

DCXCIII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 26 SETTEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Congedi	33571
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963. (3855) . .	33572
PRESIDENTE	33572, 33599
POLANO	33572
AMODIO	33576
ADAMOLI	33584
BARDANZELLU	33593
SCHIANO	33596
MACRELLI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	33597, 33598, 33599
GONELLA GIUSEPPE	33601
ISGRÒ	33604
COLASANTO	33606
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	33571
MACRELLI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	33571
PREZIOSI COSTANTINO	33571

La seduta comincia alle 9,30.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 21 settembre 1962.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Brusasca, Rivera e Rubinacci.

(I congedi sono concessi).

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due proposte di legge. La prima è quella di iniziativa del deputato Trombetta:

« Esenzione dall'imposta di ricchezza mobile degli avanzi di gestione conseguiti dagli enti autonomi portuali e reinvestiti in costruzioni, miglioramento e manutenzione di opere ed attrezzature portuali » (802).

L'onorevole Trombetta 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 Trombetta.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato 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).

L'onorevole Costantino Preziosi ha facoltà di svolgerla.

PREZIOSI COSTANTINO. 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.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

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

(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.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile (3855).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963.

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

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei anzitutto fare una osservazione sulla relazione dell'onorevole Sinesio, e precisamente sulla parte dedicata al traffico con la Sardegna.

A pagina 20 della sua relazione, l'onorevole Sinesio scrive: « Il problema del continuo incremento del traffico passeggeri con la Sardegna è costantemente seguito dal Ministero per il caso che — indipendentemente da misure straordinarie che possano essere adottate dalla stessa società in periodo di maggiore affollamento, con viaggi in più extraconvenzione — si ritenesse di dover proporre nuovi idonei provvedimenti affinché il servizio sia sempre adeguato ad uno stabile maggior livello di traffico fuori delle punte di Natale, Pasqua e Ferragosto ».

Ebbene, io ritengo che questa parte della relazione sia difettosa. Quello dei traffici con la Sardegna e dei collegamenti tra la Sardegna e la penisola è un problema serio, che non si può liquidare con una decina di righe. Il relatore sul bilancio della marina mercantile non può non analizzarlo con quella serietà e con quello spirito di ricerca che sono necessari perché tutti i problemi collegati con i servizi marittimi della Sardegna, che sono sì indispensabili per l'isola, ma anche necessari alla nazione per tutta una serie di considerazioni economiche e sociali, vengano esaminati con la maggiore attenzione possibile e approfonditi fino a far scaturire le soluzioni necessarie.

Fatta questa osservazione, debbo con piacere richiamare le dichiarazioni che sono state rese dall'onorevole ministro Macrelli in Commissione a proposito di questo problema dei collegamenti Sardegna-continente nella seduta del 21 scorso, quando è stato discusso l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare al riguardo. L'onorevole Macrelli — e mi piace ricordarlo perché tali sue parole siano consacrate nei documenti ufficiali della Camera, oltre che nell'allegato che ho tra le mani ora — ha detto in quella occasione: « Accetto l'ordine del giorno Polano, ma come raccomandazione e come invito, e do la mia parola che interverrò, nei limiti del possibile, per far sì che la Sardegna veda accolte tutte le sue richieste ».

A queste parole dell'onorevole ministro si sono poi aggiunte quelle dell'onorevole sottosegretario Dominedò: « Ad un tempo assicuro l'onorevole Polano che questi punti li stiamo realizzando tecnicamente. Credo che l'onorevole Polano possa essere soddisfatto al massimo. Aggiungerò che i problemi delle comunicazioni tra continente e Sardegna, nei servizi locali e nazionali, stanno al primo punto ».

Queste dichiarazioni, onorevoli colleghi, sono certamente interessanti; ne prendiamo atto e le consacriamo negli *Atti parlamentari*. Mi consenta tuttavia l'onorevole ministro che io gli faccia osservare che dichiarazioni, se non così perentorie, per lo meno altrettanto interessanti le abbiamo udite in tutte le altre occasioni in cui si sono dibattuti i problemi della Sardegna, e tuttavia le cose non è che siano andate gran che avanti. Da anni da questa tribuna ci stiamo battendo per la soluzione dei problemi dei collegamenti marittimi Sardegna-continente; e ci battiamo, oltre che per la soluzione dei problemi particolari di questa o di quella linea da potenziare, anche per alcune fondamentali questioni di principio cui ho già fatto accenno in sede di Commissione e che intendo qui riproporre in modo più organico e diffuso.

La primissima di tali questioni è quella che si riferisce alla assoluta parità della Sardegna e dei cittadini italiani che vi dimorano rispetto a quelli che dimorano sul continente. Tale assoluta parità deve esplicitarsi in primo luogo in materia di tariffe. Un cittadino il quale parta da Cagliari e vada a Milano via mare, sia che scelga il tragitto Cagliari-Civitavecchia, sia che percorra invece quello Olbia-Civitavecchia, deve pagare lo stesso prezzo per il suo biglietto che pagherebbe un qualunque altro cittadino sul

continente il quale percorresse la medesima distanza. Ecco qualche esempio: un emigrato siciliano che torna dall'estero al suo paese per le elezioni politiche o per le vacanze annuali avrà un biglietto gratuito in ferrovia dalla frontiera al paese natio. Un sardo no, deve pagare a parte, in più, il tratto marittimo gestito dalla Tirrenia! È giusto ciò? Certamente no.

La seconda questione di principio si riferisce alla frequenza delle corse. Non è ammissibile che sulle varie linee da e per la Sardegna vi sia una sola corsa giornaliera. Qualunque cittadino che si trovi a Firenze, a Siena, a Bologna, o in qualsiasi altra città, può scegliere sull'orario ferroviario fra più corse durante il giorno. I sardi no: sono condannati ad una sola corsa al giorno, notturna, e a passare quindi la notte in mare e, talvolta, senza neanche un posto per dormire. Questa condizione di inferiorità dei sardi va assolutamente eliminata. Lo Stato italiano, quali che fossero i governi che si sono via via succeduti, non ha capito questa esigenza: che cioè il cittadino sardo ha diritto allo stesso trattamento di tutti gli altri cittadini d'Italia.

Altra questione di principio è la seguente: perché i sardi devono viaggiare sempre di notte e non devono esservi per la Sardegna corse diurne? È un altro problema aperto, e che impone una pronta soluzione.

I servizi marittimi della Sardegna sono monopolio della società Tirrenia la quale ha fatto in passato i propri comodi e, in parte, continua a farli. Essa, che ha in concessione i fondamentali collegamenti Sardegna-continente, deve essere controllata, deve essere costretta a servire realmente gli interessi dei sardi e a prendere tempestivamente tutte le misure necessarie per incrementare il traffico, per renderlo più comodo per tutti i viaggiatori, e così facendo attirarlo, non eliminarlo come è avvenuto in tutti questi anni e fino adesso, sicché centinaia di persone hanno dichiarato che non metteranno più piede in Sardegna, per la ragione che avrò modo di illustrare.

Si pone dunque il problema della Tirrenia: o lo Stato, e cioè, in questo caso, il Ministero della marina mercantile, riesce a far sì che la Tirrenia capisca che con la Sardegna non è possibile fare ciò che si fa altrove, e quindi si orienta verso la comprensione delle necessità dei sardi e del dovere di rispettarle, oppure si pone il quesito se il servizio debba ad un certo momento essere avvocato allo Stato con la creazione di un'azienda speciale

dei servizi marittimi da e per la Sardegna, oppure ritornare alle ferrovie, come un tempo. Questi sono i problemi che si pongono, che pone l'opinione pubblica sarda.

Altro problema di principio è quello di eliminare ogni residuo di mentalità negligente verso la Sardegna o, in altre parole, di trattamento semicoloniale: residui di mentalità che esistono ancora in certi uffici governativi, presso la stessa Tirrenia e forse anche presso qualche ufficio del suo Ministero, onorevole Macrelli. Il Ministero della marina mercantile, lo Stato, i governi che si sono succeduti hanno le loro responsabilità se perdura questa mentalità nei riguardi della Sardegna e dei sardi e se alla Sardegna e ai sardi viene usato tuttora un trattamento semicoloniale. In fondo, la Tirrenia è un'azienda a partecipazione statale inquadrata nella Finmare; ma domina ancora in questa organizzazione marittima una ben strana mentalità verso la Sardegna. La Tirrenia fa il bello e il cattivo tempo, spesso dà notizie non giuste, per cui alle volte i comunicati del Ministero della marina mercantile non sono esatti. Ebbene, bisogna che si ponga fine a questa situazione, la cui responsabilità pesa anche sul Ministero della marina mercantile, sui governi, sullo Stato. Provi lei, signor ministro, a cambiare questo stato di cose, a sradicare questa mentalità, a far capire questi problemi di principio. Noi sardi le saremo grati e le conferiremo la cittadinanza onoraria della Sardegna.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Grazie!

POLANO. Un'altra questione di principio è quella di precedere lo sviluppo del traffico e non di seguirlo a distanza. Questa è un'esigenza per la quale ci andiamo battendo da 15 anni alla Camera. Bisogna intuire le tendenze di sviluppo del traffico e precederle, non seguirle a distanza, cioè quando il traffico è già in fase di impetuoso sviluppo e i mezzi non sono adeguati a sopportarne il peso.

Certo, in questi ultimi 5 anni alcune delle nostre richieste, avanzate insistentemente da anni, dal 1948 in poi, in ogni occasione in cui la Camera trattasse dei collegamenti marittimi fra la Sardegna e il continente, sono state realizzate. Il collegamento Porto Torres-Genova è stato portato prima da settimanale a trisettimanale, poi a esasettimanale, ed ora deve divenire giornaliero; vi sono navi più capienti sulla linea Olbia-Civitavecchia; è stato stabilizzato il servizio giornaliero Cagliari-Civitavecchia; sono stati introdotti i servizi con navi traghetto per Olbia-Civitavecchia; c'è un servizio bisettimanale Caglia-

ri-Napoli. Vi sono però delle riserve da fare per quanto riguarda le nuove e più capienti navi sulla Olbia-Civitavecchia. Ella, signor ministro, sentirà le voci che verranno dai viaggiatori intorno alle cosiddette navi-*pullmann*: esse sono meno comode di quelle tipo *Arborea*: un salone con decine di poltrone, gomito a gomito, in caso di cattivo tempo e di mare agitato, non è certo la migliore soluzione che sarà stata data come comodità di viaggio. Il mal di mare, signor ministro, è contagioso!

In ogni caso, le provvidenze attuate sono state largamente superate dall'impetuoso sviluppo del traffico fra la Sardegna e la penisola. Il numero dei passeggeri che si servono delle principali linee marittime che collegano la Sardegna con la penisola è in continuo aumento. Dal 1955 al 1961, secondo dati pubblicati dalla stampa, il numero dei viaggiatori è raddoppiato, passando da 453 mila a 892 mila unità. L'aumento del movimento passeggeri dal 1955, in percentuale, è stato il seguente: nel 1956 aumento del 10,6 per cento; nel 1957 dell'11,8 per cento; nel 1958 dell'11,5 per cento; nel 1959 del 12,3 per cento; nel 1960 del 15,7 per cento; nel 1961 del 19,7 per cento. Nel solo 1961 si è avuto un aumento di 146.775 unità sulle cinque linee. La Olbia-Civitavecchia, pur registrando nel 1961 un movimento di 393 mila unità, superiore in cifra assoluta a quello del 1960, ha visto tuttavia ridursi la percentuale del traffico dall'83 al 44 per cento perché parte di esso è assorbita ora da altre linee: la Porto Torres-Genova, la Cagliari-Civitavecchia, la Cagliari-Napoli e così via. In altri termini, le nuove linee, nel frattempo potenziate, hanno assorbito un'aliquota maggiore che non in passato del traffico da e per la Sardegna. La Cagliari-Civitavecchia, ad esempio, ha quintuplicato nel giro di sei anni il proprio traffico, passando da 54.850 del 1955 a 260 mila nel 1961, salendo così dal 12 al 30 per cento del totale.

La linea Porto Torres-Genova, con la motonave *Torres*, entrata in servizio nel maggio 1957 come trisettimanale, e diventata poi esasettimanale con la motonave *Olbia*, giunta nel 1961, è passata da 49.316 passeggeri del 1957 a 193.149 del 1961.

Scarso è ancora il traffico sulla Cagliari-Palermo (22.721 unità nel 1961) e sulla Cagliari-Napoli (i passeggeri sono stati 14.534 nel 1961). Ma questi sono servizi bisettimanale il primo, settimanale il secondo e, se vi fosse la possibilità di aumentare la frequenza delle corse, è certo che anche su queste linee vi sarebbe un maggior traffico, perché il mi-

glioramento del servizio attirerebbe un più alto numero di viaggiatori.

L'attuale flotta della Tirrenia è in grado di rispondere alle crescenti esigenze del traffico? Io dico di no. Favorisce essa lo sviluppo del traffico? Io, ancora una volta, dico di no. Ed aggiungo anzi che qualche volta la società frena e molto spesso danneggia questo sviluppo, come è avvenuto nelle due ultime stagioni estive.

In tutti gli anni passati noi abbiamo segnalato l'insufficienza delle navi di fronte all'aumento dei passeggeri, il troppo esiguo numero di corse giornaliere e gli inconvenienti derivanti da queste deficienze. Ebbene, quest'anno siamo andati ancora peggio dell'anno scorso. A dimostrazione di ciò, basta scorrere alcuni titoli di giornali relativi all'andamento del servizio sulla linea Porto Torres-Genova. « La battaglia per venire in Sardegna — scrive un quotidiano dell'isola l'8 agosto 1962 — infuria nei porti delle due sponde », Genova e Porto Torres. « Prese d'assalto la *Lazio* e la *Olbia* da una folla di trecento persone senza posto », si scrive il 19 agosto. E il 26 agosto: « Sulla linea Porto Torres-Genova oltre il 50 per cento dei passeggeri viaggia senza posto-letto — Il sabotaggio del servizio celere con l'alta Italia continua ».

Questi titoli di giornale rispecchiano una situazione che purtroppo perdura ancora nei servizi marittimi della Sardegna. Il traffico aumenta continuamente per il crescente afflusso di turisti (da maggio a settembre il 70 per cento dei passeggeri è formato da turisti, stranieri e italiani) e per il fatto che nel periodo estivo gli emigrati tornano nell'isola per trascorrervi le ferie. Ora, perché non si tiene conto del prevedibile aumento del traffico?

Dopo Ferragosto la *Lazio* e la *Olbia*, che hanno l'una 440 e l'altra 370 posti-letto, hanno viaggiato avendo a bordo da mille a 1.200 persone. Altro che sicurezza dei passeggeri! A proposito delle lamentele della stampa, un comunicato diramato dal Ministero della marina mercantile (del quale credo, signor ministro, che ella non abbia alcuna responsabilità) smentisce le notizie di « pretesi disservizi », afferma che il Ministero segue la situazione « di ora in ora » e conclude sostenendo che l'operazione di Ferragosto sulla linea Porto Torres-Genova è andata bene... Ma, signor ministro, questo comunicato aggiunge al danno che la Sardegna ha avuto anche le beffe, come è facilmente dimostrabile. Su quali informazioni sono basati que-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

sti comunicati? Della capitaneria di porto, della Tirrenia? In realtà i « pretesi disservizi » sono veri. Il Ministero della marina mercantile non può avere ignorato le eccedenze dei passeggeri che si sono verificate né cercare di minimizzare la situazione, che ad un certo momento diventa veramente tragica, dicendo che un numero limitato di persone è rimasto a terra poiché non aveva il posto nel giorno della partenza, imbarcandosi però il giorno dopo!

Sa cosa vuol dire, onorevole ministro, restare a terra, sia pure una giornata sola, a Porto Torres per trecento o quattrocento persone? Non vi sono alberghi, molte persone hanno dovuto passare la notte sui banchi delle scuole. Se poi la sosta si protrae per due o tre giorni bisogna calcolare le spese che si incontrano sul posto; e spesso si tratta di emigranti, di lavoratori sardi che lavorano a Milano, a Torino, a Genova, all'estero, che vengono a passare le vacanze con il danaro contato, e poi si devono trattenere una o due giornate a Genova o a Civitavecchia per imbarcarsi per la Sardegna o a Porto Torres o a Olbia per imbarcarsi per il continente.

Invece di emettere comunicati di quel genere, bisogna cercar di sapere come stanno veramente le cose e provvedere. Non vi dirò poi come hanno viaggiato queste 1.000-1.200 persone su una nave con 440 posti-letto. In proposito sono state presentate numerose interrogazioni da parte degli onorevoli Isgrò, Pitzalis, Berlinguer, Pinna, Concas. La prego di rispondere alle interrogazioni dopo avere accertato i fatti: vedrà così come ciò che è stato detto rispecchi una situazione che bisogna eliminare.

Sorvolo poi sulle file cui i viaggiatori devono assoggettarsi dinanzi agli uffici della Tirrenia a Genova, a Roma, a Civitavecchia per acquistare il biglietto; spesso ore e ore sotto il sole. È una vera *via crucis* per molti di coloro che devono partire per la Sardegna, o ritornare. Certamente tutto questo non fa aumentare il traffico turistico verso la Sardegna. Non solo gli stranieri e gli italiani del continente, ma gli stessi sardi che lavorano a Genova e a Milano dicono: in queste condizioni a casa mia, in Sardegna, nella mia patria, non ci tornerò più! Sono cose che preoccupano noi sardi e devono preoccupare il Ministero.

Per la linea Olbia-Civitavecchia si devono dire le stesse cose: prenotazioni a distanza di un mese dalla partenza, file davanti agli uffici che rilasciano biglietti, gente che rimane a terra, viaggio scomodo. Il viaggio è

scomodo anche a causa del tipo di navi che viene ora impiegato: un salone dove stanno dalle 50 alle 100 poltrone. Ella crede, signor ministro, che sia stata veramente una trovata geniale la nave-*pullmann*?

Guardi, signor ministro, che l'irritazione per l'impiego di queste navi è molto estesa in Sardegna. Si tratta infatti di navi da crociera diurna, e non di navi da adibirsi ad un servizio notturno. Sono navi che potrebbero essere impiegate allorquando — e noi ci auguriamo che ciò avvenga presto — ella istituirà un secondo servizio diurno per la Sardegna, in partenza al mattino e con arrivo nel pomeriggio.

Intanto cosa è successo? È successo che una volta adibite queste navi sulla Olbia-Civitavecchia, la *Calaris* e l'*Arborea* sono state passate alla linea Civitavecchia-Cagliari. Ma si ha ragione di ritenere — e bisogna accertarlo — che il maggior traffico si abbia sulla linea Porto Torres-Genova, sulla quale dette navi avrebbero dovuto essere più proficuamente impiegate. E non si dica che l'*Arborea* e la gemella sono state destinate alla linea Cagliari-Civitavecchia in quanto a Porto Torres non vi sono idonee condizioni di ricettività per dette navi. Questo è stato smentito dai tecnici: Porto Torres è in condizioni di ospitarle. Pertanto anche questo è un problema che si deve rivedere.

Altro problema, sul quale però non mi soffermo, è quello delle comunicazioni con le isole minori intorno alla Sardegna; è un problema che, dopo le assicurazioni che sono state fornite, bisogna avviare a soluzione.

Signor ministro, le ho prospettato alcune situazioni gravi che è necessario affrontare e che sono riassunte nell'ordine del giorno da me presentato in Commissione e che ella ha accettato per quanto riguarda l'eliminazione di ogni disparità di trattamento ed accettato come raccomandazione per una serie di punti particolari.

Prima di concludere, due parole sulla pesca in Sardegna. Bisogna sottolineare che l'isola ha un'estensione costiera quasi pari a quella della Sicilia; ha un mare molto pescoso, ricco di talune varietà di pesci pregiati (sardine, tonni, aragoste, coralli, ecc.). Lo sviluppo delle attività connesse alla pesca potrebbe rappresentare un notevole apporto all'economia isolana. Eppure la Sardegna ha una produzione ittica notevolmente inferiore a quella della Sicilia. E i dati degli ultimi anni mostrano una preoccupante flessione del pescato in Sardegna. Infatti nel primo trimestre del 1962 si sono avuti 8.840

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

quintali di pescato, contro 13.489 dell'equivalente periodo del 1961, con una diminuzione del 34 per cento circa mentre nella provincia di Sassari la diminuzione ha raggiunto l'indice del 63 per cento.

Il fenomeno è preoccupante. In modo particolare la flessione si è verificata nel settore dei prodotti ittici di largo consumo popolare (alici, sardine, sgombri). Evidentemente non è più conveniente per i nostri pescatori, con i mezzi arretrati di cui dispongono ed i sacrifici cui si sobbarcano, continuare in una pesca pesante e scarsamente remunerata. Nella provincia di Sassari è anche diminuita la pesca dei molluschi, che è scesa dai 1.321 quintali del 1961 agli 842 quintali del 1962.

La pesca delle aragoste nella provincia di Sassari è passata da 44 quintali nel 1961 a 9 quintali nel 1962. Non parliamo poi della pesca del corallo. In Sardegna mancano le attrezzature, per cui la pesca del corallo, nei mare di Alghero, è inibita ai sardi.

L'attività della pesca in Sardegna potrebbe essere — se resa efficiente e modernizzata — importante per il consumo della popolazione dell'isola, e costituirebbe un elemento positivo anche nel quadro dell'economia nazionale. Invece i pescatori sardi sono i più miseri fra tutti i lavoratori dell'isola. In tutti i porti: da Olbia, a La Maddalena, a Porto Torres, a Castelsardo, ad Alghero, da Bosa a Tortolì, in provincia di Nuoro, da Oristano a Carloforte, a Cagliari, i pescatori vivono una vita di stenti, il loro sacrificio non ha un'adeguata remunerazione, sono alla mercè dei commercianti, degli incettatori; e abbandonano il mare, i giovani emigrano. Quali sono le ragioni? In primo luogo, la scarsa attrezzatura dei professionisti della pesca (la Sardegna è rimasta indietro nei confronti delle altre regioni); la ristrettezza dei fondi per il credito, le difficoltà di accesso al credito; la mancanza di maestranze qualificate: pescatori, motoristi, capibarca; la mancanza di impianti frigoriferi, di stabilimenti per la lavorazione e la conservazione dei prodotti ittici. E la maggior parte dei pescatori non hanno neanche una casa con un minimo di conforto moderno.

È un problema serio e la Sardegna che è circondata dal mare e potrebbe sfruttare una grande ricchezza e varietà di prodotti ittici, non solo resta indietro alle altre regioni, ma corre il rischio di veder sparire ogni attività ittica e di dovere addirittura diventare importatrice di pesce. Sarebbe una cosa enorme!

Occorre, quindi, affrontare con coraggio questi problemi sia del consumo interno —

rendere più facile la pesca in modo che i prodotti ittici giungano al mercato a prezzi accessibili alle popolazioni — sia della conservazione e dell'esportazione del pescato. La regione sarda ha affrontato il problema. Ma non basta, non può da sola risolverlo. Occorre che il problema sia risolto in modo particolare anche dal Ministero della marina mercantile. Sono questi i problemi per la Sardegna sui quali ho creduto mio dovere, onorevole Macrelli, richiamare la sua attenzione. Spero che ella vorrà tenerne conto nel nuovo assetto dei servizi di preminente interesse nazionale, per quanto riguarda i collegamenti marittimi Sardegna-continente. E per il problema della pesca in Sardegna, spero che vorrà vederlo nel quadro generale dello sviluppo economico dell'isola in relazione all'attuazione del piano di rinascita. Ella, signor ministro, finché sarà a quel posto, ed io le auguro di rimanervi per molto tempo, aiuti la Sardegna in questa sua ascesa verso un migliore avvenire.

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

AMODIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, a chi ha la passione per il mare verrebbe la volontà di scorrazzare (non per diporto, beninteso) su tutto il vasto orizzonte che apre ogni anno la discussione del bilancio della marina mercantile, ma, per la brevità del tempo concesso, mi limiterò a trattare alcuni temi, con l'augurio di poter vedere sempre più efficiente e vitale questo nostro importante dicastero che presiede alle sorti dei traffici marittimi e della pesca nel nostro paese, chiamato dalla natura a svolgere prevalentemente sul mare la sua funzione di mediatore tra popoli diversi nel ricordo di tradizioni a noi particolarmente care.

