito è noto. La pesca è un settore importante della nostra economia che non può essere trascurato e per il quale noi chiediamo provvidenze e soluzioni.

Il primo problema che noi prospettiamo è quello del credito. La carenza del credito costituisce uno degli ostacoli principali allo sviluppo ed al rinnovamento della pesca. Le provvidenze legislative sono insufficienti a far fronte alle esigenze e il più delle volte restano inoperanti, dato che il fondo di rotazione istituito con legge 27 dicembre 1957, n. 1457, è accessibile soltanto a coloro che posseggono beni immobiliari, e la F.A.R.P., disponendo di limitati fondi, concede prestiti solo fino all'ammontare della somma di lire 500 mila.

Se si vuole, pertanto, rinnovare la flotta peschereccia e incoraggiare il processo di motorizzazione, parzialmente in atto, occorre una politica creditizia nuova, che vada incontro alle esigenze del settore tenendo presente quelle che sono le attuali condizioni dei pescatori.

Occorrono, cioè, un maggiore stanziamento di fondi agli istituti di credito, un prolungamento del periodo di ammortamento, e la possibilità di concessione di mutui anche a favore di chi non possiede altro che la barca per pescare!

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

D'accordo con il relatore per quanto riguarda l'esigenza della costituzione di una cassa di piccolo credito. Infatti, come egli fa ben presente, non si può dimenticare ancora oggi il piccolo pescatore che, sconosciuto alla banca, cade nella rete dell'incettatore che lo taglieggia in una maniera esosa ed incivile». L'esigenza, dunque, che si possa costituire una « cassa di piccolo credito », di cui il pescatore possa servirsi, senza complicate procedure, ogniquale si trovi costretto dalle vicissitudini della sua aleatoria condizione di lavoro », si pone e si pone in maniera urgente !

L'altro serio problema che desidero sia pur brevemente trattare è quello dei mercati ittici. Oggi si registra un divario enorme tra i redditi dei produttori e i prezzi ai quali i consumatori acquistano il prodotto; ciò è dovuto all'inserimento speculativo degli intermediari tra la produzione e il consumo. Occorre, pertanto, una nuova legislazione sui mercati ittici all'ingrosso e al consumo, che li consideri separatamente l'uno dall'altro, e come primo provvedimento si deve affidare la gestione dei mercati di produzione agli stessi produttori, con assoluta priorità alle cooperative e ai loro consorzi.

In proposito mi risulta che la Lega nazionale delle cooperative e mutue ha presentato a lei, signor ministro, una interessante memoria in cui tutti i temi concernenti la pesca sono trattati ampiamente, al fine di studiare alcune soluzioni.

Ebbene, a che punto siamo con l'esame e con lo studio di questi problemi ? In materia di pesca, mi si consenta anche di sottolineare vivacemente l'esigenza e l'urgenza di una definizione dell'ormai annoso problema dei diritti esclusivi di pesca nello stagno di Cabras. È inconcepibile che privilegi feudali permangano nell'Italia di oggi !

So che il Governo ha già espresso la giusta opinione che le acque dello stagno di Cabras vadano considerate proprietà demaniali. Non sembra, però, essere questa l'opinione della giunta regionale sarda e della prefettura di Cagliari.

Chiedo, pertanto, un nuovo e fermo intervento del Governo che valga a modificare l'attuale stato di cose, conformemente alle legittime rivendicazioni e alle attese dei pescatori e della popolazione della zona.

Onorevoli colleghi, gli altri problemi della pesca riguardano le attrezzature portuali, dato che la situazione di molli dei nostri porti è fonte di viva preoccupazione per i pescatori. Infatti, o il fondo marino non è dragato o i

segnali luminosi e acustici sono assenti o i collegamenti radio costieri non funzionano come dovrebbero, e tutto ciò trasforma in una non facile avventura il ritornare in porto.

Non si può tralasciare di esaminare il problema degli accordi internazionali, dato che l'esercizio della pesca si svolge anche in acque territoriali straniere. Buoni e vantaggiosi accordi internazionali noi chiediamo per la nostra industria peschereccia. Perché tali possano riuscire, giudichiamo necessario che non vengano stipulati alla chetichella o separatamente, ma che facciano parte integrante degli accordi commerciali generali con questi paesi, convinti come siamo che gli accordi, inseriti nel quadro più vasto delle trattative per gli accordi commerciali, possano assicurare maggiori vantaggi alla nostra pesca.

Dicevo poc'anzi, onorevoli colleghi, che la pesca al di là degli stretti deve essere considerata praticamente inesistente. Non ho motivo ora di cambiare giudizio, e poiché anche il relatore, onorevole Sinesio, non fa che confermare il mio punto di vista nella sua relazione, ritengo che uno sforzo per ovviare a questo inconveniente debba essere fatto. Se infatti si ritiene di provvedere alla integrazione del consumo nazionale non più attraverso l'importazione; se si deve provvedere a potenziare la nostra flotta oceanica, in vista non solo dell'incremento del consumo italiano, ma anche delle esigenze imposte dal M.E.C. al mercato italiano, mentre oggi tutti i paesi stanno facendo degli immensi sforzi finanziari per provvedere a una flotta peschereccia oceanica; vogliamo noi rimanere assenti ? A nostro giudizio, occorre senz'altro studiare la possibilità di affidare la costruzione e l'esercizio al settore pubblico, incaricando cioè la Finmare di aprire questo nuovo settore della sua attività.

Infatti, lo stesso relatore a pagina 30 scrive: « Lo spirito di iniziativa delle nostre imprese » (naturalmente egli si riferisce alle imprese private) « ha consentito una produzione che è stata buon complemento alla ridotta produttività dei mari interni italiani, ma è ancora ben lungi dal costituire un determinante apporto per sopperire alle richieste del mercato e tanto meno per arginare la mole delle importazioni ittiche, che rappresentano il 50 per cento dei consumi e gravano per quasi 40 miliardi sulla bilancia commerciale. D'altra parte, l'iniziativa privata non poteva fare di più. Le provvidenze dello Stato sono mancate totalmente ». Più avanti, il relatore aggiunge: « La pesca oceanica potrà veramente diventare uno dei cardini principali

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

dell'intero settore ittico nazionale e contribuire validamente all'indispensabile evoluzione della pesca italiana...».

Anche nella stessa relazione, quindi, si nota che l'iniziativa privata non può più andare avanti: di qui la necessità che questo settore di attività venga assunto dalla Finmare.

Onorevoli colleghi, ritengo che, parlando della pesca italiana, una esigenza particolarmente sentita sia il problema dell'unificazione dei servizi della pesca e della legge unica per la sua regolamentazione. Infatti non è più ammissibile la divisione delle competenze in materia di pesca tra il Ministero della marina mercantile e quello dell'agricoltura. La divisione dei servizi e la diversità di regolamentazione tra pesca marittima e lacuale o fluviale non hanno fatto fino ad oggi che lasciare nel più completo caos tutto questo settore, creando ingiustizie e diversità di trattamento e di indirizzo.

Non possiamo, pertanto, che associarsi alle richieste del relatore a favore dell'unificazione dei servizi della pesca marittima e di quella interna sotto un'unica direzione presso il Ministero della marina mercantile, nonché di una legge unica per regolare tutta la pesca e non soltanto quella marittima.

Onorevoli colleghi, a conclusione di questo mio intervento, sento la necessità di portare in questa aula la voce dei pescatori italiani, i quali chiedono l'equiparazione ai fini della previdenza e dell'assistenza alle altre categorie di lavoratori. Ecco le richieste che riteniamo più importanti e che riguardano la previdenza e l'assistenza ai pescatori: 1°) per la pesca industriale e per la piccola pesca l'adeguamento delle indennità di malattia con libera scelta del medico e l'estensione della assistenza ospedaliera ai familiari dei pescatori imbarcati su natanti di stazza superiore alle diecimila tonnellate; il conseguente miglioramento del trattamento per gli infortuni sul lavoro; l'intervento dello Stato, come già avviene per altri settori, nel pagamento degli oneri che tale miglioramento comporta; 2°) per quanto riguarda invece la piccola pesca per natanti al di sotto delle diecimila tonnellate, si chiede: il riesame delle norme arbitrariamente restrittive alla legge n. 250 imposte con circolare n. 23/39170 del 26 aprile 1950, la quale pone condizioni ormai superate per la corresponsione degli assegni familiari; particolari agevolazioni per i giovani che, non essendo ammessi al conguaglio degli assegni familiari, non possono sostenere l'intero onere contributivo ammontante a lire

5.261 mensili e sfuggono quindi all'obbligo assicurativo; l'adeguamento delle pensioni I.N.P.S. ai minimi stabiliti per tutte le categorie, ecc.

E veniamo ora a trattare di un altro punto dolente, per non dire dolentissimo, che è quello che riguarda la previdenza marinara: le pensioni dei marittimi. Il relatore, a pagina 46 della sua relazione, scrive che la legge 12 ottobre 1960, n. 1183, sui miglioramenti delle pensioni marinare, non ha nella sua applicazione portato alcun beneficio a diverse categorie di pensionati e ha lasciato insolute questioni di fondo da tempo ritenute di indispensabile definizione per portare la previdenza marinara ad aggiornati concetti sociali. Per quanto riguarda il miglioramento delle pensioni marittime, è stata presentata un'interrogazione alla quale il ministro ha risposto che era impossibile reperire i fondi in quanto la Cassa si trova attualmente in stato deficitario di circa 12 miliardi. Lo stesso relatore auspica che lo Stato intervenga «in misura adeguata sia nella forma prevista per le pensioni I.N.P.S. (un quarto dell'importo delle pensioni) sia in quella in atto corrisposta in forma forfettaria per le pensioni dei coltivatori diretti e per le pensioni degli artigiani».

Siamo perfettamente d'accordo con quanto scrive e denuncia l'onorevole Sinesio e non possiamo che associarci alle sue richieste. Vorremmo, però, sottoporre all'attenzione della Camera e del ministro due altri problemi non trattati nella relazione.

Primo fra tutti l'ingiustizia che si sta consumando nei confronti dei marittimi, i quali, accortisi di alcuni errori commessi all'atto dei conteggi in occasione dei miglioramenti delle pensioni in forza della legge 12 ottobre 1960, n. 1183, da parte della Cassa di previdenza marinara, errori riconosciuti dalla stessa Cassa, si vedono riliquidati la pensione e pagati gli arretrati non dal momento dell'entrata in vigore della legge stessa, ma dal giorno dell'avvenuto reclamo o ricorso.

E da premettersi che la stessa Cassa aveva a suo tempo invitato gli interessati a non presentare reclamo prima che fosse ultimata tutta la complessa operazione di rivalutazione, per evitare intralci o ritardi. E accaduto che gli interessati, che hanno atteso accogliendo l'invito della Cassa, si sono visti poi decurtare gli arretrati che loro spettavano, in quanto la Cassa ha ritenuto di applicare la decorrenza dal giorno della presentazione del reclamo. Su questo argomento

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

insieme con altri colleghi del mio gruppo ho presentato una interrogazione a lei, onorevole ministro, e al ministro del lavoro e della previdenza sociale. Sono passati due mesi e ancora non ho ricevuto risposta. Il problema è urgente.

Siamo del parere che questi pensionati non debbano perdere neppure un soldo delle loro spettanze. Sarebbe un delitto verso chi ha rischiato tutta la sua vita sul mare! Mi permetto, pertanto, di sollecitare la risposta alla nostra interrogazione (anche se la competenza primaria fosse del suo collega del lavoro, ella può certo intervenire presso di lui con la sua autorità), evitando a noi di far ricorso ad altri strumenti parlamentari.

Il secondo problema riguarda la diversità di trattamento che la Cassa pratica nei confronti dei pensionati che navigarono con motovelieri e di quelli che navigarono con velieri con motore ausiliario. Anche su questo problema ho presentato una interrogazione due mesi fa, anch'essa rimasta senza risposta.

Le ragioni addotte dalla Cassa di previdenza si basano sul fatto che nelle tabelle allegate alla legge n. 183, non è contemplata la voce « veliero con motore ausiliario » ma soltanto le voci « motoveliero » e « veliero »; perciò la Cassa ha ritenuto di poter applicare la tabella *D* anziché quella *B*, con una disparità di trattamento pensionistico veramente grave.

Onorevole ministro, ella sa che i motovelieri e i cosiddetti velieri con motore ausiliario si possono considerare la stessa cosa, sia per il lavoro analogo che compiono, sia per i servizi analoghi che in guerra hanno reso. Servizi che non potevano essere effettuati con semplici velieri, in quanto importavano rotte obbligate, che si possono tenere solo con l'uso del motore!

Quando si discusse la legge n. 1183, parve chiaro a tutti che la distinzione tra motoveliero e veliero era data dalla presenza del motore o meno, per cui una terza figura, quella del veliero con motore, non venne neppure presa in considerazione, perché si pensò rientrasse già nella figura di motoveliero.

Ed allora, perché la Cassa ha optato per il criterio più sfavorevole nei confronti di questi vecchi lavoratori, invece di andare incontro — come era suo preciso dovere — a chi aveva maggiormente bisogno ed aveva reso immensi servizi al proprio paese? Ma non si deve applicare anche per il pensionamento il principio della norma o del trattamento più favorevole? Onorevole ministro,

di concerto con il suo collega del lavoro e della previdenza sociale, cerchi di intervenire per fare giustizia!

Molti altri problemi dovrebbero essere da me trattati in tema di previdenza marinara, ma poiché tutta la complessa materia dovrà essere discussa ed esaminata in sede di trattazione del nuovo testo unico sulla previdenza marinara, che è in corso di definizione, a quella sede rinvio tutte le altre osservazioni che sarei tentato di esporre.

Ho voluto deliberatamente trattare semplicemente questi due problemi, perché sono di attualità e debbono essere affrontati e risolti subito; e, se si è animati da buona volontà, questa è l'occasione per dimostrarlo.

Onorevoli colleghi, a conclusione di questo mio intervento, il quale non ha la pretesa di essere completo ed esauriente, dato che mi sono deliberatamente limitato ad esporre alcuni problemi, sento il dovere di dare atto al ministro, onorevole Macrelli, del fatto che, come si può rilevare dal discorso da lui pronunciato al Senato in occasione della discussione del bilancio della marina mercantile in quel ramo del Parlamento, alcune importanti nostre indicazioni sono state accolte e qualcosa di nuovo si sta muovendo nel senso da noi desiderato. Per avvalorare questa mia affermazione — e anche per dare ad ognuno il suo — basterebbe considerare gli ultimi provvedimenti legislativi approvati dal Parlamento o quelli che sono tuttora all'esame della Camera o del Senato, per constatare come in realtà un avvio d'indirizzo nuovo sia in atto. E questo un risultato positivo che non possiamo sottovalutare, e seppure esso non ci soddisfa completamente, deve quanto meno essere incoraggiato, in quanto segna una condanna della passata politica ed apre uno spiraglio di luce e di speranza per l'avvenire. E per questo motivo che noi ci asterremo nella votazione di questo bilancio, con la certezza di avere seriamente contribuito alla chiusura di un periodo poco lusinghiero per quanto riguarda la politica della marina mercantile; e con la speranza di avere dato l'avvio ad una nuova politica che, andando incontro alle esigenze nazionali, segni un concreto passo in avanti per il nostro paese e per il nostro popolo. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

VIDALI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, questo è l'ultimo stato di previsione della marina mercantile che viene discusso in questa legislatura, e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

poiché per quattro anni mi sono dato premura, nei miei interventi in aula e in Commissione, di fare presente la situazione dei cantieri, dei traffici, della flotta e delle linee del porto di Trieste, mi sembra doverosa oggi una breve disamina conclusiva su quanto i governi che si sono succeduti in questo periodo hanno fatto per contribuire alla ripresa delle attività economiche, soprattutto in campo marinaro, della mia città, e per sottolineare anche quali dovrebbero essere le prospettive di questo porto.

Non è mia intenzione, naturalmente, asserire che non sia stato fatto nulla; ma non mi sarà difficile dimostrare che è stato fatto poco e che quel poco — il che è forse peggio — non è stato fatto bene quanto si sarebbe dovuto.

Tra gli innumerevoli articoli che periodicamente la stampa nazionale dedica a Trieste, abbiamo avuto anche recentemente una raccolta di scritti comparsa su un numero speciale del *Sole* dell'aprile scorso, pubblicazione certamente non sospetta di comunismo. Tra le altre osservazioni contenute in quel numero vi è anche un tentativo di analisi delle ragioni del profondo malcontento dominante a Trieste per la politica governativa, e a questo proposito si ammette quanto segue: « E un fatto tuttavia — si legge nel quotidiano — che i problemi triestini ristagnano da anni in sede governativa, senza che un organo responsabile sia stato incaricato di un adeguato studio, e senza che sia stata avviata, quindi, la preparazione di provvedimenti complessivamente efficaci. Mancano — è sempre il quotidiano che scrive — da parte governativa idee precise, indirizzi organici, piani concomitanti: manca, in una parola, una vera politica per Trieste, e questa carenza di organicità ha caratterizzato le stesse erogazioni. Davanti all'imponenza delle cifre impegnate dai poteri centrali — continua il quotidiano — rimane dunque il dubbio fondato che gran parte delle provvidenze, caratterizzate dall'aspetto di attività meramente assistenziale, abbiano finito col giovare soltanto in proporzione assai ridotta in mancanza di coerenti indirizzi ».