Desideriamo rivolgere il nostro saluto particolare all'illustre ministro ed al suo valoroso collaboratore onorevole Dominedò ed esprimere il nostro apprezzamento più vivo all'amico onorevole Sinesio per la fatica cui si è sottoposto e per il modo col quale l'ha condotta a termine. La sua relazione resterà veramente tra i documenti più importanti di questa Camera.

A rileggere gli scritti di quegli italiani insigni che gettarono le basi dell'unità politica d'Italia viene fatto assai spesso di scoprire idee ed orientamenti del tutto sorprendenti, sia sul piano dell'attività economica sia su quello sociale e politico. Infatti è proprio nella fecondità e nella anticipazione di quel pensiero, espresso prima ancora che l'Italia

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

fosse compiuta, che vanno rintracciati gli inizi e le future direttive della storia d'Italia. I suoi problemi, sia di natura politica sia di natura economica, sono sempre discussi su una base etica e giuridica tendente ad un effettivo progresso nella vita civile e sociale del paese al fine di realizzare l'ideale di uno Stato politicamente espresso nelle garanzie della Costituzione ed economicamente capace di ricercare le leggi secondo le quali si compiono i fenomeni sociali, indagando sulle cause che regolano la creazione e la distribuzione delle ricchezze e quindi sulle relative condizioni ed aspirazioni delle varie classi sociali.

Non perdere mai le chiavi del commercio marittimo, non perdere mai la possibilità dei traffici e dell'espansione nel Mediterraneo, ed oltre il Mediterraneo: è questa la necessità spesso sottolineata da molti scrittori fin dalla seconda metà del settecento.

Risolti oggi i problemi della vita sociale e politica della storia contemporanea attraverso l'attuazione dello Stato democratico e l'evoluzione, la risoluzione e l'inquadramento delle istanze delle classi popolari, la storia oggi attraversa la sua epoca economica nella quale una politica statica o isolata, o una economia chiusa ed insensibile ad una funzione e ad una visione unitaria e integratrice di tutte le forze, le possibilità e le ricchezze della vita produttiva della nazione, non è più possibile o concepibile.

Ora, uno di questi aspetti dell'economia e della ricchezza nazionale, di vaste possibilità e di sicuro reddito, che è stato finora molto trascurato, rimanendo ancora in gran parte non aggiornato alle più elementari attrezzature tecniche e culturali, pur beneficiando delle provvidenze dello Stato, è indubbiamente la pesca.

Infatti, fra tutte le arti della produttività economica industriale e fra le arti del mare la pesca è senza dubbio in condizioni di maggiore arretratezza.

Oggi le attività economiche e le attività dell'uomo sono tecnicamente organizzate, si sono evolute, sono incomparabilmente progredite e tuttora si evolvono in forme sempre più perfette, organizzate ed interdipendenti per tendere verso una società migliore nel suo rapporto umano, morale ed economico. E verso tale meta, in questa politica di ampio respiro e di vasti orizzonti sociali, politici ed economici, nella quale palpita la profonda eco del generoso cuore del popolo italiano, non possono non tendere e non spingere i problemi del mare, cioè i problemi della

famiglia e della vita peschereccia nel loro rapporto sociale, economico e tecnico. È il problema di una economia interessante più di 150 mila pescatori, che bisogna risolvere per poter inquadrare queste forze produttrici nel palpitante dell'economia nazionale. È il problema della pesca (povera) e quello del reddito medio giornaliero del pescatore, che bisogna affrontare e risolvere perché oggi la piccola pesca è un fenomeno da immettere nel nuovo corso sociale ed economico.

È logico ed umano, stante l'attuale situazione sia del reddito sia dell'impegno giornaliero nella pesca, che, presentandosi la possibilità di un reddito superiore o comunque sufficiente al mantenimento delle famiglie con un impegno di sole otto ore giornaliere, anche il pescatore nato cerchi di uscire dal suo campo naturale per diventare un manovale.

Ecco la crisi della pesca, cui accennava l'onorevole relatore con parole veramente dure e drammatiche; ecco l'esodo dei pescatori giovani ed anche maturi del settore della pesca. Da ciò consegue una diminuzione della produzione ittica nazionale che per noi è maggiormente dannosa in quanto siamo tributari dell'estero di circa il 40 per cento del fabbisogno per il consumo del pesce fresco.

Tali aspetti sociali ed economici dal dopoguerra in poi il Governo ha valutato e seguito, intervenendo con una serie di provvidenze legislative per favorire l'ammodernamento e il potenziamento della flotta peschereccia. Ma non sono state sufficienti. La rilevanza economica dell'importazione di pesce è notevole, specialmente se si considerano le incidenze sul prodotto netto del pescato dal nostro naviglio e i riflessi valutari delle importazioni, e ciò nonostante che l'Italia consumi ancora pochissimo pesce rispetto alla sua popolazione. Questo fatto denota uno squilibrio che dovrebbe essere sanato per le nostre tradizioni in tale campo e per aiutare le popolazioni rivierasche del Mezzogiorno e dell'intero Adriatico che sono le più interessate a questa attività.

Bisogna cercare di aumentare di molto il pescato del naviglio italiano, ammodernare e rendere più redditizio il lavoro dei nostri pescatori. Mentre dal punto di vista numerico la nostra popolazione peschereccia è una delle più potenti del mondo (al quarto posto), sotto l'aspetto della produzione e del reddito *pro capite* il pescatore italiano è confinato nelle ultime posizioni. Ad esempio, mentre i pescatori danesi sono appena un decimo, numericamente parlando, di quelli italiani, essi realizzano invece una produzione superiore

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

del 50 per cento a quella di tutti i pescatori italiani. Ciò significa che il pescatore danese realizza in media un guadagno quindici volte superiore a quello del collega italiano. A questo riguardo, occorre mettere in rilievo le circostanze delle risorse ittiche ed altri aspetti del problema.

La risoluzione del problema, però, è estremamente urgente, anche perché diventerà più delicata e difficile quando entrerà nel mercato comune la Gran Bretagna. Se si tiene conto che il prodotto della pesca inglese e tedesca ammonta ad oltre 3 milioni di tonnellate, quando l'intera produzione italiana ammonta a 200 mila tonnellate, non resta che promuovere senz'altro l'emanazione della legge sul potenziamento della pesca.

In numerosi convegni, come ha già detto il relatore onorevole Sinesio, sono stati ampiamente dibattuti i problemi che più da vicino interessano questo importante settore della nostra economia. E ad Ancona, qualche mese fa, che nel quadro di quella importante fiera si è svolta una grande assise, nel corso della quale esponenti qualificati della pesca italiana, sia dell'armamento, sia del mondo del lavoro, e di tutte le fedi politiche, hanno indicato senza difformità e con eguale apprensione determinate situazioni sulle quali l'attenzione del Governo deve essere richiamata con particolare premura.

Questi punti possono essere così riassunti: 1°) la pesca italiana è giunta ad una svolta e deve adeguarsi per sopravvivere alle altre più moderne industrie pescherecce d'Europa e del mondo; 2°) non esistono strumenti economici, finanziari, tecnici, scientifici e amministrativi adeguati ad operare la riconversione proclamata ed indispensabile. È evidente che la volontà unanime della pesca italiana è non solo di non morire, non solo di sopravvivere, ma di progredire e di svilupparsi, per cui le sostanziali richieste dei qualificati operatori del settore, dei tecnici e degli studiosi sono riassunte nei due punti seguenti: a) provvedimenti urgenti indilazionabili; b) piani e programmi a lunga scadenza e particolarmente studiati con l'ausilio della scienza e dell'esperienza.

Bisogna trasformare la pesca da misure, metodi e formule di piccola e piccolissima industria concepita ed organizzata su base artigianale costiera e mediterranea, a dimensioni più importanti e complete, organizzandola su base industriale ed atlantica, come accade nel Belgio, in Olanda, in Germania e in Francia. Oggi, se non si è tecnicamente attrezzati per raggiungere le zone libere da divieti e ricche

nello stesso tempo di fauna ittica, si è sempre condannati a muoversi nell'ambito delle acque territoriali ove la fauna ittica può scarseggiare. L'attuale attrezzatura, infatti, non consente la pesca neppure su quei banchi del Mediterraneo relativamente vicini alle coste occidentali della Sicilia e liberi da divieti internazionali, ove anche recenti campagne di ricerche idrografiche hanno accertato l'esistenza di ricche specie pelagiche alla profondità di circa quattrocento metri. Oggi si tratta di organizzare una flotta peschereccia nel quadro dell'evoluzione internazionale e in relazione alle prospettive derivanti, come dicevo, dalla formazione del mercato comune europeo, oltre alla evidente esigenza di uniformarsi, sotto l'aspetto tecnico, economico ed organizzativo, alle tendenze di una propria struttura industriale, messe in evidenza chiaramente dal settore sul piano internazionale.

Su questo piano della programmata riconversione della flotta peschereccia sorge una duplice impostazione del problema: la pesca alturiera, la pesca atlantica.

Per quanto riguarda la pesca meccanica mediterranea alturiera, che costituisce l'ossatura principale della pesca italiana, l'indirizzo dei competenti organi ministeriali si è orientato alla difesa ed al potenziamento delle imprese esistenti attraverso adeguati aiuti ed agevolazioni dirette ed indirette, sia creditizie che di altro genere tendenti a migliorare la struttura della flotta esistente in modo da consentire, per quanto possibile, un incremento produttivo ed un più agevole esercizio delle attività attraverso il miglioramento e la trasformazione di navi esistenti, l'acquisto di attrezzature, gli impianti a bordo ed a terra e i mezzi per il trasporto del pescato, nonché per l'istruzione e la qualificazione professionale della gente del mare.

Per quanto riguarda la pesca atlantica l'orientamento basilare è di raggiungere, attraverso una adeguata impostazione armatoriale e professionale, una produzione annua di 700 mila quintali di pescato con un incremento del 50 per cento rispetto all'attuale livello che è ancora al di sotto delle possibilità di assorbimento del mercato interno. Quindi la politica della pesca dovrà, al riguardo, tener conto delle seguenti finalità: 1°) nel settore della pesca costiera motorizzazione dei natanti addetti, rinnovo delle attrezzature della pesca, miglioramento delle condizioni di vita per i pescatori mediante un aumento della produzione ittica quale è da attendersi dall'impiego di natanti a motore, che possono più agevolmente spostarsi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

a seconda delle necessità; 2°) nel settore della pesca alturiera rammodernamento della flotta, da un lato attraverso l'eliminazione dei battelli non più in grado di assicurare un minimo di rendimento e la loro sostituzione con unità nuove e di migliorate caratteristiche tecniche e, dall'altro lato, mediante miglioramento qualitativo dei natanti in servizio idonei; 3°) nel settore della pesca atlantica costruzione di natanti dotati di caratteristiche idonee; lo sviluppo della costruzione di navi da pesca oceanica è necessario in relazione all'opportunità di trovare nuovi compiti di azione per la pesca al di là del Mediterraneo, dove sono venute meno alcune zone tradizionali di pesca nell'Adriatico e nel canale di Sicilia. Lo sviluppo della pesca atlantica consentirebbe anche di incrementare la produzione in modo da rendere possibile una diminuzione delle importazioni.

Inoltre, mediante la costruzione di navi tonniere, alle nostre imprese ittiche conserviere sarebbe data la possibilità di lavorare prodotto italiano e di alleggerire l'importazione dall'estero, per la quale viene limitato a 25 mila tonnellate il contingente tariffario, contro le 50 mila tonnellate occorrenti per il consumo interno, con grave danno per le categorie interessate, come è stato denunciato in una importante riunione del settore tenuta or è qualche giorno. Questi provvedimenti, questi piani sono gli stessi che recentissimamente sono stati votati in un convegno di categoria nel quale è stata riaffermata l'importanza economica e sociale della pesca italiana in tutti i suoi settori (oceanica, mediterranea, piccola pesca e pesca interna), sia sul piano nazionale sia su quello comunitario europeo.

I provvedimenti aventi carattere di immediatezza ed urgenza sono: *a)* adozione sollecita del cosiddetto « piano azzurro », in attesa di più completi ed adeguati programmi nel quadro di una pianificazione da porre allo studio; *b)* integrazione del fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio; *c)* integrazione dei fondi occorrenti alla Cassa per il mezzogiorno per coprire almeno le domande già presentate nei termini; *d)* intervento finanziario per il ripristino e per l'adeguamento del contributo statale a sollievo e ad integrazione degli oneri previdenziali; *e)* integrazione dei fondi della legge n. 290 per le acque interne.

Nelle predette sedi qualificate e responsabili è inoltre stata richiesta l'adozione delle seguenti iniziative che hanno carattere di minore urgenza, ma che devono essere poste tempestivamente allo studio per assicurare alla

pesca italiana un cammino adeguato alle necessità economiche nazionali sia sul piano interno sia su quello del mercato comune: *a)* unificazione di tutti i servizi della pesca presso un organismo centrale dotato di tutti i mezzi efficienti anche ai fini della ricerca scientifica e tecnologica; *b)* garanzia, in sede M. E.C., del buon diritto della pesca italiana contro eventuali decisioni lesive del suo avvenire; *c)* creazione di un istituto finanziario per andare incontro a tutte le esigenze creditizie del settore nelle misure più efficaci e nelle forme più idonee; *d)* inserimento nel piano della produttività dei porti di quelli destinati a basi di armamento delle imprese di pesca; *e)* costruzione, impianto e migliore funzionamento dei mercati all'ingrosso dei prodotti ittici; *f)* cura per la migliore qualificazione professionale dei lavoratori e dirigenti della pesca a mezzo di apposite scuole che si ispirino ai più moderni sistemi già attuati presso altre nazioni.

Mi si consenta ora di illustrare brevemente i punti salienti che ho ricordato e che sono alla base delle esigenze improcrastinabili del settore peschereccio.

Da quasi tre anni si parla del « piano azzurro ». Se appare, nel nome, una analogia cromatica con altre imponenti iniziative di rinnovamento sul piano dell'economia nazionale, dobbiamo, invece, lamentare che finora non vi è stata alcuna decisione di intervenire, sia pure modestamente, a favore dell'economia peschereccia.

È stato detto che sono operanti altre disposizioni legislative in favore del settore. Nulla di più impreciso: l'efficacia di talune provvidenze è venuta totalmente a mancare per l'esaurimento delle disponibilità e per la deficiente integrazione dei fondi, ragione per cui, allo stato dei fatti, la pesca italiana non può fare assegnamento su alcuna forma protettiva diretta, tale da arginare lo stato di manifesto disagio generale in cui versa uno dei più tradizionali settori della nostra economia.

Questo cosiddetto « piano azzurro » è un progetto saggiamente ed opportunamente elaborato dal ministro della marina mercantile ed annunciato anche con grande clamore, ma in realtà le provvidenze in esso previste subirono, in fase di studio, numerosi ripensamenti, modifiche e decurtazioni che, se ne hanno diminuito la radicale efficacia, fanno pur sempre del piano un primo tentativo di organico intervento a favore della pesca, tentativo che la categoria interessata attende ansiosamente come indispensabile strumento di

lavoro. Infatti, il piano predetto si ispira finalmente ad un criterio produttivistico e non è nato, come per gli aiuti alla pesca di quest'ultimo decennio, sotto la spinta disordinata di fattori contingenti. Si impone, quindi, che lo schema di disegno di legge per la riconversione della flotta peschereccia, opportunamente ridimensionato nei modi e nella misura, trovi l'attenzione del Governo per la sua sollecita attuazione. Sarà, è vero, un provvedimento inadeguato per poter realizzare una seria economia competitiva sul piano del mercato comune, ma costituirà pur sempre un decisivo passo perché i nostri pescatori ed i nostri operatori economici possano realizzare, con l'abituale slancio, quelle iniziative nelle platee tradizionali ed in mari lontani che l'esigenza interna e la spinta del progresso esigono senza ulteriori indugi.

Fondo di rotazione. Questa forma creditizia si è dimostrata l'iniziativa che maggiormente ha portato un sensibile sollievo a tutti i settori della pesca marittima per il basso tasso di interesse, per i comodi termini di ammortamento, per le moderate garanzie richieste. Infatti, i benefici della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, hanno consentito un intervento adeguato e capillare per gli operatori della pesca sia singolarmente sia in forma associativa, e hanno portato sollievo anche a quelle marinerie del Tirreno e dell'alto Adriatico per le quali sussistono condizioni di autentica depressione per la povertà dei mari e per la lontananza delle platee tradizionali di pesca dal Mediterraneo centrale.

In questi anni in cui ha operato il fondo di rotazione hanno beneficiato dell'intervento creditizio alcune centinaia di aziende pescherecce per un importo complessivo di oltre 3 miliardi di lire e — sia pure in forma ridotta per deficiente disponibilità — l'apposito Comitato interministeriale dei finanziamenti sta concedendo ancora qualche limitata operazione di mutuo, utilizzando il recupero di precedenti erogazioni.

L'attuale rallentamento delle erogazioni di credito previsto dalla legge n. 1457 e le sostanziali decurtazioni degli importi richiesti per l'ormai raggiunto esaurimento delle disponibilità e per mancate ulteriori integrazioni provocano un grave disagio anche alle imprese più sane che devono conseguentemente sospendere le opere per il necessario ammodernamento dei materiali e delle attrezzature di bordo, con pregiudizio sull'incremento produttivo e quindi sui costi di esercizio.

Si impone perciò una urgente erogazione sulla legge n. 1457 ancor prima che diventi operante quel tale schema di legge per il potenziamento della pesca marittima, nel quale, tra l'altro, è prevista l'istituzione, presso il Ministero della marina mercantile, di un fondo per l'esercizio del credito peschereccio a favore di imprese aventi per oggetto la pesca, il commercio ed il trasporto dei prodotti ittici.

Il provvedimento integrativo della legge operante del fondo di rotazione, se attuato tempestivamente, giungerebbe ancora in tempo per sanare alcune pericolanti situazioni aziendali che risentono imperiosamente delle necessità di interventi creditizi per migliorare il proprio mezzo di lavoro.

Passando alla Cassa per il mezzogiorno, debbo anzitutto osservare che costituisce una nuova iattura per la pesca italiana l'imprevedibile decisione di devolvere alla Cassa la definizione delle sole pratiche la cui istruttoria risulti già acquisita alla Cassa medesima, ma che non possano essere prese in considerazione le domande già presentate e giacenti presso il Ministero della marina mercantile e presso le varie capitanerie di porto.

A tutti sono note le condizioni del settore nell'Italia meridionale. Parlo soprattutto della piccola pesca, di quella operata dalle numerose cooperative o dai nuclei familiari che traggono dal mare moderati guadagni, pur fornendo alla nazione un prodotto di indiscusso pregio alimentare. Per tutti costoro e non solo per essi l'annuncio è apparso gravissimo, ma soprattutto inesplicabile, poiché una cessazione di finanziamento avrebbe dovuto essere premessa all'accettazione delle domande di ammissione ai benefici previsti dall'articolo 5 della legge 29 luglio 1957, non conseguenza di tale accettazione; onde giustizia vuole che sia provveduto allo stanziamento dei fondi per consentire l'intervento della Cassa almeno sulle domande presentate nei termini.

La pesca italiana ha un carico di oneri previdenziali superiore a quello di tutte le altre nazioni che fanno parte della Comunità europea ed il complesso degli oneri stessi ha raggiunto limiti addirittura insostenibili per la nostra troppo modesta economia peschereccia. Mi riferisco particolarmente alle unità pescherecce « a ruolo », soggette alla contribuzione tramite la Cassa nazionale per la previdenza marinara, sulle quali grava un'aliquota del 20 per cento sulle competenze medie del personale imbarcato. La pe-

santezza di tale onere è ancora più rilevante se si tiene conto che i battelli da pesca hanno proporzionalmente un equipaggio di gran lunga superiore alle navi da traffico e che i primi, in determinati periodi dell'anno, subiscono il carico contributo previdenziale anche se inattivi, non potendosi dar corso al disarmo in attesa delle migliorate condizioni del tempo.

Sembrava che un sollievo alla pesca per l'insostenibile gravame previdenziale potesse derivare dalla commisurazione del contributo alla stazza della nave, oppure dal trasferimento dal settore della pesca alla gestione normale dell'I.N.P.S., salvo a lasciare alla Cassa nazionale per la previdenza marinara la gestione relativa al migliore trattamento goduto dai pescatori in confronto dei lavoratori delle altre industrie. Si dice invece che per tali soluzioni sussistono sostanziali difficoltà procedurali, per cui sarà necessario riportarsi agli atti istitutivi della previdenza marinara che prevedevano un intervento dello Stato di 400 mila lire a sollievo delle contribuzioni previdenziali dell'armamento della pesca.

Tale contributo, che di per sé costituisce un implicito riconoscimento statale della minore potenzialità contributiva della pesca rispetto alle altre attività armatoriali, avrebbe dovuto essere rivalutato, mentre invece è stato soppresso nel corso dei successivi... perfezionamenti in materia.

Si impone pertanto il ripristino della predetta contribuzione e la sua rivalutazione, rappresentando essa un decisivo e concreto sollievo di quella parte del settore peschereccio soggetto per legge agli oneri contributivi della previdenza marinara.

Ma in questa sede desidero anche porre in rilievo che la vigente legge n. 250 del 13 marzo 1958 che disciplina i rapporti previdenziali ed assicurativi per i pescatori autonomi ed imbarcati su motonavi minori, dovrà subire emendamenti per rendere possibile un miglioramento delle pensioni ai marittimi attraverso le seguenti tre soluzioni indicate in un recente convegno sulla cooperazione peschereccia:

a) far beneficiare i pescatori dell'assicurazione facoltativa, da abbinarsi a quella obbligatoria di cui al regio decreto legge 4 ottobre 1935, n. 1827;

b) aumentare il valore delle attuali marche assicurative I.N.P.S., punto base per determinare le liquidazioni delle pensioni;

c) intervento contributivo statale al fondo adeguamento pensioni I.N.P.S., come già

avviene per l'artigianato e per i coltivatori diretti.

Ritengo fermamente che per ragioni umane e sociali lo Stato dovrà intervenire in favore dei lavoratori della piccola pesca con contributi integrativi, così come interviene in favore di altre categorie di prestatori d'opera autonomi.

Problemi delle acque lagunari. Si agitano su questo argomento numerose questioni che riguardano la demanialità, gli usi civici ed i diritti esclusivi di pesca. In realtà si tratta di assicurare il migliore sfruttamento di tali zone e garantire i diritti sociali dei pescatori. Per raggiungere tale fine, non si possono creare condizioni tali che ritardino gli investimenti occorrenti per le opere di trasformazione e miglioramento, né auspicare l'istituzione di una libertà incontrollata di pesca che rappresenterebbe un fatto antieconomico e quindi di nessun vantaggio sociale. Contrasti di competenze amministrative tra ministeri e contraddizioni di disposizioni legislative non consentono soluzioni radicali, ma certamente potranno essere ottenuti efficaci risultati facilitando il perfezionamento e l'ammodernamento delle aziende allorché si riscontri che esse rispondono allo spirito sociale dei nostri tempi.

Ciò premesso, ritengo opportuno che le istanze degli operatori economici del settore siano ascoltate e che lo Stato conceda proroga alla legge n. 290 che prevede contributi a fondo perduto per le attività pescherecce nelle acque interne, e che per lo stesso scopo abbia favorevole *iter* la istituzione di un particolare fondo di rotazione, oggetto di una proposta di legge già presentata da autorevoli colleghi alla Camera.

Unificazione dei servizi della pesca. Il decreto-legge 13 marzo 1947, n. 396, nello stabilire che sono devolute al Ministero della marina mercantile le attribuzioni già spettanti al Ministero dell'agricoltura in materia di pesca ha escluso quelle sulle acque interne, ancorché pertinenti al demanio marittimo, le ricerche e gli studi idrobiologici e la vigilanza sugli istituti ittologici e talassografici.

Il provvedimento, che sembrava di carattere provvisorio, ha segnato invece una frattura che sta diventando permanente in quel complesso di attività amministrative e legislative che disciplinavano da tempo in modo unitario una così importante branca della nostra economia. Già la dizione « acque interne » non è certo una delle più felici, anzi si presta a difformi interpretazioni. Secondo un criterio geografico, sono acque interne

quelle chiuse fra terre, e possono quindi essere tanto dolci che salate e comprendere talvolta perfino veri e propri tratti di mare. Secondo un criterio giuridico adottato dal diritto internazionale, sono acque interne quelle comprese all'interno della linea di base dalla quale si misura l'estensione del mare territoriale. Vi sono quindi comprese anche le acque che l'articolo 2 del codice della navigazione classifica come mare territoriale: e quindi i golfi, i seni, le baie la cui distanza fra i punti estremi dell'apertura non superi le 20 miglia. Per diritto interno di taluni Stati, la dizione « acque interne » si riferisce piuttosto alle acque fluviali e lacuali, facendo entrare, ad esempio, i porti nelle acque del mare territoriale. Particolarmente difficile si presenta la determinazione del limite di separazione dei tipi di acque ai fini della pesca e dell'applicazione della disciplina che la riguarda. Durante le riunioni della commissione ristretta designata dal Ministero dell'agricoltura per lo studio delle modifiche da apportare al testo vigente, tale delimitazione fu oggetto di lunghe discussioni per la presenza dei rappresentanti dei due ministeri; e si concluse con una proposta che si richiama in sostanza alla indicazione fatta all'articolo 13 del progetto di convenzione della conferenza di Ginevra del 1958 per stabilire la linea di base della foce dei fiumi.

Il conflitto di competenza che si riscontra al centro si acuisce in periferia, dove il decentramento ha attribuito alle amministrazioni provinciali facoltà non sempre in armonia con i compiti delle capitanerie di porto. E d'altra parte la confusione si riscontra talvolta anche nei due rami del Parlamento, dove si è verificata l'approvazione di qualche legge che contempla le stesse voci relative ad acque interne demandate in una legge al Ministero della marina mercantile ed in altra legge al Ministero dell'agricoltura e foreste. Vedasi, ad esempio, la voce riguardante peschiere, valli, bacini esistenti in acque demaniali che l'articolo 1 della legge 22 dicembre 1956, n. 1457, sul fondo di rotazione demanda alla competenza del Ministero della marina mercantile per quanto concerne gli interventi del credito e l'articolo 1, lettera b, della legge 21 marzo 1958, n. 290, domanda al Ministero dell'agricoltura per quanto concerne gli interventi a fondo perduto. In questo caso non deriva nocumento agli interessati che possono attingere all'una e all'altra facilitazione. Ma la confusione maggiore si ha nell'applicazione della legge disciplinante la pesca e valga per tutti, a dimostrar-

ne il danno, il divieto di sbarramento dei corsi d'acqua che, se è concepibile nelle acque dolci, applicato in modo indiscriminato diventa assurdo nelle acque salse o salmastre, da un lato, perché ostacola in certe epoche dell'anno le montate di pesce risalente per istinto naturale dal mare, dall'altro lato perché acconsente il libero ritorno a mare di specie che per anni sono vissute a spese delle nostre acque dolci e, giunte a maturazione, ritornano liberamente nell'ambiente di origine e vanno perdute.

Bastano questi pochi cenni per convincersi che il problema di una moderna organizzazione unitaria dei servizi amministrativi della pesca va risolto in modo da attribuire a un unico organo amministrativo la disciplina della pesca nella forma che si vorrà determinare.

Il problema dei porti, come ha rilevato il relatore, è uno dei problemi più urgenti e indilazionabili. Anche se non è di stretta competenza del Ministero della marina mercantile, non si può in questa sede non invocare che si metta allo studio (e si dia quindi un sollecito inizio ai lavori) un programma di costruzioni per i porti, così come lodevolmente si è fatto per le autostrade e per i fiumi. Perché non parlare di un « piano porti »? Perché non pensare che vi sono 7.500 chilometri di costa? Perché ignorare lo stato in cui versa quasi tutto il litorale tirrenico e adriatico? Vi sono esigenze di vita e di lavoro che non possono più oltre essere poste in secondo piano. Come si può pensare, in una nazione come l'Italia, a irrisori stanziamenti per i porti? Occorre, ripeto, un programma che tenga conto in particolare delle esigenze del traffico per i grandi porti, che si preoccupi dei porti pescherecci, che non trascuri il problema dei porti turistici per lo sverno, la riparazione e la manutenzione dei mezzi da diporto. Nel 1950 vi erano meno di 3 mila imbarcazioni registrate; nel 1961 sono stati registrati oltre 25 mila mezzi nautici. Si impone la necessità di tener conto anche di questa nuova attività che dà e darà lavoro alle nostre maestranze altamente qualificate.

Sia consentito infine di richiamare l'attenzione sul problema del mercato comune perché in questo momento al Ministero della marina mercantile è affidato il compito principale, ottimamente disimpegnato, della tutela dei nostri interessi pescherecci in sede comunitaria. Occorre non sottovalutare l'importanza economica e sociale della pesca italiana allorché — come già si è sentito dire — ci verrà richiesto di limitare la nostra attività in mo-

desti margini per consentire l'assorbimento da parte dei nostri mercati dei prodotti delle marinerie pescherecce comunitarie.

È evidente che una tale prospettiva non deve minimamente essere considerata. La vocazione peschereccia italiana è determinata inalienabilmente da due dati di fatto: la sua posizione geografica e la densità della sua popolazione marinara.

Per queste stesse ragioni il Giappone è oggi il primo paese del mondo produttore di pesce con ben 700 mila pescatori: il quintuplo dei nostri.

Quando si discute dei problemi di sviluppo della pesca marittima nel nostro paese non si può fare a meno di tener presenti anche le particolari situazioni che, nel settore, verranno a determinarsi a seguito della progressiva instaurazione del mercato comune. Quale ruolo avrà il trattato di Roma nei confronti di questa nostra attività?

Ricordiamo prima di tutto che, in base all'articolo 38 del trattato, i prodotti della pesca e quelli di prima trasformazione che sono in diretta connessione con essi rientrano nel concetto di prodotto agricolo e sono quindi soggetti alle norme relative alla politica agricola comune e in particolare agli articoli 39 e 46, che contengono una serie di enunciazioni di principi che per noi hanno un grande interesse.

In base all'articolo 39 si dovrà, analogamente a quanto previsto per l'agricoltura, incrementare la produttività della pesca attraverso uno sviluppo del progresso tecnico e della produzione ed un impiego migliore dei fattori di produzione e della mano d'opera; dovrà essere assicurato un tenore di vita equo a chi lavora nella pesca e dovranno essere stabilizzati i mercati, con prezzi ragionevoli nelle consegne al consumatore.

Tutte queste finalità corrispondono pienamente alle esigenze della pesca italiana e, secondo il trattato di Roma, dovranno essere raggiunte a mezzo delle tre seguenti vie: formulazione di regole comuni in materia di concorrenza, coordinamento obbligatorio delle diverse organizzazioni di mercato, costituzione di un'organizzazione europea di mercato. Tali sistemi potranno comportare, sempre secondo il trattato, una regolamentazione dei prezzi, sovvenzioni alla produzione e alla distribuzione, meccanismi di stabilizzazione delle importazioni e delle esportazioni, escludendo qualsiasi discriminazione tra produttori e consumatori della Comunità economica europea.

Come si vede, la materia è molto ampia e in linea generale possiamo ritenere che i criteri indicati dal trattato di Roma siano positivi e favorevoli in relazione alle condizioni della nostra pesca. Si tratta appunto di discutere questi problemi per essere preparati, al momento opportuno, a sostenere le nostre ragioni e a scegliere i metodi più adeguati per la realizzazione della prevista politica comune in materia di pesca.

Si aggiunga che tra il 1966 e il 1967 dovrà essere realizzata nel settore della pesca la libertà di stabilimento e di prestazione dei servizi e, prima ancora di questa data, la libertà di circolazione dei lavoratori della pesca nel quadro dei programmi generali approvati dal consiglio dei ministri della C.E.E. Queste libertà comporteranno una piena ed integrale possibilità per tutti i cittadini dei paesi membri della comunità di trasferirsi, definitivamente o temporaneamente, dal loro paese di origine in altro Stato membro per svolgere, nel nostro campo, attività connesse con la pesca, sia quali datori di lavoro o prestatori d'opera, sia quali professionisti, alle stesse condizioni previste dalle leggi del paese di trasferimento per i propri cittadini. Tale parità di trattamento comporterà anche l'obbligo, per uno Stato che concede aiuti alla pesca, di concederli pure agli esercenti e ai pescatori stranieri che si sono stabiliti nel suo territorio.

Come si vede, la tematica è molto vasta e questa pura e semplice elencazione può rappresentare il getto delle fondamenta per una proficua discussione dei vari aspetti connessi, nel campo della pesca, alla realizzazione del mercato comune. Queste prospettive e queste possibilità vanno considerate, in particolare, in relazione ai programmi di sviluppo della nostra flotta da pesca oceanica, che potrà giovare, come quella degli altri paesi membri, di basi nei territori dei paesi d'oltremare associati. L'importante sta nel non arrivare per ultimi e nel recuperare lo svantaggio nei confronti di paesi, come la Germania federale, che già dispongono di una grossa ed efficiente flotta da pesca oceanica, notevolmente superiore a quella di cui dispone l'Italia.

Non si può solo pensare al mercato comune, alla lavorazione del pesce, alle importazioni ed esportazioni, ai finanziamenti alla pesca artigianale e a quella alla grande industria oceanica. Bisogna interessarsi, tramite organi speciali istituiti dallo Stato, di tutta la fauna e la flora del mare; bisogna conoscere meglio le associazioni biologiche dei

vari fondali, studiare le caratteristiche chimico-biologiche delle acque, bisogna studiare le condizioni generali e particolari dei mari, dal loro contenuto planctonico ai movimenti delle acque agli spostamenti delle masse migratorie, ecc. La conoscenza della fauna e della flora può portare ad indirizzare l'industria su vie nuove di emancipazione tecnica, economica e sociale.

Solo così la nostra pesca avrà la sua nuova storia e il suo grande avvenire. Ed è appunto nella visione di un sereno domani e nella certezza dello sviluppo sempre crescente e luminoso della marina mercantile, e con lo sguardo fisso a questo nostro sicuro ritmo di lavoro per il quale spendono le loro giornate funzionari degni e capaci, che da questa sede desidero rivolgere un saluto a tutti coloro che lavorano per il mare e sul mare, agli operatori noti ed ignoti, al modesto e caro pescatore carico di anni e di fatica, e rivolgere un augurio all'onorevole ministro di poter veramente guidare questo importante dicastero verso un più sicuro domani.

Un'Italia prospera e felice deve vedere risolti i problemi della pesca, dei porti, della previdenza marinara. Rinnovo il mio ringraziamento all'ottimo relatore. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

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

ADAMOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel corso della presente legislatura il gruppo parlamentare comunista si è sforzato di far uscire dall'episodicità, dal contingente, dal carattere localistico i complessi problemi dell'economia marittima, di far emergere i vincoli che si erano andati creando, pesanti, in un settore vitale dell'economia nazionale da parte dei grossi gruppi armatoriali e imprenditoriali, di affermare l'esigenza della elaborazione e della realizzazione di una politica marinara che abbracciasse in una visione organica e unitaria i problemi della flotta, dell'industria cantieristica, dei porti, della pesca e quindi della nuova organizzazione della struttura governativa per poter adeguarsi alle dimensioni e all'importanza dei problemi del mare.

I deputati comunisti si sono battuti contro una mentalità provincialistica ed una rassegnata concezione di inferiorità imperanti nella conduzione governativa delle questioni marinare, situazione che ha consentito ai gruppi dell'armamento privato di svolgere la loro particolare politica e di far subordinare gli interessi generali a quelli particolari.

Il ridimensionamento della flotta di Stato; le prospettive di una ulteriore riduzione delle linee, delle navi e della stessa organizzazione delle società di navigazione del gruppo Finmare; le massicce agevolazioni all'armamento privato non condizionate, fra l'altro, alla esigenza di ricostruire una flotta moderna, giovane, rispondente alle caratteristiche dei nostri traffici ed alla esigenza di una crescente competitività in campo internazionale; la lunga, grave, persistente crisi dei cantieri; il distacco tra lo sviluppo dei traffici e l'ampliamento e l'ammodernamento dei porti; la progressiva invadenza dei gruppi privati nella vita economica e sociale dei porti attraverso le cosiddette autonomie funzionali, gli attracchi preferenziali, la concessione di magazzini generali, ecc.; l'indifferenza governativa di fronte al depauperamento del patrimonio ittico nazionale ed al declassamento relativo della flotta peschereccia; sono questi gli elementi che all'inizio della terza legislatura e in rilevanti atti governativi nel corso della stessa, definivano e hanno definito una grave realtà che andrebbe e va decisamente modificata.

Progressi notevoli si sono avuti nella composizione quantitativa e qualitativa della flotta italiana. Alcuni orientamenti governativi — come ad esempio quello sul riordinamento del servizio marittimo sovvenzionato — si sono potuti, sia pure parzialmente, correggere attraverso una difficile lotta sviluppata nel Parlamento e nel paese in difesa dell'armamento di Stato.

La tematica delle questioni marinare si è arricchita, ma non si è ancora giunti da parte degli organismi governativi a visioni di larga prospettiva e a concezioni — almeno fino ad oggi — unitarie legate ai termini della nuova programmazione economica.

Discutendo il bilancio dell'esercizio 1962-1963, il gruppo parlamentare comunista vuole riassumere l'azione fin qui svolta, fare il punto della situazione, cercare di indicare le linee immediate di prospettiva che, a suo giudizio, vanno definite per fare ancora avanzare nella giusta direzione i problemi dell'economia marittima e contribuire, in definitiva, a uno sviluppo dell'intero settore, nel rispetto e per il bene degli interessi generali del paese.

Non crediamo sia qui il caso di riferirci ai dati sulla consistenza attuale della flotta italiana, sulle sue caratteristiche, sulle variazioni che essa ha potuto registrare sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo. Queste statistiche sono note, sono largamente diffuse e costituiscono la base delle dichiarazioni, se non esaltatrici per lo meno ottimi-

stiche, che vengono ripetute nelle più varie circostanze, dai discorsi in Parlamento alle cerimonie dei vari, dai rappresentanti del Governo.

La citazione di dati assoluti (anche l'onorevole Sinesio ha voluto seguire questa strada nella sua per altro pregevole relazione) può essere ingannevole, certo è insufficiente, per conoscere la realtà. Per questo noi vogliamo qui seguire piuttosto un metodo comparativo, raffrontando le trasformazioni che in questi anni si sono avute nella flotta mondiale con quelle che si sono registrate nella flotta italiana. Potremo così accertare se la politica perseguita dal Governo in questi anni sia stata tale da far migliorare, o almeno mantenere, le nostre posizioni in un campo la cui ampiezza è per sua natura mondiale; e sia stata tale da far recuperare i gravi ritardi che nel passato sono stati denunciati da ogni categoria impegnata nell'economia marittima.

La flotta mondiale ha presentato, nell'ultimo cinquantennio, uno sviluppo imponente, nonostante le perdite e le distruzioni di due guerre mondiali, di una serie purtroppo ininterrotta di guerre locali ed il vuoto decennale della grave crisi dei traffici tra il 1920 e il 1930. La disponibilità di stiva mondiale è passata, dal 1911 al 1961, da 38.700.000 tonnellate a circa 136 milioni di tonnellate, con un aumento pari al 250 per cento.

Per il ragionamento che a noi interessa, voglio qui sottolineare le variazioni che si sono avute fra il 1939 e il 1961: da 68 milioni e mezzo di tonnellate a 136 milioni di tonnellate, ossia, fra l'immediato anteguerra ed oggi, il tonnellaggio mondiale è raddoppiato. Nello stesso periodo di tempo la flotta italiana è passata da 3.480.000 a 5.360.000 tonnellate, con un aumento del 55 per cento; ossia l'aumento della flotta italiana è stato proporzionalmente circa la metà di quello registrato dalla flotta mondiale.

L'arretramento relativo della nostra flotta sul piano mondiale risulta anche dal progressivo arretramento della percentuale di incidenza del nostro tonnellaggio su quello mondiale. Nel 1939 la nostra flotta rappresentava il 4,99 per cento di quella mondiale; nel 1958 era scesa al 4,15 per cento, e gradino per gradino — dal 4,10 del 1959 al 3,95 del 1960 — siamo arrivati al 3,91 per cento del 1961, ossia siamo di fronte, più che ad una tendenza, ad una legge di arretramento. Conseguentemente, nella graduatoria delle flotte dei principali paesi marittimi, l'Italia è andata progressivamente retrocedendo, passando dal quarto posto dell'anteguerra al set-

timo posto del 1961. E purtroppo, secondo gli ultimi dati a nostra disposizione, i ritmi di incremento della flotta italiana appaiono sempre più affaticati.

Nel 1961, infatti, si è avuto un aumento di 169.843 tonnellate, pari al 3,20 per cento della preesistente consistenza; uno degli incrementi più bassi degli ultimi anni. Se si consideri che alla fine del 1961 sostava nei porti una certa aliquota di naviglio destinato alla demolizione, in attesa della promulgazione della nota legge sul premio di demolizione, neppure il modesto incremento sopra ricordato si è realmente verificato.

Ora il discorso sulla qualità delle navi in un'epoca di profonde e rapide trasformazioni tecniche, in una fase di competitività aggressiva sul mercato dei noli, in una situazione in cui, particolarmente da parte dei nostri organi governativi responsabili, a giustificazione delle rinunce in materia di costruzioni navali, si parla, a nostro giudizio non esattamente di esuberanza mondiale di naviglio, resta un discorso fondamentale per misurare l'efficienza di una politica e la chiarezza nelle prospettive delle attività marittime.

La rapida evoluzione della flotta sia per le innovazioni a bordo (anche la classica sagoma delle grandi navi, con lo spostamento a poppavia del locale macchine, sta per diventare un ricordo d'altri tempi) sia per le dimensioni, ha rivoluzionato i termini della vita utile di una nave per cui la sua età non può più essere considerata con il metro del passato. Il progresso pare che abbia allungato la vita degli uomini, per fortuna, però fa diminuire la vita delle macchine e le navi sono macchine e quando parliamo d'età bisogna tener conto di questo metro. Ebbene, come ci siamo messi al passo con questi tempi? Nelle due punte estreme delle classi di età, quella inferiore ai 5 anni e quella superiore ai 25 anni, il nostro paese si trova in netta situazione di svantaggio rispetto alle medie mondiali: ha meno navi nuove in ragione del 2,56 per cento, ha più navi vecchie in ragione del 4,5 per cento.

In particolare, la flotta italiana nelle classi che comprendono le costruzioni postbelliche, quelle che sia per i criteri costruttivi sia per le dimensioni maggiormente rispondono alle esigenze moderne dei traffici, presenta una consistenza del 53,30 per cento, mentre la flotta mondiale presenta una consistenza del 59,70 per cento.

Lo scarto del 6,40 per cento a nostro svantaggio nelle classi di navi moderne e, quindi, più ricercate e il fatto che le più importanti

marine del mondo si differenziano nettamente dalla nostra sotto questi aspetti — rispetto al 53 per cento del nostro paese sta l'88 per cento della Norvegia, l'85 per cento della Germania occidentale, l'81 per cento del Giappone, l'80 per cento della Francia, il 73 per cento dell'Inghilterra e così via — ci portano a particolari considerazioni che stranamente il Governo mostra di ignorare quando tratta i problemi della cantieristica.

Le centrali mondiali delle attività marittime dimostrano ben altri orientamenti e sensibilità di quelle nazionali.

Fra il 1959 e il 1961, in soli tre anni, il tonnello mondiale è passato da 125 a 136 milioni di tonnellate e nello stesso tempo si è modificata la percentuale delle navi al di sotto dei 10 anni: dal 43 per cento al 49 per cento.

Nello stesso periodo la flotta italiana è aumentata solo del 7 per cento e la percentuale delle navi al di sotto dei 10 anni passando dal 41 per cento del 1959 al 46 per cento del 1961, ha aumentato il suo scarto da quella mondiale.

È ormai evidente che la linea di demarcazione sui mari è segnata dall'età delle navi inferiore ai 10 anni: sono queste le navi che per dimensioni, strutture di bordo, velocità, tempi di carico e di scarico, costi di esercizio, ecc., definiscono il ruolo dei paesi marittimi.

Anche per le navi l'ammortamento tecnico, l'obsolescenza, è diventato un fattore essenziale dei preventivi e dei consuntivi di esercizio, ed è davvero malinconico sentire rimasticare i vecchi schemi sulle « carrette » o sul naviglio usato che certi settori armatoriali presentano come una linea di politica sempre valida.

A nostro giudizio, uno degli errori dei governi passati è stato quello di concedere contributi a favore dell'armamento privato, sia pure definendoli come provvidenze a favore dei cantieri, senza fissare le caratteristiche e le finalità delle navi da costruire in relazione alle tendenze mondiali ed alle esigenze dei traffici nazionali.

I risultati non confortevoli a cui siamo giunti nella ricostruzione della nostra flotta, sia sul piano quantitativo sia su quello qualitativo, assumono ancor più chiaro significato se si rapportano alla dinamica, alle variazioni e alle tendenze che si registrano nei traffici mondiali.

Lo sviluppo quantitativo delle merci trasportate via mare è proseguito intenso anche nel 1961. Dai 430 milioni di tonnellate metri-

che nel 1937 e dai 730 milioni nel 1954 siamo giunti ai 1.157 milioni del 1961. Ma l'aumento dei traffici non avviene in una situazione statica delle rotte e dei rapporti economici fra gli Stati. Si vanno affermando nuove rotte, si stanno intrecciando nuovi legami fra paesi una volta separati da artificiose barriere, per cui la spirale di sviluppo dei collegamenti marittimi presenta volute sempre più ampie. Un'attività intensa e nuova si manifesta nel settore del Pacifico dove, ad esempio, la Repubblica popolare cinese è diventata uno dei maggiori paesi importatori di cereali, di fosfati, di zucchero. Gli scambi nei due sensi con i paesi socialisti si sono intensificati ed anno per anno, si potrebbe dire mese per mese, le statistiche presentano incrementi nelle voci e nelle quantità. Nei settori più vicini ai nostri interessi e alle nostre tradizioni si registrano ugualmente fasi di sviluppo particolarmente intense.

Ad esempio, nel Mediterraneo l'aumento dei traffici nell'anno scorso è stato dell'8 per cento, superiore alla media mondiale che è del 6,5 per cento. Nel nord Europa l'Olanda, fra tutti i paesi della Comunità economica europea, è quella che finora pare meglio abbia saputo cogliere la dinamica dei traffici marittimi del settore. Dai paesi africani, sia per le recenti scoperte di nuovi giacimenti di minerali, sia per le esigenze di assestamento delle economie nazionali dopo la conquista dell'indipendenza, si muove una nuova feconda corrente sulle vecchie vie del mare.

Come la nostra bandiera è presente in questa espansione, su queste nuove vie? Attraverso le due classiche porte delle comunicazioni marittime mondiali passano sempre meno navi italiane. Nel canale di Suez resta preminente nel 1961 la bandiera inglese, aumentano fortemente la bandiera greca e quella olandese, diminuisce dal 7 per cento al 6,40 per cento la bandiera italiana, dopo le diminuzioni già verificatesi in precedenza. Anche nel canale di Panama (nel quale si riscontra ancora un forte aumento della bandiera greca e di quella olandese) la bandiera italiana ha perso notevolmente terreno, passando da 1.226.000 tonnellate del 1960 a 1.075.000 tonnellate del 1961, mentre il traffico complessivo attraverso il canale è aumentato del 7,90 per cento.

Verso i paesi socialisti e a democrazia popolare tardano ad esprimersi da parte del Governo quelle nuove tendenze che hanno cambiato in questi ultimi anni le statistiche delle correnti del traffico marittimo. Basterebbe ricordare l'assurda ed autolesionista situa-

zione che si fa permanere nei confronti della Cina popolare e le recenti gravi dichiarazioni del sottosegretario di Stato per la marina mercantile per quanto riguarda i traffici con Cuba, che, nell'attuale situazione internazionale, non possono non preoccupare profondamente l'opinione pubblica. Noi approfittiamo di questa occasione per sollecitare al Governo la risposta alla nostra interrogazione su questa materia. Noi vogliamo sapere se è vero che il Governo ha assunto impegni nei confronti degli Stati Uniti d'America per impedire l'uso di navi italiane per i traffici con Cuba. Le notizie di oggi ci dicono che vi è stato un passo da parte del governo americano, che l'Inghilterra e la Norvegia avrebbero respinto, ed al quale invece avrebbero aderito la Germania occidentale, la Grecia e l'Italia. Del resto, le dichiarazioni dell'onorevole Dominedò hanno preceduto queste notizie e quindi abbiamo tutte le ragioni per ritenere che il nostro Governo abbia effettivamente assunto questa grave posizione, che non solo lede i nostri interessi nel campo dei traffici, ma contribuisce all'aggravamento della tensione internazionale.