Questo è vero, anche se ciò che scrive il quotidiano non è tutto. Ad ogni modo, come ho detto, in questo mio intervento, più che esprimere l'opinione personale o, comunque, di parte, desidero rilevare anzitutto i dati di fatto che sono assolutamente inconfutabili e ricorderò particolarmente le parti più importanti di quelle relazioni che nel luglio 1962 l'onorevole Macrelli, ministro della ma-

rina mercantile, in occasione della sua gradita visita a Trieste, ebbe a sentire dalla viva voce dei vari esponenti della vita economica locale, che non sono assolutamente imputabili di tendenze di opposizione alla politica governativa. Da certi punti di vista, sui quali mi intratterò poi, quelle relazioni o parti di esse, non ci trovano d'accordo, ma sotto altri aspetti non possiamo non condividere giudizi ed anche rivendicazioni.

Avviene oggi, infatti, a Trieste che di fronte alla gravità della situazione ed alle sue assurdità, inevitabilmente certe opinioni e rivendicazioni siano assolutamente unanimi (esprese da un collega in sede di bilancio nella Commissione, esprese anche in quest'aula da altro collega), unanimi, anche se poi, disgraziatamente, questa unanimità si manifesta molto raramente e con estrema difficoltà per il prevalere di pregiudizi di carattere politico anticomunista e a danno degli interessi della stessa città.

Il presidente della camera di commercio di Trieste, nell'intervento cui mi riferisco, ha voluto intrattenersi particolarmente sugli aspetti deleteri per i traffici triestini della concorrenza che il porto di Trieste subisce sia da parte dei porti nordici sia da parte di quelli jugoslavi, in una competizione che non è basata sui comuni fattori di contrapposizione tecniche o di capacità, ma su condizioni molto più complesse ed artificiose, di fronte alle quali Trieste risulta indifesa dalla politica del Governo nazionale.

Per quanto concerne i porti della Germania settentrionale si tratta delle tariffe politiche che la Germania ha adottato per i trasporti ferroviari e di altri provvedimenti tesi a favorire i porti di Amburgo e di Brema, grazie alle clausole contenute nel trattato di Roma, clausole che tengono in particolare considerazione i mutamenti territoriali e gli sconvolgimenti economici interessanti il retroterra di quei porti.

Ho avuto occasione di sottolineare molte volte, in quest'aula ed in varie Commissioni, che il Governo italiano avrebbe potuto e dovuto ottenere per Trieste analoghe condizioni di favore nell'ambito del mercato comune, data l'analogia di situazioni politiche ed economiche venutesi a creare in questo dopoguerra fra i porti nordici tedeschi e quello della città di Trieste.

Se si fosse proceduto in questo senso, non ci troveremmo oggi di fronte al protrarsi di una situazione per la quale dei trasporti terrestri, che per le distanze geografiche dovrebbero gravitare su Trieste, vanno invece

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

a far capo ad Amburgo o a Brema, affrontando il periplo europeo prima di avviarsi alle destinazioni d'oltremare.

Dall'altro canto, il governo jugoslavo — attraverso accordi forfetari, compensazioni di servizi portuali con forniture di merci e varie altre facilitazioni — assicura grandi vantaggi ai suoi porti adriatici, pure a grave danno del porto triestino. Si è arrivati addirittura al paradosso per cui navi italiane trovano più conveniente caricare merci italiane a Fiume piuttosto che a Trieste. E non sto ad enumerare il complesso imponente di opere, iniziative, servizi che sono stati messi in funzione a Fiume e quelli che hanno completamente mutato il volto della piccola città di Capodistria, per la quale si costruiscono moli, canali, collegamenti ferroviari, magazzini, ecc., con la prospettiva di più che quintuplicare, in vent'anni, il numero dei suoi abitanti, per i quali viene prevista una intensa e molteplice possibilità di impiego nelle attività di questo nuovo importante porto.

I frutti di questa politica jugoslava si esprimono nel fatto che l'Austria, tradizionale cliente di Trieste, la quale nel 1953 convogliava attraverso Fiume circa 53 mila tonnellate di merci, ha avuto nel 1961 oltre 600 mila tonnellate di traffico in quel porto: e Capodistria, che nel 1953 non registrava un traffico commerciale, nel 1961 ha raggiunto circa 300 mila tonnellate di merci, con notevoli quote da e per l'Austria.

Di fronte a queste cifre, eccone alcune altre: i transiti attraverso i magazzini generali di Trieste sono discesi in cifra tonda dal 1957 al 1961 da due milioni e 800 mila tonnellate a un milione e 350 mila tonnellate. Ciò significa che il rapporto dei transiti di Fiume, rispetto a Trieste, è passato, in questo periodo, dal 34,4 per cento al 78 per cento.

Considerando il traffico complessivo dell'Austria, della Cecoslovacchia e dell'Ungheria, che transita attraverso l'Adriatico, si rileva che mentre nel 1957 il 74,5 per cento di tale traffico passava per Trieste ed il 23,5 per cento per Fiume, nel 1961 il rapporto si è spostato con una discesa per Trieste al 60,9 per cento ed un incremento fino al 39,1 per cento per Fiume.

Allo scopo di far fronte a questa concorrenza, il presidente dell'azienda portuale dei magazzini generali, nel suo rapporto al ministro della marina mercantile, indicava la necessità di affrettare la costruzione del settimo molo che potenzierà notevolmente l'efficienza dell'emporio triestino e di perfezionare

la meccanizzazione di alcuni servizi. Egli indicava altresì la necessità di altri provvedimenti atti a diminuire i costi dei servizi portuali, che sono oggi tra i più elevati, e quello dell'attuale contributo statale annuo di esercizio all'azienda portuale, nonché lo sgravio a beneficio dell'azienda degli oneri ferro-portuali.

Quest'ultimo provvedimento non farebbe che porre il porto di Trieste nelle condizioni in cui si trovano tutti gli altri porti nazionali, nei quali infatti le spese per lo smistamento e la manutenzione dei vagoni ferroviari nell'ambito del porto vengono sostenute dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Fin dal 7 febbraio 1958 il comitato tecnico interministeriale aveva annunciato l'attuazione di questo provvedimento ed innumerevoli sono state le sollecitazioni in questo senso, fra le quali parecchie mie, con interrogazioni ed ordini del giorno. Solo in occasione dell'ultima presentazione di un mio ordine del giorno su questo argomento nel corso della discussione del bilancio dei trasporti, ho ottenuto l'assicurazione di un sollecito riesame dell'intera questione, ma, purtroppo, l'esperienza di questi anni mi induce a non considerare il problema come risolto e pertanto rinnovo la mia raccomandazione.

Per quanto concerne le comunicazioni marittime di linea, il porto di Trieste — come ebbe a sottolineare altro relatore in quella riunione del luglio scorso alla presenza del ministro della marina mercantile onorevole Maccelli — Trieste e gli altri porti adriatici subiscono anche a questo proposito conseguenze gravissime per la concorrenza delle navi estere.

Per Trieste, le linee sovvenzionate — esclusi i servizi locali — sono scese, dal 1938 al 1960, da 31 a 19, mentre le altre linee nazionali private sono passate da 4 a 13 e le linee estere sono aumentate addirittura da 11 a 42. La marina jugoslava, che nel 1938 era presente appena con tre linee, due delle quali per la Dalmazia ed una per la Turchia, è attualmente presente a Trieste con 18 servizi diretti a tutti gli oceani, mentre gli approdi annui, che nel 1938 erano 185, sono arrivati nel 1960 a 693.

Quali sono le richieste principali per nuove linee marittime e per il miglioramento di quelle esistenti, che sono state fatte presenti all'onorevole ministro rispettivamente per il « Lloyd Triestino », per l'« Italia » e per l'« Adriatica », e alle quali si è riferito anche un altro collega ma che io voglio citare ugualmente in quest'aula. India e Pakistan: il servizio marittimo lloydiano avviene con il sistema della pendolarità dei servizi fra Tirreno

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

e Adriatico, sicché le merci caricate a Trieste e Venezia impiegano 40 giorni per raggiungere Bombay (tempo corrispondente a quello occorrente alle navi germaniche in partenza da Amburgo per raggiungere la stessa meta, tempo notevolmente superiore a quello impiegato dai servizi jugoslavi).

Abolire la pendolarità di questa linea è quindi provvedimento indispensabile per l'economia adriatica che ha bisogno assoluto di comunicazioni dirette con l'India e il Pakistan.

Estremo oriente: su questa linea le navi partono dall'Adriatico, via Suez, ma ritornano attraverso il Tirreno e giungono perciò a Genova con almeno 15 giorni di anticipo rispetto al loro arrivo nei porti di Trieste e di Venezia. Anche qui si impone, dato anche il continuo sviluppo dei traffici in questo settore, il potenziamento della linea con l'inserimento di due navi miste, celeri, facenti capo direttamente all'Adriatico. Importantissima appare anche l'istituzione di « toccate » nei porti della Repubblica cinese.

Si suggerisce che in attesa della costruzione delle due navi, venga istituita almeno una linea sussidiaria con le navi *Liberty* che si renderanno disponibili con l'entrata in linea delle quattro « Bengaline ».

Sud Africa: la linea commerciale serve il Tirreno sia in entrata sia in uscita ed a Trieste fa capo soltanto la linea celere con limitate possibilità di carico. Perciò i porti adriatici sono costretti a servirsi della linea commerciale, pendolare, a danno dei traffici nazionali ed esteri di Trieste e Venezia.

Africa occidentale: la linea celere è stata sistemata con l'entrata in servizio della quarta unità (motonave *Isonzo*), ma è insufficiente specialmente per il trasporto dei legnami. Perciò si pone l'esigenza di un potenziamento del servizio con l'inserimento di due o tre *Liberty*.

Africa orientale: il servizio Adriatico-Mombasa è assolutamente insufficiente. Si rende perciò necessario il potenziamento con l'inserimento di due navi di nuova costruzione, veloci e di almeno 5.500 tonnellate.

Australia: radiato il *Toscana* per « limiti di età », i porti adriatici sono stati privati del collegamento diretto con l'Australia e devono servirsi perciò del sistema scomodo dei trasbordi. Data l'importanza dei traffici di merci e del trasporto di emigranti del versante adriatico con questo continente, è necessario istituire un servizio diretto con due navi miste da 10 mila tonnellate e con una velocità di almeno 17 nodi orari.

Per quanto riguarda la società « Italia » si tratta delle seguenti linee insufficienti:

Sud America: attualmente il servizio viene esercitato soltanto con navi *Liberty* ed è assolutamente superato dalle esigenze. Per sostenere la concorrenza delle bandiere estere occorre l'inserimento nella linea di unità moderne, veloci, da 7-8 mila tonnellate.

Canada: dato l'incremento subito dai traffici su questa linea viene suggerita l'istituzione di una nuova linea con navi moderne e veloci da 20 mila tonnellate.

Nord America: l'ormai imminente disarmo delle motonavi *Saturnia* e *Vulcania* impone con urgenza la loro sostituzione per il servizio celere passeggeri. Non si conoscono le intenzioni esistenti per la loro sostituzione, ma, nel caso che si intenda procedere alla costruzione di due navi apposite, occorrerebbe nel frattempo impiegare le motonavi *Leonardo da Vinci* e *Cristoforo Colombo*.

Nord America commerciale: da questo punto di vista il servizio è del tutto insufficiente e si pone la necessità di istituire una linea con servizi di carico diretto dall'Adriatico per i porti orientali degli Stati Uniti, con navi moderne, veloci, tali da poter sostenere la concorrenza della marina jugoslava e di altri paesi.

Sud Pacifico: a completamento del servizio esistente per il Tirreno, è necessaria l'istituzione di una linea diretta dall'Adriatico, mista, celere, con navi da 6.500-7.000 tonnellate.

Nord Pacifico: la linea esistente dovrebbe essere assolutamente rafforzata con due nuove navi da 7.500-8.000 tonnellate.

Per l'« Adriatica » si tratta delle linee del Mar Nero: viene richiesto il totale ripristino della linea 60, stabilita dalla convenzione del 1939. Attualmente manca qualsiasi collegamento diretto dell'Adriatico con i porti bulgari, romeni, turchi e russi del Mar Nero.

L'« Adriatica di navigazione » attende inoltre il rinnovo del naviglio commerciale della società, per poter far fronte alle moderne esigenze di carico e trasporti.

Concludendo, si rileva che il recente programma della Finmare non prevede neppure una tonnellata di naviglio da passeggeri per i traffici del settore adriatico. Per quanto concerne il levante, tradizionalmente legato all'Adriatico, la bandiera estera è in progressivo predominio e particolarmente è in sviluppo per i collegamenti con Israele, mentre i porti adriatici sono stati estromessi dal servizio espresso passeggeri per l'India e l'estremo oriente.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

Citate così in breve, le rivendicazioni che già sono state espresse all'onorevole ministro in occasione della sua visita a Trieste, desidero fare alcuni rilievi su quelle che invece sono le nostre posizioni di contrasto rispetto a quanto in quell'occasione gli è stato accennato. Si tratta non di problemi generali dell'economia marittima e portuale triestina, ma soprattutto di problemi del lavoro in questi settori.

A differenza dei relatori su citati, noi sosteniamo le lotte dei lavoratori del porto e dei magazzini generali e contestiamo con energia il preteso danno che tali lotte avrebbero arrecato ai traffici triestini. Si insiste troppo spesso in certi ambienti economici della città sulle « eccessive pretese » dei lavoratori triestini, mentre in realtà essi hanno lottato per equiparare le loro condizioni a quelle dei loro colleghi degli altri porti e, come questi, si sono opposti e si oppongono alle mire degli imprenditori in merito alla estensione delle autonomie funzionali. Noi sappiamo benissimo che quando si insiste tanto sul costo della mano d'opera, si prende in considerazione una spesa che incide per meno del tre per cento sulle spese delle operazioni portuali e corrisponde ad imprescindibili necessità di giustizia sociale e che, quando si sostengono le cosiddette autonomie funzionali, si mira allo smantellamento delle compagnie portuali.

Per analogia voglio indicare, prima di affrontare brevemente le condizioni dei cantieri triestini, la questione dei navalmeccanici, giustamente in lotta per la conquista di migliori possibilità contrattuali ed economiche, che sono però collegate anche alla richiesta di una efficace politica marinara da parte del Governo, alla quale i lavoratori di Trieste sono particolarmente sensibili, essendo diffusa fra di essi la consapevolezza dei pericoli che gravano sull'industria cantieristica triestina in conseguenza dell'attuale indirizzo governativo in materia.

Recentemente il ministro delle partecipazioni statali ha concesso un'intervista ad alcuni giornali sulle prospettive dell'industria cantieristica.

Sappiamo che il Governo ha elaborato — senza consultare il Parlamento né le organizzazioni sindacali — un piano di riordinamento dei cantieri, in ottemperanza alle sollecitazioni in questo senso della C.E.E. Con ciò il Governo si è impegnato ad abolire gli aiuti all'industria cantieristica entro il 1964 ed a ridurre la capacità produttiva annualmente di 200-250 mila tonnellate di stazza lorda. Questo piano implica ridimensionamenti, chiu-

sure di stabilimenti, smobilitazioni. Si fanno i nomi del cantiere Ansaldo di Livorno, del cantiere di Taranto, del cantiere della Breda di Porto Marghera. Si parla pure di potenziare alcuni cantieri, che vanno ammodernati, posti cioè in grado di affrontare la concorrenza estera.

Dei cantieri triestini, che sono in prevalenza industrie I.R.I., non si fa cenno. Si insiste moltissimo nel dire che per il cantiere San Marco di Trieste è stato stanziato un miliardo e mezzo per lavori di ammodernamento, ma si sa che, anche dopo l'attuazione di queste opere, la capacità competitiva dell'azienda non sarà sufficiente di fronte alla concorrenza internazionale. Si sa pure che anche per il cantiere Ansaldo di Livorno vi sono stati cospicui stanziamenti negli anni passati e che, ciò nonostante, si intende ora smobilitarlo. Per il cantiere di Taranto, poi, si sono spesi in passato, a quanto sembra, quasi sei miliardi e ora è in programma la sua trasformazione da cantiere di costruzione in cantiere di riparazione.

Si insiste sul fatto che il San Marco ha commesse che gli garantiscono lavoro per tutto il 1963. È vero, ma neanche questo può tranquillizzare completamente, perché è proprio a far capo da quell'epoca che le sorti dell'azienda diventeranno precarie.

Tutti questi fatti contribuiscono a far sì che fra i lavoratori e la popolazione triestina sia diffusissimo il sospetto di una progettata smobilitazione dell'attività cantieristica locale; sospetto tanto più giustificato in quanto di Trieste non vi è neppure il nome nel piano di « risanamento » voluto dalla Comunità economica europea. Ecco perché ritengo di dovere esplicitamente chiedere al Governo, attraverso il ministro della marina mercantile, quali siano le sue intenzioni per il cantiere San Marco.