La realtà, per quanto riguarda la materia più specifica di questo bilancio è che una larga prospettiva di sviluppo dei traffici marittimi, sia sulle vie d'acqua di tutti i tempi, sia su quelle create dalle lotte per il progresso e per l'indipendenza dei popoli è aperta di fronte all'umanità, e si tratta per l'Italia, paese d'antiche tradizioni marinare, di non farsi definitivamente estromettere da queste vie dalla crescente concorrenza degli altri paesi. La Grecia è balzata nel 1961 dall'undicesimo posto nella graduatoria mondiale dei paesi marittimi al sesto posto, superando anche l'Italia. Anche se ciò è dovuto, in parte, al ritorno sotto la sua bandiera delle navi della flotta « ombra », resta come un chiaro indice dell'impegno di un paese mediterraneo nella competizione che tocca da vicino le nostre coste.

Un notevole incremento ha avuto anche la flotta giapponese. La Jugoslavia, un altro paese direttamente concorrente dell'Italia, dalle 202 mila tonnellate del 1948 è già giunta alle 831 mila tonnellate di oggi e secondo i piani di costruzioni navali toccherà tra breve il milione di tonnellate. Alla stessa cifra di un milione di tonnellate giungerà entro il 1965 la flotta di Israele, che in pochi anni ha già registrato sotto la sua bandiera 439 mila tonnellate.

Dovunque troviamo indicazioni di questo tipo, come ad esempio da parte dell'Organiz-

zazione economica degli Stati socialisti di Europa (Comecon) che ha i suoi piani di autosufficienza piena nel campo dei traffici marittimi, piani di cui si avvantaggiano anche i nostri cantieri, che hanno ricevuto alcune commesse da parte di tali paesi.

Se abbiamo con una certa insistenza voluto fermarci sulla realtà e sulle prospettive dei traffici e sull'impegno delle nazioni marittime in questo periodo di grande portata storica, è perché vorremmo che il trito e falso luogo comune della crisi dei traffici e della pesantezza del mercato dei noli che purtroppo ancora viene presentato, credo, anche dal Governo (e sentiremo le dichiarazioni del ministro Macrelli), fosse definitivamente abbandonato. In alcuni ambienti armatoriali si è dovuto scartare tale comodo schermo alle proprie insufficienze oltre che agli errori e ai cedimenti della politica governativa.

Nella relazione del 1961 della Associazione armatori liberi si può leggere che « è ormai dimostrato che la crisi del 1957 è stata piuttosto una crisi di struttura dell'armamento che una vera e propria crisi dei traffici »; ed ancora si legge che « l'Italia è uno dei paesi che particolarmente più hanno sofferto nel 1961 non di una crisi dei traffici, quanto di una crisi derivante da un inadeguato sviluppo della flotta ». Ciò che ora ho letto, onorevole ministro, è scritto negli atti ufficiali dell'armamento italiano ed è la tesi che sosteniamo da anni e che oggi trova consensi perfino negli ambienti nettamente opposti al nostro.

In questo quadro va anche esaminata la situazione della flotta di Stato, nei confronti della quale il Governo, con la politica condotta fino al momento della nuova legge, ha assunto delle pesanti responsabilità. Avere lasciato di fatto senza alcun regime convenzionale, né nuovo né vecchio, dal 1956 al 1962 le quattro società di navigazione di interesse nazionale, averle costrette a caricarsi di oneri finanziari per miliardi, aver impedito loro la impostazione di un qualsiasi programma, non può essere interpretato solo come un atto di incredibile incuria o di colpevole disordine amministrativo: è anche l'espressione di una linea tendente ad indebolire ulteriormente il gruppo Finmare.

Nel suo complesso la marina mercantile italiana perdeva terreno sul piano mondiale. La flotta di Stato arretrava nei confronti dell'armamento privato passando dal 42 per cento dell'anteguerra al 13 per cento del 1959 e all'11 per cento del 1961. Ma nuovi complessi armatoriali privati, fruendo di massicci

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

benefici a carico della collettività, si formavano e si trasformavano, intervenendo anche attivamente e direttamente nella lotta politica, col fondare dispendiosi partiti di aperta marca reazionaria o giornali fautori delle posizioni più retrive, sia in tema di politica estera sia di politica interna.

Tradizionalmente la flotta italiana, ad eccezione delle società sovvenzionate e di pochi notissimi armatori, presentava le caratteristiche di un estremo frazionamento di proprietà. Anche a Genova più che di armatori si parlava di caratisti. Oggi siamo di fronte a gruppi armatoriali potenti, come ad esempio il gruppo Lauro-Grimaldi, che controlla da solo circa 600 mila tonnellate di naviglio, ossia un tonnellaggio quasi pari a quello dell'intera Finmare; il gruppo D'Amico controlla 304 mila tonnellate, più della società «Italia»; Fassio, che prima della guerra era essenzialmente un assicuratore marittimo e nel Registro navale figurava con una sola nave addetta al servizio Genova-Barcellona, possiede oggi 300 mila tonnellate di naviglio; e nell'elenco dei grandi armatori, i proprietari di 200 mila tonnellate di naviglio sono numerosi.

Naturalmente gli interessi dei grandi gruppi del monopolio industriale si sono intrecciati con quelli del mare, e così la Fiat, la Montecatini, la Edison hanno grosse partecipazioni azionarie nella Sidarma, nell'Italnavi, ecc. La cosiddetta politica dei contributi è alla radice della creazione di queste nuove potenze economiche private e della decadenza della flotta di Stato.

Ora finalmente le convenzioni sui servizi sovvenzionati sono uscite dalle secche in cui erano state cacciate, e di ciò abbiamo dato e diamo volentieri ancora atto al ministro Macrelli, di cui riconosciamo i propositi innovatori in questo campo. Ma si tratta di una battaglia difficile e sinora si è trattato solo della conclusione obbligatoria, dopo la vasta opposizione che si era sviluppata nel Parlamento e nel paese contro il primitivo disegno di legge. Si è accettato finalmente almeno di non operare un ulteriore ridimensionamento dell'a flotta di Stato, ma non si è andati oltre un riordinamento amministrativo. È mancato e manca tuttora un qualsiasi programma che fissi una linea di sviluppo sulla base delle nuove tendenze nel movimento passeggeri e delle caratteristiche del nostro commercio con l'estero.

Il recente varo a Genova della *Michelangelo*, stupendo prodotto delle altissime capacità dei nostri tecnici e dei nostri operai, e

quello prossimo della *Raffaello* nel mare di Trieste possono essere un indice dell'impegno con il quale la nostra marina intende sempre affrontare il difficile campo competitivo (sia per quanto riguarda il mare sia per quanto riguarda il cielo) delle rotte transoceaniche, ma possono nello stesso tempo ancora riportarci a quella tendenza al prestigio caratteristica di altri tempi e che resta al di fuori di una reale e feconda politica dei trasporti marittimi.

Concordiamo con i propositi di mantenere e migliorare le nostre posizioni sulle massime rotte, ma è necessario che la Finmare elabori un programma che tenga anche conto delle medie distanze, nelle quali la nave resiste meglio alla concorrenza dell'aereo e che sono diventate anche un campo di crescente movimento turistico. Nel bacino del Mediterraneo la presenza delle bandiere di Grecia, Jugoslavia ed Israele è fortemente aumentata, come, del resto, è aumentato il movimento di passeggeri fra i porti del Mediterraneo e i porti italiani. Solo nel porto di Genova il movimento passeggeri in tale settore è passato dalle 36.671 unità del 1953 alle 62.672 unità del 1961.

Sempre nel campo delle medie e delle brevi distanze può essere particolarmente indicativa la situazione che si è creata nei collegamenti fra Genova e la Sardegna. Questa linea è passata successivamente da trisettimanale a giornaliera, esercitando così una forte funzione di stimolo allo sviluppo dei traffici fra la Sardegna ed il continente: dai 15.597 arrivi e partenze del 1953, si è giunti in pochi anni alla rilevante cifra di 213.485 del 1961, ed è evidente, dopo i clamorosi episodi che qui sono stati ricordati anche questa mattina, che una ancora più vasta clientela potenziale si è già formata. Ed è sorprendente il ritardo del Governo di fronte a questa situazione. Non si tratta, quindi, di attaccare il modo con cui è gestita una certa società. Noi vogliamo che questa società sia potenziata, che questa società sia in grado di espletare come deve i servizi che si sono oggi resi necessari. Certo che, da parte del Governo, si assiste a questo sviluppo impetuoso dei traffici senza prendere una qualunque misura e la pubblica opinione sarda vede la bandiera di una società ed attacca quella bandiera, quella società, senza capire da che parte, in definitiva, stanno la responsabilità e l'indifferenza.

Ora, il programma della Finmare non può esaurirsi essenzialmente nel campo dei trasporti passeggeri, ma deve tener conto anche dell'importante funzione della flotta di Stato (che l'armamento libero ha sempre impedito di esplicarsi e che diventa una indispensabile

componente di una politica di programmazione) di creare linee commerciali lungo le direttrici vitali del nostro commercio estero, e per la creazione di nuove correnti di traffico.

Ormai è generalmente riconosciuto che i trasporti marittimi si orientano verso la navigazione di linea: il tempo dei *tramps*, delle navi volantiere, che si spostano dall'uno all'altro oceano alla ricerca del cliente, sta per tramontare; all'iniziativa e spesso alla spregiudicata, diciamo romantica audacia del singolo si sostituisce una complessa organizzazione che fissa ai clienti appuntamenti precisi nei porti con navi specializzate e plurispecializzate.

In questa nuova situazione non deve dir nulla, ad esempio, che il nostro fabbisogno di caffè viene per l'80 per cento coperto da importazioni dal Brasile, che il nostro paese è uno dei più forti acquirenti di piombo, cotone, granturco dal Messico, di minerali di ferro dal Venezuela, di carni, pelli, semi oleosi dall'Argentina? Non dobbiamo preoccuparci di creare una nostra organizzazione che tenga conto di questo carattere permanente del nostro commercio? Non deve dir nulla quello che è accaduto e sta accadendo in Africa, che costituisce, storicamente, un momento rivoluzionario anche nelle rotte marittime come lo furono la scoperta dell'America e il taglio dell'istmo di Suez?

Non deve dir nulla che le linee commerciali con il mar Nero, che prima della guerra toccavano i porti rumeni, bulgari, turchi e sovietici, non sono ancora state ripristinate, mentre in quel mare da tempo nuove bandiere si sono affacciate con successo?

Ecco, onorevole ministro, i grandi temi attuali, ecco la funzione che spetta alla flotta di Stato, ecco come si può inserire organicamente il discorso dei trasporti marittimi nel grande discorso appena iniziato sulla programmazione economica. Ecco come possiamo esprimere fiducia nell'avvenire e compiere concreti atti di pace e di convivenza internazionale. Noi vi invitiamo ad affrontare con decisione questo aspetto della funzione della flotta da carico; e crediamo potrebbe essere disposta persino la creazione d'un apposito settore, forse di una apposita compagnia della flotta. Finmare che affronti la realizzazione dello sviluppo della flotta di linea da carico, settore che potrebbe comprendere le flotte della Sidermar e dell'E.N.I., oggi semplici appendici aziendali e quindi completamente sterili per quanto si riferisce al peso che potrebbero avere in una politica marinara.

Le gelosie e gli orgogli di azienda non hanno senso in questo caso. Si tratta sempre di investimenti pubblici, di denaro pubblico, di finalità pubbliche e ciò che deve contare non è l'ambizione di questo o quel personaggio, o la formazione di pericolosi gruppi di potere, ma la creazione delle migliori condizioni per far progredire nella giusta direzione il nostro paese.

Da tutto quanto abbiamo detto sinora, risulta in modo chiaro, a nostro giudizio, l'improrogabile esigenza di un programma di sviluppo della nostra flotta ed in particolare della flotta di Stato, se non vogliamo arretrare ulteriormente nella scala dei valori mondiali. E se si riconosce, come nessuno dice di non riconoscere, l'esigenza di uno sviluppo della flotta, non può non riconoscersi conseguentemente lo sviluppo dell'industria cantieristica, o quanto meno della difesa di quella esistente. Per questo ci siamo battuti e ci battiamo con tutte le nostre energie contro la politica di ridimensionamento dei cantieri navali che il Governo continua a perseguire.

Il problema dei cantieri, trattandosi di un settore tipicamente propulsivo, tocca molti altri problemi, quali quello della siderurgia, quello della meccanica, quello della motoristica navale, ed investe i termini di fondo delle scelte nel campo della programmazione economica, meritando perciò una trattazione più ampia di quella che può farsi in questa sede, trattazione che il nostro gruppo si riserva di fare nel corso della discussione del bilancio delle partecipazioni statali. Ma sin d'ora dobbiamo qui rinnovare al Governo la nostra protesta per aver trattato un così grave problema in modo clandestino, per essersi rifiutato di portate di fronte al Parlamento i termini reali del problema, per aver costretto i parlamentari a raccogliere frammentarie notizie da comunicati d'agenzia o da confuse interviste di ministri e di dirigenti dell'I.R.I., per essersi presentato addirittura nella veste di colpevole di fronte agli organismi economici comunitari, quando erano i nostri interessi ed il nostro stesso prestigio che venivano duramente colpiti.

La politica cantieristica perseguita dai governi passati ed accolta anche dall'attuale è stata ed è profondamente errata, ed oggi che tiriamo le somme vediamo come essa ci abbia condotto praticamente a sparire dalla competizione internazionale. I dati sulle percentuali dei committenti esteri nel naviglio varato nel 1961 nei principali paesi sono davvero clamorosi. Vale la pena di citarli tutti: Svezia,

64,60 per cento; Jugoslavia, 59,02 per cento; Germania occidentale, 56,3 per cento; Giappone, 41,5 per cento; Francia, 38,2 per cento; Regno Unito, 23,5 per cento; Italia, 3,7 per cento.

Più precisamente possiamo dire che la produzione per l'estero dei nostri cantieri corrisponde allo 0,39 per cento della produzione mondiale, ossia che essa è praticamente nulla.

A tale risultato si è giunti dopo aver destinato centinaia di miliardi non al rammodernamento dei cantieri, ma al sovvenzionamento dell'armamento privato; politica questa che, anche per quanto riguarda la flotta, si è dimostrata inefficace ai fini degli interessi generali, se ancora oggi il 47 per cento del tonnellaggio risulta costruito prima della guerra, ossia è di fatto al di fuori della competitività internazionale. Anche qui dobbiamo respingere la tesi di comodo della Fincantieri, dell'I.R.I. e del Governo, almeno sino ad oggi, secondo la quale la flessione delle commesse straniere è generale in tutto il mondo in questo momento: le statistiche mondiali dimostrano perfettamente il contrario, nonostante gli sforzi che fa anche il relatore per cercare di sostenere la posizione del Governo. E nei nostri cantieri che si ha la caduta verticale di questa produzione, dal mezzo milione di tonnellate del 1958 alle 60 mila di oggi.

Per comprendere quanto sta accadendo nei nostri cantieri, non è alla situazione mondiale che dobbiamo guardare, dunque, quanto alla politica che abbiamo perseguita nella ricostruzione della flotta e ai problemi che sono nati nell'interno della comunità economica europea. La partecipazione della Navalmeccanica alla produzione cantieristica mondiale è andata progressivamente diminuendo dal 40,50 per cento del 1955 al 31,6 per cento del 1961. Sarebbe interessante l'esame delle cause di questo fenomeno. Quello che qui ci interessa rilevare è che particolari difficoltà nell'interno del M.E.C. si sono presentate ai cantieri tedeschi, sia per i riflessi che la svalutazione del marco ha avuto sulle esportazioni di quel paese, sia perché la Germania del dopoguerra non si era accontentata di ricostruire i vecchi cantieri, ma aveva notevolmente ampliato le sue capacità produttive, passando da 412 mila tonnellate a circa un milione. Tale struttura si è dimostrata eccessiva ed è dalla Germania che viene soprattutto la teoria dell'eccedenza della potenzialità cantieristica nei confronti del fabbisogno, ed è la Germania che ha voluto imporre al nostro paese, il cui potenziale era rimasto allo stesso livello dell'anteguerra,

quel ridimensionamento che non intende operare nelle sue strutture inflazionarie.

Ripetiamo che significa rovesciare il gioco delle parti quando l'Italia accetta di presentarsi come imputata al tribunale di Bruxelles. La politica dei contributi seguita dai governi passati può offrire ai tedeschi ed ai francesi, per altro sempre alleati su questo punto, il pretesto per sferrare un colpo mortale ad un settore così importante della nostra economia; ma per noi si tratta di cambiare politica e non di distruggere un prezioso patrimonio per il nostro lavoro e per il nostro progresso. Tutto il quadro della nostra marina ci offre una prospettiva a lungo termine di impegni da assolvere; devono ancora affermarsi il ruolo e le caratteristiche nuove della flotta di Stato; dall'estero ci giungono segni di particolare apprezzamento delle nostre capacità costruttive navali; il Parlamento non ha ancora definito tutta la problematica, sia nel contenuto, sia nell'organizzazione, della programmazione economica e dovrebbe già essere deciso addirittura il dimezzamento della cantieristica nazionale! Su questo punto noi chiediamo (e ripeteremo la richiesta in sede di esame del bilancio delle partecipazioni statali) al Governo di presentare al Parlamento i termini reali delle discussioni alla Comunità economica europea e, comunque, di subordinare ogni decisione alla elaborazione, nel settore, di una politica di piano.

Una tale politica, quella di cui voi stessi parlate, non può non abbracciare con visione unitaria, insieme con i problemi della flotta e dei cantieri, quelli dei porti.

Se volessimo una prova definitiva della sordità del Governo di fronte ai problemi del mare, della incredibile sottovalutazione in cui sono tenute questioni vitali per le singole economie cittadine e per il complesso dell'economia nazionale, nonché dei tentativi di sopraffazione di interessi di gruppi su quelli generali, la troveremmo proprio nei porti, le cui strutture e i cui impianti sono da tempo inadeguati al volume e alle caratteristiche dei traffici e in cui la penetrazione del potere monopolistico ha già fatto delineare pericolosi orientamenti e posto serie ipoteche sullo sviluppo armonico dell'economia portuale. Ogni mese vengono diramate con tonfo trionfale le statistiche dei trasporti dei traffici portuali, ma non sono le nostre attrezzature portuali che richiamano il traffico. Vi sono una forza e una realtà economica mondiali superiori all'indifferenza dei governi. Il nostro paese è collocato in modo tale per

cui spesso i grandi porti europei non possono concorrere con i suoi. Abbiamo una situazione naturale privilegiata, eppure restiamo indifferenti di fronte alle stesse possibilità offerte naturalmente dalle nostre coste.

Recentemente Genova ha superato, per la prima volta nella sua storia, Marsiglia. A fine luglio 1962 il traffico a Genova era di 15.007.000 tonnellate contro i 15 milioni di Marsiglia. Nella competizione mondiale questo è un dato storico. Ma cosa ha fatto il Governo per aiutare Genova a risolvere i problemi del suo porto, che sono problemi ai quali tutti riconoscono una ampiezza nazionale? Non è stata tolta neanche la mortificazione del contributo statale di 4 milioni l'anno. Egregi colleghi, al porto di Genova lo Stato italiano, a compenso degli oneri che quel consorzio deve sostenere per conto dell'amministrazione statale, continua a dare 4 milioni l'anno, la stessa cifra del 1926, che in termini monetari attuali significa 40 mila lire.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Noi abbiamo provveduto alla copertura per cento milioni.

ADAMOLI. Resta il fatto che ancora oggi date 40 mila lire al porto di Genova.

Ma non si tratta solo di Genova; si tratta anche di Napoli, di Venezia, di Palermo, di Trieste, di Bari. Può sembrare incredibile che in un paese come l'Italia, che ha migliaia di chilometri di coste, si siano fatti due grandi piani, per lo meno tali sono chiamati, quello per le autostrade e quello per le ferrovie, e si sono ignorate le esigenze dei collegamenti portuali. Il fenomeno, che può apparire pittoresco al turista, delle navi alla fonda nelle rade dei porti in attesa di un posto di attracco, è causato non solo dalla carenza di banchine e dalla arretratezza degli impianti meccanici, ma anche dalle difficoltà di smistamento delle merci dalle banchine all'entroterra. Anche se avessimo più banchine e più moderni mezzi meccanici, le merci si accumulerebbero lo stesso sotto bordo se non si fossero nello stesso tempo migliorati i collegamenti viari e ferroviari.

Ebbene, dov'è il piano dei porti, a che punto sono i lavori delle fantomatiche commissioni da anni nominate? Come inseriremo questi problemi nei grandi temi della programmazione economica? Quello che sappiamo è che, di fronte alle centinaia di miliardi necessari per predisporre un programma di adeguamento e di rinnovamento delle opere marittime, troviamo stanziati nel bilancio dei lavori pubblici 1961-62 per queste voci

in tutto 9 miliardi e 305 milioni, di cui la metà già assorbita dagli stanziamenti delle leggi speciali per i porti di Ravenna, Venezia e Palermo; quello che sappiamo è che nella commissione della programmazione economica recentemente nominata non sono rappresentate le categorie interessate alle attività marittime, armatoriali, cantieristiche e portuali.

Il Governo continua a non interessarsi dei porti. Ma vi è chi si interessa di questi potenti strumenti di attività economica; mi riferisco (anche se so di poter essere accusato di ricorrere a consunti *slogan* o di essere vittima di una specie di ossessione) ai grandi gruppi armatoriali industriali e alle forze monopolistiche che stanno penetrando nelle strutture attuali dei porti o addirittura costruiscono in proprio porti definiti industriali, che sono privati ma, paradossalmente, vengono costruiti con i soldi dello Stato.

Tutto ciò sta modificando il carattere pubblico dei porti, rovesciando ad esclusivo profitto dei gruppi monopolistici lo stesso ordinamento del lavoro portuale. Quando si cominciò a parlare delle cosiddette autonomie funzionali, ossia della facoltà concessa ad imprese private di usare per operazioni di sbarco e imbarco maestranze estranee alle compagnie portuali, i lavoratori e i loro rappresentanti in Parlamento si batterono contro tale indirizzo, in difesa non soltanto di conquiste storiche dei lavoratori portuali ma anche dell'unità economica e del carattere pubblico dei porti.

Attraverso le autonomie funzionali si è cercato e si cerca di distinguere e di dividere il porto commerciale dal porto industriale. Secondo questa nuovissima teoria, i porti di una categoria differiscono da quelli dell'altra: il porto industriale è quello che vuole raggiungere obiettivi di ordine economico, mentre il commerciale è soltanto un porto di servizio. Ma un porto (in tutti i tempi, ma specialmente adesso, nell'epoca dell'economia programmata) non può essere strutturato o gestito in modo diviso: la gestione, la strutturazione, la concezione unitaria dei porti oggi fa parte del modo di concepire l'azione della cosa pubblica. Quando si parla di porti oggi non si pensa tanto alla funzione di servizio quanto ai compiti cui i porti assolvono nello sviluppo dell'economia non solo dell'immediato retroterra ma dell'intero territorio di una nazione.

Sul piano sociale le autonomie funzionali rappresentano, come noto, il tentativo di far crollare l'ultimo esempio di collocamento ope-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

raio esistente in Italia, di riportarci ai tempi descritti nel film *Fronte del porto* o a quelli della famigerata « libera scelta ». Oggi i gruppi monopolistici (come accade ad Augusta da parte della « Sincat » e della « Cementeria ») giungono a farsi concedere l'autonomia funzionale senza poi in pratica usarla, solo per servirsene come strumento di ricatto e di pressione sulle compagnie portuali. Ora, un governo che vanta larghi legami con le masse lavoratrici può giungere, attraverso concessioni pseudofunzionali al grande padronato, a compromettere in modo così grave la capacità contrattuale delle organizzazioni operaie, che hanno già di fronte un nemico agguerrito? Può un governo agire in modo così discriminato a favore del grande padronato, dandogli addirittura un'arma per ricattare i lavoratori?

La gravità della situazione che si va creando nei porti, del resto, è denunciata anche da vasti settori imprenditoriali, perché il fenomeno dell'autonomia funzionale, se colpisce da una parte i lavoratori, nuoce d'altro lato anche a molti imprenditori, poiché coloro che godono di quella concessione si creano posizioni di privilegio nei porti, con conseguenti differenze di costo nei confronti delle imprese che non riescono ad entrare nel campo del monopolio. Le autonomie funzionali rappresentano dunque un elemento di disordine e di sperequazione: ecco perché ci battiamo contro di esse. Nessun fumoso ragionamento giuridico può nascondere la realtà politica, sociale ed umana che noi denunciavamo. Abbiamo il diritto di chiedere a questo Governo ed a lei, onorevole Macrelli, di non concedere ulteriori autonomie funzionali, di non rinnovare quelle che verranno a scadere, di revocare quelle che non risultano utilizzate o che si riferiscono ad impianti portuali da costruire. Inoltre la invitiamo a promuovere incontri fra le parti là dove vi è in atto la cosiddetta autonomia funzionale per discutere sull'adeguamento delle norme del lavoro, delle tariffe portuali in relazione alle esigenze attuali delle operazioni di imbarco e di sbarco.

Si tratta più in generale di collocare su un altro piano i problemi dei lavoratori del mare, sia di quelli che lavorano sui bordi, sia di quelli che lavorano sulle banchine, di fare adeguare all'espansione delle attività marittime e portuali, all'aumento della potenza economica degli armatori e dei grandi imprenditori, all'aumento del rendimento del lavoro le condizioni di vita dei marittimi e dei portuali; di procedere ad un rinnova-

mento in senso moderno, a cominciare dal codice della navigazione, dal rapporto di lavoro soprattutto nei suoi aspetti normativi, e a ridurre lo squilibrio sempre più accentuato nel trattamento salariale. Si tratta di risolvere i numerosi problemi previdenziali dei lavoratori del mare che restano ancora aperti, di eliminare le incongruenze che tuttora permangono in questo settore (quale quella di liquidare le pensioni non sulla base della retribuzione effettiva ma sulla base di coefficienti medi che giungono a dimezzare gli emolumenti pensionabili); si tratta, e con urgenza, come ha dato affidamento l'onorevole ministro in Commissione (e gliene ne siamo grati anche a nome dei pensionati), di riconoscere anche ai pensionati l'esigenza di un nuovo e giusto livello delle pensioni e di eliminare alcune gravi sperequazioni che si sono verificate dopo gli aumenti delle pensioni della previdenza sociale.

Onorevole ministro, di fronte a lei vi sono dunque vari e complessi impegni da assolvere. Gli anni trascorsi non hanno semplificato ma complicato e aggravato i problemi della marina mercantile, ci hanno fatto arretrare sul piano mondiale, ci hanno fatto ricevitori e non creatori di traffico, hanno tenuto a cottura lenta questioni fondamentali come quelle dei cantieri, dei porti, della flotta di Stato. Il paese non sa cosa farsene delle declamazioni retoriche dei destini dell'Italia sul mare e delle professioni di amore al mare e ai marinai che da quei banchi abbiamo tante volte udito ripetere. Non è sufficiente tutto questo.

Troppi anni si sono perduti senza affrontare in termini razionali, organici, di lunga prospettiva i problemi dell'economia marittima, e sinora non abbiamo ancora avvertito che questo Governo voglia battere decisamente una nuova strada. Anche nella difesa degli interessi nazionali nei confronti di una legittima competizione internazionale vi è stata debolezza o indifferenza. Sarebbe interessante a questo proposito, se ne avessimo il tempo, richiamarci al crescente fenomeno della discriminazione di bandiera, cui non abbiamo saputo contrapporre una giusta iniziativa o soluzione, o alle posizioni dominanti che si sono create e che mantengono negli stessi mari che bagnano le nostre coste quelle potenti coalizioni armatoriali internazionali che vanno sotto il nome di *conferences*. È un discorso che qui non possiamo approfondire.

Attendiamo dalla sua replica, onorevole ministro, un'indicazione precisa di come il Governo intende muoversi. Da questi banchi

abbiamo proposto l'anno scorso una conferenza del mare, affinché, con il contributo di tutte le categorie e attraverso una compiuta analisi di tutti i termini dei problemi della flotta, dei cantieri, dei porti, delle condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori, si potesse giungere alla elaborazione e alla realizzazione di una politica marinara rispondente alle esigenze attuali dei traffici e degli interessi generali del nostro paese.

L'accettazione di tali proposte da parte del Governo detto delle « convergenze » è stata confermata dall'attuale Governo di centro-sinistra; ma anche qui molto tempo si è lasciato trascorrere e possiamo anche cominciare a dubitare che nel corso di questa legislatura si riuscirà ad organizzare questa conferenza. È un dubbio che gradiremmo fosse dissipato, ma è trascorso un anno da quando si è avanzata la proposta, da quando essa è stata accettata, e nulla di concreto è stato fatto: ci auguriamo quindi di conoscere oggi in maniera specifica i propositi del Governo al riguardo.

Signor ministro, noi ci siamo sforzati di contribuire alla migliore conoscenza e ad una più esatta valutazione dei problemi del mare. Lo abbiamo fatto per difendere e potenziare un patrimonio prezioso di tradizioni e di concreti e vasti interessi nazionali, per rispondere alle attese delle centinaia di migliaia di lavoratori che sui mari, nei porti, nei cantieri, negli uffici, impegnano le loro capacità e hanno il diritto ad una migliore condizione di vita. Lo abbiamo fatto anche perché aumentare le nostre navi, farle più belle e più moderne, portarle su tutti i mari, e richiamare nei nostri porti le bandiere di ogni paese del mondo, è anche un atto di fiducia nell'avvenire, è un atto di pace, è un impegno che può assumersi con piena convinzione solo se si crede che la nostra deve essere l'era della coesistenza pacifica.

Noi ci auguriamo che nelle sue conclusioni, onorevole ministro, questa piena convinzione trovi la sua chiara espressione in propositi concreti, e che la discussione di questo bilancio porti un grande contributo allo sviluppo delle relazioni pacifiche con tutti i popoli della terra. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il collega Sinesio nella sua approfondita ed esauriente relazione sul bilancio della marina mercantile (e gliene diamo piena lode) ha potuto

dimostrare che l'80 per cento del movimento commerciale italiano si è sviluppato, in realtà, sulle tolde della nostra marina mercantile, e che l'apporto che essa reca al miglioramento della nostra bilancia dei trasporti è insostituibile. È una notizia che ci conforta ed incoraggia, perché prelude a una feconda ripresa di quei traffici che, fin dai tempi delle nostre gloriose repubbliche marinare, accrebbero, con le loro bandiere flottanti su tutti i mari conosciuti, il prestigio d'Italia e ne presidiarono le fortune.

Con il moltiplicarsi a ritmo sempre più accelerato delle relazioni umane, malgrado le inquiete vicende della politica, entro e fuori i confini; con l'intensificarsi dei traffici e degli scambi, degli incontri e degli accordi, è sul mare che dovremo riaffermare il nostro ardimento e le nostre capacità di produzione, di espansione e di lavoro; per cui il riordinamento e il potenziamento delle linee marittime deve costituire la premessa necessaria all'auspicato balzo in avanti.

Non vi è nessuno di noi che non abbia avuto un palpito di commozione e di orgoglio per il varo della superba nave *Michelangelo*, che, sotto l'egida di un nome universale, porterà alta la bandiera d'Italia su tutte le vie dei mari. Il fermento di creazione dei nostri tecnici e dei nostri operai deve essere sorretto, con tutti i mezzi, dalle premure del Governo, per fronteggiare la crisi cantieristica, la cui positiva soluzione sarà elemento decisivo dello sviluppo economico del paese.

Di questo sviluppo le premesse sono costituite appunto dai mezzi marittimi di trasporto; e ciò dico per quanto concerne tutto il territorio nazionale (penisole ed isole) che il mare bagna e che dal mare trae respiro e vita. A maggior ragione, sotto questo aspetto, parlo della mia isola che, dal mare respinta ed isolata nei passati anni, ora al mare ritorna per rompere, con le comunicazioni marittime, l'isolamento che la rendeva immota e squallida e per immettersi come componente necessaria nel solco della cultura e dell'economia nazionale.

Le linee principali di passeggeri e merci che assicurano la continuità di collegamento con il continente sono ben note: la Olbia-Civitavecchia e la Cagliari-Civitavecchia, giornaliera, e la Porto Torres-Genova, esasettimanale.

Queste linee hanno moltiplicato in questi anni il traffico con un crescendo imprevisto e sorprendente. A ciò ha contribuito la ventata del turismo, da quando italiani e stranieri hanno scoperto, come d'incanto, lo splen-

dore dei nostri arenili, la selvaggia bellezza delle nostre coste, l'azzurra limpidezza dei nostri mari, la seduzione misteriosa dei nuraghi, la suggestione dei diruti castelli, la mistica solennità delle nostre chiese, la compostezza di vita del nostro popolo che ha conservato con gli antichi, artistici costumi genuinità di sentimenti. Noi non vorremmo sciupare questa felice congiuntura che apre ai sardi la possibilità, tanto attesa, di conoscere e di farsi conoscere non soltanto sotto l'attraente aspetto del folclore, ma anche sotto l'aspetto di una intensificata attività di lavoro, di produzione e di scambi culturali e commerciali. Ma, come sempre, il presupposto di queste attività dobbiamo ricercarlo nella frequenza e nella sicurezza delle comunicazioni marittime. Dico sicurezza non nel senso che i mezzi marittimi in servizio nelle nostre linee presentino pericoli per la navigazione, ma per il fatto che la scarsità dei posti disponibili, rispetto alle richieste sempre crescenti, non consente quanto dovrebbe il passaggio di viaggiatori sulle navi.

Il relatore dedica al traffico con la Sardegna un solo accenno a pagina 20. Riconosce il continuo incremento del traffico passeggeri e assicura che, indipendentemente da misure straordinarie e dai periodi di punta, il fenomeno è seguito dal Ministero, per il caso che « si ritenesse di dover proporre nuovi idonei provvedimenti affinché il servizio sia sempre adeguato ad uno stabile maggior livello di traffico ». Credo che questo sia il caso. E ringrazio il relatore per l'assicurazione dataci, che mi auguro venga autorevolmente confermata dall'onorevole ministro. Ora, ne attendiamo gli effetti.

Fin dallo scorso anno il collega Polano, altri ed io abbiamo invocato dal Governo provvedimenti di integrazione delle linee principali sopra indicate, con particolare riferimento ai periodi di punta. Eppure quest'estate agli scali di partenza si sono verificate scene pietose e dolorose di centinaia di passeggeri, fra cui donne e bambini, muniti di regolare biglietto, fermi sulle banchine per mancanza di posto e costretti a passare all'addiaccio l'intera notte in attesa della corsa del giorno seguente. È vero che le navi non si possono sgranare come noccioline ma è pur vero che da anni noi segnaliamo questi inconvenienti che, senza rimedio, si ripetono con danno enorme per la Sardegna, ma anche con danno e con disdoro dei nostri servizi marittimi.

Perciò ci rivolgiamo oggi all'onorevole Macrelli, che ha l'animo aperto alle generose comprensioni, perché intervenga col peso della

sua autorità e induca la « Finmare » e la sempre, per noi, recalcitrante società Tirrenia, a prendere in merito i provvedimenti necessari.

È da notare, ad illuminazione di chi non lo sapesse, che di tutte le linee di preminente interesse nazionale, solo quelle della Sardegna hanno avuto un movimento di ascesa. Nello scorso anno i viaggiatori sono aumentati di oltre 600 mila unità, quest'anno si presume siano raddoppiati. Cresce a dismisura il numero dei passeggeri ma il numero dei posti sulle navi è rimasto sempre lo stesso. Devo dire di più. Sulla linea più importante e più frequentata, la Olbia-Civitavecchia, è avvenuto un fatto singolare che sottopongo all'attento esame dell'onorevole ministro. Lo scorso anno erano adibite al servizio di detta linea due bellissime navi, con una disponibilità di oltre mille posti, distribuiti tra prima, seconda e terza classe. Parlo delle navi *Calaris* e *Arborea* che furono costruite appositamente per quella linea e disimpegnarono il servizio in modo eccellente. Anche su queste navi, con l'aumento del traffico, i posti si resero insufficienti. Perciò il Ministero provvide alla costruzione di due navi integrative che, come tali, avevano caratteristiche differenziate. Si costruirono le cosiddette navi-*pullmann Città di Napoli* e *Città di Nuoro*, con 463 posti in cabine singole o plurime e 536 posti in poltrona. Lo spazio è stato utilizzato al massimo, di modo che le cabine sono risultate anguste e quasi tutte senza servizi, e le poltrone collocate una accanto all'altra, in stanze o in corridoi, non consentono il sonno né il riposo, soprattutto con il mare mosso. Lascio immaginare che cosa avviene in quei frangenti quando si pensi che fra i viaggiatori deboli di stomaco sono compresi donne, bambini, vecchi ed ammalati. Inoltre le poltrone hanno sostituito la classe turistica e la terza classe a svantaggio non soltanto delle comodità e dell'igiene del viaggiatore, ma anche a danno della sua economia (e si sa che l'economia dei sardi non è molto allegra !) perché, essendo la poltrona considerata di seconda classe, ne rimane maggiorato il costo del biglietto.

Ora è avvenuto che le navi-*pullmann* da integrative che dovevano essere, per un giuoco magico non so di chi, sono diventate sostitutive ! La *Città di Napoli*, il 24 luglio, e la *Città di Nuoro*, il 4 agosto, hanno sostituito la *Calaris* e l'*Arborea*, determinando un deciso peggioramento nel servizio.

Le navi-*pullmann* erano destinate (e tale destinazione devono avere) ad un potenzia-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

mento e non a un deterioramento della linea.

Le poltrone, è stato pure osservato dal senatore Monni, dovevano essere considerate utili solo quando si fosse pensato a viaggi diurni di completamento, non a quelli notturni di necessità. Il 22 febbraio 1960 un comunicato ufficioso informava che le due navi *pullmann*, con molte poltrone e pochi letti, erano destinate « al potenziamento del servizio giornaliero, nei due sensi Olbia-Civitavecchia, sul quale si mantiene più intenso il flusso dei viaggiatori, specie in determinati periodi stagionali, e ad una adeguata dotazione del servizio per Napoli e per la Tripolitania ».

Come si vede, anche il testo del comunicato parla di potenziamento della Olbia-Civitavecchia ed accenna altresì a un eventuale servizio ausiliario per Napoli e per la Tripolitania. Va bene per Napoli, ma non capisco perché il Governo si preoccupi tanto delle linee per la Tripolitania. Sono due e decadali: la Napoli-Sicilia-Tripoli e la Napoli-Sicilia-Bengasi. Un tempo si poteva pensare a mantenerle per presunte ragioni di prestigio, ma non è giusto che si debbano ora potenziare antepo- nendo i beduini agli italiani.

Le linee per la Libia, che non è più Italia, non devono comunque mantenersi a scapito della Sardegna che, Dio ringraziando, è stata sempre ed è pure oggi Italia. Il problema quindi della linea Olbia-Civitavecchia è urgente e preminente e va risolto, secondo giustizia, in un solo modo: con la restituzione a tale servizio importantissimo delle navi *Caralis* e *Arborea* e con la destinazione delle navi *pullmann* ad integrazione del servizio stesso con corse giornaliere diurne, specie nei periodi di maggiore affollamento, predisposte in armonia con idonei collegamenti a terra con le ferrovie dello Stato. È la raccomandazione più pressante che rivolgo all'onorevole ministro.

Per quanto riguarda la linea Porto Torres-Genova, essa ha dimostrato all'evidenza, con un traffico che direi impetuoso, il superamento del periodo sperimentale. Perciò è tempo che la linea da esasettimanale diventi giornaliera. Al suo servizio dovrebbero essere adibite due navi tipo « regione » (*Sardegna*, *Campania Felix*, *Lazio*, *Calabria*, *Sicilia*), come le navi tipo regione possono disimpegnare con piena soddisfazione l'importante linea Cagliari-Civitavecchia. Solo in questo modo potrà attenuarsi, od eliminarsi, il fenomeno che ha dato luogo a incresciosi inconvenienti per

la deficienza di posti in confronto al numero, sempre crescente, dei passeggeri.

La Tirrenia- dovrebbe persuadersi che è anche interesse suo e non soltanto dei sardi che le linee siano adeguate ed efficienti. Da tutto quanto ho detto e dalle statistiche che ognuno può controllare e che sono certo note all'onorevole ministro, è chiaro che il movimento di scambio tra la Sardegna e il continente ha assunto, con giovamento anche dell'economia nazionale, una dilatazione impreveduta, favorita specialmente dall'istituzione delle navi-traghetto. Ma anche questo movimento non ha trovato il suo equilibrio.

E a tale scopo che da tempo io ed altri miei colleghi abbiamo chiesto, come ancora chiediamo, l'istituzione della linea Olbia-Livorno. L'onorevole ministro, in sede di Commissione, ci ha dichiarato che il problema è allo studio. Non vorrei che, a questo proposito, si dovesse ripetere il solito *slogan* per cui noi studiamo sempre ma non impariamo mai.

L'onorevole ministro è stato cauto, senza togliermi la speranza, rispondendo ad una mia interrogazione. Ma è stato drastico in una risposta data all'onorevole Isgrò, dichiarando che in base alla legge 2 giugno 1962, n. 600, non ricorrono le esigenze di pubblico interesse per la istituzione della linea e che non sussistono esigenze di traffico a seguito dell'entrata in servizio delle navi-traghetto. Anche questa volta si cade in un errore di valutazione. Questa linea esisteva già prima della grande guerra e quindi fin da allora fu ad essa riconosciuta quella esigenza di traffico che oggi più che mai sussiste e non è affatto diminuita con le navi-traghetto.

Questo utilissimo servizio non riesce a smaltire il flusso imponente degli scambi con il continente, tant'è vero che, per cercare di rimediare, si è già provveduto alla costruzione di una terza nave. Ma non sarà neppure essa sufficiente. Per scolare questo traffico, occorre riattivare i contatti commerciali diretti tra la Sardegna e la Toscana e la retrostante zona emiliana.

La diffidenza del Ministero e specie della direzione generale sulle possibilità di sviluppo di questa linea non ha ragion d'essere. Uguale ragionamento fu avanzato per ostacolare la Porto Torres-Genova e altrettanto si tentò di fare per impedire la istituzione delle navi-traghetto. Il pessimismo delle previsioni, nell'uno e nell'altro caso, è stato vinto dai risultati. Così può dirsi della Olbia-Livorno. Nessuno sostiene che questa linea sia indispensabile, ma tutti sono persuasi che sia

utile. Oggi non v'è traffico perché non v'è la linea. Questa volta è l'organo che crea la funzione e la alimenta. Ma non si può affermare *a priori* che non ricorrano le esigenze di pubblico interesse per istituirla.

Le camere di commercio sarde e toscane unanimemente l'hanno reclamata non in base a considerazioni sentimentali, nel ricordo di quei pisani che nel medio evo furono, come Nino di Gallura, cittadini a Pisa e giudici in Sardegna, ma in base a considerazioni concrete ed a statistiche commerciali che meritano l'attenzione del ministro e del Governo. Confido, pertanto, nella saggezza dell'onorevole Macrelli, perché, superando le ostilità palesi ed occulte che impediscono quest'opera tanto attesa, la porti una buona volta a compimento.

Per ultimo argomento ricorderò la necessità di migliorare le linee marittime interne della Sardegna. Il servizio di collegamento tra il porto di Palau e quello di La Maddalena è da sempre in una situazione riconosciuta paradossale. La Tirrenia si ostina a mantenere in linea un modesto, antiquato battello, il *Limbara*, che, secondo una corrispondenza della *Nuova Sardegna* da La Maddalena, « continua a bruciare milioni e nafta senza risolvere alcunché di positivo ». Infatti, quel guscio di noce non compie praticamente alcun servizio utile per la minima sua capienza e perché non può trasportare alcun automezzo. La Tirrenia, in virtù di una convenzione scaduta e rinnovata di sei mesi in sei mesi, in attesa del riordinamento di tutti i servizi, lascia le cose come stanno perché, per male che vadano, lo Stato colma sempre i *deficit* con non lieve sovvenzione integrativa. Ma sono denari buttati a mare! L'auspicata sostituzione del *Limbara* con una nave di maggiore stazza e adatta al trasporto di automezzi non solo risolverebbe il problema del continuo movimento tra Palau e La Maddalena, ma, essendo la stessa nave adibita al servizio di linea con Santa Teresa Gallura e con Bonifacio, darebbe uno sfogo allo scambio turistico e commerciale, sempre più intenso, tra la Corsica e la Sardegna.

Il problema, che sembra di limitata importanza, assume, sotto questo aspetto, un carattere internazionale. Per cui la necessità di provvedervi è ancora maggiore. Né, al sud dell'isola, si devono trascurare, nel riordinamento dei servizi, gli interessi delle operose cittadine di Carloforte e di Calasetta, anch'esse in pieno sviluppo, che attendono il miglioramento delle linee che le uniscano, con la Sardegna, a Porto Vesme.

Tutti gli anni, onorevole ministro, noi ritorniamo su questi problemi, piccoli e grandi, dai quali però dipende la fortuna della Sardegna. Tutti hanno per noi parole cortesi e promesse lusinghiere e prodigano elogi al paziente popolo sardo. Ma anche la pazienza ha un limite, e le parole non bastano.

Per la fiducia che ho in lei, onorevole ministro, conto sulla sua opera. Aspetto che, con i fatti, ella ridoni ai sardi la fiducia. (*Applausi*).

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

SCHIANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, svolgerò soltanto alcune considerazioni che vanno, da una parte, ad aggiungersi a quanto da me detto in Commissione, e, dall'altra, in risposta a talune osservazioni sentite oggi in aula.

Per la necessaria chiarezza procederò secondo la relazione Sinesio, veramente moderna e rispondente all'impostazione di questo Governo, nel quale abbiamo fiducia, come in particolar modo abbiamo fiducia in lei, onorevole ministro, per la politica che ora ci si promette e che da anni — invero — è da noi socialisti auspicata. La conferenza del mare che ella, onorevole ministro, ha preannunciata, impegnandosi concretamente alla sua realizzazione, servirà ad impostare seriamente, in maniera moderna e programmatica la nostra politica marinara — branca troppo trascurata sino ad oggi (è incredibile: siamo un paese marinaro, e pur soltanto capaci, a quanto pare, di... marinare i consessi ed il maggior senso di responsabilità che dovremmo dedicare a questi problemi) — politica marinara comprendente tutte le attività, da quella cantieristica, di cui hanno parlato altri colleghi egregiamente, ai traffici, agli impianti portuali, alla pesca, alla cooperazione, alla preparazione professionale, all'assistenza e previdenza dei lavoratori del mare. Non è più possibile continuare senza un piano serio, senza il coordinamento delle varie attività, esigenza oggi finalmente riconosciuta, come appare chiaramente nella relazione Sinesio.

Occorre una organizzazione razionale della pesca sotto il profilo tecnico, sotto il profilo economico-sociale, sotto il profilo legislativo. Sotto quest'ultimo profilo è da osservare che occorrono l'ammodernamento ed il riordinamento legislativo. Signori del Governo, abbiamo invero poche vecchie leggi, poche norme divise per settori che vanno a regolare singoli capi e spesso non sempre concordi fra di loro. Non è possibile continuare così. È vero quanto ha scritto l'onorevole Sinesio:

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

ancora siamo al regolamento del 1882. Ed io mi sono permesso di aggiungere in Commissione, e lo ripeto qui: onorevole ministro, neppure queste norme vengono rispettate dai suoi dipendenti organi periferici.