Si è saputo che per i C.R.D.A. vi sono propositi di ammodernamento, ma spesso da fonte governativa non si specifica se ci si riferisca soltanto ai cantieri di Monfalcone (molte volte confusi con quelli di Trieste) o anche al San Marco. Si ha intenzione di procedere, nei confronti del San Marco, ad un effettivo ammodernamento per porre il cantiere in grado di acquisire, anche dopo l'attuazione delle commesse finora previste, ulteriori possibilità di lavoro qualificato?

Io non posso che auspicare una chiara e impegnativa risposta, che porti veramente un po' di serenità fra i lavoratori direttamente interessati alla vita di quel cantiere e anche fra la popolazione, che nel San Marco riconosce il più importante pilastro della locale

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

industria cantieristica. L'esperienza fatta con il cantiere San Rocco di Muggia, ridotto ormai ad una specie di deposito dell'arsenale triestino (nonostante le numerose assicurazioni a suo tempo ricevute per il suo ammodernamento), ha lasciato un ricordo amaro. E per ciò che la mia richiesta di oggi ha un significato di particolare serietà, di fronte allo stato di incertezza che turba i lavoratori triestini.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, le espressioni critiche che caratterizzano questo mio intervento non sono indirizzate all'attuale ministro onorevole Macrelli, da poco insediato e, a quanto sembra, disposto ad affrontare alcuni problemi della marineria triestina, ma soprattutto ai suoi predecessori e ai governi succedutisi in questi ultimi anni.

Mi sarebbe facile intrattenere i colleghi con l'elencazione di promesse, impegni, assicurazioni di vari uomini di governo in merito alla rinascita di Trieste in generale. Nel numero del giornale prima ricordato vi è anche un articolo dell'allora ministro della marina mercantile onorevole Jervolino, intitolato « Una politica per Trieste », nel quale si afferma addirittura che « è ben nota la comprensione che il mio Ministero ha per i problemi marittimi triestini, ivi compreso l'interessamento per i lavoratori, sia del porto sia dei cantieri navali ».

Non credo davvero che il ministro Jervolino si sia acquistato tante benemeritenze, come è dimostrato ad esempio dalla vicenda del rinnovo delle convenzioni con le società di preminente interesse nazionale: il provvedimento venne poi, fortunatamente, ritirato e praticamente rielaborato con l'eliminazione di tutti quei criteri che avevano suscitato a Trieste e negli altri porti la più viva opposizione.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Non vanno dimenticate le due leggi, importantissime, sul credito navale e sulla demolizione delle vecchie unità...

ADAMOLI. Sono leggi che non abbiamo accolto con grande entusiasmo.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Eppure, quei due provvedimenti hanno contribuito a risolvere parecchi problemi.

VIDALI. Su quelle leggi vi sarebbe molto da dire. Sta di fatto che in base ad una di esse, il Governo ha accettato le richieste della Comunità economica europea in merito al piano di risanamento di cui ancora non conosciamo tutti i dettagli.

Comunque, anche per fondate ragioni le promesse fatte ai triestini hanno perduto molto credito. Esse, infatti, quasi sempre

hanno coinciso con le viglie elettorali. Esaminando le date delle varie campagne elettorali, troveremmo facilmente le date delle concomitanti promesse; e poiché l'11 novembre si voterà nel comune di Trieste, già vediamo ogni giorno sulla stampa di tendenza governativa gli annunci di accelerazione di lavori, di soluzione dei problemi più pressanti, di attuazione di opere e provvedimenti decisi anche da parecchi anni ma poi arenatisi.

In questi giorni è stato assicurato che sarebbero state rapidamente risolte le difficoltà sorte nel corso dei lavori per l'ampliamento dell'Italsider di Servola; si parla di nuove commesse ai cantieri; si annuncia il superamento delle veramente stupefacenti vicende subite dalla gara d'appalto per la costruzione del molo VII, si assicura che si realizzerà presto l'autostrada Trieste-Venezia e vi è da attendersi anche parole rassicuranti sulla complessa vicenda che sta attraversando la costruzione di quella linea ferroviaria di circonvallazione della città ancora in alto mare.

A Trieste tutti parlano con accenti ironici della famosa legge dei 45 miliardi, che venne varata il 21 marzo 1958 e nel cui testo sono comprese alcune opere fondamentali per il porto triestino, delle quali già si era fatta tanta propaganda al momento del passaggio di Trieste all'amministrazione italiana, cioè nel 1954, quando si prospettava in tutti i discorsi ufficiali un radioso avvenire per questa città, tanto spesso oggetto di profferte di amore.

Ebbene, di tutto quanto era previsto in quella famosa legge dei 45 miliardi, senza tema di smentite, posso dire che poco è stato completato od avviato a concreta realizzazione. Del resto, anche per problemi di altro genere si è proceduto altrettanto insoddisfacentemente. Basti pensare all'ormai leggendaria vicenda degli ex dipendenti dal Governo militare alleato, per la sistemazione dei quali, dopo molto peripezie, si è arrivati nel dicembre 1960 all'approvazione di una legge che, entrata in vigore nel gennaio 1961, è tuttora ben lungi dall'essere applicata per una serie di disguidi, controversie tra i vari ministeri, intralci di carattere burocratico, ecc. Eppure anche questo problema era stato dato per risolto fin dalla campagna elettorale dell'autunno 1960.

Vi è da meravigliarsi dunque che a Trieste prevalga sempre più lo scetticismo e che esso stesso rappresenti un freno, un ostacolo alla ripresa?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

Ormai, onorevoli colleghi, a Trieste si può ragionare soltanto sulla base di fatti, di cifre, di statistiche e, disgraziatamente, da tutto ciò si ricavano soltanto le prove che Trieste è rimasta completamente esclusa dai benefici del tanto vantato « miracolo italiano ».

Il censimento nazionale del 1961 ha dimostrato che la popolazione nel territorio di Trieste è aumentata in dieci anni di 2.184 unità, pari allo 0,7 per cento mentre a Torino è aumentata del 43 per cento, a Roma del 35 per cento, a Bologna del 30 per cento, a Milano del 24 per cento, a Udine del 17 per cento a Gorizia del 3 per cento. Di queste 2.184 unità, però, soltanto 868 riguardano il comune di Trieste, con una percentuale che si riduce perciò allo 0,3 per cento. Nessuna città d'Italia, fra i capoluoghi di provincia, ha inoltre una sproporzione tanto significativa fra donne e uomini, essendo le prime prevalenti per oltre 20 mila unità. In nessun'altra città capoluogo la percentuale dei giovani sotto i vent'anni d'età è tanto bassa ed inferiore di due terzi alla media nazionale. Giustamente viene rilevato che proseguendo di questo passo la città si trasformerà in un ospizio di vecchi.

Per il reddito medio Trieste è passata dal quinto al nono posto. Per i traffici occupa l'ottavo posto tra i porti nazionali. L'aumento del reddito medio in dieci anni è fra i più bassi di tutta Italia, raggiungendo appena il 16,6 per cento.

Si assiste ad una costante fuga dalla città di tecnici, di giovani. Dopo la massiccia emigrazione in Australia, continua quella in vari paesi d'Europa e un flusso continuo si realizza verso le città industriali dell'Italia settentrionale. Gli studenti pensano soltanto a sistemarsi altrove, gli operai qualificati praticamente sono già ridotti ad un numero insufficiente.

Numerose sono le aziende che si trasferiscono altrove, parecchie hanno ormai chiuso i battenti, altre, anche importanti, ivi comprese le principali società assicurative, si preparano concretamente al trasferimento. Parecchi consolati di paesi che hanno sempre avuto rapporti commerciali con il nostro porto chiudono le loro sedi. L'elenco di questi tristi fatti potrebbe continuare, ma ho voluto soltanto dare alcuni elementi di giudizio sul progressivo decadimento di Trieste per avvalorare la mia richiesta di un impegno maggiore da parte del Governo nella elaborazione ed attuazione di una politica adeguata alle necessità della città. Non si tratta, lo ripeto ancora una volta, di provvedimenti tampone, di stanziamenti a carattere assistenziale, ma

di una serie di misure coordinate sulla base di un piano organico che abbia come obiettivo, nell'interesse non soltanto di Trieste, ma dell'intera economia nazionale, la ripresa delle attività peculiari dell'economia triestina nel porto, nei cantieri, e che si uniformi ai principi di una saggia politica marinara che deve investire i traffici internazionali, il prestigio della flotta e dei cantieri in una città che ha una specifica funzione in questo settore.

Sono sicuro che il ministro Macrelli prenderà in considerazione quanto ho detto e che il Governo provvederà affinché la nostra città di Trieste abbia, come merita, la sicurezza del suo avvenire. (*Applausi all'estrema sinistra*).

Presentazione di un disegno di legge.

BERTINELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTINELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Concessione di un contributo straordinario e di contributi annui a carico dello Stato a favore dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare ».

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(*È approvata*).

Si riprende la discussione.

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

BOIDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, l'onorevole Sinesio, nella sua pregevole relazione, ci ha presentato un panorama completo dell'economia marittima italiana. Sullo sfondo di questo panorama io prospetterò, con brevi tratti, i principali problemi della mia regione: le Marche. Parlerò il più concisamente possibile dei traffici, della pesca, dei problemi dei porti, dei cantieri e del problema degli arenili.

I vari convegni di studio sui traffici marittimi italiani hanno posto in luce, per la

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

prima volta in forma organica, quanto sia importante e necessario per l'economia nazionale lo sviluppo dei traffici marittimi del versante adriatico.

Il 1° ottobre prossimo avrà luogo a Venezia un incontro di studio su: « Il mercato comune europeo e i traffici marittimi dell'Adriatico ». L'incontro sarà presieduto dall'ambasciatore Lambert Schauss, presidente del gruppo trasporti della Commissione della Comunità economica europea, ed a esso prenderanno parte esperti e rappresentanti dei settori interessati. L'iniziativa ha lo scopo di determinare le possibilità offerte dal mare Adriatico non soltanto per lo sviluppo economico e sociale delle regioni italiane gravitanti su di esso, ma anche per lo sviluppo di tutti i paesi del mercato comune europeo.

Il mare Adriatico, quale via di traffici e di comunicazioni, può offrire un notevole contributo all'espansione dell'economia dei paesi del M.E.C. La possibilità e la misura di questo contributo sono però condizionate dall'esistenza di un'efficiente ed organica rete di comunicazioni che, dipartendosi dal cuore dell'Europa, trovi attraverso i porti la sua naturale prosecuzione in una non meno efficiente struttura di collegamenti marittimi.

Per la sua particolare configurazione il mare Adriatico rappresenta una via di sbocco ideale verso tutti i continenti in generale e verso determinate aree geografiche in particolare, come l'Africa, l'Asia, l'Australia. Tutti i porti dell'Adriatico — da Trieste ad Ancona, da Ravenna a Bari — sono chiamati a coprire un ruolo importante in questo sistema marittimo, su cui i traffici si appoggeranno.

Ancona sta nel mezzo del versante e costituisce la cerniera di questo sistema. È in questa prospettiva di sviluppo, su un piano non soltanto europeo, ma intercontinentale, che vanno esaminati e risolti i problemi del grande traffico marittimo dell'Adriatico, e, per quanto riguarda le Marche, i problemi marittimi di Ancona e di alcuni porti minori. Ma poiché il litorale adriatico — in particolar modo il litorale marchigiano — è tutta una sequenza di centri balneari, su cui gravita naturalmente, in misura imponente, il flusso turistico dall'interno e dall'estero, accanto ai problemi del grande traffico marittimo bisogna collocare quelli del traffico turistico, che è cosa alquanto diversa dal turismo nautico, di cui parlava poc'anzi l'onorevole Gefter Wondrich; traffico turistico che permette di collegare, anche mediante regolari servizi di linea, i vari centri turistici e balneari mar-

chigiani e romagnoli con quelli della Venezia Giulia, dell'Abruzzo, delle Puglie e di altre località mediterranee.

Mi permetto di richiamare la vigile attenzione del ministro Macrelli sulla necessità di favorire e potenziare anche questo tipo di traffico, la cui importanza sul piano dell'economia generale non ha bisogno di essere sottolineata: a tale riguardo, è superfluo ricordare che occorrerà dotare gli uffici portuali delle attrezzature e dei servizi ad esso occorrenti.

In tema di pesca, la situazione dei centri pescherecci marchigiani è alquanto diversa dalla situazione media generale, per alcuni aspetti caratteristici:

1°) mentre negli altri centri pescherecci italiani si verifica il fenomeno della eccedenza di personale addetto alla pesca, in quelli marchigiani invece si lamenta l'esodo dei giovani dalle attività pescherecce;

2°) l'armamento della pesca d'altura (a Fano ad Ancona, a Porto San Giorgio, a San Benedetto del Tronto, ecc.) è tra i più moderni e meglio attrezzati, tanto che si ha in questo settore una situazione sensibilmente migliore della media nazionale, mentre mancano quasi completamente iniziative armatoriali per la pesca atlantica.

Per i centri pescherecci marchigiani (e in genere adriatici) la pesca d'altura significa pesca nelle acque jugoslave, più ricche in quantità e qualità di specie ittiche, e quindi meglio idonee a garantire un certo reddito.

Come è noto, l'accordo italo-jugoslavo scaduto il 31 marzo 1962 è stato prorogato in via provvisoria alle stesse condizioni; sono cioè consentite ai pescherecci italiani le zone di pesca intorno alle isole di Pomo e di Pelagosa, oltre ad un tratto di costa di 16 miglia a sud delle Bocche di Cattaro, dal Capo Veslo a Skoci Devojka; come corrispettivo lo Stato italiano versa allo Stato jugoslavo un compenso o canone annuo di 900 milioni. Purtroppo, la delegazione italiana che si recò recentemente a Belgrado per il rinnovo dell'accordo, non riuscì a fare accogliere da parte jugoslava alcuna delle richieste migliorative avanzate dal Ministero della marina mercantile e, particolarmente, quella riguardante l'estensione della facoltà di pesca in altre zone più pescose dell'alto Adriatico.

Nell'attuale situazione, i vantaggi economici che l'accordo presentava in un primo tempo per l'Italia sono andati via via diminuendo e ancor più diminuiranno nel futuro. Purtroppo per quanto riguarda questo grave problema, si è finito col seguire dal

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

1958 in poi il metodo della provvisorietà, pagando alla Jugoslavia (tra poco anche alla Tunisia), il prezzo di tolleranze, che quei paesi son disposti ad accettare unicamente a titolo precario, ma la cui soluzione finale è scontata.

Ora, se si considera che da Chioggia a Cesenatico, da Fano a Porto San Giorgio, da Ancona a San Benedetto del Tronto, a Manfredonia, a Molfetta, a Bari, si susseguono importanti centri pescherecci, che gravitano in modo naturale verso le acque jugoslave e che assieme con quelli siciliani finiscono col rappresentare più della metà della pesca italiana, si comprenderà facilmente in quale difficile situazione venga a trovarsi questo settore dell'economia nazionale.

Per nostra fortuna, così la Jugoslavia come la Tunisia, hanno economie povere, che trovano proprio in Italia la possibilità di proficui scambi; quindi sarebbe ancora possibile proporre ed ottenere l'instaurazione di rapporti di collaborazione, mettendo in comune le risorse ittiche di quelle zone di mare che, chiuse come sono da opposte rive e frequentate esclusivamente dai pescherecci delle due parti, ben possono annoverarsi dal punto di vista del diritto internazionale, nel concetto di « acque storiche », o « acque comuni », il cui regime, e non solo per la pesca, può essere regolato da convenzioni particolari tra gli Stati rivieraschi.

Seguendo la strada della più stretta collaborazione fra i due Stati, potrebbe raggiungersi uno sviluppo armonico delle rispettive industrie pescherecce, su dimensioni preventivamente calcolate per entrambi, e con reciproca cooperazione per i rifornimenti, le costruzioni navali, lo scambio di prodotti, l'assistenza, ecc. Diversamente, si corre il pericolo che, a più o meno breve scadenza, i pescherecci di altura dell'Adriatico debbano essere messi in disarmo.

L'altro problema che interessa particolarmente i centri pescherecci marchigiani e in genere tutta la marineria italiana è lo sviluppo della pesca atlantica. Anche le marinerie adriatiche debbono porsi su questa strada! Sulle prospettive di sviluppo della pesca oltre gli stretti, io concordo pienamente con quanto al riguardo sostiene con molto calore il relatore onorevole Sinesio nella sua relazione e quindi a questa io mi riporto.

La piccola pesca ha una notevole consistenza anche nelle coste adriatiche, ma soffre degli stessi mali che ovunque si riscontrano in questo settore. Anche la piccola pesca della costa marchigiana (Pesaro, Senigallia,

Porto Recanati, Civitanova Marche, ecc.) denuncia l'urgente necessità di rinnovamento degli scafi, troppo vetusti e spesso non più idonei ad affrontare il mare; anche la piccola pesca marchigiana invoca la concessione di contributi a fondo perduto e di finanziamenti a un basso tasso d'interesse, con comode rate di ammortamento.