La cooperazione, poi, non viene incoraggiata per niente, nonostante le nostre sollecitazioni. Sotto il profilo sociale abbiamo l'esodo. I pescatori non avviano più i loro figli verso questa branca di attività, che non procura i mezzi indispensabili di vita. È evidente il motivo della crisi in parola, ed io non starò a tediare i colleghi con un esame approfondito dei fattori. Dunque, signori del Governo, riordinamento e pianificazione del settore.

Sulla pesca oceanica hanno parlato egregiamente molti colleghi circa l'impostazione data dalla relazione Sinesio; non ripeterò, perciò, cose già dette e su cui concordo.

Il recente convegno d'Ancona — com'è noto — ha esaminato fra l'altro l'impoverimento ittico del Mediterraneo da noi tante volte denunciato. È necessario incoraggiare i 3.470 pescherecci di cui ha parlato l'onorevole Sinesio mercè provvedimenti fiscali, previdenziali, crediti a basso tasso, provvedimenti daziari e revisioni in ogni settore, ma specialmente alle strutture dev'essere rivolta la nostra cura, cioè — lo ripeto anche in aula — occorre migliorare questi mezzi arretrati, anche per poter decentemente operare nell'ambito del mercato comune.

Quanto allo sviluppo del consumo del pescato non ho preoccupazioni. I nostri impegni devono invero tendere a migliorare la produttività. Quindi, è verso la produttività che anche un aiuto comunitario, in previsione del riversamento del pescato oceanico (pescato effettuato dal moderno naviglio di Olanda e di Danimarca) sul nostro mercato interno, che è pesce congelato, come tutti sapete.

A tale proposito io vengo a chiedere se non sia il caso di dedicare un po' di attenzione anche alla pesca lungo le nostre coste, che ha bisogno di essere tutelata, essendo il nostro patrimonio ittico impoverito da una insana azione criminosa e dalla debolezza degli organi periferici che, per altro, sono anche privi di adatti mezzi per una effettiva azione di tutela.

COLASANTO. Assolvono in pieno ai loro compiti.

SCHIANO. Onorevole Colasanto, vi è insufficienza, vi è lentezza e vi è anche un rilassamento, che entra nel quadro generale della caduta dei valori morali e quindi della ca-

duta del senso di responsabilità e di abnegazione da parte degli organi periferici.

Pertanto noi confidiamo che questo Governo riesca a pungolare, a far rinascere la fiducia nel popolo che più non crede nei pronti e sani interventi.

I poveri pescatori di Procida, Ischia, Bagnoli, Pozzuoli, Torre, Vico, Sorrento, Capri, insomma di tutto il golfo di Napoli, non solo, ma dell'intera costa, da punta Campanella a Pizzo Calabro, invano ricorrono ai delegati di spiaggia, alle capitanerie di porto. Si risponde loro — in genere — che non vi sono mezzi e che pertanto la pesca non consentita dalla legge del 1882 non può essere impedita. Noi abbiamo pertanto bisogno di questa auspicata politica governativa, perché tale sorveglianza vi sia da parte delle autorità periferiche del Ministero, che bisogna mettere in condizioni di poter funzionare. Le nostre coste sono impoverite dai pescatori di frodo come — onorevoli colleghi — dianzi vi dicevo. Preciso questo punto giacché dal resoconto di Commissione non si comprende bene il mio pensiero, in quanto dal testo pubblicato par quasi che io avessi parlato non contro questi incoscienti criminali che tutto distruggono con le loro azioni dinamitarde. È grave, onorevole ministro, che non si provveda. Troviamo il modo. Sono anni che si protesta e si invoca un efficace intervento. (*Commenti*).

Nel sangue ho un po' d'acqua salata e chiedo pertanto venia se mi accaloro parlando di questi problemi. L'indifferenza delle competenti autorità nei confronti dei pescatori di frodo talvolta mi esaspera. I pescatori di frodo, onorevole ministro, compiono la loro delittuosa azione non sempre contrastata dai preposti al rispetto delle leggi.

Non faccia, onorevole ministro, cenni di diniego: io assumo piena responsabilità di quello che dico. I rappresentanti di cooperative di pescatori — a cominciare da quella di Ischia — hanno di recente protestato contro la lamentata indifferenza o mancanza d'intervento in genere. Sono al corrente del problema e degli inconvenienti e li denuncio assumendone la responsabilità.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Anch'io l'assumo piena e difendo chi devo difendere.

SCHIANO. Io ho fiducia che si ponga termine a questo stato di cose, che l'attuale Governo faccia rispettare le norme in vigore, sia pure quelle rimontanti al 1882. Il patrimonio ittico è distrutto. Fino a ieri i dinamitardi lanciavano le bombe sul branco di pesci che vedevano passare; oggi lanciano

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

— come dire? — alla cieca, così all'impazzata le bombe. Indi, viene a galla qualche pesce... E così si distruggono le uova, il novellame e persino la vegetazione del fondo del mare. Codesti fuorilegge portano ovunque la morte, anche in mezzo a loro, come è di recente avvenuto nella penisola sorrentina. Tutto si distrugge, e le autorità periferiche assistono impassibili o impotenti, come dicevo dianzi.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Questo non è vero, onorevole Schiano.

SCHIANO. Esse assistono impassibili ed impotenti perché spesso prive di mezzi.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Se mi parla di impotenza, sotto certi aspetti possiamo anche convenire.

SCHIANO. È mai possibile, onorevole ministro, che non possiamo concedere — per tale sorveglianza — qualche motoscafo in più alle capitanerie di porto?

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Su questo siamo d'accordo.

SCHIANO. In conseguenza di questa criminosa azione dinamitarda, tutto il patrimonio ittico lungo le nostre coste, specie lungo quelle tirreniche, va esaurendosi. L'opera a danno dei modesti, semplici pescatori la completano le « cianciole » e le paranze che non rispettano le distanze stabilite dalla legge.

Colgo anzi l'occasione per avanzare una proposta, signori del Governo: facciamo delle zone di ripopolamento costiero, e magari le poche motobarche di cui ora dispongono le capitanerie potrebbero concentrare la loro attenzione su queste zone di ripopolamento. L'esperimento è stato fatto incidentalmente a Taranto, ampiamente in America, con esito positivo. Sarebbe da farlo seriamente anche da noi, se è vero che ci preoccupiamo anche della salute pubblica (perché, tra l'altro, il pesce pescato con le mine non resiste ed è per giunta nocivo alla salute), e se è vero che non sarebbe male mangiare qualche volta del pesce fresco e non congelato. Per questo in Commissione ho parlato, in proposito, della proposta Mansholt, per quanto riguarda la pesca d'alto mare.

E vengo ai porti. Farò soltanto qualche considerazione, come promesso, in aggiunta a quanto già esposto. Dai banchi specie di sinistra, si pongono da tempo i problemi del divario di incremento fra i porti del nord e quelli del sud. Qui — ripeto — il livello deve crescere, così come l'economia industriale del sud dovrebbe raggiungere quella del nord. E nei nostri voti, comunque finalmente è nei voti di questo Governo. Il divario è crescente: per esempio, il tonnellaggio merci manipolate

nei porti del sud era sceso nel 1960 al 17,50 per cento e nel 1962 al 16 per cento. Quindi, il divario è anche crescente.

È chiaro che gli impianti sono deficitari, e lo sono specialmente nel sud e specialmente a Napoli, il cui porto, nell'interesse nazionale, dovrebbe essere modernamente attrezzato per poter rispondere alle nuove esigenze sorte con la formazione di nuovi Stati e la rinascita dei popoli africani che si affacciano alla libertà. Un nuovo emporio ora abbiamo. Vogliamo, onorevoli signori del Governo, poter competere almeno nell'ambito del M.E.C.? Voi sapete che il Belgio e l'Olanda già sono avanti su questa strada e già sviluppano i rapporti commerciali con i nuovi popoli d'Africa, risorti e creati di recente? Naturalmente, era il porto di Napoli che doveva essere in collegamento con essi e provvedere a queste nuove esigenze. Ma Napoli ha delle necessità: basterebbe pensare ai lavori indispensabili a rendere efficienti gli impianti e le attrezzature del porto, le quali, dopo essere state iniziate, sono rimaste non completate e quindi vanno in rovina. Ditelo al ministro dei lavori pubblici! Quando si comincia un'opera marittima è necessario completarla.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Noi glielo diciamo. Glielo dica anche lei.

SCHIANO. Glielo ho detto ed insisterò.

Le opere foranee di difesa del porto si presentano dissestate ed hanno bisogno di urgenti lavori di risanamento; anche la scogliera di protezione del molo San Vincenzo ha bisogno di urgenti lavori. Le banchine del porto risultano insufficienti alle necessità del traffico con l'Africa. Il che, oltre a non consentire la utilizzazione di dette banchine per il traffico di merci con il nord Africa, procrastina la soluzione di una situazione grave.

Vi è dunque la necessità di provvedere all'attuazione almeno graduale del vasto piano di lavori approvato con decreto ministeriale del 22 aprile 1958. Vi è anche da considerare che la mancata manutenzione sta compromettendo l'ormeggio per il pescaggio scarso. Anche gli arredamenti fissi delle banchine, in particolare i parabordi, abbisognano di urgenti lavori.

Quanto alla proposta formulata in Commissione di fare di Napoli il capolinea delle navi di preminente interesse nazionale che ci collegano con il nord Europa, devo precisare che è l'interesse generale che pone questa esigenza, sono i dati obiettivi che ci portano a tale conclusione. Eppure, una volta tanto che condizioni obiettive concorrono e fanno

si che a Napoli possa esser data questa fonte di lavoro, tutti, specie i liguri, insorgono. È necessario che i turisti e gli uomini d'affari giungano 48 ore prima in alta Italia e nel centro dell'Europa per fronteggiare la concorrenza. Che, invece, un mio conterraneo di ritorno dall'America dopo anni arrivi al suo paesello 24 ore dopo non ha molta importanza! Poiché si tratta di navi di preminente interesse nazionale, penso che il Governo dovrebbe occuparsi di questo problema.

Un altro rilevante problema, cui il Governo dovrebbe dedicare un po' di attenzione, è quello delle paghe dei lavoratori portuali e del loro divario.

Vengo ora al problema delle aree demaniali. Penso che la speculazione edilizia privata in questo settore dovrebbe cessare! Il demanio non dovrebbe metterci del suo e quindi, sia pure inconsapevolmente, prestarsi a questa speculazione.

A mio avviso, il grave fenomeno lamentato è in gran parte causato dalla mancanza di coordinamento con gli altri dicasteri interessati. È stata, per altro, lamentata l'inosservanza delle norme edilizie e dei regolamenti comunali, cui gli uffici delle capitanerie ritengono di potersi sottrarre.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Conosce ella, onorevole Schiano, la circolare da me diramata in data 2 maggio 1962, ossia subito dopo il mio insediamento al Ministero?

SCHIANO. Ho apprezzato quella circolare, onorevole ministro, ma non tutte le capitanerie di porto sembra che ne applichino le disposizioni. Seguo attentamente questi problemi e posso informare il Governo che lungo le coste del Tirreno, in particolare tra Capo Miseno e Monte di Procida, lungo la spiaggia di Miliscola, sono stati costruiti complessi cementizi che impediscono di vedere il mare. Anche dopo la circolare, insomma, sono state autorizzate costruzioni enormi ed antiestetiche. Sulle cabine in cemento si è costruito un piano e talvolta un secondo. In ogni modo, le sarei grato, signor ministro, se volesse fare effettuare controlli, perché potrei anche esagerare, trascinato dalla passione che mi anima.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. In effetti, ho l'impressione che ella stia esagerando.

SCHIANO. Sta però di fatto che, dopo una mia analoga denuncia, il suo predecessore, onorevole Jervolino, ebbe a riconoscere che i fatti da me deplorati rispondevano a verità.

Attendo comunque, onorevole ministro, che si proceda ai necessari accertamenti.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Se mi fornirà gli elementi, onorevole Schiano, non mancherò di provvedere nel senso da lei richiesto.

SCHIANO. La ringrazio, signor ministro, e aggiungo che le costruzioni non interessano soltanto la zona di Capo Miseno, ma di tutto il golfo di Napoli, anzi, si può dire, tutte le coste italiane.

La questione dell'inosservanza dei regolamenti edilizi è stata dibattuta fra Consiglio di Stato e Corte di cassazione. L'onorevole Paolo Rossi, che ebbe ad intervenire per costruzioni ritenute dannose ed abusive lungo la costa ligure, dichiarò che purtroppo la decisione della competente autorità era stata contraria alle tesi da lui sostenute e da noi dell'« Italia nostra » propugnate da anni.

Sta di fatto che la speculazione sulle aree demaniali è diventata un problema nazionale. L'onorevole Jervolino riconobbe il fondamento dei nostri rilievi e provvide — come aveva assicurato — alla creazione di una apposita direzione del demanio, in modo da ovviare al disordine esistente in materia e che non consentiva di sapere talvolta quali aree fossero demaniali e quali no. Vi è poi una certa confusione in alcune località perché spesso il Ministero della difesa interferisce e, nei suoi confronti, il Ministero della marina mercantile si sente quasi in soggezione.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. No, onorevole Schiano!

SCHIANO. Chiedo venia per questa mia impressione che potrebbe non essere esatta. Mi riferisco agli organi periferici in particolare modo.

PRESIDENTE. Non si può fare certe affermazioni senza suscitare proteste.

SCHIANO. A tal proposito devo far notare, signor Presidente, che da anni mi occupo di questa materia, protestando invano; e che il ministro della difesa, al quale ho rivolto decine di interpellanze e di interrogazioni su questi problemi, non si è ancora degnato di rispondere. Credo, signor Presidente, che un deputato si debba sentire mortificato quando non riesce ad avere una risposta.

PRESIDENTE. Io ho inteso solamente osservare che ella non poteva meravigliarsi della reazione del ministro facendo l'affermazione che ha fatto.

SCHIANO. Mi sarei — concludendo — scoraggiato nell'opera che vado svolgendo se non vi fosse questo Governo che vuole seriamente operare e nel quale abbiamo fiducia,

e se il dicastero non fosse presieduto dall'onorevole Macrelli. Tuttavia, continuerò la lotta in difesa delle popolazioni interessate e del paesaggio.

In altra occasione ebbi modo di denunciare il fatto che a Miseno la popolazione civile è stata estromessa dalla spiaggia, per fare posto agli arenili occupati dalla marina militare e a quelli coperti dagli stabilimenti delle varie armi dell'esercito. Di qui manifestazioni, interessamento di vari ministri e dello stesso Presidente della Repubblica. Ebbene, vuol sapere, signor ministro, qual è stata la risposta del ministro della marina mercantile ad una mia prima interrogazione al riguardo? Mi è stato risposto che alla popolazione civile (che ammonta a ventimila abitanti) erano state concesse alcune decine di metri di spiaggia. Le pare seria una risposta di questo genere? Vorrei pregarla, onorevole ministro, di approfondire la cosa.

In questa sede mi permetto di ricordare l'impegno assunto dal Ministero di non rinnovare almeno queste concessioni agli stabilimenti delle varie armi dell'esercito. Non si tratta di spirito antimilitarista, no, perché io ne ho rispetto e considerazione.

Basterà in breve tener conto che queste famiglie di militari appartenenti alle varie armi vanno *in loco* con mezzi autonomi appartenenti al Ministero; viceversa, la popolazione si reca alla spiaggia di Miseno con mezzi pubblici. Nessuna critica da parte mia: si lasci pure in vita questa forma di assistenza, ma si faccia in modo che questi mezzi di trasporto evitino di attraversare i centri abitati, anche perché gli autisti militari usano guidare piuttosto audacemente, donde vari incidenti.

Consigliavo, come consiglio, di spostare gli stabilimenti balneari militari verso Licola; verso le spiagge che vanno fino a Mondragone. Vi sono spiagge di decine di chilometri facilmente accessibili da Napoli per la via Domiziana; perché venire nel centro abitato di Bacoli-Miseno estromettendo — ed a questo riguardo, elevo la più alta protesta — la popolazione civile? La popolazione, i pescatori di Miseno non possono più muoversi su tale spiaggia. Gli inconvenienti sono gravi!

Per carità, onorevole ministro, signori del Governo, fate che vi sia questo risveglio promessoci! Fate che questo soffio di rinascita, nel quale crediamo, annunciato dal Presidente Fanfani, sia trasferito anche in periferia. Interventete contro gli abusi! Si ponga termine a certi sistemi!

Ho già detto altra volta che la guerra è finita da molti anni ed ancora sono in uso sistemi amministrativi militari in dispregio alle leggi che regolano l'amministrazione dei beni demaniali.

Sono il Ministero delle finanze e l'intendenza di finanza che devono provvedere all'amministrazione di questi beni. Bisogna rispettare la legge sulla contabilità generale dello Stato. Si dia la sensazione in periferia che, effettivamente, il Governo si adopera per la rinascita di queste misere popolazioni e che non intende mantenere più in vita questi deprecati sistemi che portano al qualunquismo.

Ritornando all'argomento dell'inosservanza dei regolamenti edilizi e di tutela, desidero dire che quanto affermavo si è verificato al lido di Baia, tra le terme romane (che il Governo ha avuto cura di mettere in luce e di valorizzare) ed il mare. Noi ci opponemmo a che si costruisse, per interessi storici e panoramici, in questa zona. La capitaneria di Napoli ha risposto che non intendeva sottostare a queste norme: non solo al regolamento edilizio del comune, ma anche alle norme di carattere generale ed alle disposizioni del Ministero della pubblica istruzione. Nonostante tutto, è prevalsa la tesi della capitaneria.

Dico queste cose affinché lo spirito democratico del nuovo Governo sia trasferito in periferia. Non vi è forse alcuna colpa da parte dei vecchi funzionari per tanti anni abituati a pensare in un certo modo e che continuano a pensare e ad operare nella lamentata maniera d'altri tempi.

A Castellammare si costruiscono sul lido del mare case per civili abitazioni, trattorie e cinematografi mastodontici. Quel poco di panorama che era rimasto a Castellammare è stato deturpato a causa di queste speculazioni. Giorni or sono ho fatto una interrogazione al ministro dei lavori pubblici riguardante l'« Anas », proprio in difesa del paesaggio dell'intera zona fino a Sorrento, gravemente rovinata, ma anche del litorale marittimo.

L'« Anas », senza sentire il ministro della marina mercantile, né quello della pubblica istruzione, tra l'altro sta preannunciando artificiali gallerie paramassi e sta costruendo un viadotto che viene molto criticato. Io faccio parte anche dell'associazione « Italia nostra », che tenta di difendere, senza sempre riuscirci, le bellezze panoramiche. Anche le prospettate gallerie offendono l'ambiente paesistico noto nel mondo.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dove si trova il via-dotto dell'« Anas » al quale ella allude?

SCHIANO. Nel tratto che va da Castellamare a Vico Equense. L'Italcementi è proprietaria del monte da cui cadono le pietre. Finalmente siamo di fronte ad un organismo capace finanziariamente di rispondere secondo il codice civile. E questa società che deve provvedere alla manutenzione.

Fate rispettare, signori del Governo, queste norme; comunque, fate provvedere diversamente dai competenti organi, evitando che si costruiscano persino antiestetiche gallerie paramassi lungo il litorale, assai criticate dai competenti. E fate che il cementificio sia tolto dal lato del mare, cioè dall'area demaniale.

Una voce al centro. E a Capo Miseno?

SCHIANO. A Capo Miseno comunque non è stato mutato nulla e nessun inconveniente è stato eliminato.

Mi creda, signor ministro, nessuno ha più fiducia ed io, come parlamentare, spesso devo arrossire perché sono un uomo di vecchio stampo. Sono costretto ad udire discorsi di critica orribile e mi sento — direi quasi — travolto in queste critiche, in quanto si fa confusione fra Parlamento, potere esecutivo, amministrazione centrale e periferica. Il paese — invero — è sfiduciato.

Facciamo rinascere un po' di fiducia in queste categorie di cui ho parlato. Mi auguro che queste mie modeste istanze arrivino dove devono arrivare, perché se questo Governo di centro-sinistra non riesce a far giungere un soffio di rinnovamento morale in queste zone, non si potrà dire che abbia adempiuto completamente il suo compito.

Onorevoli colleghi, concludo dicendo che spero molto e ho fiducia nell'avvenire. Signor ministro, sono sicuro che sotto la sua guida si potrà realizzare quanto ho detto. (*Applausi*).

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

GONELLA GIUSEPPE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, è questo l'ultimo bilancio della marina mercantile che si discute nell'attuale legislatura. Possiamo quindi dire che siamo in sede di consuntivo degli ultimi cinque anni, durante i quali, dal nostro gruppo e dagli altri, senza alcuna distinzione di colore politico, sono stati rivolti numerosi e ripetuti suggerimenti e sono state mosse critiche che evidentemente erano fondate se ne è stata riconosciuta la validità in sede di repliche dei relatori e dei ministri. I quali, di anno in anno, hanno assicurato che

le soluzioni che venivano proposte, sia in ordine alla politica marinara nel suo complesso sia in merito ai singoli settori di essa, sarebbero state oggetto di studio meditato, come era doveroso, e almeno in parte accolte.

Commetterei una scorrettezza se non riconoscessi o se anche facessi che dal 1958, anno primo di questa legislatura, ad oggi, qualcosa è stato fatto. Ma quel qualcosa — ed è gioco-forza che mi rivolga a lei, onorevole ministro Macrelli, che rappresenta la continuità della responsabilità del Ministero — è poco, anzi, se vogliamo essere esatti, dovremmo dire che è troppo poco, sia rispetto alla vastità dei singoli problemi settoriali, sia rispetto al problema nella sua unicità, sia tenendo presenti quei riconoscimenti e quelle assicurazioni che dettero i ministri della marina mercantile succedutisi nel tempo. Perciò queste assicurazioni hanno finito per costituire (voglio essere certo che si è trattato di promesse fatte in buona fede) delle belle espressioni verbali, ma nate morte nello stesso momento in cui venivano pronunciate in quest'aula.

Diverse sono le cause di questa discordanza tra il riconoscimento della fondatezza delle critiche, della rispondenza dei suggerimenti alle necessità risolutive dei problemi, dell'esattezza dei richiami alle situazioni particolari e a quella generale, infine del riferimento a quanto si andava facendo e si va facendo in altri Stati, e le carenze o l'insufficienza dei provvedimenti che pur venivano assicurati — ripeto — ad ogni discussione di bilancio. Ritengo però che una, per insufficienza di uomini (e pur vi furono ministri competenti per studio e per esperienza), o per adattamento forse inconscio al vecchio detto popolare napoletano « passala la festa, gabbato lu santo » (la festa nel nostro caso è la discussione dei bilanci), sia la causa fondamentale, la matrice dalla quale tutte le altre discendono, e perciò stesso anche la responsabile delle incomprensioni e degli errori di valutazione di cui è costellata la nostra politica marinara di questo secondo dopoguerra.

La causa è questa: i governi che si sono succeduti finora non hanno mai avuto una visione unitaria della politica marinara, non hanno mai saputo o voluto disporre un piano organico per tutta la materia. Essi hanno adottato provvedimenti particolari, di volta in volta, quando le situazioni del momento, talora delicate e difficili e talora cogenti, li imponevano: ma furono tutti provvedimenti atti a risolvere i singoli casi specifici (più o meno bene) e non considerarono mai l'insie-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

me, né valutarono le ripercussioni che ne sarebbero derivate, e ne derivarono, anche rispetto agli altri settori. Non furono mai adottati, cioè, provvedimenti in considerazione delle esigenze di questi settori, e men che meno vi fu mai una visione unitaria dei problemi marittimi nell'insieme della politica economica nazionale.

È stata più volte lamentata in questo dibattito, come del resto nei precedenti, la troppo insufficiente attenzione del popolo italiano verso i problemi marinari, la disattenzione di questo popolo che pur ha quattromila chilometri di spiagge, di questo popolo che è proteso nel mare e che in tanto vive in quanto vive del mare, anche se trae parte della sua linfa dall'ampio retroterra.

A me sembra che il Ministero della marina mercantile dovrebbe essere preoccupato di questa politica marinara complessa e unitaria, sia in rapporto all'espansione industriale e agricola, di cui in un certo senso la marina è lo strumento, sia di fronte all'intensificarsi dei rapporti commerciali internazionali. Di qui quelle disfunzioni, quei ritardi, quella frammentarietà che hanno costituito e costituiscono indubbiamente una remora di fronte a quel livello che avrebbe dovuto essere raggiunto nell'interesse della nazione, in rapporto allo sforzo compiuto da tutte le categorie interessate e dallo stesso popolo italiano.

Non mi tratterò particolarmente sui quattro settori che costituiscono l'oggetto dell'attività e delle funzioni del Ministero della marina mercantile e cioè la flotta, i cantieri, la pesca e i porti, perché il discorso sarebbe ovviamente troppo lungo ed anche perché in ambedue i rami del Parlamento altri parlamentari si sono già trattenuti sui singoli argomenti, che, d'altronde, sono stati sviscerati tante volte nelle discussioni dei precedenti bilanci. Se è vero che *repetita iuvant*, è anche vero che ad un certo momento vi è un limite, come in tutte le cose, oltre il quale *repetita non iuvant* più.

Circa le condizioni della flotta ricordo — ed ella, onorevole ministro, lo sa bene — che siamo discesi dal sesto al settimo posto nella graduatoria della marineria mondiale, e che è assolutamente doveroso, imperioso direi, preoccuparci di questo calo, non soltanto per evitare di scendere ulteriormente, ma con il proposito di riconquistare quella posizione che già era nostra. Non dico questo per semplice soddisfazione di carattere sportivo e neppure soltanto per questioni di prestigio, anche se sul piano internazionale vi sono posizioni di prestigio che pesano, ma lo dico soprattutto

per quanto si riferisce alle insopprimibili ed inderogabili esigenze di carattere nazionale.

Se abbiamo presente che il 43 per cento della flotta mercantile italiana ha oltre venticinque anni d'età — ella, onorevole ministro, lo ha ricordato — la necessità, anzi l'indispensabilità di adottare provvedimenti adeguati, di ammodernare la nostra flotta nella misura almeno del 50 per cento appare di tutta evidenza. E ciò è particolarmente urgente, perché se questo ammodernamento non avverrà, entro i prossimi sette, otto, nove anni la flotta italiana verrà dimezzata e le bandiere straniere finiranno per prevalere nei traffici nazionali.

Ma per ammodernare la flotta occorre provvedere a risolvere i problemi del settore cantieristico. Io sono deputato di una regione che ha cantieri innumerevoli, a Genova, a La Spezia, a Finale Ligure; non ignoro le opere in corso e do pienamente atto dell'ammodernamento e della riorganizzazione delle attrezzature dei cantieri di Genova, come pure non dimentico l'opera di ammodernamento e di riorganizzazione che si sta compiendo nella Venezia Giulia nei cantieri di Monfalcone.

Ma a prescindere dalle maggiori esigenze non soddisfatte della cantieristica ligure, non si può e non si deve dimenticare che il problema ha carattere nazionale. Il giorno in cui i cantieri liguri o quelli di Monfalcone saranno riportati alla massima loro efficienza, rimarrà il problema nazionale, problema che incide su quel complesso di problemi di cui ella, onorevole ministro, mi auguro che abbia la visione completa e su cui pertanto ritengo inutile soffermarmi.

Neppure mi occuperò dei problemi della pesca, di cui altri colleghi si sono interessati, non già perché questo sia un settore trascurabile, ma per il motivo che ho addotto poc'anzi, e perché desidero indugiare piuttosto, se pur non troppo, sul problema dei porti, che ritengo essere il più grave tra quelli che attendono all'intera nostra politica marinara.

L'andamento favorevole del traffico portuale è noto ed è confermato anche nelle conclusioni del rapporto « Isco » al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro per il semestre settembre 1961-maggio 1962. Cosicché oltremodo giustificata è la particolare attenzione che in questi ultimi anni è stata richiesta alle autorità competenti da tutti gli operatori portuali, che sono i polmoni attraverso i quali respira l'economia nazionale. Va constatata, per converso, la lentezza da parte delle autorità competenti nell'adottare

provvedimenti intesi a favorire la rapida costruzione di opere e il perfezionamento delle attrezzature caratteristiche indispensabili per porti chiamati a svolgere determinate funzioni, esigenze tanto più pressanti quanto più i traffici aumentano.

Il problema è tanto più indilazionabile ove si consideri che dall'applicazione dei trattati di Roma emergeranno conseguenze indirette sulla vita e sulla attività dei porti marittimi, conseguenze tutte di natura economica, come dal programma adottato dalla Comunità economica europea il 18 dicembre 1961, e cioè la soppressione delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi e alla libertà di stabilimento.

Occorre perciò che gli appelli pressanti ed i richiami alla pericolosa situazione in cui rischiano di trovarsi i porti italiani nell'ambito del M.E.C. trovino con urgenza le soluzioni invocate.

Ben diversa è la situazione in altri Stati, ove è in atto un fervore di iniziative ed una emulazione per il potenziamento della capacità ricettiva e per l'adeguamento dei porti alle caratteristiche tecniche del naviglio, in continua evoluzione. Rotterdam si amplia in « europort »; la Germania occidentale è sul punto di realizzare un piano quadriennale per lo sviluppo dei porti marittimi e fluviali; la Francia è in corsa per il completamento dei lavori previsti dal terzo piano di ammodernamento dei porti.

Il porto di Genova — ne parlo non per fare una questione particolare, ma in quanto essendo deputato di questa città lo conosco meglio degli altri, e questo è ovvio — legato, come è, alle vicende dell'economia nazionale, non poteva non risentire la continuazione della favorevole congiuntura che ha visto confermato nel 1961 il cosiddetto « miracolo italiano » del 1960 (dico cosiddetto perché effettivamente è stato soltanto un progresso notevole), cosicché il movimento complessivo del porto di Genova ha potuto ulteriormente espandersi, passando da tonnellate 20.645.803 del 1960 a tonnellate 22.610.588 del 1961, ascesa che è continuata anche nel corrente anno e permetterà a Genova di avere un traffico portuale superiore a quello di Marsiglia. Questa mattina ho sentito esprimere da un collega il suo compiacimento per questo traguardo raggiunto, ed io vi partecipo perché questa affermazione non è soltanto affermazione di prestigio, ma è anche affermazione di potenza economica, di volontà di espansione e di tenacia da parte di tutte le cate-

gorie interessate, dalle più umili a quelle che hanno maggiori responsabilità di direzione.

L'importanza del porto di Genova si desume anche dal fatto che per esso transita un quinto di tutte le merci sbarcate ed imbarcate da e per l'estero in tutti i porti italiani.

Di fronte a questo intensificarsi di traffici, il consorzio autonomo del porto cerca di prendere i provvedimenti più adeguati, ma si attende ancora la riforma della legge istitutiva di esso per adeguarne lo statuto ai nuovi compiti da svolgere. Inoltre la riforma di detta legge è abbinata all'aggiornamento del contributo ordinario dello Stato, che dal 1° luglio 1961 avrebbe già dovuto essere corrisposto nella misura di 100 milioni annui, e non è stato corrisposto.

Il nostro paese, onorevoli colleghi, per la sua posizione geografica, dipende prevalentemente, nei suoi rapporti con l'estero — voi non lo ignorate — dai trasporti marittimi, e la dinamica espansione della nostra economia verificatasi in questi ultimi anni è conseguita in gran parte allo sviluppo del commercio con l'estero. Di qui la nostra preoccupazione.

Onorevole Macrelli, onorevole Dominedò (mi rivolgo anche a lei per i rapporti che abbiamo avuto quanto ella era sottosegretario per la giustizia ed io componente della Commissione giustizia, e nel corso dei quali ebbi ad apprezzare la sua diligenza, che ella certamente ha trasferito al dicastero della marina mercantile e di cui certamente il ministro largamente si avvale), i nostri porti sono assai in arretrato di fronte ai problemi che sono imposti dallo sviluppo dei traffici marittimi. Sono scarse le attrezzature, le banchine di attracco sono insufficienti, insufficienti in numero e in capienza sono i magazzini, quasi ovunque le ferrovie e le strade che congiungono i porti all'entroterra sono inadeguate alle necessità sempre più imperiose dei traffici. Tutti, nessuno escluso (anche il porto di Genova, nonostante l'incremento dato alla meccanizzazione delle operazioni portuali, nonostante l'installazione di nuove possenti gru e di decine di carrelli), tutti i porti — dicevo — soffrono di questa deficienza, in misura più o meno grave, in modo più o meno pressante, ma tutti sono deficitari.

Anche il porto di Genova manca di spazio, e non soltanto in vista dell'aumento futuro dei traffici, ma anche di fronte al traffico attuale, come dimostra il fatto che pur durante questi mesi estivi, nonostante le favorevolissime condizioni atmosferiche e la quasi totale assenza di agitazioni sindacali, dinanzi alla riviera ge-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

novese di levante si è spiegata in permanenza la consueta parata di 10-12, persino 18 navi alla fonda, che attendevano che si rendesse libero un posto di attracco alla banchina per poter svolgere le operazioni di carico o scarico. Certamente questa parata era attraente, ma soltanto sotto l'aspetto spettacolare, perché era penosa come sintomo di una insufficienza e di una inadeguatezza portuaria, con tutte le pesanti conseguenze finanziarie che ne derivano.

Ma come è stato possibile — mi domando — in 17 anni da che è finita la seconda guerra mondiale che non si sia provveduto ad affrontare il problema, tenendo presenti le relazioni e i traffici internazionali, quali si andavano profilando? Come può essere stato possibile dimenticare ciò quando, dopo tante distruzioni, appariva cogente, imperiosa la necessità di ricostituire una possibilità di vita per tutti i popoli, nel mondo intero? Come può essere stato possibile che da parte di coloro che avevano la responsabilità del dicastero della marina mercantile ci si sia tanto attardati a porre in cantiere, per usare un termine marinaresco, la soluzione del problema?

Né vale opporre che difettassero i fondi, giacché i fondi si sono sempre trovati tutte le volte che si è voluto. Desidero fare una sola citazione a riprova di quanto vado lamentando. Ella sa, onorevole ministro, che l'aumento dei traffici si è determinato per tutti i porti, quindi anche per quelli, ad esempio, di Genova e di Savona. Ebbene, questi porti hanno perduto il 20 per cento dei traffici con l'Europa centrale e con la Svizzera, sostituiti per essi da quello di Marsiglia, e questo per le ragioni che ho detto.

Non v'è dubbio che la soluzione di questo problema richieda un ingentissimo sforzo finanziario; né io farò ora una facile polemica ricordando il pesante sforzo finanziario che il Governo dovrà affrontare per la nazionalizzazione dell'energia elettrica. Ma vi dirò soltanto che questo problema non potrà essere ulteriormente differito, giacché altrimenti sarà giocoforza rinunciare a riconquistare una posizione perduta, ad ottenere successi nell'espansione della produzione agricola ed industriale, e ciò equivarrà ad affermare che noi non siamo capaci di conquistare quanto è necessario per il nostro popolo sul piano dell'economia internazionale.

Ma, più che le mie parole, basterà un ultimo richiamo statistico. Prima della seconda guerra mondiale l'Italia spendeva per i porti ogni anno, in media, circa 600 milioni, i quali,

secondo l'attuale parametro di svalutazione della moneta, corrispondono a circa 700 miliardi annui. E poiché i bilanci e le statistiche (come è riferito dall'onorevole relatore, che lodo per la sua relazione audace e completa, augurandomi che non resti soltanto espressione di uno studio, ma venga accolta negli schemi e nei programmi di domani), i bilanci e le statistiche — dicevo — ci indicano ora questa spesa in 200 miliardi annui, abbiamo di conseguenza che per 17 anni siano rimasti molto al di sotto della spesa da effettuare per le opere necessarie. Mi pare che quando si citano questi dati non occorran commenti. È una situazione grave e dolorosa, alla quale devesi provvedere concretamente con un piano organico del Ministero della marina mercantile, d'intesa con quello dei lavori pubblici. La soluzione dev'essere trovata! Non vi è difficoltà che non possa superarsi se si vuole, non vi sono situazioni senza uscita. Occorre soltanto fermamente volere e, in conseguenza di questa ferma volontà, predisporre quanto è opportuno e necessario attuare. Se la politica marinara italiana avrà l'ampio respiro che la configurazione e la posizione geografica dell'Italia le impongono, l'Italia potrà veramente protendere verso il futuro le sue concrete speranze ed affermarsi come è suo diritto e dovere. Se questo non si farà, saremo destinati a respirare col pneumotorace e a condurre una vita asfittica.

Quello che il popolo italiano attende non è una razione di parole, poiché troppe parole sono state già dette. Attende invece il piano nazionale dei porti, articolato in piani regionali, come già si è fatto all'estero con risultati eccellenti. Se ciò verrà disposto da questo Governo o da governi futuri (a questo Governo si pone l'obbligo di mettere almeno in cantiere questo piano), essi compiranno il loro dovere. Alle doglianze che ho espresso e alle critiche che ho mosso per il bene della nostra patria, aggiungo l'augurio che questo avvenga. (*Applausi a destra - Congratulazioni*).

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

ISGRO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, più che un discorso svolgerò alcune brevi considerazioni su taluni problemi aperti della Sardegna di oggi, con riferimento ai collegamenti marittimi.

Non vorrei che parlare della Sardegna e dei suoi collegamenti marittimi fosse inteso come parlare di un problema particolare di interesse puramente locale. Si tratta — invece — del problema centrale di questa

isola: si potrebbe anzi dire (ancorché possa sembrare un paradosso) che rispetto a questo problema la Sardegna si presenta come l'unica nostra isola, dato che il tipo e le possibilità di collegamenti che la Sicilia ha con il continente, sia sul piano dei trasporti passeggeri sia su quello dei trasporti di merci, sono di proporzioni ben diverse rispetto alla situazione attuale della Sardegna.

Questo problema, quindi, è per la Sardegna un coefficiente aggiuntivo gravissimo. Se potessimo cioè integrare i coefficienti economici che tendono a misurare il grado di depressione delle regioni meridionali rispetto al nord, con quelli che derivano dalla insufficienza dei trasporti marittimi della Sardegna rispetto alle altre regioni, scopriremmo che forse l'area meno protetta d'Italia è proprio la Sardegna.

Tale fenomeno si presenta come il più grave ostacolo alle prospettive di sviluppo, come l'ostacolo che *a priori* determina una quasi impossibilità di muoversi, soprattutto per quel che riguarda l'iniziativa imprenditoriale privata. Voglio riferirmi sia al costo del trasporto — non soltanto dei passeggeri ma ancor più delle merci — sia alle varie difficoltà che si presentano nelle stesse riduzioni ed agevolazioni che riguardano tutte le classi sociali, sia ai tempi nei quali si svolge il collegamento: tempi che si verificano magari una sola volta al giorno (per i collegamenti marittimi) e non come in tutte le altre regioni con le note frequenze del traffico ferroviario.

Onorevole ministro, ella, che così saggiamente regge il Ministero, dovrebbe proporsi di creare una *équipe*, qualcosa che si occupi del problema del traffico marittimo come problema generale della Sardegna. Anche nella sua attività ministeriale, come impegno generale, dovrebbe rivolgersi alla nostra isola e considerare questo problema come decisivo per la nostra economia. Si tratta di eliminare una posizione di difficoltà e di paurosa inferiorità della nostra gente e della nostra regione rispetto a tutte le altre regioni. Una apposita commissione dovrebbe, a mio avviso, studiare gli squilibri che esistono fra la Sardegna e il resto del paese, misurare questo fenomeno e la sua variabilità nel tempo, come è stato più volte chiesto in quest'aula.

Noi ci troviamo di fronte a questa realtà: mentre in alcuni periodi dell'anno il movimento passeggeri si svolge sulla base di dieci unità giornaliere, in altri periodi si svolge sulla base perfino di cento e mille unità. Eppure i mezzi disponibili per fronteggiare esi-

genze così variabili sono sempre gli stessi. Conseguentemente, vediamo gente ammassata sulle banchine di Civitavecchia, di Porto Torres, di Cagliari e di Olbia. Questa gente è costretta poi, quando riesce a partire, a viaggiare così ammassata per una notte intera, magari con il mare agitato. So bene che non si possono di colpo mettere a disposizione nuove navi: si potrebbe però provvedere in qualche modo a rendere meno grave questo fenomeno.

Vi è poi il problema delle navi-*pullmann* (troppo costose) che sono state introdotte per un tragitto notturno di sette-otto ore. È chiaro che esse non possono sostituirsi alle navi normali. Inoltre su quelle navi si può assistere a scene poco piacevoli.

Nei confronti della Sicilia, come dicevo, la Sardegna si trova in un grave stato di inferiorità. Attualmente tra la Sardegna e il continente, per il traffico merci, operano in tutto due navi-traghetto; mentre fra la Sicilia e il continente il collegamento avviene ogni mezz'ora. Si potrà obiettare che la popolazione della Sicilia è maggiore, e che anche le sue risorse economiche sono più notevoli; ma sta di fatto che la superficie delle due isole è quasi uguale, e che la Sardegna presenta potenzialmente prospettive economiche forse anche superiori a quelle della Sicilia.

Ho presentato in Commissione un ordine del giorno per l'istituzione di navi-traghetto anche sulla linea Cagliari-Civitavecchia, e ho molta fiducia in lei, signor ministro, per quanto riguarda l'attuazione dei voti in esso contenuti. L'istituzione di tale servizio appare necessaria anche per evitare pericolosi ingorghi ferroviari. Come è noto, gran parte della produzione sarda è concentrata nella parte centro-meridionale dell'isola. L'opera di irrigazione di circa 200 mila ettari di terreno determinerà un notevole aumento della produzione che, in mancanza di un servizio diretto Cagliari-Civitavecchia, dovrebbe essere avviata per ferrovia al nord; ma poiché la linea Cagliari-Golfo Aranci è a binario unico, è facile comprendere quali inconvenienti questo aumento del traffico merci potrà determinare: inconvenienti che saranno viceversa evitati grazie all'istituzione di navi-traghetto fra il capoluogo della regione ed il continente.

Mi auguro che i voti delle genti sarde saranno esauditi; e la ringrazio fin da ora, signor ministro, per quanto ella sta facendo e farà a favore dell'isola. (*Applausi*).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

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

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzi tutto esprimere il mio compiacimento al collega Sinesio per l'ottima relazione, che è contemporaneamente ampia e compendiosa.

Come primo argomento signor ministro, intendo ripetere quello che ho detto altre volte, quest'anno e negli anni scorsi, sulla necessità di un bilancio economico nazionale dei trasporti. La programmazione, la politica di piano esigono anche un bilancio del settore dei trasporti (tenendo naturalmente distinti i terrestri dai marittimi). Tale bilancio non potrà non porre in evidenza come la spesa pubblica per la nostra marina sia minima rispetto al prodotto aggiunto derivante da questa attività, anche indipendentemente dai benefici e sostanziosi riflessi valutari. I dati riportati nella relazione sono estremamente significativi al riguardo.

Un voto in proposito ho già espresso in sede di discussione del bilancio dei trasporti, e mi auguro che il Governo voglia accoglierlo, e voglia insieme accogliere quello dell'indilazionabile coordinamento di tutti i trasporti del nostro paese.

In altra sede ho suggerito — e lo ripeto qui — di costituire un Comitato dei ministri per i trasporti, al quale affidare tale coordinamento. In questa prospettiva, occorrerebbe procedere ad un riordinamento delle materie di competenza dei vari ministeri interessati ai trasporti.

Ad esempio, come non sarebbe concepibile che le stazioni ferroviarie fossero gestite da una amministrazione diversa da quella che cura l'andamento dei treni, egualmente non è concepibile che i porti siano sottratti alla competenza esclusiva del Ministero della marina mercantile. E se proprio non si volesse realizzare questa unicità di gestione dei porti, si dovrebbe almeno lasciare al Ministero dei lavori pubblici la sola progettazione ed esecuzione tecnica delle opere, riconoscendo la responsabilità primaria della marina mercantile nella politica della spesa per tutte le opere portuali.

L'istituzione di una direzione generale tecnica, nel Ministero della marina mercantile, risulterebbe di grande utilità: i tecnici di questa amministrazione e quelli dei lavori pubblici potrebbero ricavare notevoli vantaggi nel loro lavoro da una stretta e cordiale collaborazione.

Nell'auspicato riordinamento delle competenze dei ministeri, ritengo necessario che

tutti i trasporti civili su acqua vengano a ricadere sotto quella della marina mercantile. Non si comprende perché i servizi lacuali e la stessa navigazione fluviale debbano dipendere dal Ministero dei trasporti, tanto più che, attualmente, molti natanti fanno servizio tanto sui mari quanto sui fiumi.

Un altro settore in cui si impone una direzione unitaria è quello della pesca. Siamo tutti d'accordo, mi sembra, sull'unificazione di tutti i servizi della pesca; veda, onorevole ministro, di convincere i suoi colleghi a far finalmente rimuovere gli ostacoli che a questa logica unificazione ancora si frappongono. Il Tesoro non dovrebbe porre ostacoli al riguardo, perché si tratterebbe solo di spostare alcuni uffici dell'agricoltura alla marina mercantile, senza aggravio di spesa. Il passaggio non troverebbe neanche difficoltà di locali, se si stabilisse tempestivamente e prima che fosse costruita per la marina mercantile la nuova sede all'E.U.R.

La relazione pone giustamente in rilievo la enorme importanza dei traffici marittimi nel nostro sistema economico. La navigazione interna è limitata alla valle Padana; aiutiamola, ma facciamo soprattutto ogni sforzo per potenziare la nostra bandiera su tutti i mari.

Dalle tabelle allegate alla relazione si deduce che il 10 per cento dei nostri traffici si svolgono con l'Africa, circa il 35-40 per cento con l'Asia e circa il 4-5 per cento con l'Oceania. Nei porti africani siamo troppo scarsamente presenti, mentre nuovi popoli si fanno avanti con prepotente bisogno di vita moderna e di espansione economica. Se non vogliamo retrocedere, nella nuova gara mondiale, dobbiamo riconoscere la necessità di studiare un piano delle linee in relazione non soltanto alle richieste attuali del mercato dei noli, ma puranche in base alle possibilità future, in relazione allo sviluppo economico che certamente dovrà verificarsi in tale continente. Aprendo nuove vie marittime avremo possibilità di allacciare nuovi rapporti commerciali e culturali: e noi abbiamo bisogno di questo, specialmente in Africa.

Sono del parere che si debbano spendere anche due o tre miliardi l'anno per sostenere ed incrementare le nostre linee marittime, specialmente con l'Africa e con l'oriente. L'utilità di questa spesa deve valutarsi non unicamente sotto l'aspetto del costo diretto o della passività immediata dell'operazione; ma sul piano generale dei mezzi e degli incentivi necessari per lo sviluppo economico del paese e specialmente del Mezzogiorno, che

potrà respirare più largamente, attraverso i mari che lo lambiscono e lo uniscono a terre atte ad assorbire i prodotti delle nuove industrie che ci auguriamo vi sorgano.

Un piano delle linee da incoraggiare o da sovvenzionare chiesi l'anno scorso nella mia relazione sul bilancio di questo Ministero. Non si è fatto; e tutto si è limitato a risolvere il pur assillante problema delle sovvenzioni alle vecchie linee della Finmare, dopo averle decurtate, sbagliando, a mio sommo avviso.

Per le linee soppresse, vorrei pregare il ministro di riesaminare, alla luce dei criteri da me esposti, quelle che collegano il Tirreno all'Europa del nord, anche in considerazione delle prospettive del mercato comune europeo, che si sta allargando all'Inghilterra.

Altre comunicazioni soppresse e da riesaminare sono quelle dal Tirreno all'Egeo e ad Istanbul, e quelle per l'Africa orientale, le Indie occidentali, il Pakistan e il Bengala. Si parla di pianificazione, dello sviluppo dei settori fondamentali, mentre trascuriamo le basi per la dilatazione economica generale, presente e futura del nostro paese.

Bisognava e bisogna non ridurre, ma incrementare i nostri rapporti marittimi. Per raggiungere questo obiettivo occorre inoltre che le linee periodiche siano notevolmente celeri, stabili e non soggette ad eccessivi cambiamenti. Nella misura in cui noi offriamo ai trasportatori la possibilità di far presto e bene, questi si serviranno delle nostre linee.

Per la celerità bisogna sopprimere o ridurre i percorsi pendolari e fare toccate brevi. Il Governo si convinca di ciò e predisponga gli strumenti per raggiungere questi obiettivi, incominciando dalla sede della ventilata ed auspicata programmazione generale.