Per tutti gli altri problemi riguardanti il settore della pesca: l'assistenza e previdenza marinara (di competenza per altro del Ministero del lavoro) le case per pescatori, l'istruzione professionale, io mi richiamo alle cose già dette con molta precisione e chiarezza dall'onorevole Sinesio nella sua relazione.

Mi permetto di aggiungere una speciale raccomandazione al ministro perché sia favorito nella misura più larga possibile il potenziamento delle tre scuole marittime marchigiane di Fano, Ancona e San Benedetto del Tronto, particolarmente quella di Fano che, sviluppata per l'impulso vigoroso dato dal professor Pilo Biancalana, può essere giustamente additata come scuola modello per i pescatori.

Mi soffermerò ora sui cantieri navali, che sono giustamente considerati la matrice di ogni attività marittima.

Sulla costa marchigiana l'industria cantieristica si snoda da Pesaro a San Benedetto del Tronto in una sequenza di piccoli cantieri (il più grande è quello di Pesaro, che costruisce anche scafi in ferro), i quali sono dediti alla costruzione di navi da pesca, da diporto, e di navi da trasporto in legno. Ad Ancona sorgono i Cantieri navali riuniti che danno lavoro a circa duemila operai; vi si costruiscono navi da traffico di maggiore stazza, supercisterne, ecc. Recentemente è stata varata ad Ancona la supercisterna *Agip-Ancona* di 50 mila tonnellate di stazza lorda, lunga 228 metri e larga 31, la più grande petroliera d'Europa con propulsione a motore *diesel*.

Per i cantieri navali in genere (e quindi anche per quelli marchigiani) si profila la minaccia dell'aggravamento della crisi che li affligge, se non si provvederà a completare il finanziamento della legge n. 301 del 1961. Occorrono 32 miliardi se si vuole dar corso alle costruzioni già contrattate per un complesso di oltre 660 mila tonnellate e per ottenere altre commesse per circa 200 mila tonnellate, in ordine alle quali sono in corso le trattative per la stipulazione dei relativi contratti.

Esaminandosi il 21 settembre 1962, il bilancio della marina mercantile in seno alla X

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

Commissione della Camera, fu presentato da chi ha l'onore di parlare e da altri deputati un ordine del giorno che, accolto dal ministro come raccomandazione, fu votato all'unanimità dalla Commissione. Quell'ordine del giorno è uno squillo d'allarme per la grave iattura che minaccia l'industria cantieristica itaiana e quindi tutta l'economia marittima, se non si provvederà sollecitamente al finanziamento della citata legge n. 301 che, tra l'altro, è previsto dalla legge stessa.

Mi auguro che il Governo, sotto la spinta di quel voto parlamentare e dell'azione pressante del ministro della marina mercantile onorevole Macrelli, vorrà quanto prima provvedere a questo fabbisogno finanziario, che riveste carattere di assoluta priorità.

Porti. Su quelle che in termini correnti si chiamano infrastrutture portuali, sulla necessità del loro potenziamento e del loro coordinamento con il sistema dei trasporti e delle comunicazioni in cui i porti debbono inserirsi, in questa sede non mi soffermerò. Mi riservo di parlarne nella sede competente. In quella occasione parlerò del piano regolatore e dell'ampliamento del porto di Ancona, dell'ampliamento dei vari porti di Fano, Pesaro, Senigallia, San Benedetto del Tronto, ecc. In questa sede mi preme richiamare l'attenzione del ministro su un problema più modesto, ma pur tanto difficile a risolversi: quello della manutenzione dei porti.

Per tutti i porti marchigiani (e il problema si presenta in misura più o meno accentuata anche per gli altri porti italiani), il problema della escavazione e dell'approfondimento dei fondali, perché siano liberati dai sedimenti che vi sono accumulati, è diventato di soluzione difficilissima. I mezzi effossori, di cui disponiamo, sono così scarsi e in gran parte così malandati da non consentire di affrontare il problema in un piano organico generale. Basti pensare che per ottenere l'escavazione e l'approfondimento di un solo fondale occorrono mesi e mesi di paziente lavoro. E quando capita quello che capitò alcuni mesi or sono a Pesaro, di vedere cioè l'ingresso del porto bloccato per parecchi giorni da una nave che si era arenata, perché la draga per l'escavazione del fondale non giungeva da Ravenna, né da Ancona, allora anche l'uomo della strada capisce quanto sia importante per l'accessibilità e la funzionalità dei porti il problema della manutenzione dei fondali e quanto dannose siano le conseguenze di una mancata tempestiva dragatura.

Anche per questo problema, purtroppo, il Ministero della marina mercantile deve bus-

sare alla porta del Ministero dei lavori pubblici, ma ho fiducia che il ministro Macrelli, essendo già stato molte volte alle prese, come parlamentare, con questo assillante problema, vorrà con tutto l'impegno e l'energia di cui è capace sollecitarne la pronta e adeguata soluzione.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Lo farò.

BOIDI. Quello degli arenili è un problema molto importante per la riviera marchigiana, che, eccettuato lo sperone del Conero, è tutta una zona balneare. In questa riviera, sebbene non si siano verificati gli inconvenienti gravissimi denunciati dall'onorevole Schiano per la costa della Campania, tuttavia inconvenienti ed abusi si vanno verificando. Si lamentano, ad esempio, le abusive asportazioni di sabbia, nonostante i vibranti richiami del ministro della marina mercantile ad un rigoroso rispetto della legge. A Porto San Giorgio, ad esempio, proprio la settimana scorsa sono stati tratti in arresto alcuni abusivi asportatori di sabbia, su denuncia fatta alla procura della Repubblica del tribunale di Fermo. La denuncia sarebbe stata sporta, se le mie informazioni sono esatte, da un privato cittadino e non da chi aveva il dovere di accorgersi di quelle abusive asportazioni.

A proposito dei permessi di asportazione della sabbia, non è mai raccomandata abbastanza la cautela, anzi la severità, nelle concessioni, per evitare gravissimi danni alle nostre spiagge, specialmente a quelle turisticamente valorizzate. Ma l'inconveniente più grave che si lamenta per la riviera marchigiana è lo stato di disordine nell'assetto di quella meravigliosa spiaggia, disordine determinato dal sistema delle concessioni degli arenili.

Nella riviera marchigiana e in genere in tutta la riviera adriatica le aziende di soggiorno provvedono ai servizi di spiaggia: dalla pulizia al pronto soccorso, dalle attrezzature balneari ai servizi igienici.

Essendo — ripeto — quasi tutta la spiaggia adibita ad industria balneare e sovrintendendo per legge ad essa l'azienda di soggiorno, che vi profonde i suoi mezzi finanziari, sarebbe ragionevole, giusto, opportuno e necessario che gli arenili venissero dati in concessione all'azienda di soggiorno. Invece nelle Marche, eccetto che a Gabicce, Pesaro e Fano, per tutta la lunghezza del restante litorale, da Senigallia a San Benedetto del Tronto, gli arenili vengono dati in concessione ai privati, il che, oltre a rendere possibile la speculazione, determina un disordine nel-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

l'assetto della spiaggia, con tutti i conseguenziali inconvenienti.

Anche in recenti convegni le aziende di soggiorno hanno sottolineato l'esigenza assoluta ed inderogabile che gli arenili siano dati in concessione alle aziende di soggiorno, con facoltà di darli in subconcessione, con pagamento della relativa tassa, a privati, onde le aziende stesse, in armonia coi fini di interesse pubblico per i quali sono istituite, possano attuare la cosiddetta politica turistica delle spiagge, organizzando l'attività balneare nella forma che la grande varietà dei casi renderà più opportuna e per cui si rende quindi necessario lasciare alle stesse aziende le più ampie facoltà in materia, facoltà che dovranno trovare limitazione solo nelle accertate necessità delle spiagge stesse per altri fini che siano di interesse pubblico preminente.

Questi voti, espressi dalle aziende di soggiorno non solo delle Marche ma di tutta Italia, raccomando oggi all'onorevole ministro, nella fiducia che egli possa accoglierli nell'esercizio del suo potere amministrativo, o, se necessario, proponendo gli opportuni provvedimenti di legge.

Concludendo, mi sia lecito formulare l'augurio che sotto la saggia decisione dell'onorevole ministro Macrelli i maggiori problemi marittimi regionali e nazionali siano risolti o avviati ad una pronta soluzione, e più precisamente mi auguro che nella programmazione generale dello sviluppo economico italiano, in corso di elaborazione, sia riconosciuta la funzione primaria del settore marittimo nella economia nazionale; sia cioè riconosciuto che sviluppandosi le attività marittime, dai traffici alla pesca, dai cantieri ai porti, si potenziano le fonti di reddito e di benessere non solo per coloro che esercitano le attività marinare, ma per tutto il popolo italiano. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

RAVAGNAN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per quanto riguarda il settore della pesca nazionale dobbiamo registrare alcuni fatti che consideriamo positivi e che ci inducono ad un certo ottimismo, cauto e riservato però, poiché contemporaneamente le vecchie difficoltà si aggravano e ne sorgono perfino di nuove. Su questi fatti positivi e su quelli negativi, con l'esposizione, sia pure succinta, di quelle che, secondo noi, debbono essere le necessarie conseguenze e gli opportuni rimedi, intendo trattenermi brevemente la Camera.

Il primo fatto positivo che registriamo è che la maggior parte dei nostri rilievi e delle nostre proposte avanzati qui e nell'altro ramo del Parlamento lungo tutto un corso di anni (ormai più di un decennio) sono stati in gran parte condivisi dalla « assise azzurra » che ha avuto luogo ad Ancona il 5 ed il 6 luglio scorsi, con la partecipazione, oltre che di studiosi e di scienziati, dei rappresentanti delle categorie e delle organizzazioni interessate, ed alla quale ella stesso, onorevole ministro, ha partecipato.

Il secondo fatto positivo, più importante ancora, da registrare, è che il principio di una programmazione generale per lo sviluppo dell'economia italiana, rivendicato dalla più larga opinione democratica del paese, è divenuto impegno programmatico del Governo. Ne consegue che una programmazione generale ed organica del settore della pesca deve essere logicamente e coerentemente inserita nel piano di programmazione generale.

Per contro, allo sviluppo di questo settore — e passo agli elementi negativi — si oppongono due ostacoli massicci che, se non saranno rimossi, condurranno il settore della pesca nazionale ad un ulteriore decadimento, fino addirittura alla sua estinzione. Uno è di carattere interno, l'altro di carattere internazionale; e tutti e due sono stati messi nel dovuto rilievo nella già citata « assise azzurra » di Ancona. Mi riferisco al commercio interno del pesce ed al mercato comune europeo.

Che il sistema oggi in vigore per il commercio interno dei prodotti ittici sia uno dei maggiori responsabili dell'attuale stato arretrato dell'industria della pesca e ne impedisca la modernizzazione, nonché lo sviluppo della produzione nazionale, non è difficile dimostrarlo. Già il relatore, onorevole Sinesio, ha rilevato, in quella parte della sua relazione che riguarda la pesca, che il pescatore meridionale trae in media da un chilogrammo di pescato una somma la quale, fatto un semplice calcolo, non arriva nemmeno alle 190 lire. Se si considera tutta la pesca nazionale, si arriva ad una media che sta tra le 200 e le 250 lire al chilogrammo. Tutti sanno, invece, a quale prezzo il consumatore paga il prodotto, dopo che questo ha percorso una trafila che è perfino difficile seguire. La differenza enorme tra prezzo di produzione e prezzo al consumo è lucrata, come è noto, per la massima parte dalla speculazione intermedia. I bassi redditi della pesca inducono i lavoratori, soprattutto i giovani, ad abbandonare questa industria e a ricercare altre occupazioni; mentre gli alti prezzi al con-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

sumo non favoriscono certo l'aumento della domanda e quindi l'incremento della produzione e lo sviluppo dei mezzi di produzione.

Occorre, quindi, in primo luogo una riforma della attuale legge sui mercati. Questa legge, che è in vigore ormai da alcuni anni, ha il difetto fondamentale di confondere insieme, nelle stesse disposizioni, il mercato generale per i prodotti ortofrutticoli, mercato generale delle carni e mercato generale dei prodotti ittici. Inoltre, per quanto riguarda in particolare il mercato dei prodotti ittici, è già stato responsabilmente rilevato che la legge confonde insieme mercati ittici di produzione e mercati ittici di consumo. Infatti, possono esservi benissimo mercati generali degli ortofrutticoli e mercati generali delle carni; ma il pescato si porta in determinati mercati costieri da cui viene poi trasportato nei mercati interni. È quindi necessaria un'organizzazione diversa tra l'una e l'altra serie di mercati ittici. I mercati di produzione in primo luogo, considerati in sé, esigono una riforma, nel senso che essi devono essere gestiti dai produttori; e quando diciamo produttori ci riferiamo prevalentemente alle cooperative autentiche ed efficienti di pescatori. Ora, l'autenticità e l'efficienza delle cooperative dipendono in primo luogo dalla qualità e dalla preparazione dei soci, ma dipendono anche (lo prescrive la Costituzione) dagli aiuti e dall'incoraggiamento dello Stato.

Ma anche quando i mercati ittici di produzione venissero riformati nel senso che ho brevemente indicato, le cose non muterebbero di molto, perché anche in questo caso, cioè anche se i mercati di produzione fossero gestiti dai produttori e particolarmente dalle cooperative di produttori, il pescato continuerebbe ad essere acquistato dai grossisti e dagli intermediari, per cui i produttori, sia pure associati, continuerebbero a rimanere alla loro mercé come avviene attualmente, per cui, continuando le cose come sono, finiscono per essere strozzati e sacrificati sia i produttori sia i consumatori.

Occorre, quindi, oltre alla riforma della legge sui mercati, realizzare, con opportuni provvedimenti, un maggiore avvicinamento fra produzione e consumo in modo che si possano ad un tempo aumentare convenientemente i redditi dei produttori e diminuire i prezzi al consumo.

Questo obiettivo, che sembra contraddittorio, può essere realizzato, ma lo può solo con un intervento coraggioso che deve rientrare anch'esso nella programmazione gene-

rale. Questo obiettivo può essere realizzato soprattutto dando stimolo alle cooperative di produttori con convenienti e razionali sgravi ed aiuti.

La seconda difficoltà grave di carattere internazionale è il mercato comune europeo, sul quale non apriamo in questa sede una discussione di fondo e di principio, ma constatiamo che il trattato di Roma, per quanto riguarda la pesca, sancisce il cosiddetto « diritto di stabilimento », cui ha fatto cenno opportunamente il relatore onorevole Sinesio.

Il « diritto di stabilimento » significa che, una volta entrato in pieno vigore il trattato di Roma per quanto riguarda questo settore, il nostro paese verrà maggiormente inondato di prodotto ittico straniero. Non solo, ma i paesi del mercato comune (quelli che attualmente ne fanno parte e quelli che eventualmente vi entreranno), disponendo di una industria e di una organizzazione della pesca e di un volume di produzione superiori, senza confronti, rispetto a noi, potranno liberamente usufruire dei nostri porti e dei nostri mercati, il loro personale specializzato potrà liberamente imbarcarsi anche sulle nostre unità da pesca che di personale specializzato fossero prive.

Come potrà, dunque, la nostra arretrata industria della pesca sopportare questa situazione critica quando (e tutti lo sappiamo) circa la metà del consumo nazionale è costituita dall'importazione? È chiaro che se lo Stato ed il Governo, che lo dirige, lasciano che le cose corrano per questa china, la conclusione sarà che sparirà l'industria della pesca e l'Italia, paese marittimo con 7 mila chilometri di coste e con varie centinaia di centri pescherecci, fra grandi e piccoli, sarà inondata soltanto dal prodotto di importazione. Non vi sarà più una industria italiana della pesca, perché ridotta quasi allo zero, ridotta a non avere alcuna importanza.

Quindi, se noi vogliamo scongiurare questa iattura (e non carico affatto le tinte), bisogna che si provveda rapidamente ad un piano organico di ammodernamento e di riorganizzazione del settore. A ciò avrebbe dovuto provvedere il « piano azzurro » da noi richiesto e promesso dal Governo fin dal 1960. Ma a parte che non conosciamo quali personaggi erano preposti alla sua elaborazione, a parte che, da quando è trapelato, esso è lungi dall'essere concepito nel senso d'una programmazione organica e globale, risulta ora — lo ha affermato il relatore stesso — che il Ministero del tesoro lo avrebbe bocciato per asserita mancanza di fondi. Ma come si concilia tale

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

abbandono con l'impegno governativo d'una programmazione generale? Intende il Governo che tra i settori produttivi italiani sia compreso anche quello della pesca, o intende escluderlo?

Dalle dichiarazioni fatte in varie occasioni dall'attuale onorevole ministro della marina mercantile, noi dovremmo escludere che tale settore non sia annoverato fra i settori produttivi il cui sviluppo è programmaticamente da regolare; attendiamo quindi che egli lo confermi qui e lo confermi quale impegno di tutto il Governo, dato che, a quanto pare, il Ministero del tesoro non è stato sinora di questa opinione.

Se così è, se cioè tale impegno verrà confermato e mantenuto, si dovrà frattanto ritornare al « piano azzurro », il quale deve essere davvero organico e globale e deve di conseguenza essere elaborato al più presto con la collaborazione non soltanto di quegli ignoti personaggi, cui accennavo prima, né soltanto dei funzionari del Ministero, ma anche con la collaborazione attiva degli interessati, degli studiosi, dei competenti; e ciò prendendo occasione dallo svolgimento e dalle conclusioni della « assise azzurra », fatto, questo, che non è già da considerarsi come avvenimento marginale, ma che deve essere valutato come fatto autenticamente democratico, scaturente dallo sviluppo della coscienza democratica, in quanto si tratta degli interessati stessi, i quali si riuniscono, dibattono i loro problemi e li segnalano al Parlamento ed al Governo.

E questo « piano azzurro », concepito nel modo che ho detto, dovrà essere poi inserito altrettanto organicamente nel piano di programmazione generale. Uno dei suoi capitoli più innovatori è da considerarsi quello che si riferisce alla pesca oltre gli stretti (di cui già da molto tempo si parla), cioè alla pesca oceanica. Questo tema è stato particolarmente trattato dalle assise di Ancona, da cui sono uscite al riguardo deduzioni e proposte che collimano in grandissima parte con quelle già da noi avanzate in occasione delle precedenti discussioni di questo bilancio. Allora eravamo soli a presentare queste soluzioni; ora viceversa dobbiamo constatare come esse abbiano autonomamente e spontaneamente fatto strada in mezzo a categorie varie e diverse, ma tutte interessate al settore della pesca, le quali hanno tratto le loro conclusioni dalla esperienza e dalla constatazione dell'attuale situazione.

Il consumo *pro capite* di prodotti ittici è nel nostro paese — lo sappiamo bene — di ap-

pena sei chilogrammi l'anno, di cui circa la metà, e cioè 180 mila quintali complessivi, di provenienza estera. È chiaro che tale consumo complessivo potrebbe essere facilmente raddoppiato, ed anche se ciò si verificasse, non saremmo di fronte ad una quota davvero molto elevata rispetto a quello che avviene negli altri principali paesi marittimi. Ma è chiaro altresì che anche se ci si limita all'obiettivo di sostituire semplicemente il prodotto estero con quello nazionale, cioè rimanendo alla quota attuale di 6 chilogrammi *pro capite* all'anno tutta assicurata dalla produzione nazionale, occorrerà egualmente rivolgersi alla pesca oceanica, giacché certamente i nostri mari non consentirebbero di raggiungere tale obiettivo.

Occorrerebbero quindi, di conseguenza, molti pescherecci da almeno mille tonnellate, i quali, secondo i calcoli degli studiosi, potrebbero produrre mille quintali di pescato all'anno ciascuno. Considerato il costo medio di un miliardo per ciascuno di essi, occorrerebbe un investimento di 180 miliardi. Ora, 180-200 miliardi non sono certamente una grande cifra rispetto al grande programma di investimenti che dovrebbe uscire dalla programmazione generale, sempre che sia ritenuto e confermato che il settore della pesca non sarà escluso dal quadro generale della programmazione.

Gli studiosi che si occupano dell'argomento (e attendo che il ministro verifichi questo dato, se non è stato ancora verificato) calcolano che un'unità peschereccia oceanica da almeno mille tonnellate dia in un anno (naturalmente dopo il reperimento delle zone idonee di pesca) un prodotto uguale ad un quarto del suo costo; il suo valore, cioè, sarebbe ammortizzato in quattro anni o poco più, se questi calcoli sono esatti. In tal caso, mi pare che l'operazione sia allettante, non escludendo poi che, oltre a conseguire i rapidi benefici che da essa si potrebbero trarre, si risparmierebbero i quaranta miliardi annui che paghiamo attualmente per comprare il pesce importato.

A questo punto sorge la domanda: come sfuggire alle maglie del M.E.C.? È noto che, secondo le clausole del trattato di Roma riguardanti le costruzioni navali (e qui ci ricollegiamo al problema generale delle costruzioni navali sia pescherecce sia marittime), il nostro paese è impegnato ad abolire sovvenzioni, contributi a fondo perduto, ecc. La sola via di uscita per sfuggire alle maglie del M.E.C. (che è stata indicata alla assise di Ancona) è che l'industria di Stato costruisca

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

naturalmente a proprie spese. Ciò potrà indurre i conservatori nostrani, qui e fuori di qui, a stracciarsi le vesti di fronte a questa « terribile » innovazione, ma allo stato attuale non v'è altra strada da percorrere. Fuori di questa strada riteniamo che non vi sia altra possibilità per sfuggire agli impegni presi dal Governo di fronte al M.E.C. in conseguenza delle clausole del trattato di Roma.

Le navi oceaniche costruite dall'industria di Stato e nei cantieri di Stato, i quali avrebbero in tal modo un notevole carico di lavoro, potrebbero essere successivamente (e anche questo è stato indicato in notevoli interventi alla assise di Ancona) affidate in gestione per la più larga parte a cooperative; cosa che si pratica, a quanto mi risulta, in paesi dell'Europa del nord dove la cooperazione è largamente diffusa e dove la pesca oceanica è la sola forma di industria della pesca, ampiamente sviluppata e moderna, che ivi esista. E, quando si parla di cooperative, evidentemente s'intende parlare di cooperative con stati maggiori ed equipaggi precedentemente ed opportunamente addestrati. Ciò presuppone la ricerca scientifica delle nuove zone di pesca, istituti nautici e corsi di addestramento per la formazione del personale specializzato.

Sembra all'onorevole ministro che un tale programma sia azzardato? I dati che ho brevemente esposto e che provengono da studiosi e da esperti, non sono certo legati a remore e a pregiudizi conservatori. Ma, se si vuole davvero una programmazione nazionale e se essa deve abbracciare tutti i settori della produzione nazionale e quindi includere anche il settore della pesca, occorre entrare in quest'ordine di idee inserendola insieme con tutti gli altri elementi nel nuovo « piano azzurro » che deve essere elaborato il più rapidamente possibile ed eventualmente posto in discussione, almeno nelle sue linee generali, alla futura, auspicata conferenza del mare.

Mi sono soffermato in modo particolare sul problema dei mercati e su quello della pesca oceanica, perché questi rappresentano il punto più avanzato e nello stesso tempo più coerente cui sono pervenuti gli studi e le esperienze di tutti coloro che operano onestamente nel settore.

I limiti di tempo non mi permettono di illustrare tutti gli altri elementi necessari per una programmazione organica del settore della pesca. Del resto, sono in gran parte ricordati nella relazione Sinesio e sono tutti contenuti in un memoriale dell'Associazione na-

zionale delle cooperative di pesca, costituitasi in occasione della Fiera internazionale di Ancona, memoriale che è stato consegnato al ministro. Questi elementi riguardano principalmente l'unificazione di tutti i servizi inerenti alla pesca sotto una sola direzione, si tratti della pesca marittima come di quella nelle acque interne e degli istituti specializzati di ricerca scientifica. Non si sa per quale motivo questa richiesta così ovvia, che è stata presentata da tutti i settori in ogni occasione, particolarmente in sede di discussione di tutti i bilanci precedenti del Ministero della marina mercantile, non possa trovare accoglimento. Si tratta probabilmente di resistenze del Ministero dell'agricoltura. Non si comprende però perché il Ministero dell'agricoltura non debba disfarsi di questa parte secondaria delle sue competenze. Non si comprende perché, essendo avviati verso l'accettazione del principio della programmazione generale e, soprattutto, del riordinamento dell'amministrazione statale, si debba ancora restare a questo punto.

Altro elemento è l'abolizione dei diritti esclusivi di pesca, di carattere feudale e nettamente parassitario. Io lo sottolineo affinché non si faccia confusione con le imprese di pesca. Qui si tratta dei diritti esclusivi per i quali i concessionari non spendono un soldo di capitale, mentre esigono dai pescatori una taglia per la pesca in quegli specchi d'acqua concessi su cui non esistono installazioni né attrezzature. È necessario che finalmente il ministro e i suoi colleghi più direttamente interessati si adoperino affinché le relative proposte di legge, che sono insabbiare da vari anni, vengano finalmente discusse e approvate.

Altro elemento è l'unificazione e l'aggiornamento della legislazione sulla pesca. La legislazione attuale appartiene a un'epoca ormai remota, all'epoca della vela e del remo. Non vi si parla del motore. È ancora in vigore il vecchio regolamento che si riferiva alla legge del 1871. Questa è stata aggiornata nel 1931 ed è già invecchiata, ma quel regolamento, relativo ad una legge che non esiste più, è tuttora vigente.

L'unificazione della legislazione della pesca va intesa nel senso che la pesca marittima non va disgiunta da quella delle acque interne. Entrambe sono da regolarsi in modo unitario. E da tenere presente che la pesca oceanica, sia pure sviluppata, non può che coesistere con quella costiera e con la piccola pesca, per cui va seriamente rivista tutta la legislazione frammentaria oggi vigente. Quin-

di vanno adeguatamente aumentati i fondi disponibili e abolite le « garanzie » che si richiedono e che rendono praticamente inoperante la legge rispetto agli operatori più deboli.

S'impone altresì l'unificazione delle casse marittime e quindi l'adeguamento, sollecitato dallo stesso relatore, delle prestazioni assistenziali e previdenziali a favore dei pescatori, in modo da portare anche questa categoria, come è giusto, al livello delle altre. I funzionari della previdenza marinara affermano che è necessario, per migliorare le prestazioni, aumentare i contributi, dato che il bilancio è in *deficit*; ma non si può accedere al criterio dell'aumento dei contributi per un settore così disagiato: tocca quindi allo Stato provvedere alle necessarie integrazioni, come del resto avviene per altre categorie.

Occorre poi concedere una pensione a quei vecchi pescatori che non sono mai stati assicurati e ne sono privi. Tutto ciò rientra in un problema di carattere generale, che non è di diretta competenza del Ministero della marina mercantile; il ministro può, però, farsi interprete di questa esigenza (e pensiamo che lo farà) presso il suo collega del Ministero del lavoro.

L'I.N.A.-Casa esclude completamente nei suoi piani statutari l'edilizia per i pescatori, né rispondono allo scopo le leggi nn. 408 e 640 citate dal relatore. Occorre quindi che, come si è fatto per i braccianti, si elabori un provvedimento speciale per le case ai pescatori.

È evidente, infine, che devono essere potenziate, alla luce delle moderne esigenze, le istituzioni scientifiche per la ricerca e la sperimentazione ittica, nonché creati o potenziati gli istituti scolastici specializzati, superiori e inferiori, i quali devono essere sollecitamente attrezzati nei docenti e nei materiali, per preparare i nuovi stati maggiori e il personale specializzato.

L'industria italiana della pesca è incontestabilmente la più arretrata rispetto a quella degli altri paesi con i quali siamo più direttamente chiamati a competere. Ogni indugio è da escludere e lo stesso proseguire nella via passata, che si riflette del resto nel bilancio attuale, significa la morte di questo settore dell'economia nazionale. Se pertanto la programmazione generale costituisce davvero un serio impegno del Governo, l'inserimento in essa di un piano organico e globale per la pesca nazionale è una necessità logica e di giustizia. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, quando ci volgiamo ad esaminare i problemi della marina mercantile pensiamo subito al mare ed alle opere del mare, agli incalcolabili benefici che la navigazione apporta all'unità e al benessere delle genti, alla lotta fra la spiaggia e la selva, che ha sempre caratterizzato le vicende della civiltà. La mente corre lontana e vede attonita l'immensa rete mondiale dei traffici e delle comunicazioni, che presenta il tracciato delle sue invisibili strade sulla spuma di tutti i mari e si esalta di fronte al crescente spirito di emulazione, che spinge i popoli di sangue marinaro ad affermazioni sempre più vigorose ed audaci della tecnica, tanto da non sembrare lontano il giorno in cui vedremo la nave moderna dalla scintilla atomica, rubata al sole dal Prometeo della scienza moderna, guidata lungo i paralleli ed i meridiani. E dal cuore prorompe sincera l'esaltazione della gloria di tutte le marine e il sincero incitamento a coloro che hanno nelle mani le sorti della marina mercantile italiana a perseverare nella continua ricerca di nuove vie e di nuovi mezzi atti a potenziare le conquiste marittime, ad allargare gli orizzonti, a far sentire soprattutto che esiste — come dire? — una internazionale del mare, in cui gli uomini siano legati dalle stesse ansie, dagli stessi pericoli, dalle stesse speranze. L'onda che si arriccia sullo scoglio sperduto della Polinesia, e quella che si frange su una riva mediterranea, rappresentano come un immenso e misterioso legame che allaccia i continenti e le razze in un ritmo che durerà eterno quanto la vita del globo.

Sono convinto che le marine di tutto il mondo possono essere i veri artefici di un mondo nuovo, fiorente, concorde, operoso, nel quale terra, mare e aria siano dovunque il tramite della pace e della civiltà.

Ciò detto a guisa di cornice, mi occuperò di un argomento che mi sembra degno della vigile attenzione del signor ministro, cioè di alcune delle disposizioni vigenti regolatrici del lavoro portuale marittimo, che dovrebbero essere modificate anche perché alcune di esse non mi sembrano davvero ortodosse dal punto di vista costituzionale. Parlo di disposizioni vigenti in materia civile e penale.

Ecco due possibili casi.

Primo caso. Un utente portuale si rifiuta di pagare una fattura di lavoro portuale di un importo non superiore alle 100 mila lire.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

Il creditore cita l'utente moroso avanti il comandante del porto, ai sensi dell'articolo 603 lettera *b*) del codice della navigazione. Apertosi il procedimento civile, potrà ora ben accadere che il convenuto eccepisca la incostituzionalità di detta norma per i seguenti motivi. Innanzi tutto, il comandante del porto è un giudice speciale e la Costituzione vieta che siano istituiti giudici speciali (articolo 102)...

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. « Istituiti »: il problema è diverso.

COLITTO. Non mi sembra. Lo studi, comunque.

In secondo luogo, il comandante del porto, essendo un militare, non gode di quell'indipendenza di cui è parola al secondo comma dell'articolo 108 della Costituzione.

Si può aggiungere che il comandante del porto non potrebbe essere giudice del proprio operato. In realtà, il comandante del porto approva con proprio decreto le tariffe del lavoro portuale (articolo 112 del codice della navigazione e 203 del relativo regolamento) e poi in sede giurisdizionale è chiamato a pronunciarsi sulla loro legittimità, sia formale, sia sostanziale. Anche qui si può richiamare la Costituzione circa la netta separazione fra le funzioni amministrative e quelle giudiziarie.

Il giudice può accogliere dette eccezioni ed investire la Corte costituzionale del giudizio relativo, oppure con sentenza incidentale dichiararle manifestamente infondate. In questo caso le eccezioni potranno essere riproposte alla magistratura d'appello, di cui all'articolo 608 del codice della navigazione (corte di appello come magistratura del lavoro). Nel primo caso deciderà la Corte costituzionale.

Seconda fattispecie. Un utente esegue una piccola operazione portuale con maestranze non portuali, violando così l'articolo 1172 del codice della navigazione. Il contravventore non fa domanda di oblazione per la conciliazione della vertenza, ai fini del primo capoverso dell'articolo 1239 del codice stesso, per cui il comandante del porto procede nei di lui confronti con decreto penale, giusta l'articolo 1242 dello stesso codice. Il contravventore, nel termine prescritto dal codice di procedura penale, fa opposizione al decreto, aprendo la serie delle eccezioni di incostituzionalità già indicate.

Il comandante del porto, anche qui, può dichiarare tali eccezioni manifestamente infondate. Il foro di appello, in questo caso, è

il tribunale, ai sensi degli articoli 1238 e 1242 del codice della navigazione. Ma può anche rimettere gli atti alla Corte costituzionale perché si pronunci.

Che cosa accadrebbe ora, se la Corte costituzionale accogliesse le eccezioni? Si creerebbe indubbiamente un gravissimo vuoto legislativo. Oltre a cadere la giurisdizione speciale, verrebbero posti nel nulla i decreti costitutivi delle compagnie portuali, emanati dai direttori marittimi militari, ai sensi dell'articolo 110 del codice della navigazione; le concessioni di imprese fatte dai comandanti di porti militari ai sensi dell'articolo 111 di detto codice, le norme di lavoro stabilite dai comandanti di porto e dai direttori militari degli uffici del lavoro portuale ai sensi degli articoli 202 e 140 del regolamento marittimo, nonché tutte le tariffe di lavoro portuale approvate dai direttori marittimi militari (articoli 112 del codice e 203 del regolamento marittimo). Si avrebbe un enorme turbamento ambientale e la vacanza necessaria per l'emanazione delle norme da parte delle autorità ricostituite in veste civile, tutt'altro che breve, consentirebbe agli utenti portuali manovre di ogni genere. Tutto ciò, signor ministro, a me sembra che debba essere evitato, provvedendosi in tempo.

E poiché sono a parlare del lavoro portuale, vogliate permettere che faccia ancora qualche rilievo, rivolgendo di nuovo il pensiero al traffico portuale.

Di solito il carico e lo scarico delle merci hanno luogo con i mezzi stessi della nave. L'armatore, il ricevitore o il caricatore sono diretti operatori e datori di lavoro delle maestranze in esso impiegate. I rapporti giuridici, che intercedono fra loro e fra loro e le maestranze, sono rapporti privatistici: armatori, ricevitori e caricatori portano in pieno il rischio tecnico, economico e giuridico del loro operato, poiché operano con il loro patrimonio e per le loro finalità economiche.

Con il progredire dell'attrezzatura portuale al più alto grado della tecnica non cambia la situazione. Fra la nave e la banchina si può interporre la più perfetta attrezzatura di imbarco, sbarco e magazzinaggio, e questa attrezzatura può essere patrimonio e gestione di enti privati o di enti parastatali; i rapporti fra questi enti e gli utenti portuali, per tutti gli atti di natura commerciale, continuano ad essere di carattere privatistico, come dello stesso carattere continuano ad essere i rapporti fra gli operatori portuali e le maestranze, qualora gli operatori conservino responsabilità e rischio dell'operazione.

Risulta chiaro, quindi, il carattere aziendale del porto, per quel che riguarda il passaggio di beni da nave a terra e viceversa. Il porto, nella sua funzione commerciale, è un'azienda attrezzata di mezzi e maestranze, pronte in ogni momento a corrispondere le loro prestazioni agli utenti portuali, che le richiedano. La caratteristica specifica di questa azienda è data dal fatto che, mentre attrezzature e maestranze sono ben definite e costituite, l'utente portuale, che può metterle in moto, è continuamente variabile, essendo costituito da qualunque trasportatore marittimo, caricatore o ricevitore, che si presenti in porto per operare secondo il suo interesse e i propri fini economici.

Volgiamo ora lo sguardo agli articoli 112 del codice e 202 e 203 del regolamento. Per essi l'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, sentito il consiglio del lavoro portuale, stabilisce norme ed orari di lavoro per l'esecuzione delle operazioni portuali.

Le tariffe, sempre sentito il consiglio, sono formate da dette autorità e approvate con decreto del direttore marittimo, previa autorizzazione del ministro per la marina mercantile.

Il consiglio del lavoro, quindi, in cui pur sono rappresentati gli utenti, non è determinante in questa materia. Eppure si tratta di funzioni aziendali di carattere privato e non pubblico, anche se aperte a qualunque utente, fatte nell'interesse di operatori privati, che operando col loro patrimonio a loro rischio e pericolo e con la responsabilità tecnica della direzione del lavoro da cui, infatti, sono esonerate le maestranze. Mi sembra, quindi, necessario rivedere anche dette norme.

E ancora. Il numero dei lavori portuali è, come è noto, in stretta relazione col traffico medio e con le variazioni del traffico di ogni singolo porto. Sotto questo riguardo, l'articolo 153 del regolamento rappresenta una involuzione rispetto alle disposizioni anteriori al codice, per le quali il consiglio del lavoro era determinante per stabilire la consistenza dei ruoli dei lavoratori portuali. Questi operano sotto la direzione tecnica ed economica degli operatori portuali, loro diretti datori di lavoro. Penso, perciò, che lo stabilire il *quantum* e la qualità di essi debba ritornare al consiglio del lavoro, restando un fatto aziendale.

Che più? Le compagnie ed i gruppi dei lavoratori portuali sono chiamati ad amministrare e ripartire i propri salari, nonché a regolare i propri turni di lavoro, a scegliere e

a nominare i propri capi tecnici ed impiegati amministrativi. Hanno, quindi, la stessa caratteristica delle normali cooperative di lavoro, che, fuori dei porti, forniscono forze di lavoro ai datori, che ne abbiano bisogno, e ai quali non convenga o non sia possibile mantenere maestranze fisse. Non si vede ora perché, una volta determinati e scelti i ruoli dei lavoratori portuali, debba intervenire la volontà del lavoratore marittimo per costituire una compagnia con personalità giuridica limitata, alla formazione della quale rimanga assente la volontà dei soci.

Mi sembra, concludendo, di poter affermare che occorre nel settore realizzare un assetto più razionale dal punto di vista sia tecnico sia giuridico, avendo di mira la garanzia di un più agile ed efficiente funzionamento aziendale e di una migliore tutela degli interessi degli utenti portuali e, in definitiva, delle stesse maestranze sempre minacciate dalla fuga di traffici troppo gravati.

Anche il relatore, l'onorevole Sinesio, al quale rivolgo il mio compiacimento per la sua relazione, che mi è apparsa una lucida monografia sulla materia, riconosce la necessità di revisione della legge. Sì — egli aggiunge — tale revisione dovrebbe riguardare solo particolari di dettaglio, ma, tra virgole, pone le parole « almeno al momento attuale », che sono molto significative. Io ritengo che la revisione occorra e che riguardi anche le questioni di sostanza, di cui ho avuto l'onore di parlare.

Ritornando ora al mare e alle navi mercantili, e rivolto un saluto deferente al ministro, onorevole Macrelli, e all'onorevole Spataro, mi sia consentito di chiudere questo mio telegrafico dire, esprimendo la fiducia che l'uno e le altre giovinco molto ad eliminare anche i contrasti ideologici e di regime. Sul mare, negli incontri caldi e sereni delle navi mercantili, le antinomie sono dimenticate ed i contrasti superati. Quegli incontri diventeranno così — ne sono certo — sempre più, in avvenire, fecondi di comprensione e di amore fra i popoli. (*Approvazioni*).

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

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge costituzionale.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge costituzionale, già approvato da quel consesso, modificato dalla

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

Camera e nuovamente approvato, in prima deliberazione, dal Senato:

« Modificazioni agli articoli 56, 57 e 60 della Costituzione » (3571-B).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente che già lo ha avuto in esame, in sede referente.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per sapere se sia a conoscenza che in occasione dello sciopero dei pescatori di Mazara del Vallo proclamato il 10 settembre 1962, per il rinnovo della convenzione di imbarco che risale al 1947, il comandante di quell'ufficio circondariale marittimo ha autorizzato o comunque non impedito che non pochi pescherecci prendessero il mare con un equipaggio ridottissimo rispetto alla tabella di armamento e addirittura con parecchie unità non in regola perché prive dei titoli prescritti, quale il libretto di immatricolazione; per sapere se condivide l'operato del funzionario medesimo, e, in caso contrario, quali provvedimenti ritiene di adottare a carico dello stesso, la cui incapacità di presiedere al rispetto delle norme che regolano la navigazione e l'attività peschereccia in particolare, rivelatasi nell'attuale drammatica situazione — a parte le conseguenze che potrebbero derivarne per la sicurezza della vita umana in mare — ha fatto registrare qualche episodio d'infortunio sul lavoro che non è stato riconosciuto dagli enti previdenziali preposti per la irregolare posizione dello infortunato.

(5123)

« MOGLIACCI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e il ministro della marina mercantile, per sapere se, da ciascuno per la propria parte di competenza, in ordine al rifiuto decisamente opposto dagli armatori ed industriali della pesca del circondario marittimo di Mazara del Vallo, al rinnovo della convenzione di imbarco dei pescatori — già all'11° giorno di sciopero — che risale al 1947, non reputino opportuno e doveroso sospendere l'erogazione di ogni e qualsiasi contributo in

loro favore, di cui sin qui mai nulla è andato a beneficio dei pescatori; ovvero di subordinare i contributi medesimi all'impegno da parte armatoriale di comporre rapidamente la controversia in atto, che si trascina da almeno sei mesi, mediante l'adeguamento della convenzione medesima vecchia di 15 anni, nella sua parte normativa e salariale, alle nuove condizioni previste per i lavoratori del mare in particolare e in generale per quelli del settore industria.

(5124) « MOGLIACCI, CALAMO, DI PIAZZA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri della sanità, dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se — nell'opportuno quadro di provvedimenti contro le frodi di sostanze alimentari e di bevande — non considerino anche l'efficacia preventiva di esigere sulle etichette di merci poste in vendita in scatolame, in bottiglie e simili, la menzione precisa della composizione del prodotto e come strumento particolarmente ammonitore e repressivo quello di comunicare alla stampa il nome delle ditte produttrici e dei commercianti denunciati, mentre ancora si perpetua nei loro riguardi un inspiegabile riserbo che invece non si pratica normalmente per le denunce e le indagini relative ad altri procedimenti.

(5125) « BERLINGUER, ANGELINO PAOLO, CASTAGNO, PAOLUCCI, PINNA, MINASI, PREZIOSI COSTANTINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'interno, per conoscere se, in vista delle elezioni politiche, in attesa di una riforma della legge 4 aprile 1956, n. 212, sulla "Disciplina della propaganda elettorale" con norme e sanzioni più severe; o almeno di diramare nuove istruzioni alle autorità competenti affinché esercitino una più rigorosa vigilanza sull'applicazione della stessa legge, oltre che sulle disposizioni del codice penale, onde non si ripetano le scandalose inosservanze verificatesi da qualche partito o singolo candidato durante le elezioni amministrative parziali del giugno 1962 in cui, soprattutto a Roma e con enorme sperpero di mezzi (in contrasto alla *ratio legis* fondata sul principio di non porre in stato di inferiorità i partiti più poveri) si praticò una larghissima invasione di manifesti affissi fuori degli spazi previsti come esclusivi per tali affissioni, nonché violazioni delle norme sulla propaganda luminosa, di quella

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

degli striscioni e drappi che apparvero in numero superiore a quello consentito ed anche sbandierati da mezzi aerei, un clamore continuo e fragoroso di altoparlanti disturbatori della quiete pubblica e perfino l'invio di pacchi di dolciumi per corrompere gli elettori; tutte palesi infrazioni allo spirito ed alla lettera delle leggi in vigore di cui non si garantì l'osservanza, determinando così nella grandissima maggioranza consapevole dei cittadini ed in centinaia di migliaia di stranieri opinioni mortificanti sul livello civile e democratico del nostro popolo.

(5126) « BERLINGUER, AVOLIO, BASSO, CASTAGNO, COMANDINI, FABBRI, FERRI, LIZZADRI, LUZZATTO, MENCHINELLI, PAOLUCCI, PINNA, PREZIOSI COSTANTINO, SCARONGELLA, SCHIAVETTI, VENTURINI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere quali misure ha inteso adottare verso i responsabili delle gravi e provocatorie violenze poliziesche attuate, senza alcun giustificato motivo e che hanno causato numerosi contusi e feriti, contro la popolazione tutta di Priolo (frazione di Siracusa) che, in maniera pacifica ed ordinata aveva aderito ad una manifestazione di protesta indetta per il giorno 20 settembre 1962 dal locale comitato per l'autonomia di Priolo. (5127) « BUFARDECI, DE PASQUALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per sapere se intenda disporre provvedimenti urgenti a favore dei pescatori, battellieri e motoscafisti dei comuni di Capri ed Anacapri, gravemente colpiti per i danni del ciclone del 20 settembre 1962.

(5128) « RICCIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della sanità e di grazia e giustizia, per sapere se intendano provvedere con la massima urgenza alla emanazione di norme che rendano effettiva e generale l'applicazione della legge 30 aprile 1962, n. 283, sulla disciplina igienica della produzione e vendita delle sostanze alimentari e delle bevande, considerando che la schiera degli attentatori alla salute pubblica si sta sempre più accrescendo e diffondendo, grazie all'impetuoso sviluppo raggiunto dai mezzi chimici e commerciali della frode.

« E se non ritengano opportuno ed efficace provvedere — in accordo con la Presidenza del Consiglio dei ministri — a far

largamente diffondere dalla R.A.I.-TV. il contenuto della citata legge, invitando i cittadini-consumatori a collaborare in ogni campo e con ogni mezzo affinché la lotta contro le frodi e le sofisticazioni delle bevande e delle sostanze alimentari divenga sempre più impegnativa ed idonea a stroncare le indefinibili malefatte di speculatori senza scrupoli.

(5129) « AUDISIO, GULLO, MONTANARI OTELLO, ANGELINI LUDOVICO, MESSINETTI, CAPONI, MINELLA MOLINARI ANGIOLA, SANTARELLI EZIO, BORELLINI GINA, BARBIERI ORAZIO, CERRETI GIULIO, PINO, BIGI, MARICONDA, ASSENNATO, BOTTONELLI, RAFFAELLI, ZOBOLI, BELTRAME, POLANO, GRIFONE, DIAZ LAURA, MERLIN ANGELINA, BARDINI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, sul singolare rifiuto all'assunzione opposto dalla direzione della F.M.I. di Napoli (ex F.A.M.A.) nei confronti di operai specializzati e qualificati licenziati nel ridimensionamento aziendale adottato nel 1952. L'interrogante ritiene necessario che tale atteggiamento venga modificato per consentire il riassorbimento della manodopera necessaria all'incremento produttivo dell'azienda stessa.

(25618) « CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della sanità, dell'agricoltura e foreste e dell'industria e commercio, per conoscere se, di fronte al notorio dilagare di sofisticazioni di generi alimentari che è sempre più preoccupante, e non solo per le dannose conseguenze che ne derivano ai consumatori, ma anche per la posizione di svantaggio in cui vengono a trovarsi produttori ed industriali che non si prestano ad illegittime manipolazioni e per il discredito che ne consegue in genere alla nostra produzione agli effetti della esportazione, non intendano promuovere la nomina di una commissione d'inchiesta cui venga contemporaneamente affidato il mandato di suggerire quelle modificazioni all'antiquato sistema di norme che regolano la materia e quelle iniziative che appariranno opportune al fine di evitare il perpetuarsi e l'aggravarsi degli inconvenienti sopra lamentati.

(25619) « ORLANDI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se sono a conoscenza che i dipendenti delle cliniche e delle Case private di cura percepiscono un trattamento economico ogni comprensivo che va dalle 17.000 alle 22.000 lire mensili, mentre i loro colleghi degli ospedali civili sono retribuiti conformemente ed approssimativamente al costo reale della vita; se sono a conoscenza dello stato di agitazione di tutto il personale del settore contro i proprietari delle cliniche e Case di cura private per il fatto che sia il contratto normativo che quello tabellare sono fermi al 1° gennaio 1952, nonché del generale malcontento dei proprietari delle cliniche e Case di cura private contro gli Enti mutualistici i quali tengono ancora ferme le rette di degenza da un minimo di 1.400 lire ad un massimo di 2.000 lire mentre gli ospedali civili le hanno aggiornate da 3.800 a 4.150 e che se dovessero prendere, tanto il personale che i proprietari delle cliniche e Case di cura private, una azione di sciopero, Roma rimarrebbe con solo 7.000 dei 14.000 posti-letto (il 50 per cento di letti per degenti a Roma è rappresentato dall'apporto dato dalle cliniche e Case di cura private); se non ravvisano la urgentissima necessità di intervenire con energia presso gli organi competenti perché si addivenga ad un nuovo testo di contratto normativo e tabellare e, contemporaneamente, presso gli Enti mutualistici perché vengano aggiornate le rette di degenza che dovranno essere, a Roma, pari a quelle degli ospedali civili, in considerazione che, mentre questi ultimi godono di concreti contributi da parte dello Stato, le cliniche e le Case private di cura ne sono escluse; se, infine, non ritengano necessario che venga deliberata da parte degli Enti mutualistici, una sovvenzione straordinaria a favore delle cliniche e Case di cura, perché venga devoluta *una tantum*, totalmente, a favore di tutto il personale di assistenza diretta ed ausiliaria delle cliniche e Case di cura private che versa in pietose condizioni economiche.

(25620)

« ALMIRANTE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno, dell'industria e commercio e delle finanze, per sapere se non intendano intervenire per la parte di loro competenza sulle autorità di governo della provincia di Cosenza perché esaminino al più presto la posizione dell'Azienda elettrica di Albidona, adottando poi i necessari provvedimenti, contro la quale sono state presentate documen-

tate denunce per gravi violazioni di legge e per continui ed esosi arbitri consumati ai danni degli utenti.

(25621)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se sia stato costituito e riconosciuto l'ente morale di cui alle disposizioni testamentare del defunto notaio Augusto Marchesini, che nominò proprio erede universale l'istituendo ente. L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se l'ente stesso abbia, eventualmente, adempito le condizioni previste dal testatore, il quale aveva così espresso la propria volontà: « Nominò mio erede universale un ente morale di beneficenza e di utilità sociale avente lo scopo dell'insegnamento e della cultura musicale gratuita ai giovani poveri di Macerata, Corridonia, Appignano e Urbisaglia ».

(25622)

« ORLANDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del tesoro e della pubblica istruzione, per sapere come si intenda provvedere per risolvere l'incresciosa situazione in cui sono venuti a trovarsi numerosi professori non di ruolo — che hanno prestato servizio nel passato anno scolastico nelle scuole medie unificate della provincia di Cosenza — privati dello stipendio di agosto e di settembre e dell'indennità *una tantum* a seguito della decisione della Ragioneria regionale dello Stato di Catanzaro secondo la quale, non spettando ai suddetti insegnanti il trattamento di cattedra previsto dalla circolare ministeriale n. 325 ma quello relativo alle ore di effettivo insegnamento, deve porsi luogo al recupero delle somme corrisposte in più.

« Per sapere come si intende prontamente intervenire per chiarire subito e nel modo giusto la situazione anche in considerazione delle istruzioni — evidentemente date per indicazioni ministeriali — del provveditorato agli studi di Cosenza a tutti i presidi; secondo le quali non poteva comportare disparità di trattamento economico l'assegnazione a classi sperimentali essendo fra l'altro imposto agli insegnanti l'obbligo di rimanere a disposizione della scuola fino al completamento dell'orario di cattedra.

« Per sapere in ogni caso, a parte l'esame di merito, con quale criterio è stato deciso di operare le trattenute in una volta sola privando dello stipendio per più di due mesi gli insegnanti e in conseguenza cosa si intende fare per rimediare alla grave situazione di disagio in cui sono stati posti gli insegnanti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

di Cosenza a causa di un provvedimento al quale è estranea la più elementare considerazione umana e che mette in cattiva luce gli organi dello Stato.

(25623)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se, preso atto dello stato di fatiscenza e di deterioramento dello Sferisterio di Macerata, dovuto più che altro alla quasi completa mancanza di manutenzione dello stabile, non ritenga di dover predisporre, in base alle facoltà che gli derivano dalle norme di cui alla legge 1° giugno 1939, n. 1089, relativo alla tutela delle case d'interesse artistico e storico, i lavori necessari per la conservazione dell'edificio, riconosciuto monumento nazionale.

(25624)

« ORLANDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, per sapere se e quali decisioni si intendono adottare per la costruzione del porto rifugio nel comune di San Nicola Arcella da più tempo sollecitato dall'amministrazione comunale e imposto dalla particolare situazione in cui si trova il litorale tirrenico a sud di Salerno quasi del tutto privo di porti rifugio fino a Vibo Valentia.

« L'interrogante fa presente che con decreto del Presidente della Repubblica sin dal 1953 la rada di San Nicola Arcella è stata riconosciuta come porto rifugio e in conseguenza la Commissione dei piani regolatori dei porti marittimi ha classificato la rada nella prima categoria dei porti nazionali.

« Per sapere in conseguenza se non si intende al più presto provvedere a rimuovere le cause che finora hanno determinato la mancata esecuzione di un progetto esecutivo.

(25625)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici, del lavoro e previdenza sociale e della sanità, per sapere se non ritenga di dover esaminare con particolare attenzione la situazione del comune di Tropea (Catanzaro) caratterizzata da un incremento demografico di oltre 2.000 abitanti negli ultimi venti anni non accompagnato da apprezzabile sviluppo edilizio il che determina un altissimo indice di tubercolotici della popolazione costretta a vivere in case malsane e in tuguri e in condizioni assolutamente ant igieniche a causa delle esalazioni provenienti dalle fognature mal sistemate; per sapere in conseguenza se non intenda prontamente inter-

venire sugli enti competenti perché Tropea venga considerata in un modo particolare in sede di riparto dei fondi per costruzioni di case popolari.

(25626)

« MANCINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere quali sono le ragioni del grave ritardo che si verifica a Cosenza per quanto riguarda le nuove installazioni di telefoni del tutto inadeguate alle richieste ed allo sviluppo della città e per sapere, in conseguenza, quali provvedimenti si intendano adottare per superare l'attuale situazione che provoca notevoli disagi, già denunziati ripetute volte dalla stampa locale.

(25627)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se, nel nuovo indirizzo mutualistico unificatore e coordinatore delle varie istituzioni esistenti, non ritenga opportuno determinare l'unificazione delle tre casse marittime, Tirrena, Adriatica e Meridionale, alle quali è affidata la gestione dell'assicurazione contro gli infortuni e le malattie per il personale addetto alla navigazione ed alla pesca, per gli addetti agli uffici delle società di navigazione e, per quanto concerne la Tirrena, per il personale della navigazione aerea civile, al fine di giungere all'assoluta parità di trattamento sia nella contribuzione che nell'assistenza ai lavoratori interessati.

(25628)

« ARMATO, SINESIO, SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della sanità e dell'interno, per conoscere se risponda a verità la notizia riportata dalla stampa circa l'impiego di prodotti cancerogeni per la confezione di gelati da parte di un grande stabilimento settentrionale. Data la gravità dell'allarme, che coinvolge in un unico sospetto industrie oneste e industrie poco scrupolose, l'interrogante chiede di conoscere:

a) dove siano stati fabbricati i gelati incriminati;

b) se non sia ritenuto opportuno tranquillizzare l'opinione pubblica circa la perfetta commestibilità dei gelati di fabbricazione industriale attualmente in vendita.

(25629)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per cono-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

scere se e quale conto sarà tenuto delle preoccupazioni dei tabacchicoltori italiani in seguito all'associazione della Grecia al M.E.C.

(25630)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare contro i responsabili dell'annacquamento del latte messo in commercio dalla centrale di Roma.

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere:

a) se non sia ritenuto opportuno disporre un'accurata inchiesta;

b) se sia vero che, nonostante il cronico disservizio, il disavanzo della centrale di Roma ammonterà, alla fine del 1962, a circa un miliardo, sono state assunte alcune centinaia di dipendenti improduttivi, che avrebbero per unica fatica la riscossione dello stipendio;

c) se sia vero che parte del latte in vendita proviene da mucche affette da tubercolosi;

d) se e quali conseguenze saranno tratte dal fallimento morale e dalla inefficienza di questo ente municipalizzato, che ben diversamente funzionerebbe ove fosse condotto con quei criteri di produttività e di rispetto (verso i consumatori e verso il denaro) che contraddistinguono l'iniziativa privata.

(25631)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se, in seguito ai danni provocati dalla siccità (valutati a circa 250 miliardi da uno studioso serio e autorevole come il professore Albertario) il Governo intenda accogliere il voto espresso dal *Giornale d'Italia agricola* del 23 settembre 1962, per compensare le perdite subite dalla produzione agricola.

(25632)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, dell'agricoltura e foreste e dei trasporti, per conoscere se e quando saranno rimosse tutte le eccezioni per il trasporto, anche nei giorni festivi, a mezzo di autoveicoli pesanti normali e cisternieri, dell'acqua potabile e non potabile necessaria per il rifornimento idrico delle località colpite dalla siccità.

(25633)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se sia, in tutto o in parte fondata, la inchiesta pubblicata il 22 settembre 1962 su *Il Giornale d'Italia* a proposito del superlavoro nelle preture circa le vertenze determinate da incidenti automobilistici.

« In particolare l'interrogante chiede di conoscere:

a) se sia vero che, dato il progressivo accumulo di lavoro arretrato, la maggior parte di tali vertenze non potrà chiudersi se non tra qualche decennio, con grave danno per miriadi di cittadini non abbienti che invocano invano una pronta giustizia;

b) se sia vero che per molti giorni la attività in tale settore sia stata paralizzata, nella capitale, per la mancata fornitura di buste agli uffici giudiziari.

(25634)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali provvidenze intendano disporre, ciascuno per la propria competenza, in favore della categoria degli agricoltori calabresi, sia aziende agricole che coltivatori diretti, che — a causa di una prolungata siccità, protrattasi in alcune zone per oltre due anni — hanno subito un danno gravissimo alle colture e agli impianti.

« L'interrogante si permette far presente che, qualora non interverranno provvedimenti di carattere straordinario, specie nel settore tributario, l'intera economia della regione calabrese, che è essenzialmente economia a tipo agricolo e che langue già in disagiatissime condizioni, difficilmente potrà risollevarsi ed affrontare le prossime annate agricole.

(25635)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere:

a) se sia vero che la recettività degli asili scolastici si è rivelata del tutto insufficiente perfino nella capitale della Repubblica;

b) se sia vero che, per ottenere l'iscrizione dei propri figli, non pochi genitori siano stati costretti a lunghe code iniziate nelle ore antelucane;

c) se e quando sarà radicalmente risolta tale carenza in un settore così delicato della istruzione primaria.

(25636)

« SPADAZZI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è a conoscenza del progetto elaborato e presentato dalla Società idroelettrica Tevere per la costruzione di un grande bacino nella zona di Torre Alfina, presso Orvieto. Tale bacino dovrebbe raccogliere una quantità di acqua pari a 700 milioni di metri cubi, sottraendola al Lago di Bolsena e al fiume Paglia. Questo prelevamento comporterebbe un notevole abbassamento del livello del lago, con gran danno sia per il turismo della città di Bolsena, sia per la pesca e l'ortifrutticoltura. Maggiormente colpita sarebbe inoltre la zona alimentata dalle acque del Paglia, che, trattandosi di un fiume a scarsa portata, potrebbe prosciugarsi completamente durante i mesi estivi.

« Contro l'attuazione del progettato bacino si è espressa l'opinione pubblica delle popolazioni interessate, tramite persone esperte ed autorevoli. Si teme infatti che in una regione senza industrie o altre attività, dove l'agricoltura è alla base della produzione locale, il bacino dell'Alfina venga a provocare ingenti danni all'economia, indebolendo un settore già in crisi da diversi anni.

« L'interrogante chiede pertanto di sapere se il ministro non intenda assicurare gli agricoltori della zona, esponendo le misure e le precauzioni che, grazie al suo intervento, il Governo intende prendere onde salvaguardare i loro interessi.

(25637)

« BARZINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non sia ritenuto necessario definire le norme per l'auspicato finanziamento di contributi a favore dell'ammasso volontario sia dell'olio di oliva che delle uve e dei mosti, in conformità con l'articolo 21 del Piano verde. In particolare, l'interrogante chiede di conoscere se verranno date adeguate anticipazioni agli agricoltori conferenti.

(25638)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se e in quale conto sarà tenuto il voto espresso dai viticoltori emiliani (confrontare il quotidiano *24 Ore* del 23 settembre 1962) contro la sofisticazione dei vini.

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere:

a) se sia vero che sono stati sequestrati nel corrente settembre 1962 ben tre milioni di

litri di vino fabbricato addirittura con l'alcool denaturato;

b) se non sia ritenuto doveroso, nei confronti dei viticoltori, delle industrie enologiche italiane, dei consumatori e degli operatori del settore dare la massima pubblicità alla inchiesta sulle sofisticazioni del vino, in una con le più decise garanzie circa la genuinità del prodotto che d'ora innanzi sarà messo in vendita: e ciò anche al fine di non compromettere, con un allarme ingiustamente coinvolgente prodotti genuini e prodotti adulterati, le esportazioni vinicole italiane.

(25639)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga di giustizia concedere — come già praticato per il personale della stazione di Napoli Centrale — un premio a carattere straordinario anche al personale della stazione di Sant'Eufemia Lamezia, per i disagi incontrati nell'espletamento del servizio nei due anni in cui si è effettuata la costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori.

« L'interrogante si permette far presente che tale premio — in caso sia concesso — dovrebbe essere esteso anche al personale che, pur non dimorando *in loco*, abbia preso parte ai lavori di cui sopra.

(25640)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se la R.A.I.-TV. italiana abbia inteso concludere, con palese assurdità storica e didattica, le celebrazioni risorgimentali nel 1961. In particolare, l'interrogante chiede di conoscere se e come la R.A.I.-TV. abbia celebrato il centenario dei fatti di Aspromonte.

(25641)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se e quando sarà finalmente posto riparo all'attuale disservizio per le comunicazioni telefoniche interurbane: disservizio dovuto a mancanza di personale, o ad altri motivi, ma comunque estremamente preoccupante specialmente dopo che con la deprivatizzazione delle aziende telefoniche era stato promesso il miglioramento, o quanto meno il non peggioramento, delle telecomunicazioni.

(25642)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere a che cosa serva il secondo ca-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

nale della TV. di Stato, considerando che esso non ha mantenuto le promesse formulate agli utenti. In particolare, l'interrogante chiede di conoscere se e perché, a chiusura delle trasmissioni di domenica 23 settembre 1962, l'uno e l'altro canale abbiano trasmesso simultaneamente programmi di carattere sportivo, impedendo ogni possibilità di scelta agli abbonati inclini verso altri interessi spettacolari.

(25643)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali provvedimenti intende prendere per rendere più regolare e soprattutto più spedito il servizio postale nell'agro di Cercemaggiore (Campobasso). In molte contrade la corrispondenza arriva a destinazione nientemeno che dopo cinque giorni, creando situazioni incresciose. Taluno, citato in giudizio, è stato condannato in contumacia per avere ricevuto la citazione dopo la trattazione della causa.

(25644)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritenga opportuno voler far compiere una inchiesta per conoscere come in provincia di Padova si continuino iscrivere negli elenchi della mutua coltivatori diretti e quindi della pensione elementi da considerare estranei alla categoria, come nei casi recenti nel Comune di Masi di Buoso Emilda nata nel 1887, con circa metri quadrati 3862 in coltivazione e Panfilo Celeste nata nel 1892 con circa 2 ettari affittati a terzi e che risultano iscritte solo in data 22 giugno 1962 all'evidente e solo scopo di usufruire del godimento della pensione.

(25645)

« DE MARZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del turismo e dello spettacolo, per conoscere per quale ragione, mentre nel dicembre 1961 è stata respinta la domanda ripetutamente e sin dal febbraio 1956 presentata dal signor Gaetano Aymone per ottenere un'agibilità cinematografica in Tricase, provincia di Lecce, col pretesto che in quel comune non si verificano le condizioni previste per l'applicazione dell'articolo 7 del decreto 12 maggio 1960, è stata invece recentemente accolta, con procedura inconsuetamente rapida, altra domanda che la signora Maria Rosaria Legari ha soltanto da pochi mesi presentata allo stesso scopo.

« Il comune di Tricase, con una popolazione di circa 14.000 abitanti, possiede una sola sala cinematografica, per la qual cosa i motivi addotti a giustificazione del rifiuto apposto alla richiesta dell'Aymone non possono essere considerati validi, come del resto mai lo sono stati in tutto il lunghissimo periodo in cui è stato fatto arbitrariamente durare l'istruzione della relativa pratica, ed essi, in ogni caso, avrebbero dovuto sussistere anche per la Legari. Considerando d'altra parte che questa è moglie di tal Cafueri Vincenzo, i cui precedenti sono ben noti anche agli organi di polizia ed all'autorità giudiziaria, risulta evidente che la preferenza a lei ingiustamente accordata costituisce un grave ed evidente episodio di favoritismo e di malcostume amministrativo e politico, che richiede una pronta e severa indagine ed adeguati provvedimenti a carico di coloro che se ne sono resi responsabili.

(25646)

« DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se è a conoscenza del fatto denunciato da organi di stampa svizzera, consistente nell'illegale percepimento di somme da parte del Cantone di Ginevra, a titolo di tassa di soggiorno, avvenuto a danno di lavoratori stranieri, fra i quali migliaia di italiani.

« Ed in conseguenza quali passi il ministro degli esteri ha fatto o intende fare per la tutela dei nostri lavoratori e per ottenere il rimborso agli interessati delle somme indebitamente percepite.

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere per quale motivo non è ancora avvenuta la ripresa delle trattative italo-svizzere per il rinnovo della Convenzione sulle assicurazioni sociali e dell'accordo di emigrazione, e quali sono i propositi del Governo italiano circa la risoluzione dei seguenti urgenti problemi:

1°) assistenza malattia ai familiari residenti in Italia degli emigrati in Svizzera;

2°) trasferimento in Italia dei contributi per l'assicurazione vecchiaia ai superstiti maturati in Svizzera senza limite alcuno di tempo; nonché sulle altre questioni che hanno fatto oggetto di un memoriale dei lavoratori italiani emigrati nella Confederazione elvetica presentato recentemente al Ministero del lavoro ed al Ministero degli affari esteri.

(25647)

« SANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e delle finanze, per sapere se — constatata la progressiva ed insosteni-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

bile insufficienza dei bilanci dei piccoli comuni rurali che si palesano, a causa del pauroso spopolamento in atto, sempre meno congrui e sempre meno adeguati alle funzioni, alle finalità ed alle crescenti esigenze che i tempi moderni impongono — non ravvisano urgente la necessità di una profonda revisione della legge sulla finanza locale che consenta adeguate integrazioni oppure una graduale e parziale assunzione da parte dello Stato degli oneri attualmente sostenuti dai predetti comuni.

(25648)

« ARMOSINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere le ragioni, per le quali, mentre negli anni decorsi venivano trimestralmente assegnate ai rispettivi uffici provinciali del tesoro le quote, spettanti ai comuni, delle somme ricavate dalla riscossione dell'I.G.E., quest'anno a tutt'oggi nessuna assegnazione è stata fatta, dal che è derivata nei vari comuni una situazione veramente incresciosa.

(25649)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non creda dare urgenti disposizioni, perché in Ururi (Campobasso), ove 436 case sono gravemente lesionate, si faccia con alto senso di responsabilità quanto è necessario per impedire che con le prossime piogge abbiano a verificarsi dei lutti.

(25650)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni, per le quali l'Istituto autonomo per le case popolari di Campobasso non ha dopo due anni dal relativo stanziamento di lire 50.000.000 provveduto ancora alla costruzione in Larino (Campobasso) di case popolari, indispensabili per i danneggiati dal movimento franoso, che in detta città ha sconvolto numerosi edifici.

(25651)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per cui non si è ancor provveduto al completamento della strada montana Sparvo-Stazione San Benedetto Val di Sambro in comune di Castiglione de' Pepoli (Bologna); strada iniziata da 7 anni e realizzata con due lotti per una spesa di 80 milioni circa, che tuttora sono inservibili mancando un tratto centrale di congiunzione di circa 600 metri.

« L'interruzione rende inutilizzabile l'intera opera e ciò crea un gravissimo disagio alla popolazione della vallata che non può fruire di alcun mezzo di trasporto per congiungersi alla vicina stazione ferroviaria; compromette ancor maggiormente l'economia locale annullando ogni iniziativa intesa a valorizzare una zona che potrebbe avere un notevole sviluppo turistico.

(25652)

« BERSANI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti concreti sono stati presi dopo oltre un anno dalla segnalazione dell'interrogante e delle assicurazioni rivoltegli il 21 novembre 1961 dal ministro dei lavori pubblici del tempo, per risolvere il caso delle palazzine A, B, C, D, E e F di proprietà dell'I.N.A.-Casa nel quartiere Mangialupi (Villaggio Aldisio) di Messina e ritenute pericolanti.

« In particolare l'interrogante chiede di sapere:

1°) se non sia più conveniente la totale ricostruzione degli edifici dato che oltre alla instabilità si è manifestata la assoluta carenza di tutto il materiale messo in opera;

2°) se non si ravvisa nell'enorme ritardo con cui si è fin qui proceduto e che in una zona fortemente esposta a ricorrenti scosse telluriche espone i numerosi inquilini a seri pericoli, una grave incuria dei vari uffici preposti;

3°) quali provvedimenti legali sono stati presi nei confronti della ditta che ha costruito le case, di quali enti è stata l'iniziativa dell'azione legale, e se sono state ravvisate responsabilità degli uffici I.N.A.-Casa e dell'istituto case popolari di Messina;

4°) per quali motivi i cittadini assegnatari delle case sono stati tenuti all'oscuro della situazione reale e dei vari provvedimenti presi o in via di esecuzione.

(25653)

« GATTO VINCENZO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere in base a quali disposizioni il Commissario governativo presso l'Istituto autonomo case popolari di Enna ha revocato, con lettera del 18 settembre 1962, l'assegnazione degli alloggi popolari tipo L.M.N.I. di Enna.

« L'interrogante fa rilevare al ministro che l'assegnazione degli alloggi di cui sopra, comunicata agli interessati circa un anno addietro, venne fatta da un'apposita commissione in estensione di bando di concorso, e che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

la graduatoria venne ratificata dal consiglio di amministrazione dell'Istituto autonomo case popolari.

« L'interrogante deve sottolineare che la revoca della assegnazione degli alloggi comporta un notevole danno economico e morale per le sessanta famiglie interessate e che, lungi dal rappresentare un atto positivo, si traduce in una palese ingiustizia.

(25654)

« SCALIA ».

« La sottoscritta chiede di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per sapere se non intendano disporre tempestivi accertamenti dei danni prodotti dalla siccità nella provincia di Bari; e non ritengano necessario dare disposizioni per la immediata applicazione delle leggi 21 luglio 1960, n. 739, e 21 gennaio 1962, n. 11, e disporre provvidenze per la difesa tecnica ed economica dei settori vitivinicolo ed oleario, utilizzando gli articoli 14, 15 e 21 del Piano verde.

(25655)

« DEL VECCHIO GUELFI ADA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per indennizzare gli agricoltori dell'agro di Resina gravemente danneggiati dalla tromba d'aria abbattutasi su quel territorio il 20 settembre 1962. Sottolinea che i danni sono stati già accertati dai funzionari dell'ispettorato compartimentale agrario di Napoli, e che lo stato di indigenza di quelle popolazioni richiede interventi congrui ed immediati.

(25656)

« RUSSO SPENA RAFFAELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere il motivo per il quale non è stata corrisposta l'indennità di lire 5.642.000 per l'esproprio effettuato dall'amministrazione forestale di un appezzamento di terreno di proprietà di Emma Paolo, sito in contrada Vallone di San Cataldo (Caltanissetta).

« Se intende sollecitare la definizione della relativa procedura.

(25657)

« DANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se sia vero che in Italia siano stati importati dal Venezuela migliaia di quintali di carne appartenente ad oltre diecimila asini colà macellati.

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere che destinazione ha avuto codesta carne e in

base a quale articolo del regolamento di polizia veterinaria sia stata possibile l'importazione, dato che l'articolo 53 del regolamento di polizia veterinaria 8 febbraio 1954, n. 320, categoricamente afferma: « L'importazione delle carni equine, canine e feline fresche, refrigerate, congelate o comunque preparata, è vietata ».

(25658)

« GRAZIOSI ».

« La sottoscritta chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non ritenga necessario fare effettuare, ai treni 450, 126, 152, R. 52 ed R. 628, la fermata alla stazione di Molfetta.

« La interrogante fa presente che Molfetta è il naturale scalo ferroviario dei comuni di Bitonto, Terlizzi, Ruvo, che sommano insieme oltre 150.000 abitanti, e che dalla stazione di Molfetta partono mensilmente circa 14.000 persone.

(25659)

« DEL VECCHIO GUELFI ADA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro del tesoro, per conoscere se non reputano necessario ed urgente un provvedimento inteso a concedere una indennità di disagiata residenza a tutti i dipendenti dello Stato, delle province, dei comuni e degli enti locali residenti nelle località dell'Irpinia e del Sannio recentemente colpite dal terremoto e dichiarate zone sismiche di prima categoria. Ciò in considerazione del fatto che i predetti e le rispettive famiglie, per la maggior parte sfrattati dalle proprie abitazioni distrutte o pericolanti, debbono affrontare i rigori dell'imminente stagione invernale in condizioni quanto mai anormali per adempiere ai compiti connessi alle loro funzioni.

« Tale indennità deve essere estesa anche agli ufficiali giudiziari e agli aiutanti ufficiali giudiziari i quali hanno un ordinamento autonomo.

(25660)

« PREZIOSI COSTANTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se intenda provvedere per il caso seguente: il pensionato di guerra Borghero Giuseppe fu Nicola, nato a Carloforte (Cagliari) e residente in quel capoluogo, della classe 1899, avendo compiuto nel 1959 il 60° anno di età ha inoltrato domanda per ottenere l'assegno di previdenza previsto dalle norme di legge vigenti, e, a seguito di richiesta da parte dell'ufficio provinciale del tesoro di Cagliari di allegare alla domanda una dichiarazione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

del reddito, si è rivolto all'ufficio distrettuale delle imposte dirette per il rilascio di tale dichiarazione, senonché non ha potuto finora ottenere tale documento; e la motivazione data dall'ufficio distrettuale delle imposte dirette di Cagliari per non rilasciare tale documento è che — essendo il Borghero negli anni 1957, 1958 e 1959 consigliere regionale della Sardegna (e fino alle elezioni regionali del giugno 1961) — non può accettare per buone le dichiarazioni dei redditi dei consiglieri regionali rilasciate dall'ufficio economato del consiglio regionale sardo; e se non intenda quindi intervenire presso detto ufficio distrettuale delle imposte dirette di Cagliari perché desista da tale assurdo atteggiamento ed impari a considerare gli uffici della Regione autonoma della Sardegna, come uffici di governo regionale, degni di rispetto e di fiducia come altri uffici statali, e perché il documento di accertamento del reddito richiesto dall'invalido di guerra Borghero Giuseppe, ed anche dall'ufficio provinciale del tesoro, venga immediatamente rilasciato senza ritardare oltre — come già è avvenuto per oltre due anni — la definizione della pratica riguardante il Borghero.

(25661)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando sarà dato inizio ai lavori per la costruzione della strada panoramica Vernita-Rocca Salvatesta del comune di Novara di Sicilia (Messina).

(25662)

« DANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato dei lavori per l'ampliamento del cimitero di Novara di Sicilia (Messina), lavori che iniziati lo scorso anno e non ultimati in tempo, con l'andare del tempo stanno andando in rovina.

(25663)

« DANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze e dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare, ciascuno per la propria competenza, per aiutare coloro i quali hanno subito gravissimi danni, prodotti dal nubifragio abbattutosi il 20 settembre 1962, oltre che sulle coste della penisola sorrentina, dell'isola d'Ischia e di Capri, in molti altri comuni della provincia di Napoli e Caserta.

« L'interrogante segnala la necessità di provvedimenti urgentissimi d'immediato intervento a favore dei coltivatori diretti, in particolare di quelli dell'agro di Resina (Napoli) ove il predetto nubifragio ha distrutto, circa l'ottanta per cento delle piante fruttifere miste, estirpandole dal suolo, con predominanza albicocchi, in pieno sviluppo vegetativo e produttivo, interessante una superficie di circa centocinquanta ettari.

« In particolare segnala inoltre, che in alcune zone della detta superficie, la piantagione è stata abbattuta al suolo al cento per cento, ed infine fa presente che quei coltivatori diretti coltivano in media una superficie di terreno che non supera l'ettaro il che sta a significare che hanno bisogno di un immediato sussidio tramite il Ministero dell'interno.

(25664)

« DI NARDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere le sue determinazioni circa l'urgente indilazionabile necessità di una adeguata sistemazione dei marciapiedi della stazione di Ali Terme (Messina).

« L'interrogante, in particolare, chiede di conoscere se risulta a verità che sono state impartite disposizioni perché tali marciapiedi venissero sistemati con pietrisco e cenere di zolfo.

« Quali i motivi di tale eventuale decisione e quali concrete assicurazioni possono essere date perché le opere vengano eseguite con il decoro che merita la stazione di una sede di soggiorno e di cura.

(25665)

« DANTE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se sia informato che la società Pertusola avrebbe deciso la chiusura della miniera dell'Argentiera (Sassari), dopo 36 anni di attività, per cui verrebbe a crearsi una gravissima condizione di disagio per le famiglie dei minatori che vivono del lavoro in miniera ed abitano nella borgata sorta intorno alla zona dei pozzi minerari, e che — chiudendosi la miniera, unica attività del luogo — dovrebbero trasferirsi altrove, prevalentemente nel capoluogo della provincia, nella città di Sassari, che verrebbe a trovarsi in serie difficoltà alla sistemazione nel lavoro e in alloggi una massa di persone intorno al migliaio; e se non ritenga di intervenire anzitutto per far sospendere i licenziamenti decisi e già in corso di attuazione da parte della Pertusola; nonché per esaminare col

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

Ministero delle partecipazioni statali, con l'I.R.I. e con l'A.M.M.I. la possibilità e la convenienza di rilevare quel complesso industriale, riprendere le ricerche e riattivare l'attività produttiva; ed infine, per dare una sistemazione provvisoria alle maestranze e garantire ad esse un salario, evitando che tante famiglie siano costrette ad abbandonare la borgata e trasferirsi altrove creando serie complicazioni sia aggravando la disoccupazione, sia ponendo problemi di allogamento di difficoltosa soluzione.
(25666) « POLANO, BERLINGUER ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere chi abbia la responsabilità della mancata consegna agli assegnatari designati, dei 32 appartamenti I.N.A.-Casa costruiti nel rione La Petraia di Alghero (Sassari) da oltre un anno, mentre le famiglie che dovrebbero avere detti appartamenti continuano a vivere in abitazioni malsane e inabitabili, in condizioni di estremo disagio; e se non intenda provvedere per la consegna urgente di detti appartamenti agli aventi diritto.
(25667) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere se non ravvisi l'opportunità di revocare il provvedimento che ha limitato la concessione dei contributi della Cassa per il mezzogiorno (contributi a fondo perduto, di cui all'articolo 11 e all'articolo 2 delle leggi n. 634 e n. 555) alle domande degli artigiani, istruite entro e non oltre il 6 agosto 1962.

« Tanto si chiede ritenendo che molte domande, pur inoltrate da diversi mesi, potrebbero non essere state istruite, non per negligenza degli uffici, ma nemmeno per cause attribuibili ai richiedenti artigiani.
(25668) « DE CAPUA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere — in relazione ad uno scritto, a firma Giovanni Ciarmela, apparso sul quotidiano *Il Tempo* del 21 luglio 1962 (pagina del Molise: sotto il titolo "Nata sotto cattiva stella la Pietracupa-Fossalto"), in cui viene denunciata, nei termini seguenti, una singolare attività svolta dal sindaco di Pietracupa, avvocato Mario Durante: "... egli è conosciuto da molti in Fossalto; infatti a tanti operai e contadini ha fatto avere il passaporto per l'estero, con sole

cinquemila lire" — quali misure, in merito, verranno adottate, nel caso risulti vera la notizia su riportata.

(25669)

« AMICONI ».

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 risposta scritta.

TOGNONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNONI. Rinnovo la preghiera, già da me rivolta alla Presidenza giovedì scorso, di sollecitare dal Governo l'indicazione della data per la discussione della mozione presentata dall'onorevole Togliatti sui problemi afferenti alle vertenze sindacali in corso.

Stante l'importanza e l'urgenza dell'argomento, desidero fin d'ora affermare, in modo che i gruppi parlamentari e la stessa Presidenza ne traggano le necessarie conseguenze, che, qualora il Governo non ci facesse pervenire tempestivamente una risposta al riguardo, il nostro gruppo chiederà all'Assemblea, in una delle prossime sedute, di fissare la data di discussione della mozione.

PRESIDENTE. Interpellerò il Governo.

La seduta termina alle 20,30.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9,30 e 16,30:

1. — Svolgimento delle proposte di legge:

TROMBETTA: Esenzione dall'imposta di ricchezza mobile degli avanzi di gestione conseguiti dagli Enti autonomi portuali e reinvestiti in costruzione, miglioramento e manutenzione di opere ed attrezzature portuali (802);

PREZIOSI COSTANTINO: Estensione ai palombari, sommozzatori e loro guide del personale civile e salariato di ruolo e non di ruolo del Ministero della difesa, delle disposizioni dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 1957, n. 969 (1955).

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 1962 al 30 giugno 1963 (*Approvato dal Senato*) (3855) — *Relatore*: Sinesio;

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3601-3601-bis) — *Relatori:* Roselli, *per la maggioranza*; Alpino *di minoranza*.

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Sviluppo di campi di ricreazione per la gioventù e di impianti sportivi (2721);

e delle proposte di legge:

BARBIERI ed altri: Disciplina della costruzione dei campi sportivi (301);

CALAMO ed altri: Contributi statali per la costruzione di impianti sportivi da parte dei medi e piccoli comuni (2410);

SPADAZZI: Provvedimenti a favore della gioventù e delle attività sportive e ricreative (*Urgenza*) (2422);

— *Relatore:* Rampa.

5. — *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;

Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile (*Approvato dal Senato*) (2687) — *Relatore:* Piccoli.

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Ricostituzione del comune di Vigatto, in provincia di Parma (2565);

e della proposta di legge:

AIMI e BUZZI: Ricostituzione del comune di Vigatto in provincia di Parma (1647);

— *Relatori:* Russo Spena, *per la maggioranza*; Nanni e Schiavetti, *di minoranza*.

7. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni per l'aumento degli organici della Magistratura (*Modificato dal Senato*) (2025-B) — *Relatori:* Dante, *per la maggioranza*; Kuntze, *di minoranza*.

8. — *Votazione per la nomina di:*

un membro effettivo in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa;

sei membri supplenti in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa.

9. — *Discussione delle proposte di legge:*

PERDONÀ: Modifica dell'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635 e successive modificazioni, relativa alla esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale (*Urgenza*) (3162) — *Relatore:* Lombardi Giovanni;

REPOSSI ed altri: Modificazioni alle norme relative all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro nell'industria (879);

VENEGONI ed altri: Miglioramento delle prestazioni economiche dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (872);

— *Relatori:* Nucci, *per la maggioranza*; Venegoni e Bettoli, *di minoranza*.

10. — *Discussione dei disegni di legge:*

Sistemazione di spese impegnate anteriormente all'esercizio finanziario 1957-58 in eccedenza ai limiti dei relativi stanziamenti di bilancio (*Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato*) (2971) — *Relatore:* Vicentini;

Delega al Governo per il riordinamento del Ministero della difesa e degli stati maggiori, per la revisione delle leggi sul reclutamento e della circoscrizione dei tribunali militari territoriali (*Approvato dal Senato*) (3224) — *Relatore:* Buffone;

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;

Sistemazione di debiti dello Stato (2066) — *Relatore:* Belotti;

Assetto della gestione dei cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato (2749) — *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.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1962

11. — *Discussione delle proposte di legge:*

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore:* Bertè;

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 sull'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;

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.

12. — *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