L'onorevole Concas ha lamentato un forte grado di invecchiamento della nostra flotta. Questo non è esatto, grazie all'azione dei governi democratici, che ha conseguito i risultati documentati dai prospetti riportati nella relazione. D'accordo, c'è altro da fare; ma riconosciamo pure il bene che si è fatto.

E concludo questa parte del mio intervento invocando una sempre maggiore attrezzatura produttivistica delle navi italiane, come già feci lo scorso anno.

I porti hanno per il traffico marittimo una importanza analoga a quella delle stazioni per il servizio ferroviario. Porti bene riparati, con fondali, ormeggi e banchine adatte, attirano traffico. Diversamente, lo distraggono verso altre località.

La relazione lamenta il deperimento in atto delle opere portuali, che avrebbero bisogno anche di un adeguato ammodernamento per fronteggiare l'aumento del traffico e l'accrescimento della capacità e del pescaggio delle navi. Ripeto il rilievo fatto lo scorso anno sulla esiguità degli stanziamenti di tutto questo dopoguerra. Tali stanziamenti, complessivamente, dal 1953 al 1961, sono stati inferiori di circa 800 miliardi di lire attuali, in paragone agli 820 milioni (in lire di allora) spesi nel 1936-37. Riparando le precedenti trascuratezze, con questi 800 miliardi si potrebbe e, per me, si dovrebbe fare un piano di sistemazione dei porti italiani, come proposto nella mia relazione dello scorso anno. Ricordo di avere letto che anche l'attuale ministro dei lavori pubblici ha espresso un parere analogo.

Onorevole ministro Macrelli, può essere questa la volta buona. Si sforzi di far varare questo piano, per il quale il servizio marittimo dei lavori pubblici dovrebbe già aver raccolto i necessari elementi, e forse anche aver eseguito progettazioni di massima. Gradirei comunque sapere se la famosa commissione istituita nel 1958 per il potenziamento dei porti si sia finalmente riunita e abbia formulato le sue conclusioni.

Passando ai singoli porti, concordo con quanto esposto dal relatore e dai colleghi che sono intervenuti in favore dei porti di Genova e di Trieste. Mi si consentano però poche parole per il porto di Napoli, che presenta: insufficienza di approdi, tanto che molte navi sono costrette a mantenersi al largo per parecchio tempo; fondali bassi e non adatti alle nuove grandi navi; strutture esterne ed interne non rispondenti alle esigenze attuali e tanto meno a quelle future. Non mi soffermo sui dettagli, e per non rubare tempo alla Camera mi riporto a quanto in proposito ho scritto e ripetutamente detto in quest'aula.

Napoli soffoca senza i polmoni del suo porto. In attesa del piano invocato, occorrerebbero subito almeno 20-30 miliardi per le sistemazioni più urgenti da eseguirsi nei porti di Napoli, Genova, Trieste e Venezia. Mi auguro che il ministro riesca a procurarsi i necessari mezzi finanziari.

A Napoli urge riparare la diga Duca d'Aosta ed il molo san Vincenzo, così come urge approfondire i fondali, aumentare gli ormeggi, ampliare il porto con nuove darsene, adeguare le banchine, sistemare le fognature e la rete idrica, riparare i fabbricati, fornire almeno una gru galleggiante.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

Raccomando pure la sistemazione dei porti turistici e degli approdi dei pescherecci.

Un'altra piaga dei porti è rappresentata dalle attrezzature, estremamente arretrate. Per esse c'è bisogno non solo di una più efficiente manutenzione, per la quale non bastano gli attuali 300 milioni annui stanziati sul bilancio dei lavori pubblici, ma anche di ammodernamento e di potenziamento, per la redditività delle operazioni di carico e scarico e per riguardo ai portuali, che devono lavorare come operai moderni, con l'aiuto delle macchine, e non come bestie da soma. Questa esigenza si pone dunque anche sotto il profilo sociale ed umano.

Per le attrezzature portuali sarebbe pure necessario un piano organico, con uno stanziamento di 6-8 miliardi.

Un esempio del modo come vengono trattate queste cose può essere dato dallo stanziamento di 300 milioni per i mezzi effossori, in luogo degli oltre tre miliardi necessari.

Per i servizi portuali, devo rinnovare a lei, signor ministro, la preghiera, già rivolta al suo predecessore, di regolare con una legge-quadro, che lasci sufficienti autonomie locali, tutta la materia concernente gli enti autonomi, i consorzi e gli altri organi che agiscono nei porti; di regolare i rapporti tra gli organi locali e l'amministrazione centrale; di stabilire con quali proventi devono essere soddisfatti determinati bisogni; di precisare quali tasse ed a vantaggio di chi possono essere imposte, pur tenendo conto di un'obiezione fatta dall'onorevole Sinesio per agevolare i porti minori, la cui attività è necessaria anche per decongestionare i maggiori e più frequentati.

La legge dovrebbe anche regolare la gestione delle attrezzature meccaniche che, secondo me, potrebbero bene affidarsi ai lavoratori riuniti in compagnie od in cooperative.

Parlando di servizi portuali, il discorso cade naturalmente sulle attrezzature antincendio, sulle norme di sicurezza per le navi che trasportano carburante, sui meccanismi di caricamento e scaricamento delle navi che, quando attraccano, devono poter scaricare subito per subito ripartire. E le merci devono affuire e defluire rapidamente dai porti, mediante idonee attrezzature ferroviarie e stradali.

Proprio per facilitare tutte queste operazioni, torno ad invocare l'uso di contenitori adatti per carichi su navi, su carri ferroviari e su autocarri. In questa materia, la società Italia sta facendo qualche cosa; ma bisogna intensificare ed allargare questi sistemi al

maggior numero di navi dell'armamento libero e di quello sovvenzionato.

Per le costruzioni navali, ribadisco il concetto che non si deve correre troppo verso il ridimensionamento dei cantieri, quasi volessimo ritenerci sconfitti dalla concorrenza internazionale. Penso che sia stato un errore spogliare i cantieri di tutti gli altri loro precedenti programmi di lavoro, riducendone le attività quasi solo al montaggio degli scafi ed a quello dei loro allestimenti. Ritengo che sia stato un errore aver isolato i cantieri dalle altre attività produttive che esercitavano nel passato. Un diverso atteggiamento avrebbe reso possibile coprire con altri lavori gli avvallamenti dei diagrammi delle costruzioni navali vere e proprie, specialmente nel campo delle riparazioni.

Io consiglierei di ritornare al vecchio sistema, per quanto riguarda le industrie I.R.I., di non tenere completamente separate le aziende della Fincantieri dalle altre, anche per consentire scambi di mano d'opera tra i cantieri e le altre aziende I.R.I. ubicate nelle stesse località, secondo l'andamento delle commesse.

Noi non riusciamo a lavorare in questo settore a prezzi competitivi, mentre vi riusciamo negli altri settori meccanici. Spesso si fa ricadere la responsabilità di questo stato di cose sulle paghe del personale che, in verità, sono più basse, e non più alte di quelle praticate in cantieri esteri fortemente competitivi. Non accetto queste giustificazioni e preferisco andare alla radice del male.

In Inghilterra si sono stabiliti tipi *standard* di navi: perché non facciamo altrettanto anche noi? Da noi ogni nave che si costruisce in un cantiere rappresenta un prototipo, e non si fanno navi in serie. La *Michelangelo* è stata costruita a Genova e la *Raffaello*, quasi gemella, a Trieste, non so con quanto vantaggio economico, e forse, con il solo risultato di qualche acceleramento nella consegna della seconda.

Comunque, si potrebbe in qualche modo giustificare una eccezione per le grandissime navi di questo tipo; non mi sembra, però, giustificato procedere analogamente per le altre. Bisogna, quindi, specializzare i cantieri. Ritengo inoltre di insistere, come ha fatto l'onorevole relatore, sulle facilitazioni del credito navale e su una politica coraggiosa, più coraggiosa, di sostegno dei traffici e della nostra bandiera.

Sosteniamo le società della Finmare; ma, per quanto possibile, anche le altre, anche quelle dell'armamento libero. Prima assicu-

riamo molto lavoro alle nostre navi, al nostro armamento, e poi esamineremo e faremo tutte le possibili discriminazioni.

Per le discriminazioni di bandiera, io prego l'onorevole ministro di esaminare l'opportunità di non perdere altro tempo per arrivare sino alle ritorsioni, che altre volte sono state invocate da me e da altri oratori, anche nel passato, in determinati casi. Si elaborino leggi in cui si stabilisca che fra un anno o fra sei mesi alcune ritorsioni saranno adottate nei confronti di quei paesi che fanno discriminazioni di bandiera. Questi paesi avranno tutto il tempo per mettersi in regola; altrimenti dovranno subire le conseguenze di queste disposizioni, che bisogna cercare di far adottare anche da altri paesi come noi interessati a lottare contro queste discriminazioni: accordi internazionali per punire slealtà internazionali.

Bisogna poi evitare che proprio i nostri enti pubblici facciano effettuare i loro trasporti da navi straniere, anziché da quelle nazionali. Dovrebbero essere date precise disposizioni in proposito da parte delle competenti autorità ministeriali.

Per il Registro navale, riconfermo quanto ho esposto lo scorso anno: il Registro navale ha una preminente funzione pubblica, e deve essere posto sotto la piena e totale sorveglianza del Ministero della marina mercantile. Potrà costituirsi una sezione privata, ad esempio, per le valutazioni, anche ai fini assicurativi. Non altro.

Per il demanio marittimo, molte lamentele sono state fatte, anche da parte dell'onorevole Schiano. Tutto potrebbe essere sistemato con il catasto di questo demanio, già da me invocato, e con una nuova adeguata legge che regoli le concessioni ed eviti gli abusi.

Può non avere importanza che militari e civili usino determinati tratti di spiaggia; ma è fondamentale che lo Stato eviti qualsiasi speculazione da parte di chi, ad esempio, acquista zone di spiaggia ed arenili per rivenderli a prezzi esosi, o per costruirvi e specularvi sopra.

La riserva sollevata dall'onorevole Schiano per la spiaggia di Miliscola, non tiene conto che questa spiaggia è utilizzata per stabilimenti balneari destinati ad impiegati e operai del Ministero della difesa, oltre che ad ufficiali e sottufficiali e loro famiglie: nell'insieme si tratta di lavoratori a scarsissimo reddito.

Delle concessioni non dovrebbe interessarsi il Ministero delle finanze, ma quello della marina mercantile, cui spetta regolare la ma-

teria, non per semplici scopi fiscali, ma con criteri sociali, adeguati alle necessità di sviluppo turistico, individuale e di massa. Il ministero non manca davvero di mezzi tecnici per impedire gli abusi. Un funzionario delle finanze merita fiducia quanto un funzionario della marina, per decidere anche sulla opportunità o meno di alienare certi suoli; ma il secondo ha maggiore competenza specifica.

Poche parole sulla pesca. Siamo tutti d'accordo sul suo potenziamento e, naturalmente, sul rilancio del « piano azzurro ». Non solo il ministro della marina, ma anche quelli del bilancio e del tesoro devono convincersi che lo sviluppo economico deve estendersi ai settori apparentemente meno importanti, per motivi di equilibrio, senza trascurare aspetti che sembrano secondari, ma sono rilevanti per l'economia del paese, anche per motivi sociali che impongono di tenere in vita e di sviluppare attività utilissime.

Bisogna ravvivare e dare un contenuto economico alle cooperative di pescatori, elevandole a piccole imprese pescherecce, magari con una forma di compartecipazione dell'I.R.I. per risolvere più facilmente i problemi del finanziamento. E ciò anche indipendentemente dalla politica di crediti agevolati da tutti invocata.

Bisogna risolvere questo gravissimo problema perché, onorevole Sinesio, la piccola pesca, sulla scia attuale, continuerà ad impoverirsi, a retrocedere sempre più, sino a sparire o, peggio, a fruttare ai pescatori redditi bassissimi rispetto a quelli di tutti gli altri lavoratori.

Ripeto e richiamo, inoltre, il discorso fatto altre volte sull'unificazione nel Ministero della marina mercantile di tutta l'attività governativa che interessa la pesca e, quindi, anche di quella relativa alle acque interne; sulla revoca dei diritti esclusivi di pesca; sull'azione contro la pesca di frodo; sugli incentivi per aumentare la pesca oceanica (che vedrei organizzata con flottiglie comprendenti battelli da pesca, navi-fattoria, navi-trasporto e confacenti impianti a terra per lavorazioni, deposito e smistamento ai mercati del pescato).

Concludendo questa parte, ritengo necessario dar seguito a quanto proposto dalla federazione nazionale della pesca, e chiedo al Governo di: *a*) integrare tanto il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio, quanto i fondi della Cassa per il mezzogiorno, fino a coprire almeno le richieste presentate nei termini prescritti; *b*) integrare i fondi della legge n. 290, per le acque interne; *c*) cercare di garantire, in sede di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

mercato comune, il buon diritto della pesca italiana contro eventuali decisioni che potessero ledere i nostri interessi futuri; *d*) creare un istituto finanziario per andare incontro a tutte le esigenze creditizie del settore, nelle misure più efficaci e nelle forme più idonee; *e*) comprendere nel piano dei porti quelli destinati a basi di armamento delle imprese di pesca; *f*) agevolare la costruzione, l'impianto ed il miglior funzionamento dei mercati all'ingrosso dei prodotti ittici; *g*) curare la migliore qualificazione professionale dei lavoratori e dei dirigenti della pesca, a mezzo di apposite scuole e sezioni dell'E.N.E.M., che si rifacciano ai più moderni sistemi di altre nazioni; *h*) agevolare la stipula di nuovi contratti sindacali con adatti rapporti di lavoro e moderne norme previdenziali; *i*) istituire una commissione consultiva di rappresentanti dei sindacati delle cooperative e di esperti, commissione da convocare periodicamente.

Vi è poi un argomento che mi sembra non sufficientemente trattato nella relazione, ed è quello dello studio della flora e della fauna marittima e del coordinamento dei molti istituti pubblici che se ne occupano.

L'Italia in questo campo è vergognosamente indietro rispetto agli altri paesi civili. Richiamo le preghiere fatte al Governo lo scorso anno. Bisogna trovare i mezzi per fare qualche cosa; occorre far costruire batiscafi per esaminare il fondo marino e la vita dei pesci, per scoprire le ricchezze dei banchi coralliferi che possono alimentare il nostro artigianato, per individuare alghe commestibili ed altri prodotti utili per la futura alimentazione dell'uomo.

Desidero far notare all'onorevole Schiano che attualmente si fa un notevole sforzo per la difesa della fauna marina contro i pescatori di frodo. Il guaio è che gli addetti alla vigilanza rischiano anche la vita per arrestare quei delinquenti (così li ha chiamati l'onorevole Schiano); mentre poi abili avvocati riescono a farli assolvere dai magistrati. Comunque, devo dare atto al ministro Macrelli che un altro passo avanti è stato fatto con l'aumento degli stanziamenti del capitolo 64. Naturalmente, se all'azione del Ministero si aggiungerà un miglioramento di costume, anche tale problema sarà più facilmente risolto.

Per concludere questa parte, aggiungo che si dovrebbe riformare la legge che disciplina i mercati ittici, i quali, in linea di massima, dovrebbero essere gestiti dai produttori od in piena collaborazione fra enti pubblici e produttori. Questa riforma contribuirebbe

ad evitare molte forme di sfruttamento, e stroncherebbe anche le resistenze degli sfruttatori dei pescatori alle attuali possibili regolamentazioni locali.

Per quanto riguarda l'assistenza ai pescatori, mi preme rilevare che essi sono lavoratori come tutti gli altri, e che perciò hanno pieno diritto allo stesso trattamento previdenziale ed assistenziale di tutti gli altri, anche a costo di far integrare dalla comunità nazionale oneri non sopportabili dal settore. E ciò vale anche per le case, per le quali si dovrebbe largheggiare con prestiti e contributi all'« Edilpesca » od a semplici cooperative fra pescatori.

Per i lavoratori marittimi, rinnovo le precedenti richieste per quanto riguarda il collocamento, la stabilità del lavoro, l'unificazione delle casse marittime e la partecipazione agli utili della produttività, derivanti da una meccanizzazione più spinta delle operazioni a bordo delle navi.

Per il lavoro portuale conviene conservare l'ordinamento attuale. Le richieste degli industriali al ministro della marina mercantile, di manipolare le merci nei porti con proprio personale, si fanno sempre più insistenti. Se si accogliessero queste domande, l'eccezione diventerebbe regola, la regola eccezione, e l'attuale organizzazione non avrebbe più senso. Su questo problema prego dunque il ministro di essere molto guardingo.

L'attuale disciplina del lavoro portuale, nel suo insieme, si è dimostrata altamente positiva, se il maggior traffico prodotto dal nostro sviluppo economico è stato sempre smaltito senza lagnanze, dato che i portuali hanno sopperito con il maggior lavoro e con la loro capacità professionale a tutte le insufficienze delle banchine, alla inadeguatezza dei mezzi meccanici, all'improvviso aumento del volume di merci imbarcate e sbarcate.

Non si può sacrificare l'attuale sistema, che risponde ad una esigenza di interesse pubblico e non privato. Ogni tentativo e ogni sforzo deve essere fatto per raggiungere accordi tra i lavoratori e gli industriali per equi compensi di questo lavoro, senza intaccare il principio dell'attuale sistema per soddisfare esigenze private, mortificando interessi pubblici.

Torno a ripetere quello che dissi lo scorso anno: un alleggerimento dei costi globali delle operazioni potrebbe aversi non incidendo sulle mercedi degli operai, ma sopprimendo gli intermediari, togliendo di mezzo le così dette imprese, e mettendo le compagnie in grado di possedere e gestire i mezzi meccanici necessari. Cosa possibile con una accorta gestione

delle compagnie, con un certo accumulo di risparmio da parte delle stesse, e con eventuali agevolazioni creditizie a queste specie di cooperative che sono poi le compagnie portuali.

Una maggiore spinta alla meccanizzazione, ragionevoli accordi sugli orari di lavoro che tengano conto sia delle esigenze di far ripartire subito le navi sia delle necessità dei lavoratori, per i quali, ad esempio, è eccessivamente penoso lavorare nelle due o tre ore canicolari di agosto: ecco altri fattori di miglioramento delle operazioni portuali.

Comunque, ritengo necessario, onorevole ministro, che la nota commissione per l'organizzazione produttivistica di tali operazioni acceleri e concluda finalmente i propri lavori.

È bene elevare a trenta giorni le ferie dei portuali, come richiesto dall'organizzazione internazionale dei lavoratori dei trasporti. Sarebbe opportuno sussidiare, per le loro spese generali, le compagnie i cui permanenti fruiscono di integrazioni salariali.

A proposito di sussidi, chiedo un aiuto per i portuali di Olbia, colpiti dall'impiego delle navi-fraghetto; aiuto che dovrebbe risolversi nell'assegnazione di altro confacente lavoro, come potrebbe essere quello derivante dalle operazioni accessorie e sussidiarie dei movimenti che vengono espletati a bordo dei traghetti stessi.

Non è opportuna la pleoricità degli organici delle compagnie; ma è necessario rendere giustizia e mettere tutti o quasi tutti quelli che lavorano nei porti in eguali condizioni, ripristinando il ruolo avventizio.

Il regolamento del codice della navigazione suddivide i lavoratori in permanenti ed occasionali. Permanenti sono quelli che turnano tutti i giorni in caso di carico o scarico delle merci; occasionali sono quelli che vengono avviati al lavoro solo dopo aver esaurito la chiamata dei permanenti. Ma anche tra gli stessi occasionali, nei porti dove il traffico lo consenta, viene a determinarsi una differenziazione a favore di quelli che, diventati pratici professionalmente, vengono anche per la loro anzianità preferiti agli altri. Questa divisione degli occasionali, ammessa dal Ministero della marina mercantile e dalle autorità periferiche ha, difatti, creato diritti diversi in materia di impieghi degli occasionali. Non è giusto che questi occasionali, meno « occasionali » degli altri, lavorino senza godere di tutte le assistenze e previdenze.

Il ministro, in base all'articolo 16 del codice della navigazione, potrebbe ripristinare il ruolo degli avventizi. E questi potrebbero, da un lato, ricevere assistenze e previdenze, e,

dall'altro, essere ammessi a godere della garanzia salariale in ragione del 50 per cento di quanto stabilito per i permanenti in caso di disoccupazione.

Il problema è molto importante. Solo a Genova i lavoratori che tutti i giorni vengono avviati al lavoro sono circa tremila; a Napoli, Venezia, Livorno, Savona, Civitavecchia e Ravenna, ed in altri porti, la situazione è quasi identica, anche se il numero di questi occasionali è inferiore. Il ministro della marina mercantile deve intervenire, impedendo ogni speculazione, ogni sfruttamento, ogni soggezione di questi lavoratori verso chi per motivi diversi, e non soltanto di ordine economico, ne approfitta.

A questo proposito devo ringraziare il ministro che, per le sue insistenze, seguendo la pressione dell'organizzazione sindacale democratica, ha ottenuto che il consorzio del porto di Genova iscrivesse finalmente nei ruoli degli effettivi 300 lavoratori, che già da una decina di anni turnavano con i permanenti. Si tratta di lavoratori del porto che al momento in cui si facevano le vacanze nei ruoli dei lavoratori fissi non venivano immessi fra gli effettivi, per aver superato il minimo dell'età prescritta dai regolamenti. Ma dopo questo accorgimento, il consorzio, a detti lavoratori, non ha reso giustizia: infatti ad essi, ai fini del godimento del sussidio di pensione volontaria erogato dal fondo consortile, non si vuole riconoscere l'anzianità pregressa maturata, nonostante abbiano prodotto con il lavoro svolto la stessa quantità di aliquota contributiva affluita al fondo dagli altri lavoratori permanenti.

Anche questa ingiustizia deve essere sanata. Ella, onorevole Macrelli, nella sua recente visita al porto di Genova si interessò del problema, e promise il suo intervento. La prego di fare in modo che a questi lavoratori, allorché saranno collocati a riposo, sia dato un sussidio mensile uguale a quello degli altri, cioè dei permanenti.

Per la previdenza e l'assistenza dei portuali, richiamo quanto già detto lo scorso anno; ma aggiungo che sarebbe necessario costituire un fondo di mutualità portuali, allo scopo anche di dare assetto amministrativo ai vari fondi assistenziali gestiti dal Ministero della marina mercantile.

Noi raccomandiamo al Ministero della marina mercantile di voler preparare con sollecitudine uno schema di legge, che riconosca ai lavoratori la responsabilità dell'amministrazione di questi fondi, e crei un ente per i lavoratori, retto dai lavoratori, sia pure sotto la

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

vigilanza ministeriale. Tutti gli oneri previdenziali e assistenziali sono parte di salari pagati non direttamente al lavoratore, ma ugualmente dei lavoratori. Nel caso dei portuali, il datore di lavoro ha carattere occasionale, riceve il servizio, paga e va via. Occorre andare incontro anche a queste esigenze.

Per quanto riguarda l'istruzione professionale, penso, in contrasto con quanto afferma l'onorevole relatore, che sia necessario unificare e contemporaneamente decentrare questa attività per meglio potenziarla ed affermarla, affidandola per i gradi inferiori all'E.N.E.M., per gli altri agli istituti nautici e alle stesse università, come invocato lo scorso anno.

Un'ultima raccomandazione: la sistemazione degli uffici ministeriali e le situazioni del personale.

In conclusione, onorevole ministro, il suo predecessore senatore Jervolino ha dato l'avvio alla soluzione di molti problemi, risolvendone diversi ed importantissimi. Ella ne ha impostati e risolti altri. Siamo sulla buona strada; ma molto vi è ancora da fare. Au-

guro fervidamente e sinceramente che ella possa legare il suo nome all'ulteriore, decisivo sviluppo della marina mercantile italiana e dei suoi traffici su tutti i mari del rafforzamento ed al rassodamento di questo mondo; che ella possa legare il suo nome al importante supporto del nostro sviluppo economico: a suo onore, e nell'interesse del popolo italiano. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Trombetta. Poiché non è presente, s'intende che abbia rinunciato.

Non essendovi più iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale e rinvio alla seduta pomeridiana le repliche del relatore e del ministro.

La seduta termina alle 14,5.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI