

DCXCIV.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 26 SETTEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Congedo	33613
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). . . .	33614
PRESIDENTE	33614
SINESIO, <i>Relatore</i>	33614
MACRELLI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	33626
Disegno di legge (<i>Discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3601-3601-bis)	33633
PRESIDENTE	33633
COLITTO	33633
GEFTER WONDRICH	33636
ROMEO	33638
PEDINI	33643
SPADAZZI	33646
SCARLATO	33650
Proposte di legge :	
(<i>Annunzio</i>)	33614
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	33613
Interrogazioni (<i>Annunzio</i>)	33653

La seduta comincia alle 16,30.

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

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Ripamonti.

(È concesso).

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che la XIII Commissione (Lavoro) nella riunione di stamane, in sede legislativa, ha approvato il seguenti provvedimenti:

BUCCIARELLI DUCCI, TOGNONI ed altri: « Riduzione dell'orario di lavoro per i lavoratori delle miniere » (*Modificata dalla X Commissione del Senato*) (349-365-B), con modificazioni;

VIDALI ed altri: « Riconoscimento ai fini previdenziali del servizio militare obbligatorio prestato nelle forze armate dell'ex impero austro-ungarico durante la guerra 1915-1918 dai cittadini delle province della Venezia Giulia e Tridentina » (*Urgenza*) (316) e RIZ ed altri: « Riconoscimento ai fini previdenziali del servizio militare obbligatorio prestato nelle forze armate dell'ex impero austro-ungarico durante la prima guerra mondiale » (2223) in un testo unificato e con il titolo: « Riconoscimento ai fini previdenziali del servizio militare obbligatorio prestato nelle forze armate dell'ex impero austro-ungarico dal 15 maggio 1915 al 1° luglio 1920 » (316-2223).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

CARRASSI ed altri: « Disciplina della ripartizione delle somme stanziare per la pubblica assistenza generica » (4147).

Sarà stampata, distribuita e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmessa alla Commissione competente, 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.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Sinesio.

SINESIO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di iniziare la mia replica ai numerosi e notevoli interventi che hanno messo a fuoco i problemi più palpitanti del bilancio di previsione della Marina mercantile per l'esercizio finanziario 1962-63, bilancio inteso come sintesi di una politica da attuare in prospettiva e come un indirizzo da seguire passo passo con tutte le altre attività del paese, mi sia consentito di ringraziare tutti gli onorevoli colleghi che con i loro autorevoli ed appassionati interventi hanno voluto sollevare nel dissenso o nel consenso quella solidarietà e quella sensibilità che il settore marittimo italiano richiede, in questo momento, in tutti i suoi molteplici ed interessanti aspetti.

Sono sicuro che gli onorevoli colleghi non mancheranno di dare ancora il loro alto, valido ed unanime appoggio allorché i più essenziali problemi del settore marittimo italiano, tradotti in disegni o in proposte di legge avanzate dagli stessi colleghi, verranno in discussione in aula o in Commissione per l'approvazione e la conferma di una linea che deve avere come base la crescita di una sempre maggiore sensibilità per i problemi del mare, atti a creare quella coscienza marinara di cui molti oratori hanno parlato nei loro interventi.

Un altrettanto vivo e deferente ringraziamento mi è del pari doveroso rivolgere al ministro Macrelli, che ha voluto, sia pure nella sua tarda età, sposare...

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Sono scapolo. (*Si ride*).

SINESIO, *Relatore*. Tarda età per altre nozze...

Dicevo: che ha voluto sposare i problemi, la causa dei marittimi e dei pescatori italiani in questa nuova atmosfera, che ha un significato profondo...

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. È un curioso matrimonio per uno scapolo.

SINESIO, *Relatore*. Ma la marina mercantile è femmina...

Dicevo: ...che ha un significato profondo e pronto al superamento di vecchi schemi e di una mentalità ormai superata.

Il dibattito sul bilancio rappresenta per noi, onorevoli colleghi, l'oggetto di un approfondito esame critico, effettuato interpretando una aspirazione diffusa nei settori interessati in vista della definizione di una linea di condotta che deve informare tutta l'azione del Governo tra un bilancio e l'altro, divenendone obiettivo di conquista ad aspirazione comune.

Tutto questo mi permetto di affermare, anche se la discussione dei bilanci viene attuata tra il disinteresse, per il modo e per il senso storicamente superato e per i limiti che la stessa discussione pone ad ogni prospettiva. Il bilancio di ogni dicastero è divenuto uno strumento rigido di attuazione di una normale amministrazione di quella attività alla quale il bilancio si riferisce, lasciando alle leggi speciali gli interventi per sanare o tamponare questo o quel problema.

A me sembra dunque che anzitutto vada posto rimedio ad un sistema superato, che non corrisponde più alle esigenze del paese e delle categorie economiche interessate. Il Governo che vuol attuare una politica innovatrice ha bisogno di strumenti nuovi, adatti e consoni alla prospettiva che si spera di creare.

Ecco, onorevoli colleghi, il perché del disinteresse non solo nostro, ma anche, e spesso, dell'opinione pubblica che sa che quel bilancio non può avere alcuna variazione perché già vincolato dalla preventiva approvazione dei bilanci finanziari. Bisogna superare questa crisi di funzionalità del bilancio dello Stato, per creare strumenti idonei a perseguire i fini istituzionali e di interesse generale. Comincio subito con l'affermazione che in quest'ultimo anno, legato alla fortunata attività del ministro Macrelli, abbiamo percorso un buon cammino, valutando questo stesso sul piano quantitativo e qualitativo delle modificazioni che in tale spazio di tempo il Governo ha saputo determinare nella realtà economica e sociale del settore marittimo, alla luce degli obiettivi che nel passato abbiamo voluto dare alla nostra azione.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

Vedremo più avanti, nell'esaminare il bilancio analitico dell'attività del Governo, di darne una approfondita valutazione.

Lo stesso dibattito che è seguito alla mia relazione, da tutti accettata, che si è inquadrato talvolta in schemi non pertinenti al settore, ma alla politica generale, ha dato verifica e conferma a quanto ho sostenuto, indicando concretamente i termini operativi della azione futura del Governo. La discussione del bilancio infatti non è una manifestazione esterna né un atto di semplice valore formale né mera prospettazione accademica di temi.

Essa ha significato in quanto vi siano una serena verifica di una certa politica ed una analisi ed un giudizio di essa dalla quale debbono emergere gli errori, le incompiutezze, le insufficienze, insieme con gli aspetti più validi dell'attività di un governo. In tal modo rappresenta il fondamentale strumento per porre al vaglio di un giudizio sereno e democratico ogni azione compiuta, per trarre proficue indicazioni sulla scelta dei temi, degli strumenti e dei metodi dell'attività futura del Governo.

Per questo il punto di partenza del dibattito è il bilancio dell'attività svolta sulla base della linea politica e degli impegni espressi nell'ultima discussione, vagliata alla luce della situazione esterna delle circostanze che, indipendentemente dalla nostra volontà, hanno condizionato o agevolato l'azione del Governo. Il consuntivo critico del nostro operato deve rappresentare quindi una valida premessa per la determinazione dei temi dell'azione futura del Governo, temi di azione che dovranno essere individuati tenendo conto delle obiettive necessità del settore e delle concrete possibilità di risoluzione dei problemi.

Questi temi dovranno comunque essere prospettati congiuntamente ad una coraggiosa assunzione di impegni del Governo e con una realistica prospettazione di linee risolutive di azione legislativa, al fine di porre gli interessi che perseguiamo nel quadro più generale; e di impegnare così tutta l'azione del Governo su una visione generale dei problemi politici, sociali ed economici, la quale tenga conto delle esigenze del settore e delle categorie economiche che lo rappresentano.

Ho parlato di realismo in quanto gli obiettivi dovranno essere individuati in rapporto alle effettive capacità di conseguirli e avendo cura che non siano fuori della competenza e della possibilità della Marina mercantile così come sono state delineate in quest'ultimo dibattito. È chiaro, infatti, che il problema dei cantieri interessa la marina mercantile, invol-

gendo la costruzione, qualificazione, miglioramento e riattamento del naviglio e, quindi, l'avvenire stesso della marina mercantile; ma è anche chiaro che questo problema va posto con forza, con energia, con compattezza e unanime consenso allorché verrà in discussione il problema dei cantieri navali, cioè quando si discuterà il bilancio delle partecipazioni statali.

Una siffatta valutazione dei problemi e dei loro termini risolutivi conduce ad un giudizio sulla idoneità dell'attuale linea politica seguita in questi ultimi anni: giudizio che (così come è stato riconosciuto) è a mio avviso positivo, anche se è necessaria una programmazione globale delle attività marinare collegata alle prospettive di sviluppo del paese. Perciò, così come nell'esame e nella valutazione dei problemi e dell'azione svolta dal Governo dobbiamo individuare le prospettive per il futuro, noi non dobbiamo cadere nell'errore di ritenere il settore marinaro isolato, in queste prospettive, dagli altri settori.

Dobbiamo invece aspirare a che, facendo finalmente giustizia del nostro passato, si segua e si debba seguire da parte del Governo una politica che tenga conto delle esigenze dei marittimi e dei pescatori italiani.

Ma, nell'analisi critica dell'azione seguita dal Governo in questi ultimi anni sarà opportuno far posto ad una distinzione consapevole. Intendiamo cioè distinguere gli obiettivi e le indicazioni di carattere generale in tema di politica economica e l'azione in sede legislativa volta allo sviluppo e al potenziamento delle attività marittime del nostro paese. Nel campo degli impegni di natura legislativa il Governo ha in primo luogo posto l'esigenza di una politica di sovvenzioni che deve tener conto della programmazione generale connessa con lo sviluppo della flotta peschereccia e mercantile.

Va subito dato atto al Governo e al ministro della marina mercantile che, pur fra notevoli divergenze di vedute sulla politica marinara da seguire in generale e sugli indirizzi da assumere in particolare per gli interventi dello Stato nel settore dei servizi marittimi, ha potuto e ha saputo (sia pure in un mare abbastanza procelloso per i trascorsi che ancora hanno portato avanti un vecchio tema e una vecchia discussione) superare tutti gli ostacoli portando a definizione la complessa materia con la emanazione della legge n. 600 del 2 giugno 1962 sul riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale. Questa legge, che aveva creato difficoltà notevoli nell'opinione pub-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

blica del paese; che ad un certo momento — così come era stata posta — aveva creato nella coscienza dei marittimi italiani e dell'opinione pubblica qualcosa che rendeva difficile la visione di una prospettiva sicura; questa legge — accettata unanimemente dalla Commissione trasporti e marina mercantile — ha portato una concezione nuova in quello che è l'intervento dello Stato e un coraggioso e valido contributo ad una impostazione che certamente potrà dare in avvenire uno sviluppo e una propulsione a tutto il settore marittimo italiano.

A questo punto cercherò di rispondere alle richieste che sono state avanzate durante la discussione di questo bilancio; cercherò di tenere presenti almeno i problemi più notevoli che sono stati qui discussi affinché, messi a fuoco, possano costituire base per una direttiva programmatica governativa da attuare negli anni venturi. Io chiedo anzitutto scusa se non toccherò tutti gli argomenti trattati dai colleghi in questo dibattito.

L'amico onorevole Geffer Wondrich ha sollevato, fra gli altri, il problema di Trieste. Ritengo che la visita del ministro della marina mercantile a Trieste, a pochi mesi dal suo insediamento al Ministero, sia stato un gesto di doverosa solidarietà nei confronti di una città che tanto ha sofferto nel passato e ha sempre affermato l'italianità dei suoi cittadini. Questo problema (trattato anche dagli amici onorevoli Vidali e Bologna in Commissione) sta molto a cuore al Ministero della marina mercantile.

Il problema di Trieste deve essere valutato non solo dal punto di vista politico, ma anche e soprattutto dal punto di vista tecnico. Il porto di Trieste è l'unico nostro grande porto nell'Adriatico. Non si può quindi trascurare la necessità di dover competere con nazioni che, attraverso una politica di bassi salari, riescono a creare difficoltà alle maestranze di Trieste. Bisogna che il porto di Trieste, come diceva l'amico Vidali, venga attrezzato in modo che si possa guardare con fiducia all'avvenire della città.

Passando a parlare della linea politica che dovrà seguire il Ministero della marina mercantile negli anni futuri, mi sia consentito di ricordare l'ordine del giorno presentato in Commissione dai deputati Boidi, Bogoni, Colasanto ed altri, fra i quali il sottoscritto, e che prende in considerazione la situazione in cui ci siamo venuti a trovare con la legge n. 301 a favore dell'industria cantieristica, che avrà vigore fino al 30 giugno 1964. Se non provvediamo a rendere operante detta legge

per assicurare i contributi ai cantieri navali fino alla sua scadenza, verremo a trovarci in difficoltà, non potremo provvedere al potenziamento della flotta mercantile e sorgerà il problema del lavoro nei cantieri navali, con lo spettro di migliaia di operai messi sul lastrico.

Questo stesso problema è stato prospettato anche dai colleghi Concas e Boidi, con foga e con passione, e soprattutto dall'onorevole Adamoli, il quale ha sottolineato la gravità della situazione in cui si verrebbe a trovare il paese, nel caso di chiusura dei cantieri, non soltanto per quanto riguarda l'occupazione operaia ma per il fatto che l'Italia dovrebbe ricorrere, per rinnovare la sua flotta, ai cantieri stranieri e necessiterebbe di ingenti capitali da destinare all'assegnazione di commesse a paesi esteri.

Questo problema è fra quelli che maggiormente richiedono l'attento interessamento del ministro della marina mercantile, che indubbiamente non mancherà di insistere presso i dicasteri finanziari allo scopo di reperire quella somma di 32-34 miliardi che si afferma essere necessaria a far superare entro il 1964 l'attuale difficile situazione.

L'onorevole Geffer Wondrich si è anche occupato del rinnovo dell'accordo con la Jugoslavia in materia di pesca. Da tempo le categorie economiche interessate avevano prospettato all'allora ministro Jervolino la possibilità di trattare a livello di rappresentanza diretta, oltre che con l'intervento dei ministeri. Sarebbe, questo, un metodo da adottare più frequentemente, perché assai spesso possono essere superate, da prese di contatto diretto fra operatori economici, difficoltà che appaiono talora insormontabili per interventi ufficiali e posizioni di prestigio dei governi.

L'accordo stipulato a suo tempo con la Jugoslavia teneva conto di un'esigenza di intervento immediato, ma non poteva essere perpetuato nel tempo. La somma richiesta dalla Jugoslavia era veramente eccessiva e assolutamente sproporzionata ai vantaggi che ne derivavano ai pescatori operanti nell'Adriatico; quella stessa somma, ripartita fra gli operatori economici interessati, avrebbe consentito loro un reddito assai più consistente.

Resta il fatto che il trasferimento di motopescherecci di Ancona o di Chioggia dall'Adriatico al Mediterraneo ha posto delicati problemi in quanto questo mare appare ormai saturo e così bisogna porsi il problema di orientare verso gli oceani l'attività peschereccia.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

Non condivido inoltre il punto di vista dell'onorevole Gefter Wondrich sul problema dell'unificazione delle casse marittime. Egli ha affermato che l'unificazione dei servizi sarebbe un fatto assai grave perché rischierebbe di peggiorare l'assistenza di cui godono i marittimi. Con l'unificazione, viceversa, i marittimi continuerebbero a fruire della stessa assistenza...

GEFTER WONDRICH. Ma aumenterebbe il passivo...

SINESIO, *Relatore*. Ella sa, onorevole Gefter Wondrich, che le casse marittime non beneficiano di alcun contributo dello Stato e che i bilanci sono a conguaglio; in altri termini, alla fine di ogni anno, in base al calcolo delle entrate e delle spese, si impongono i contributi che gli armatori e i proprietari dei pescherecci devono pagare.

In questo modo, con l'unificazione delle casse marittime, si verrebbe ad avere un presidente, un consiglio di amministrazione, vale a dire una amministrazione unificata nella forma, anche se nella sostanza si continuerebbe a mantenere la gestione in compartimenti come quelli di Trieste, di Genova e di Napoli.

Non è giusto però che il bilancio di qualcuna di queste casse abbia utili che raggiungono anche il miliardo, mentre i bilanci di altre casse come quella di Napoli devono sopportare oneri maggiori, oneri che in definitiva si riversano su categorie economiche che non sono in condizioni di poter pagare.

La unificazione delle casse marittime è, quindi, una questione di giustizia. Se è vero che il nostro paese ha raggiunto l'unità, se è vero che i marittimi di Genova sono uguali a quelli di Palermo e di Trieste, è giusto che anche questo problema possa essere affrontato, dato che, onorevole ministro, non vi sono oneri a carico dello Stato e noi possiamo procedere rapidamente e con coraggio in modo da risolvere definitivamente questa questione.

Non ho trattato della vasca navale poiché sono cinque anni che se ne parla. È un problema che va inquadrato nel bilancio della difesa, ma sarebbe ora che si trovasse una soluzione. Mi ha fatto piacere che sia stata sollevata la questione dei 130 cantieri per la navigazione da diporto. Questo potrebbe costituire non solo un settore di sviluppo industriale molto importante, ma una scuola professionale qualificata che darebbe al paese operai specializzati per altre attività economiche del settore marittimo. Ho pure gra-

dito la riaffermazione del principio di un aiuto sicuro alla navigazione da diporto, soprattutto se questa non è di lusso. Al riguardo ho presentato una interrogazione al ministro delle finanze chiedendo agevolazioni per la motonautica e la navigazione da diporto in genere, mediante la concessione di facilitazioni nell'acquisto della benzina.

L'onorevole Concas del partito socialista ha invocato una politica programmata. Sono d'accordo con lui. Questo problema, però, invece di dibatterlo in questa sede tra colleghi animati da passione per questo settore, dovrebbe divenire un problema dei partiti che costituiscono la maggioranza. Quello dello sviluppo della marina mercantile, dell'incidenza del suo reddito rispetto al settore dei trasporti, che è attualmente dell'85 per cento, è un problema di interesse nazionale e perciò riguarda i partiti che oggi formano la maggioranza governativa.

È facile affermare che l'onorevole Macrelli, ministro della marina mercantile, dovrebbe fare di più. Ma cosa può fare di più dopo che si è battuto perché i ministri finanziari concedessero più fondi alla marina mercantile?

Bisogna che i partiti considerino questo problema anche alla luce delle prospettive che si vanno maturando con l'affacciarsi sulla scena del mondo dei nuovi paesi africani. Sono esigenze che noi non dobbiamo perdere d'occhio se abbiamo a cuore migliori prospettive per la marina mercantile italiana.

Mentre posso essere d'accordo con l'onorevole Adamoli che si formi, magari attraverso l'E.N.I., una flotta peschereccia efficiente, devo esprimere il mio dissenso su un'altra proposta che è stata qui avanzata: quella della statizzazione della flotta peschereccia italiana. È un problema grave, investendo un'attività soprattutto di carattere tecnico. Sono invece d'accordo che occorra intensificare la pesca oceanica, anche in considerazione di quanto dicevo prima, cioè che il Mediterraneo è diventato troppo piccolo per i nostri pescatori. Oltre tutto, tale intensificazione della pesca oceanica promuoverebbe l'evoluzione dell'intero settore da una caratterizzazione prevalentemente artigianale ad un'altra spiccatamente industriale; il che varrebbe senza dubbio a meglio qualificare e rafforzare sul piano sindacale le forze imprenditoriali e dei lavoratori, agevolando la instaurazione di patti contrattuali uniformi, con conseguenti migliori garanzie per quel che riguarda le condizioni di lavoro dei pescatori, in particolare per i minimi salariali.

Osservava giustamente l'onorevole Vidali come, nel programma prospettato, non sia prevista alcuna linea per l'Adriatico. Questo problema va posto nella sua semplicità, ma anche nei riguardi dell'incidenza che rappresenta per i porti adriatici. È necessario porsi su un piano di competitività con le nazioni vicine, che in questi ultimi tempi hanno intensificato le loro linee con 10-20 corse giornaliere, mettendo in difficoltà le linee che si svolgono sotto l'egida della bandiera italiana.

L'onorevole Boidi, dopo avere parlato dei problemi di Ancona in particolare, delle Marche in generale, e di tutti i porti, ha toccato un tema importantissimo: l'esodo dei pescatori. Alla stessa maniera in cui i contadini lasciano le campagne e si dirigono verso l'estero alla ricerca di un lavoro meglio retribuito, così i pescatori abbandonano l'attività marinara. Siamo arrivati al punto in cui presso alcune marinerie si concedono premi di ingaggio ai pescatori, così come avviene nel mondo dei giocatori di calcio. Questo dipende dal fatto che non vi sono più braccia da adibire alle attività marinare.

È inutile invocare una legislazione in favore della pesca quando assistiamo a questo esodo continuo. Bisogna risolvere al più presto questo problema; solo dopo averlo risolto potremo guardare con serenità e fiducia alle misure da prendere per migliorare le prospettive della nostra marina da pesca.

L'onorevole Ravagnan, da competente qual è (è stato sindaco di Chioggia, che un tempo ha rappresentato il massimo centro peschereccio italiano), ha ampiamente trattato il problema della pesca e possiamo dire che il suo intervento ha veramente lumeggiato qual è la situazione che si è venuta a creare in alcune zone del Mezzogiorno e nelle isole.

Onorevole ministro, la speculazione della intermediazione parassitaria deve cessare. Non si può ancora assistere impassibili al fatto che nei mercati si annidino ancora bande di speculatori a danno del sudato lavoro dei pescatori. Il problema dei mercati ittici va affrontato radicalmente e nella forma più adatta, anche perché, come diceva l'onorevole Ravagnan, il problema dei mercati ittici è diverso da quello dei mercati generali.

Problema del diritto di stabilimento. Non dimenticate, onorevoli colleghi, che nei paesi più progrediti, più fortemente industrializzati, la pesca oceanica è diventata un'attività importantissima, che offre la possibilità di fornire decine e decine di miliardi di reddito.

Le attrezzature per la pesca oceanica dei giapponesi, dei russi, dei greci, dei danesi, degli olandesi oggi sono all'avanguardia e rendono al massimo livello possibile. Ad esempio, i pescherecci d'alto mare non hanno bisogno di tornare alle loro basi perché il pescato viene trasbordato su altre navi da carico e portato a destinazione senza che i pescherecci si allontanino dai banchi di pesca.

Questo è un fatto importantissimo che il Governo non deve sottovalutare, specie in relazione al momento in cui i paesi associati al mercato comune stabiliranno in Italia le loro basi per il trasporto di merci e quindi del pescato. Se non si provvede, la nostra situazione, si paleserà ancora più grave: al riguardo è necessario risolvere il problema del dazio imposto sul pescato da parte del Ministero delle finanze, tributo questo da cui viene esentato solo il pesce pescato direttamente.

Certamente noi non diciamo che il pescato debba essere trasbordato in mare dai pescherecci ad altre navi, in quanto potrebbe anche esservi qualche imprenditore che tenti di sfuggire alle imposizioni fiscali di legge; ma, proponiamo che questo trasbordo si possa effettuare nel porto più vicino, alla presenza delle autorità consolari.

Il diritto di stabilimento è un problema importante che, ripeto, non va sottovalutato se non si vogliono mettere veramente in pericolo le prospettive di sviluppo della nostra pesca. Esso, per altro, dovrà essere risolto nel quadro del piano azzurro, del quale ho parlato a lungo nella mia relazione, e che va attuato con urgenza massima, avvalendosi della collaborazione di tutte le categorie interessate.

L'onorevole Colitto ha sollevato nel suo intervento alcune questioni giuridiche, in merito alle quali desidero fare qualche precisazione. In ordine alle modifiche auspiccate in tema di ordinamento del lavoro portuale, pur riconoscendo esatta la definizione giuridica che egli dà del rapporto intercorrente tra gli utenti portuali ed i lavoratori, non si ritengono incompatibili con la natura giuridica del rapporto stesso gli aspetti pubblici che lo contraddistinguono e ne costituiscono, anzi, il carattere fondamentale ed insopprimibile.

Lasciare al libero giuoco della trattativa tra le parti la definizione degli elementi tecnici, ecc. nei quali si sostanzia l'esecuzione dell'operazione portuale, significherebbe inferire un duro colpo a tutta quella somma di interessi pubblici che debbono essere in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

ogni caso tutelati attraverso la vigile attenzione dell'autorità marittima assistita dal consiglio del lavoro portuale.

Questo va detto per evitare equivoci. È giusto che il Governo provveda a far rientrare nell'ordinamento le posizioni che nell'ordinamento non sono, in modo che nei porti regnino la tranquillità e la pace. La libera contrattazione nei porti significherebbe gettare allo sbaraglio i nostri lavoratori, mettere i porti nella condizione di non lavorare perché nascerebbero nuove organizzazioni di natura intermedia che creerebbero difficoltà.

Gli onorevoli Polano, Bardanzellu ed Isgrò, da buoni sardi, si sono occupati del problema dei collegamenti della Sardegna con la penisola. Mentre debbo affermare che ho trovato nei discorsi di alcuni colleghi l'istanza di una soluzione al problema dei collegamenti, soluzione che va trovata perché è necessario dare prestigio e rendere giustizia ai sardi, eliminando determinate situazioni, rilevo che vi è stata una voce stonata, che è andata oltre misura. Noi possiamo, infatti, pretendere che i servizi siano migliorati e potenziati, ma non possiamo, onorevole Polano, trasferire un patrimonio, che appartiene alla Finmare, ad altre aziende dello Stato, che magari in passato si sono rivelate inefficienti e per le quali abbiamo dovuto fare delle leggi speciali per ammodernarle e potenziarle.

Mi si è fatto osservare che i cittadini viaggiano in piedi, che non vi è sicurezza del posto, che si aspetta delle ore per poter staccare i biglietti. Ma, onorevole Polano, tutto questo non avviene anche in altre aziende? Le ferrovie dello Stato garantiscono forse un posto, danno la certezza di arrivare in orario? Non desidero fare delle critiche, ma soltanto rilevare qual è la realtà, più volte sottolineata in questi ultimi anni alla Camera e nel paese. Occorre affrontare decisamente e risolvere il problema dei trasporti; ma non ci si venga a dire che il sovraffollamento delle linee in occasione del Ferragosto, di Natale e di Pasqua sia tale da dover prospettare la necessità del trasferimento da una ad altra azienda a partecipazione statale del naviglio adibito a questo servizio.

Stamane l'onorevole Colasanto ha affermato la necessità di portare nell'ambito della competenza del Ministero della marina mercantile tutto ciò che può servire per attuare una politica marinara nel paese e per creare nel nostro popolo una coscienza marinara.

Viceversa, da qualcuno si vuole ridurre il potere di incidenza che il Ministero della marina mercantile deve avere nella politica globale del paese. Questo è un atteggiamento che respingo, anche se mi rendo conto dell'esistenza di notevoli difficoltà e di strozzature che bisogna superare.

Occorre guardare ai problemi con largo respiro, sprovvincializzandoli, come ben diceva stamane l'onorevole Adamoli. E qui vorrei dire ancora all'onorevole Geffer Wondrich che il problema della cassa marittima sta proprio in questa esigenza di sprovvincializzazione, in questa esigenza di togliere tale importante organismo dalle mani di coloro che possono attuare una politica in contrasto con l'interesse dei lavoratori, per poggiarlo su basi idonee a contribuire alle fortune del nostro paese.

L'onorevole Amodio, con la competenza che gli deriva dall'essere rappresentante dell'armamento peschereccio italiano, ha fatto un discorso completo, ponendo in luce gli aspetti fondamentali del settore e tratteggiando sinteticamente, ma con coraggio, la politica di conversione che si deve operare nel settore della pesca. Per un rappresentante di una categoria, parlare di conversione, cioè di abbandono dei vecchi sistemi e delle antiche tradizioni, per trovare una nuova strada, una nuova prospettiva per l'armamento peschereccio, significa veramente rinunciare ad una parte di se stesso; l'onorevole Amodio l'ha fatto.

È inutile rappresentare al ministro l'importanza economica che la pesca ha nel nostro paese: l'ho già fatto tante volte! Qualcuno ha detto che per la prima volta nella relazione al bilancio della marina mercantile la pesca ha avuto una trattazione dignitosa, almeno sotto l'aspetto della presentazione dei problemi. Ma va detto che oggi il problema della pesca va visto non solo sul piano nazionale, ma anche su quello internazionale. E bisogna tener conto di ciò quando si fanno le leggi. Non si può andare avanti con provvedimenti tampone, cercando di accontentare questo o quel settore, ma bisogna creare un sistema compiuto, che tenga conto delle vere esigenze della pesca.

Sono veramente contento che l'onorevole Amodio abbia rinunciato, per la prima volta, a porre il problema della pesca come il problema della pesca mediterranea. Finalmente si è accettato da parte di tutti quello che cinque anni fa ebbi a sostenere, da questi banchi, sul problema della pesca oceanica. Allora si disse che avevo preso contatti con

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

determinate rappresentanze più o meno qualificate della pesca atlantica nel paese. Oggi è stata fatta giustizia dalla unanimità dei consensi, riconoscendo la validità di una impostazione che offriva adeguate garanzie per la creazione nel paese di un'attività industriale nuova che potesse competere con quella degli altri paesi.

La pesca oceanica, che una volta era un problema marginale, riguardante semplicemente alcune aziende, oggi è un problema di base, un problema di competitività, la cui soluzione può contribuire a creare reddito nel paese e soprattutto evitare immissioni di prodotto (specie se si guarda alle nuove condizioni del M.E.C.) suscettibili di accrescere ulteriormente il disagio e i timori dei nostri pescatori. Specialmente noi siciliani non possiamo dimenticare certi *clearings* che si facevano a danno dell'economia del Mezzogiorno, cioè della sua agricoltura o della sua pesca. Vogliamo che tutto questo venga superato e per far ciò occorre sviluppare la nostra pesca oceanica.

Potremo certamente far sì che la piccola pesca e la pesca mediterranea abbiano tutte le provvidenze necessarie per continuare a vivere, ma fin da ora bisogna porsi il problema industriale. Se vi sono scarsi capitali si cerchi di unificare, di cooperativizzare, di creare strumenti che possano risolvere integralmente il problema.

Anche la pesca oltre gli stretti è diventata una pesca difficile. Il problema della Tunisia è oggi il problema di tutti i paesi africani che desiderano e vogliono allontanare i pescatori degli altri paesi perché tutti vorrebbero creare sicure possibilità di sviluppo alla propria industria ittica.

Dobbiamo cercare di sollecitare prima di tutto l'attuazione del « piano azzurro », che viene indicata già in fase di approvazione, ma che nessuno conosce, perché quanto si farà in questa direzione sia adeguato al programma del Governo e sia inquadrato in una pianificazione totale del settore.

È urgente, collega Amodio, integrare il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio e i fondi della Cassa per il mezzogiorno. Molti piccoli armatori hanno presentato già da mesi la richiesta di contributo, richiesta che giace presso le capitanerie di porto, e si trovano in uno stato di disagio intollerabile, ove si consideri che su quell'affidamento si sono indebitati per le nuove opere.

Bisogna cercare di potenziare anche la legge n. 290 per le acque interne.

Ma quello che prima di tutto è importante, a mio avviso, è di cercare di unificare, come ha sottolineato l'onorevole Colasanto, i servizi della pesca. Non si può più andare avanti così. Non è un problema finanziario, onorevole ministro, perché per lo Stato è lo stesso che la spesa sia a carico del Ministero dell'agricoltura o di quello della marina mercantile. Ma unificare i servizi significa la possibilità che vi sia un sottosegretario che rappresenti gli interessi della pesca nel Ministero della marina mercantile, perché fino ad oggi la pesca in quel dicastero è stata semplicemente la cenerentola, qualcosa cui si pensa quando vi è qualcuno che protesta, o fa voti perché si intervenga. Se si vuole evitare che centomila pescatori si vengano a trovare in una situazione di estremo disagio bisogna studiare una soluzione valida! La pesca deve diventare un notevole settore produttivo nazionale, una attività industriale al pari di tante altre del nostro paese.

È necessario pensare al più presto anche alla pesca oceanica. Voglio ricordare oggi che, allorquando fu portato in discussione il progetto di legge per l'intervento dello Stato a favore delle nuove costruzioni, esso non conteneva alcun accenno alla necessità di impostare veramente il problema della pesca oceanica; e fu una dura fatica far accettare dal ministro un emendamento all'articolo 2 che mettesse finalmente in termini industriali e di giustizia il problema della pesca oceanica, in favore della quale fino allora si era semplicemente accennato, e molto timidamente. Fu quella, forse, la prima importante battuta, poi seguita dalle norme relative al credito navale.

Onorevole ministro, le diamo atto che l'aver portato a soluzione il problema del credito navale rappresenta un fatto importante per la marina mercantile italiana e per la pesca atlantica; significa la possibilità, di reperire capitali a basso costo e di sviluppare il settore peschereccio italiano. Ma non è giusto che non si debba provvedere anche alla pesca alturiera; è necessario che anche questa possa beneficiare di un tipo di credito che non è quello che esercitano le banche per legge. La Banca nazionale del lavoro richiede innumerevoli garanzie che non può dare un povero pescatore; né può essere il credito esercitato dalla F.A.R.P. per i piccoli pescatori, il cui relativo fondo è stato anche aumentato, ma è pur sempre inadeguato perché possa veramente diventare uno strumento di trasformazione del settore. Uno strumento finanziario a favore della pesca alturiera potrebbe significare la coalizione di piccoli industriali in as-

sociazioni per grandi aziende, con la conseguente possibilità ad accedere alla costruzione di naviglio in ferro, il che rappresenterebbe una certezza economica per il nostro paese.

Disciplina del mare. Stamane l'onorevole Schiano, ha detto nel suo appassionato intervento che si sta distruggendo tutto, ed è arrivato in fine alla conclusione che la colpa è delle autorità periferiche le quali non agiscono come dovrebbero. Ma cosa possono fare le autorità periferiche? Non voglio spezzare una lancia in favore delle capitanerie di porto; ma queste sono già oberate di lavoro, devono risolvere una infinità di problemi, da quello del collocamento dei marittimi a quello della previdenza; devono occuparsi della possibilità di inoltrare le pratiche per i contributi della Cassa per il mezzogiorno ed anche delle ricerche petrolifere in zona demaniale.

Cosa si vuole che facciano le capitanerie, con il personale insufficiente di cui dispongono e che spesso volte deve lavorare fino a notte? Ho potuto constatare di persona che vi sono i comandanti di porto i quali devono lavorare di notte perché non sono riusciti a sbrigare il lavoro che era piovuto sul loro tavolo. Come volete che le capitanerie di porto possano provvedere anche ad arrestare chi porta via una manciata di arenile per ricavarne un tozzo di pane, o chi pratica la pesca di frodo? Badate: non dico che sia giusto, anzi è una cosa che bisogna combattere: l'ho già detto altre volte da questi banchi. Ma non si può scaricare tutta la responsabilità su questi valorosi funzionari civili e militari, ai quali va dato atto pubblicamente di quello che hanno saputo fare nelle pur difficili condizioni in cui operano. Bisogna creare la polizia del mare, il cui personale deve essere dotato di barche adatte per adempiere alle proprie funzioni. Io dico « polizia del mare », con compiti che non devono essere affidati né alla guardia di finanza né alle guardie giurate, che spesso non riescono ad interpretare, così come deve essere interpretato, il codice della navigazione.

Gli studi. Nel nostro paese non si fa niente in questa direzione. Abbiamo soltanto lo scandaglio elettrico che segnala la presenza dei banchi di pesca. Ho avuto la possibilità di vedere una carta di pesca norvegese ed una danese. Esse indicano i luoghi dove si può andare a pescare per poter approvvigionare le industrie locali. In Danimarca vi sono moltissime industrie che conservano il pesce fresco, e ciò è possibile fare solo se tutti i giorni si ha un quantitativo di pescato da

mettere a disposizione degli industriali conservieri del pesce.

L'onorevole Adamoli si è diffusamente occupato dei problemi della flotta commerciale. Io ho avuto cura di consultare le statistiche, al fine di accertarmi se le affermazioni dell'onorevole Adamoli rispondessero al vero. Effettivamente esistono i problemi della specializzazione dei traffici per il caffè, per il piombo e per altri prodotti provenienti dall'America del sud. Noi siamo uno dei paesi di maggior consumo di caffè e quindi è necessario che ci attrezziamo per poter risolvere questo problema. Come? Evidentemente non soltanto limitandoci a confidare nell'armamento privato. Ecco allora la necessità di potenziare la flotta da carico statale. Certo non è tutto, ma la presenza della bandiera italiana nel traffico da carico dello Stato varrebbe già di per sé ad imprimere un nuovo corso alla politica marinara del nostro paese.

Tutto questo significa non solo fare la politica della difesa del prezioso patrimonio della tradizione marinara, ma significa qualche cosa di più. I paesi che in Africa ottengono, sia pure in mezzo a tante difficoltà, la loro indipendenza, costituiscono un fenomeno di grande rilievo. Un collega ha parlato questa mattina dei beduini, ma non nel senso in cui debbono essere visti da noi, se amiamo la pace del mondo, cioè nel senso della fraternità. L'onorevole Adamoli ha parlato dell'abbandono della politica episodica: ma non l'abbiamo detto tutti? Non l'ho detto anch'io, forse, che soltanto attraverso la programmazione e la pianificazione noi possiamo veramente dare un respiro nuovo, una vita nuova? Noi possiamo creare, se vogliamo, un movimento di idee e di fatti nuovi che valgano, onorevole Schiano, ad affrontare e a risolvere i problemi del nostro paese! (*Approvazioni*).

Io debbo ringraziare l'onorevole Schiano. Poc'anzi egli era assente e non ha quindi udito la prima parte del mio discorso. Egli ha ricordato i problemi marittimi di Napoli. Noi non dobbiamo condurre innanzi il discorso regionalistico, anche se necessario...

SCHIANO. È un problema generale.

SINESIO, *Relatore*. ...ma dobbiamo tener presente che abbiamo nel Mezzogiorno e nelle isole una certa situazione e non possiamo fermare il progresso degli altri. Dobbiamo recuperare il tempo perduto e sostanzialmente la democrazia italiana con opere valide, perché allorquando noi avremo dato la possibilità, onorevole ministro, ai lavora-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

tori italiani, ai marittimi, ai pescatori, di sostanziare la libertà politica conquistata, avremo servito la causa della democrazia nel nostro paese.

Problema del demanio: io dissento completamente. Il demanio marittimo, le nostre spiagge, sono e debbono restare di competenza delle capitanerie di porto. Il giorno in cui noi le trasferiremo al dicastero finanze, nasceranno problemi complicatissimi. Noi che rivendichiamo maggiore presenza e più ampi poteri di coordinamento del Ministero della marina mercantile, non possiamo ora sostenere la tesi che si debba cedere ad altri ciò che fino ad oggi si è amministrato con tanta intelligenza e capacità.

L'onorevole Giuseppe Gonella si è intrattenuto sui problemi del traffico e sulle possibilità che l'armamento libero offre; ma noi non abbiamo mai negato che l'armamento libero possa partecipare alla programmazione ed allo sviluppo economico del nostro paese.

Non si deve, però, far credere che la Finmare, la flotta di Stato, sia qualcosa di mastodontico, di immenso, che schiacci la volontà operativa degli altri armatori. Si tratta invece di una flotta ancora di modeste proporzioni. Ma appunto per questo, onorevole Giuseppe Gonella, vogliamo che, nel quadro di una politica di sostanziale prestigio di bandiera, la flotta Finmare venga potenziata con un programma a largo respiro che dia la possibilità di guardare con fiducia all'avvenire.

L'onorevole Colasanto, occupandosi del riordinamento, ha riproposto il problema dell'unificazione della legislazione marinara nonché quello della unificazione dei servizi della pesca, ma soprattutto ha rilevato una cosa importante di cui nessuno aveva parlato: cioè l'opportunità che la qualificazione professionale marinara venga pianificata anch'essa, poiché abbiamo ancora nel nostro paese tanti istituti, taluno dei quali è ancora in regime di gestione commissariale. Ricordo di avere a tal proposito rivolto un'interrogazione sull'Ente nazionale di educazione marinara, il quale dovrebbe proprio servire ad addestrare i nocchieri, i motoristi, gli specializzati marittimi; ma il Governo mi fece conoscere che ancora lo statuto dell'istituto era allo studio. E sono passati già quattro anni. Bisogna dunque sollecitare la creazione, attorno agli istituti di qualificazione marinara, di un sistema di coordinamento che possa confermare la linea che noi abbiamo sempre sostenuto.

Infine, concordo con tutti sulla lotta che bisogna condurre contro le discriminazioni di bandiera. Ma occorre anzitutto che ciò faccia il Governo: bisogna che imponga agli istituti pubblici di porsi su un piano di collaborazione su questo punto, preparando gli strumenti legislativi atti ad eliminare l'attuale crisi dei noli. Questa crisi esiste per la situazione di carattere generale, anche se la certezza di nuovi flussi emigratori verso Stati nuovi apre il cuore alla speranza.

Possiamo infine negare la necessità urgente di ringiovanire la flotta mercantile? Hanno ringiovanito perfino le carni ed io chiedo se non sia forse il caso di ringiovanire noi stessi...

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. D'accordo.

SINESIO, *Relatore*. Si pone dunque l'esigenza di un ulteriore rapido ringiovanimento della flotta mercantile italiana. Occorre incentivare la possibilità di sostituire le vecchie navi con le nuove, moderne e veloci. Il che darà anche lavoro ai nostri cantieri, che vanno inquadrati in un programma di rinnovamento e di sviluppo della flotta mercantile italiana.

A me sembra di avere all'incirca risposto agli interventi che sono stati svolti in due giorni di dibattito su questo bilancio. Ma non potrei chiudere questa mia replica senza occuparmi di altri due problemi.

Mi riferisco anzitutto al problema delle pensioni della previdenza marinara, problema che non interessa direttamente il ministro della marina mercantile, anche se egli ha il diritto e il dovere di sollecitarne la soluzione presso il ministro del lavoro. Non si possono usare nel nostro paese due pesi e due misure. Quando si aumentano (e giustamente) le pensioni per tutti i lavoratori italiani, non si può trascurare la categoria dei marittimi, che fra l'altro mi sembra siano stati un po' i pionieri nella lotta per la conquista di un sistema previdenziale.

COLASANTO. Il destino dei pionieri è sempre stato questo.

SINESIO, *Relatore*. Noi dobbiamo invitare il Governo a intervenire con un contributo che possa sanare il *deficit* della Cassa di previdenza marinara. Si tratta di andare incontro ad obiettive esigenze di giustizia, quella giustizia che deve essere assicurata a tutti i cittadini di uno stesso paese.

Oltre al problema degli aumenti delle pensioni, vi è quello dei minimi pensionabili e quello delle quote supplementari. Sono problemi scottanti. I marittimi attendono che

essi vengano risolti al più presto dal Parlamento.

Sono lieto di aver messo in luce nella mia relazione l'opera che i funzionari civili e militari dipendenti dal Ministero della marina mercantile hanno svolto nel nostro paese. Per quanto riguarda i militari, noi abbiamo una situazione molto pesante. Il corpo delle capitanerie di porto è in uno stato di abbandono e non ha la possibilità di intervenire come dovrebbe. Manca il personale.

I funzionari militari, per il fatto di indossare la divisa, si trovano nella condizione di non poter avanzare le loro legittime richieste come tutti gli altri lavoratori italiani. Essi si trovano, inoltre, in una posizione che permette ad alcuni gruppi di interesse di tentare di attaccare il loro alto e tradizionale prestigio. Bisogna sollecitare il ministro del tesoro affinché al più presto possa essere approvato un provvedimento che consenta di superare la situazione di disagio morale ed economico in cui si trovano taluni ufficiali che godono di un trattamento inferiore a quello di altri che svolgono le stesse mansioni. Occorrerebbe inoltre approvare la proposta per l'estensione di taluni benefici al corpo delle capitanerie di porto ed al personale della sanità marittima. Si pone infine il problema di adeguare gli organici e il trattamento economico all'importanza e alla delicatezza delle funzioni, anche tecniche, attribuite al personale militare che fa capo, per i compiti di istituto, al Ministero della marina mercantile.

Desidero poi raccomandare al ministro della marina mercantile di intervenire nel modo che riterrà più opportuno presso il suo collega della difesa perché, nell'emanazione dei prossimi bandi di concorso, sia prevista l'assunzione di un adeguato numero di nocchieri di porto. Si parla continuamente della necessità di potenziare i nostri porti, ma tale obiettivo non può essere raggiunto avendo di mira soltanto le infrastrutture: occorre anche assicurare il personale necessario e, nel caso particolare, garantire la presenza nei vari uffici marittimi dei nocchieri di porto in numero sufficiente.

La democrazia, onorevoli colleghi, non si attua al centro. Essa non si afferma soltanto per la bontà delle leggi che vengono fatte a Roma, spesso troppo numerose e del tutto ignorate dalle nostre popolazioni, ma attraverso la presenza alla periferia dello Stato, con i suoi organi, grandi e piccoli, i suoi funzionari e i suoi impiegati. E lì, in periferia, che si attua realmente la democrazia e si

dimostra la validità e la solidità di un ordinamento!

SCHIANO. Bisogna fare ogni sforzo per educare alla democrazia questi dipendenti dello Stato e far capire loro che la Costituzione è in vigore dal 1° gennaio 1948!

SINESIO, *Relatore*. Per quello che lo riguarda, il Ministero della marina mercantile deve risolvere il problema della sua presenza in periferia, nelle lontane capitanerie, sulle spiagge, in modo da disporre degli strumenti per fare rispettare le leggi.

Ci si lamenta dell'impunità di cui praticamente godono i pescatori di frodo! Ma come possono intervenire le capitanerie se non hanno gli strumenti tecnici (le motobarco e talora nemmeno il carburante per far navigare quelle di cui sono dotate) per esercitare una severa sorveglianza sulle migliaia di chilometri di coste italiane?

SCHIANO. Questa affermazione è esatta solo in parte. Le capitanerie dovrebbero intervenire almeno quando sono invitate a recarsi sui luoghi ove si commettono questi abusi. Viceversa non intervengono, perché impegnate in altre cose.

SINESIO, *Relatore*. Onorevole Schiano, le voglio raccontare un episodio. Un nostro collega si recò un giorno in una capitaneria di porto e chiese di parlare con il comandante. Dopo aver aspettato un quarto d'ora — forse questo onorevole collega aveva un carattere suscettibile — ritenne di allontanarsi, affermando che era stato offeso il prestigio di un parlamentare.

SCHIANO. Si vede che quel collega era un po' nervoso!

SINESIO, *Relatore*. Allora andò dal ministro in carica per protestare per questa maniera inusitata di trattare un parlamentare e sminuire il prestigio che esso dovrebbe avere. Mi sono permesso di fare un'inchiesta personale. Era accaduto che il capo del compartimento partecipava in quel momento ad una riunione di una commissione che doveva delimitare alcune zone di ricerche petrolifere di interesse notevole. Se il capo del compartimento si fosse allontanato dalla riunione, chissà cosa sarebbe successo. Questo perché? Perché il comandante in seconda si trovava sulla banchina per cercare di risolvere alcuni problemi portuali. Non vi erano ufficiali, altrimenti il collega non si sarebbe adirato e non avrebbe protestato. Non possiamo addossare la responsabilità di tutto questo al personale che le capitanerie non hanno.

Onorevole Schiano, non dico che qualche manchevolezza non vi sia, ma non possiamo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

generalizzarla, poiché questi signori ufficiali sono impiegati dello Stato veramente rispettabili e fanno il loro dovere con prestigio e competenza!

SCHIANO. È gente che si sacrifica spesso con mezzi inadeguati.

SINESIO, *Relatore*. Sono lieto di avere trovato il consenso unanime dei colleghi su un problema veramente basilare, quello dei porti. La stampa nazionale ha confermato che se non lo si risolve entro breve termine (si tratta di una soluzione riguardante il finanziamento) ci troveremo di fronte a grosse difficoltà.

Ha detto bene l'onorevole Concas quando ha messo in evidenza la nostra posizione di preminenza, all'interno del M.E.C., per quanto riguarda il traffico, e l'onorevole Adamoli ha confermato che, per la prima volta nella storia dei porti, Genova, con grande orgoglio del nostro paese, ha superato come volume di traffico quello di Marsiglia. Vogliamo perdere la possibilità di sviluppare ancor più i nostri traffici? Onorevole Macrelli, questo non è un problema che investe direttamente il suo dicastero, e mi riservo di parlarne in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici. La cifra di 900 miliardi per i porti non è astronomica se la si considera in relazione ad un programma di largo respiro e se si pensa ai vantaggi che si potranno ricavare dai nuovi traffici marittimi.

SCHIANO. Il traffico in tutti i porti del sud è diminuito complessivamente del 16 per cento.

SINESIO, *Relatore*. Dobbiamo interessarci, oltre che dei grandi, anche dei piccoli porti. I piccoli porti hanno spesso un notevole tonnellaggio di lavoro. Vi sono porti che dalle centomila tonnellate dell'anteguerra sono passati al milione di tonnellate e non hanno attrezzature.

I piroscafi attraccano al largo, negli avamposti, in attesa di potere entrare nel porto per poter compiere le operazioni di carico e scarico. Tutto questo aumenta i costi e ci mette in condizioni di svantaggio in campo internazionale.

Ieri si è parlato delle condizioni in cui si trovano i porti di Brema e di Amburgo, nei quali le navi hanno la possibilità di compiere le operazioni di carico e scarico da ambo i lati; se da noi si potesse fare qualcosa del genere, potremmo dire di aver trovato la soluzione a tanti nostri problemi portuali.

Se consideriamo le cifre stanziare nei bilanci dei lavori pubblici per i porti, ci accor-

riamo che esse sono già tutte impegnate da leggi speciali. Uno dei problemi di maggiore mole è quello delle escavazioni. Mi sono recato a Lampedusa per rendermi conto della situazione: ho constatato che non si può procedere alla escavazione dei fondali del porto perché manca anche una piccola draga. Siamo a questo punto: non esistono draghe nel nostro paese, ragione per cui centinaia di motopescherecci si trovano nell'impossibilità di ripararsi dalle bufere, che imperversano sul canale di Sicilia, nei modesti fondali di un piccolo porto.

È necessario affrontare e risolvere questo problema con decisione; ritengo che questo sia il momento buono per farlo. Occorre una legge speciale che possa definitivamente risolvere i problemi dei porti, dei loro collegamenti e delle infrastrutture meccaniche.

Nel corso della discussione non è stato accennato al problema della pesca nelle acque tunisine, forse in considerazione del fatto che si tratta di un problema che riguarda più da vicino il Ministero degli esteri. Io voglio soltanto confermare che, allorquando si stabiliscono contatti con altre nazioni che impegnano gli interessi di determinate categorie economiche, sarebbe utile far partecipare alle trattative rappresentanti qualificati che potrebbero essere in grado di avviare un discorso diverso da quelli che si impostano attraverso i normali canali diplomatici. Questo è un principio che, se accettato, potrebbe aprire nuove prospettive al settore peschereccio italiano.

CONCAS. Bisognerebbe inserire le varie categorie economiche nelle trattative per gli accordi commerciali.

SINESIO, *Relatore*. Può darsi che un addetto commerciale sia competente in materia di agricoltura e non lo sia in materia di pesca.

SCHIANO. Dovrebbe essere interessata alla questione la nostra delegazione permanente presso la C.E.E. a Bruxelles.

SINESIO, *Relatore*. Il problema delle acque territoriali, insieme con quello della pesca oceanica, è uno dei più scottanti sul tappeto internazionale. Potrei leggere qui alcuni documenti su quello che è necessario ed urgente attuare nel nostro paese, specialmente ora che vi sono stati degli accordi fra la Norvegia e la C.E.E. e che sono in corso trattative per l'ingresso di altri paesi nel mercato comune; ma mi riservo di prospettarlo nella sede più opportuna.

Desidero ricordare al signor ministro che, da notizie apparse sulla stampa, su iniziativa della C.E.E. dovrebbe tenersi, in questo

autunno, una conferenza sui problemi della pesca, alla quale dovranno partecipare i paesi membri della Comunità. Questo è un problema che bisogna seguire attentamente! Bisogna che l'Italia, per l'importanza dei problemi che ha da risolvere in questo settore, sia rappresentata da gente competente e qualificata che, oltreché essere tecnicamente preparata su queste questioni, porti nella loro soluzione passione e iniziative nuove, come diceva l'onorevole Schiano.

Signor ministro, onorevoli colleghi, ho cercato di fare una valutazione, ma non era soltanto questo che io desideravo. Speravo che il dibattito su questo bilancio ponesse per la prima volta accenti drammatici su certi aspetti e certe prospettive dei traffici e della pesca, ponesse finalmente l'accento sulla giustizia che bisogna realizzare fra le varie categorie del settore marittimo.

Lo sforzo di valutazione della nostra capacità di incidere nell'ambiente marinaro, e l'esame che abbiamo tentato delle carenze e degli aspetti più validi dell'azione del Governo, non possono però farci ignorare elementi fondamentali quale quello della realtà economica e sociale del paese e del settore nel quale operiamo, e quello delle modificazioni strutturali avvenute e dovute, tra l'altro, all'intenso processo di espansione del nostro sistema economico ed alle sue conseguenze nella società. Intendiamo, cioè, riferirci a quelle direttrici di evoluzione che sono per alcuni versi autonome rispetto alla nostra volontà e di fronte alle quali dobbiamo porci il problema del nostro atteggiamento più valido perché esse si realizzino con il maggior vantaggio ed il minor sacrificio dei lavoratori e delle altre categorie interessate.

Ci troviamo oggi, in questo campo, di fronte ad una dinamica che pone l'urgenza di individuare fenomeni, problemi, tendenze e prospettive, per trovare indicazioni atte a rendere più valida l'azione del ministro e ad incidere nella maniera migliore sull'evoluzione in atto.

La principale di tali tendenze è rappresentata dalla rapida evoluzione che in Italia si sta realizzando verso una società altamente industrializzata, nella quale l'attività tradizionale perde progressivamente peso.

Questo fenomeno, che induce molti a parlare di crisi, non ci spaventa. Eppure, se riconosciamo che ci sono delle esigenze di ammodernamento strutturale, richiesto proprio dal mutato equilibrio dell'economia, se riconosciamo che enormi sono le carenze cui i pubblici poteri e le categorie economiche devo-

no far fronte per portare il settore marittimo su un piano di maggiore modernità e competitività, tuttavia siamo convinti di trovarci dinanzi ad un problema di portata mondiale, dietro cui sta l'enorme dinamica che lo sviluppo industriale ha assunto nella società moderna, quello sviluppo che è, quindi, punto di passaggio obbligato per il progressivo miglioramento delle condizioni di vita degli italiani.

Questa nostra concezione spiega l'intervento deciso del Governo, che ha stabilito certamente la possibilità di attivizzare sempre più i finanziamenti di nuove costruzioni navali, di qualunque tipo, per creare un ambiente altamente qualificato ed idoneo ad una presa di coscienza concreta degli interessati al settore marittimo italiano.

Le leggi che sono state approvate in quest'ultimo anno onorano il Parlamento italiano e confermano la volontà del Governo di procedere al potenziamento della flotta mercantile e peschereccia italiana.

Perché questa volontà possa ancora estrinsecarsi in attività sempre più moderne, capaci e qualificate, è necessario che nella programmazione che il nostro paese si accinge a varare si tenga conto non soltanto della prospettiva che la marina mercantile deve avere, se si vuole competere ed essere presenti nel mondo dei traffici internazionali, ma della necessità di coprire certi vuoti esistenti nelle infrastrutture connesse alla sua attività. È necessario, onorevole ministro, che i suoi colleghi dei ministeri finanziari possano valutare, così come ho fatto nella mia relazione, l'apporto concreto del settore marittimo allo sviluppo economico del paese, facendo assurgere a nuova rilevanza i compiti e le prospettive del Ministero della marina mercantile, certamente pronto a dare, con l'aiuto dei suoi dirigenti e dei suoi funzionari civili e militari, ai quali va il più sentito ringraziamento per quanto hanno fatto e fanno in condizioni operative difficili, il più incondizionato e dinamico contributo alla realizzazione di una politica marinara italiana che possa affermarsi e svilupparsi nell'interesse del paese.

Pertanto, in questa visione e in questa aspettativa che devono creare la possibilità di guardare a un futuro più tranquillo per la nostra attività marinara, prego gli onorevoli colleghi di approvare il bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1962-63. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, quando nel lontano 1946, nominato ministro senza portafoglio nel primo Governo della Repubblica, fui incaricato di presiedere la commissione che aveva il compito di creare le norme per dar vita al Ministero della marina mercantile, non pensavo certamente di diventarne, in prosieguo di tempo, il titolare. Eppure, sono passati sedici anni, ed eccomi qui davanti a voi a questo posto di grande responsabilità, perché nei brevi mesi in cui ho avuto l'onore e l'onore di reggere il dicastero della marina mercantile mi sono persuaso, e l'ho ripetuto più volte qui ed altrove, che questo settore, affidato alle mie modeste forze e alla collaborazione dei miei funzionari, è uno dei più importanti e dei più vitali nel quadro dell'economia nazionale.

A conclusione del dibattito sul bilancio della marina mercantile, sento il dovere innanzi tutto di ringraziare l'onorevole Sinesio per la sua relazione completa e complessa nello stesso tempo, acuta, profonda, che ha dato ancora una volta una dimostrazione della sua competenza e della sua passione per i problemi della marina mercantile. Ringrazio pure tutti coloro, di tutti i settori, che sono intervenuti nella discussione, che voglio sottolineare soprattutto per la sua serietà e per la sua serenità. Mi si consenta anche di ringraziare coloro — e sono stati molti, in verità, e me ne compiaccio — che hanno avuto buone, affettuose, cordiali parole nei miei riguardi, cioè per l'*homo novus* in questo mare tempestoso della marina mercantile. Ringrazio soprattutto quanti, come ieri sera l'onorevole Concas, hanno voluto dare atto al Governo del nuovo orientamento impresso alla politica marinara.

Onorevoli colleghi, mi consentirete di non rispondere ai molti oratori che ho avuto il piacere (non è una frase che dovete accettare con beneficio di inventario) di ascoltare dal banco del Governo. Ho assistito dal primo momento all'ultimo a questa discussione, che mi è servita e mi servirà per il futuro, che mi ha aperto gli occhi di fronte anche ad altri problemi.

Non potrò, non dovrò rispondere a tutti, anche perché si è un po' sostituito al ministro l'amico relatore, rispondendo ad ognuno, dall'onorevole Geffer Wondrich all'ultimo oratore intervenuto nel dibattito. Però, affrontando i problemi da un punto di vista generale, non voglio e non debbo dimenticare i problemi di natura locale, almeno sotto certi aspetti, e mi riprometto di fare una cosa che

forse altri ministri non hanno fatto. Intanto ho già comunicato ai miei uffici il testo, sia pure sommario, degli interventi dei vari colleghi. Mi riservo di far pervenire proposte precise da parte del mio dicastero. E farò qualcosa di più. Convocherò gli onorevoli colleghi, soprattutto quelli di determinate regioni che presentano particolari problemi che interessano la vita locale, ma che sono nello stesso tempo inseriti nella vita nazionale.

Cercherò, nei limiti di tempo assegnatimi, di fare un bilancio dell'attività svolta finora e di tracciare contemporaneamente anche le linee dell'azione futura. Davanti all'altro ramo del Parlamento ebbi già occasione di fare, come si suol dire, il punto della situazione. Nel corso dei pochi mesi da allora trascorsi, si è avuto un certo peggioramento nelle condizioni del mercato internazionale dei noli per il trasporto di carichi secchi, con una generale caduta dei noli medesimi e con l'inizio di un periodo di disarmi abbastanza estesi. Questa situazione si è ripercossa anche sulla nostra marina mercantile, determinando un incremento del numero delle navi in disarmo, limitato alle sole navi da carico secco e contenuto, comunque, entro limiti di gran lunga inferiori a quelli registrati nella grave crisi del 1958-59.

Lo sviluppo dei disarmi nella nostra flotta si mantiene su cifre abbastanza prossime a quelle della media mondiale, e ciò è dovuto senza dubbio all'ampia opera di rinnovamento che si è svolta dal 1959 ad oggi.

La consistenza della nostra marina mercantile ha ormai raggiunto il traguardo dei 5 milioni e mezzo di tonnellate lorde, e non è lontano il giorno in cui si raggiungeranno i 6 milioni, grazie alle costruzioni attualmente in corso presso i cantieri. L'onorevole Adamoli mi rimproverava stamane in forma amichevole di avere ripetuto questa frase anche a Genova. È una frase che amo ripetere, perché risponde alla realtà dei fatti. Mi preme mettere in risalto il fatto che alla fine del 1961 le navi sino a dieci anni di età costituivano circa il 47 per cento della consistenza complessiva e le navi di oltre venti anni erano ridotte a non più del 16 per cento della stazza globale. Solo cinque anni prima, alla fine del 1956, le due percentuali erano, rispettivamente, del 30 e del 20 per cento: ciò dimostra quali grandi progressi si siano già realizzati. Se, poi, teniamo conto delle costruzioni in corso, che si avvalgono dei benefici del credito navale e dei contributi ai cantieri, e dell'ampio processo di avvio di vecchie navi alla demolizione (per oltre 750 mila

tonnellate lorde di naviglio anziano è stata richiesta la concessione dei premi di demolizione), possiamo tranquillamente concludere che nel giro di un paio d'anni l'età media della nostra flotta sarà notevolmente inferiore alla media mondiale, alla quale adesso è già quasi corrispondente. Si tratta di un risultato veramente importante e che va segnato *albo lapillo*, perché, per la prima volta nella sua storia, la marina mercantile italiana sarà in condizioni di poter competere con le più moderne flotte mondiali anche nel settore dell'età media, che per lunghi decenni è stato un po' il suo tallone d'Achille.

Alla fase del miglioramento qualitativo della flotta si deve, però, innestare anche quella dello sviluppo della consistenza, sviluppo che dovrà raggiungere cifre abbastanza elevate, perché il continuo aumento dei traffici marittimi internazionali e di cabotaggio del nostro paese legittima le più rosee speranze sulla possibilità di impiego di una marina mercantile più consistente di quella attuale. E questo sviluppo appare necessario anche in relazione all'andamento della bilancia dei noli, che si è chiusa nel 1961, come nel 1960, con un saldo passivo, in dipendenza del forte ricorso alle bandiere straniere.

L'accennato traguardo dei sei milioni di tonnellate di naviglio non potrà, quindi, rappresentare la massima aspirazione; e si dovrà tendere a riacquistare saldamente quella posizione di primato del Mediterraneo che già detenevamo.

Le cifre riguardanti i traffici nei nostri porti sono ormai ben conosciute (114 milioni di tonnellate di merci e 12 milioni 565 mila passeggeri nel 1961); ed è anche noto che, nel breve giro di tre anni, dal 1958 al 1961, essi sono aumentati di oltre il 40 per cento. Lungi dallo stabilizzarsi sulle posizioni raggiunte, i traffici portuali italiani tendono ancora a salire con ritmo costante (nel mese di luglio si sono raggiunti 11 milioni e mezzo di tonnellate di merci); e ciò ripropone, come dirò in seguito, il problema dell'ampliamento della capacità ricettiva dei porti.

A questo proposito, si deve tener presente che i porti costituiscono il punto fondamentale di afflusso delle nostre importazioni dall'estero, specie nel settore delle merci di massa, per le quali la quota dei trasporti marittimi si avvicina al 90 per cento del totale dei quantitativi importati. Ciò dimostra l'importanza della navigazione marittima per il regolare approvvigionamento di materie prime, e la posizione di assoluto rilievo dei porti

marittimi nel sistema dei trasporti del nostro paese.

Per lo studio dei diversi problemi dell'amministrazione il senatore Jervolino, nell'epoca in cui ricoprì la carica di ministro della marina mercantile, accolse con favore la proposta di convocazione di una conferenza del mare. Ritenendo che, in realtà, il sentire l'opinione dei vari ambienti interessati possa essere di grande ausilio per l'amministrazione, mi sono premurato di prendere contatti con il presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro ai fini dell'organizzazione della conferenza. Aggiungo che gli uffici hanno già predisposto e stanno ormai ultimando gli studi in proposito. Mi riservo di informare il Parlamento, non appena possibile, sugli sviluppi di questa iniziativa.

Per una visione più completa e più organica dei problemi che interessano la marina mercantile, seguirò la traccia fissata dalle norme legislative contenute nel provvedimento del 7 dicembre 1960, n. 1541. Come gli onorevoli colleghi certamente ricordano, con quella legge, dovuta alla solerte iniziativa del mio predecessore, senatore Jervolino, il Ministero della marina mercantile fu costituito da sei direzioni generali e da un ispettorato tecnico. Riferirò dunque ordinatamente sugli specifici problemi che vengono affidati alle singole direzioni generali del mio dicastero.

Direzione generale degli affari generali e del personale. Il problema ancora insoluto di maggiore rilievo ai fini della razionalizzazione e della funzionalità dell'azione amministrativa del Ministero è rappresentato dalla sede dell'amministrazione centrale, attualmente frazionata in non meno di cinque edifici del centro di Roma, in locali spesso inadeguati e sempre insufficienti rispetto alle esigenze dei servizi e del decoro dell'amministrazione.

La soluzione di questo problema diviene sempre più indilazionabile, anche in relazione allo sviluppo della consistenza dei ruoli organici del Ministero, previsto dalla citata legge 7 dicembre 1960, n. 1541. Le penurie di locali, già attualmente risentita, rappresenterebbe infatti un vero e proprio ostacolo all'attività dell'amministrazione, ove non si provvedesse in tempo al reperimento di nuova idonea sede, dove possano riunirsi i vari servizi in atto distaccati. Consapevole dell'importanza di questo problema, l'amministrazione si sta fattivamente occupando della sua soluzione.

Sono lieto di comunicare al riguardo che il Ministero dei lavori pubblici sta procedendo alla elaborazione del progetto di costruzione di un nuovo edificio adeguato e funzionale nella zona dell'E.U.R. La commissione interministeriale prevista dalla legge ha fissato un conveniente prezzo di acquisto per un'area di 29 mila metri quadrati. Si attende ora che la determinazione del prezzo divenga definitiva, in relazione alle osservazioni del commissario dell'E.U.R., e che il Tesoro (che già dette il primo assenso di massima nel 1959 per l'importo di 1 miliardo 900 milioni) dia il suo consenso definitivo. Su tale base si potrà procedere alla presentazione di apposito disegno di legge, per dare finalmente al dicastero della marina mercantile una sede degna e moderna.

Sono stati espletati e sono in corso di svolgimento diversi concorsi per l'ammissione di nuovo personale alle qualifiche iniziali delle varie carriere, in esecuzione della legge n. 1541 sopra ricordata. L'afflusso graduale dei vincitori di questi concorsi consentirà senza dubbio di disporre di personale in misura più adeguata alle esigenze dei servizi; ma ulteriori provvedimenti saranno necessari, sia per adeguare il personale militare degli uffici periferici, sia per sviluppare un nucleo di funzionari specializzati per determinate materie, quali quelle tecniche e quelle demaniali.

Il problema del personale rappresenta, per altro, una questione di carattere generale di tutte le amministrazioni, in relazione alla scarsa disposizione dei giovani a scegliere le carriere impiegate dallo Stato, specialmente quelle di carattere tecnico, date le buone prospettive di lavoro e di guadagno offerte da altre attività. È auspicabile, quindi, una seria e ponderata revisione dell'organizzazione amministrativa dello Stato; ed io esprimo i più fervidi voti perché la commissione per la riforma burocratica, presieduta dal ministro Medici, operi con sagacia e con larghezza di vedute in vista del conseguimento di un *novus ordo* in questo così delicato e importante settore.

Gli uffici, anche in queste condizioni veramente deprecabili, hanno svolto il loro compito con encomiabile spirito di sacrificio; ed io debbo essere grato a tutti i funzionari, civili e militari, dal più umile al più elevato in grado, del centro e della periferia, per la preziosa collaborazione che mi hanno dato nell'affrontare i compiti gravosi dell'amministrazione. In questa dura e difficile fatica mi è stato a fianco il sottosegretario di Stato

onorevole Dominè, che ha messo a profitto dell'amministrazione la sua grande competenza giuridica.

Direzione generale del naviglio. Nel quadro del programma di sviluppo e di potenziamento della nostra flotta commerciale, alla legge 31 marzo 1962, n. 301 — che ha adattato alle nuove situazioni congiunturali e politiche il meccanismo di intervento a favore dell'industria cantieristica previsto dalla legge 7 luglio 1954, n. 522 — sono venute ad aggiungersi le due leggi sul credito navale e sulla revisione delle norme concernenti i premi di demolizione.

La legge sul credito navale ha riscosso un ampio successo, come dimostra il fatto che dalla data della sua entrata in vigore sono già state presentate circa 150 domande di ammissione al contributo statale di interesse, per un complesso di finanziamenti da parte dell'I.M.I. che supera i 130 miliardi di lire.

È stato presentato, sin dal mese di maggio, al Consiglio di Stato, per il prescritto parere, lo schema di regolamento per l'applicazione della legge.

Anche la nuova legge sulle demolizioni ha riscosso un lusinghiero successo. L'ammontare complessivo degli stanziamenti, fissato in 10 miliardi di lire, era stato parzialmente impegnato per la demolizione e la ricostruzione di circa 250 mila tonnellate lorde di naviglio in base alla precedente legge 24 luglio 1956, n. 622. Dopo l'approvazione della nuova legge 9 gennaio 1962, n. 2, che ha prorogato e modificato quella precedente, sono state presentate domande per la demolizione di circa 500 mila tonnellate lorde di vecchie navi, e per la costruzione di 440 mila tonnellate di nuove unità. L'impegno complessivo di spesa, comprensivo anche dei contributi per le domande ancora da esaminare, può essere calcolato in 9 miliardi e 800 milioni di lire; il che equivale a dire che lo stanziamento può considerarsi praticamente esaurito.

Al fine di andare incontro alle giuste richieste dei proprietari di vecchie navi in legno, l'amministrazione ha predisposto uno schema di disegno di legge inteso ad ammettere ai benefici della legge sui premi di demolizione anche le operazioni di sostituzione di navi in legno con unità metalliche di nuova costruzione. Il disegno di legge, a suo tempo approvato dal Consiglio dei ministri, è già stato sottoposto all'esame della competente Commissione del Senato, che lo ha approvato, e dovrà ora essere esaminato dalla Camera.

A conclusione di questa sommaria indicazione dei problemi delle costruzioni navali,

resta ancora da ricordare che l'esaurimento dei fondi stanziati con la legge n. 301 per la corresponsione delle provvidenze a favore dei cantieri rende necessario un nuovo stanziamento, al fine di consentire la concessione delle provvidenze stesse per tutte le costruzioni che rientrano nell'ambito della citata legge.

Ricordo, in proposito, che la legge n. 301 prevede un ammontare di impegni finanziari annui sino a 14 miliardi di lire, mentre il complesso degli stanziamenti effettuati per i quattro anni di efficacia della legge è di soli 24 miliardi. Il nuovo stanziamento è assolutamente indispensabile, anche in relazione alle finalità che la legge si propone e che si compendiano in un'opera di agevolazione perché l'industria cantieristica nazionale possa raggiungere un grado di competitività su scala internazionale.

A tale riguardo sono lieto che la X Commissione abbia nella sua ultima seduta approvato all'unanimità un ordine del giorno firmato dall'onorevole Boidi e da altri deputati dei vari gruppi, con cui si invita il Governo ad adottare senza indugio i provvedimenti necessari per assicurare non soltanto l'ammissione ai contributi delle unità già commesse ai cantieri nazionali ma anche l'adeguato finanziamento della legge fino al previsto termine della sua scadenza.

Proprio pochi momenti fa, ho ricevuto la buona notizia che il finanziamento sarà — ed io me lo auguro — accordato quanto prima. (*Approvazioni*).

Per ciò che concerne la competenza della direzione generale della navigazione e del traffico marittimo, l'accordo unanime del Senato e della Camera sul testo del disegno di legge concernente il riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, con gli emendamenti che ho avuto l'onore di proporre a suo tempo, ha permesso l'emanazione della nuova legge 2 giugno 1962, n. 600, che viene realmente a colmare una lacuna, e consentirà la predisposizione delle nuove convenzioni con le quattro società interessate. I problemi più importanti sono ora rappresentati dalla stipulazione delle nuove convenzioni e dalla determinazione delle linee sovvenzionate. Nella prima attuazione della legge non saranno apportati, per altro, mutamenti all'elenco delle linee rispetto alla situazione esistente alla data del 30 giugno 1962, al fine di evitare una alterazione nella situazione dei servizi delle diverse società nella delicata fase del trapasso dal vecchio al nuovo regime.

Non posso tacere dinanzi alla Camera che l'approvazione di tale legge di fondamentale importanza ha condotto ad un duplice risultato: da un lato si è ridotto significativamente l'onere dello Stato per le sovvenzioni fisse di linea, dall'altro si è creato il presupposto, di diritto e di fatto, affinché il processo di costruzione e ricostruzione della flotta sovvenzionata abbia un nuovo decisivo impulso. Questo mi sembrava essenziale sottolineare.

Il programma di nuove costruzioni per conto delle quattro società è intanto in corso di realizzazione; è di questi giorni la cerimonia del varo del *Michelangelo*, il primo dei due nuovi transatlantici per le linee del nord America, destinato ad entrare in servizio nel 1964 insieme con il gemello *Raffaello* di cui è prossimo il varo. È stata di recente varata anche la prima delle quattro navi per le linee del Bengala, che sarà presto seguita dalle unità gemelle. È già in navigazione la *Illiria*, destinata ad un servizio di gran turismo tra l'Adriatico, la Dalmazia e la Grecia. E, intanto, sono stati migliorati i collegamenti marittimi con la Sardegna, isola in fase di rapido sviluppo, che rende necessario un continuo miglioramento dei servizi con il continente.

Onorevoli Polano, Bardanzellu e Isgrò, mantengo dunque quello che ho detto in Commissione e, come vi ho detto in quella sede, vi convocherò al momento opportuno per esaminare insieme questi problemi. Vi farò frattanto pervenire, come ho già accennato, gli appunti predisposti dagli uffici.

Altro provvedimento di grande rilievo emanato in questi ultimi mesi è la legge 5 giugno 1962, n. 616, sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare; questa legge può veramente definirsi una pietra miliare nella nostra legislazione marittima, in quanto la sua emanazione rende possibile una completa nuova disciplina giuridica, amministrativa e tecnica dell'importantissima materia, attraverso i previsti regolamenti di esecuzione. Gli schemi dei regolamenti, che sono già quasi approntati, saranno trasmessi quanto prima alle altre amministrazioni interessate per il preventivo assenso. L'elaborazione di questi regolamenti ha costituito un banco di prova per i funzionari e per i tecnici chiamati a collaborarvi, in quanto ha dovuto tener conto delle esigenze di carattere commerciale, al fine di consentire l'esecuzione dei trasporti marittimi a condizioni economiche, nell'osservanza dei criteri tali da garantire il massimo livello possibile di sicurezza.

Quanto ai problemi generali di politica marittima, va messo in rilievo il continuo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

interessamento del Ministero per la tutela degli interessi economici e giuridici del nostro armamento. In pieno accordo con la politica degli altri grandi paesi tradizionalmente marittimi, il Ministero ha preso parte attiva a riunioni internazionali per la determinazione di misure contro le discriminazioni di bandiera, che sono una vera vergogna. Io amo ripetere questa frase, che ho già pronunciato al Senato. Il Ministero — dicevo — ha promosso azioni in sede diplomatica contro le politiche marittime restrittive di altri paesi e ha sempre cercato di ottenere la fissazione di clausole liberatorie negli accordi bilaterali di natura commerciale con gli altri paesi.

Anche nelle organizzazioni marittime internazionali e nelle conferenze internazionali interessanti la navigazione, l'amministrazione è sempre stata rappresentata. Un'opera fattiva è stata svolta particolarmente in seno all'I.M.C.O. (organizzazione intergovernativa consultiva marittima) ed alla conferenza diplomatica di Bruxelles del maggio 1962 per l'elaborazione di una convenzione internazionale sulla responsabilità civile degli armatori di navi nucleari.

Nel periodo intercorso dal dicembre 1961 ad oggi è stata stipulata una serie di accordi sindacali per il personale marittimo. Tra questi accordi, i più importanti sono quelli per gli equipaggi delle navi da carico di oltre 500 tonnellate lorde e delle navi da passeggeri superiori alle 50 tonnellate, che prevedono mediamente un aumento delle retribuzioni dei marittimi nella misura del 7 per cento e miglioramenti di natura economica e giuridica. Gli altri accordi stipulati riguardano il personale amministrativo ed operaio delle società del gruppo Finmare, il personale dello stato maggiore delle stesse società e di quelle sovvenzionate locali, gli ufficiali marconisti, gli orchestrali di bordo, il personale di comandata, quello dei rimorchiatori e gli equipaggi arruolati a compartecipazione.

Con legge 18 luglio 1962, n. 110, sono state stabilite le attese e preannunciate agevolazioni in favore dei marittimi in possesso del titolo di macchinista navale in seconda, che vengono abilitati ad imbarcare su navi a vapore con le stesse mansioni dei capitani di macchina.

Altri provvedimenti, in materia di idoneità fisica della gente di mare e di assistenza ai marittimi dichiarati temporaneamente inidonei alla navigazione, sono all'esame della Camera dei deputati.

In relazione alla materia della previdenza ed assistenza marinara, sono in corso di studio le questioni connesse con l'equilibrio finanziario della gestione marittima della Cassa nazionale previdenza marinara, allo scopo di determinare i provvedimenti necessari per promuovere tale equilibrio, in dipendenza dei maggiori oneri previdenziali di recente introduzione. Un'analoga azione viene svolta anche nei confronti della gestione speciale della Cassa nazionale, con misure volte ad avviarla ad una situazione di pareggio fra entrate e uscite. Naturalmente, un'azione del genere non può prescindere dal tener conto, in modo armonico, di tutte le esigenze connesse con il problema del raggiungimento di questo equilibrio e, soprattutto, dei fini sociali di previdenza ed assistenza.

Per quanto riguarda il lavoro portuale, sono tuttora allo studio da parte della commissione a suo tempo istituita, che si giova della collaborazione fattiva dei lavoratori e degli utenti dei porti, i provvedimenti più opportuni per svilupparne la produttività. Nel frattempo, è stata espletata un'opera di contenimento del numero dei lavoratori portuali entro limiti rispondenti alle esigenze effettive. Il Ministero ha impartito istruzioni alle autorità periferiche per il trasferimento nei registri dei lavoratori portuali permanenti, degli occasionali che abbiano una media d'impiego che si avvicini a quella dei permanenti. Al tempo stesso, si è proceduto all'aggiornamento dei criteri di reclutamento dei lavoratori portuali e si è rivolta un'attenzione particolare alla delicata materia della prevenzione degli infortuni in porto.

Da alcuni anni, com'è noto, è in continua fase di sviluppo l'utilizzazione di beni demaniali marittimi a fini industriali e turistico-balneari: ciò ha comportato un forte aggravio di lavoro per il personale dell'amministrazione centrale e di quella periferica addetto a questo servizio. Si deve, a questo proposito, osservare che i mezzi ed il personale di cui l'amministrazione dispone divengono sempre più insufficienti a far fronte ai compiti; ed è da auspicarsi che le maggiori entrate derivanti all'erario come canoni delle concessioni demaniali vengano destinate, nella massima misura possibile, all'incremento dei mezzi per la tutela, l'amministrazione e la polizia del demanio marittimo stesso. Ciò anche perché lo stesso sviluppo delle industrie collegate con l'utilizzazione del demanio marittimo potrebbe essere, altrimenti, danneggiato.

Il criterio cui qui si ispira l'azione del mio dicastero è semplice: il lido del mare,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

come bene di demanio pubblico, è libero e a tutti accessibile. Dinanzi a questa regola, che costituisce l'uso normale del bene, stanno le concessioni, intese solo come uso eccezionale del bene. Di conseguenza, con apposita circolare del 2 maggio 1962, che ho anche questa mattina richiamato all'amico onorevole Schiano...

SCHIANO. Vogliamo che sia rispettata!

MACRELIA, *Ministro della marina mercantile*. ...ho disposto che ogni concessione, nuova o da rinnovare, venga sottoposta a rigorosa istruttoria, sentendo anche il parere degli enti locali, dai comuni alle aziende di soggiorno e turistiche. Ho così operato drasticamente al fine di evitare facili speculazioni, miranti piuttosto all'accaparramento di aree di sicuro sviluppo, che non alla valorizzazione di zone di possibile sviluppo.

Le richieste di concessione per scopi turistico-balneari sono sottoposte ad un vaglio accurato ed approfondito, nell'intento di respingere tutte quelle domande che non diano le più ampie garanzie sotto il profilo degli intendimenti dei richiedenti e della loro capacità tecnica ed economica per la realizzazione dei programmi progettati. Per converso, vengono agevolate le iniziative che diano sicura garanzia, che non si prestino ad indebite speculazioni o che abbiano fini di carattere sociale, come le colonie marine e le attività dopolavoristiche.

Il fenomeno dello sviluppo dell'installazione di complessi industriali lungo il litorale ha reso poi necessaria una intensificazione dell'azione di polizia, a tutela della sicurezza e della pubblica incolumità ed al fine di evitare l'inquinamento delle acque marittime.

Per quanto riguarda i porti, il continuo incremento dei traffici, che ormai raggiungono, e superano anche, la media di 10 milioni di tonnellate di merce al mese nel complesso dei porti italiani, propone in termini di sempre maggiore urgenza il problema dell'adeguamento degli impianti e delle attrezzature alle esigenze commerciali. Tale adeguamento deve, però, essere ottenuto non con un'azione spicciola, ma a mezzo di un piano organico elaborato d'intesa tra i Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile e che, partendo da una visione realistica dei problemi generali, operi delle scelte e stabilisca un ordine razionale di priorità, cosa indispensabile in un paese come l'Italia, dove esiste un numero notevolissimo di porti. Questo piano organico di potenziamento dovrebbe tendere all'obiettivo della eliminazione della presente congestione dei porti, che a

lungo andare rappresenterebbe un elemento di strozzatura dello sviluppo economico nazionale. Al tempo stesso, il potenziamento dovrebbe essere rivolto a porre i porti italiani in condizioni di piena competitività con quelli degli altri paesi europei e, in particolare, con quelli del mercato comune.

Una speciale attenzione dovrebbe, infine, essere dedicata, nell'ambito di questo piano organico, al problema dello sviluppo delle attrezzature portuali e dei mezzi meccanici per il maneggio delle merci. A questo proposito, ritengo opportuno osservare che, ferma restando la competenza del Ministero dei lavori pubblici per la realizzazione tecnica delle opere di attrezzatura e di arredamento, la competenza amministrativa per la programmazione, la scelta e la determinazione delle priorità potrebbe essere utilmente attribuita, in questo particolare settore, al mio Ministero, il quale già adesso decide in merito agli investimenti in attrezzature portuali fatti dagli enti portuali e dalle aziende dei mezzi meccanici con le disponibilità delle proprie gestioni.

La pesca marittima ha potuto avvalersi, nel dopoguerra, di numerosi provvedimenti con i quali si è potuto ottenere risultati di notevole rilievo, quali la progressiva riduzione delle unità da pesca a remi ed a vela ed il contemporaneo sviluppo del numero delle unità motorizzate, che attualmente sono oltre 15 mila, con un aumento di circa 5 mila nel corso dell'ultimo quinquennio. Il fondo di rotazione, i contributi della Cassa per il mezzogiorno, i contributi negli interessi e le altre misure adottate a favore della pesca hanno quindi indubbiamente prodotto effetti positivi; ma è vivamente sentita la necessità di un intervento a carattere organico che valga a promuovere in modo definitivo il rinnovamento della flotta peschereccia e la formazione di un saldo nucleo di imprese a carattere industriale e per la pesca oceanica.

L'esigenza di questo intervento organico e programmato è stata riconosciuta dal mio Ministero che ha predisposto, all'uopo, uno schema di provvedimento, alla cui attuazione ostano unicamente motivi di ordine finanziario. Posso dare la mia assicurazione che non mancherò di patrocinare con la dovuta fermezza questa necessità di dare esecuzione pratica al « piano azzurro »; e nutro fiducia che, nell'ambito della programmazione economica che si va predisponendo, le esigenze della pesca potranno essere riconosciute e tutelate nel migliore dei modi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

In materia di rapporti internazionali, è confortante constatare che la situazione nelle acque che bagnano il nostro paese si va evolvendo favorevolmente, seppure lentamente. Con la Jugoslavia si è ormai raggiunta una fase di normalità di rapporti, e nel mese di luglio di quest'anno è stato rinnovato sino al 28 febbraio 1964 l'accordo di pesca del novembre 1958. Questo accordo non è certamente tale da soddisfare tutte le aspirazioni dei pescatori italiani; ma il rinnovo ora concordato assume tanto maggior valore, in quanto esso prevede esplicitamente che i due governi approfondiranno l'esame dei problemi della pesca in Adriatico al fine di addivenire ad una regolamentazione più adeguata dei rapporti fra i due paesi nel settore della pesca nelle acque jugoslave.

Esistono anche buone possibilità di giungere ad un *modus vivendi*, preludio di una normalizzazione, con la Tunisia. Le autorità tunisine hanno fatto conoscere, infatti, di essere disposte ad iniziare in ottobre trattative per raggiungere un soddisfacente accordo per la pesca nel canale di Sicilia.

L'interessamento del mio Ministero per ottenere lo sgravio dal pagamento delle tasse di concessione governativa per i più piccoli natanti da pesca motorizzati ha dato i suoi frutti: con la legge 27 giugno 1962, n. 820, è stato disposto, infatti, che pur essendo soggetti al pagamento della tassa unica di lire 2 mila per il rilascio dei permessi di pesca tutti i natanti motorizzati, i natanti di stazza inferiore alle 6 tonnellate siano esentati dal pagamento della tassa annuale, che per i natanti di tonnellaggio superiore viene fissata in misura diversa a seconda della stazza. Pur trattandosi di tasse di scarsa entità, l'emanazione di questo provvedimento è stata accolta con favore dagli interessati, per molti dei quali rappresenta un sollievo, data la precarietà delle loro condizioni economiche.

È in corso di esecuzione un programma rivolto a fornire i più importanti uffici periferici di imbarcazioni per l'esercizio della vigilanza sulla pesca. Spero così, onorevole Schiano, di tranquillizzarla un poco anche su questo punto.

Una serie di stanziamenti, ripetuti in diversi esercizi a cominciare da quello scorso, permetterà di condurre a compimento tale programma, che riveste notevole importanza ai fini di un'efficace tutela e sorveglianza della pesca e della repressione della pesca abusiva.

Altro elemento fondamentale per lo sviluppo della nostra pesca è quello dell'ade-

guamento della relativa legislazione alle esigenze attuali. Colgo, a questo proposito, l'occasione per esprimere i più vivi voti per una rapida approvazione del provvedimento di legge per la disciplina della pesca marittima.

Mi sia ora consentito un rapido cenno sull'ispettorato tecnico, di cui nessuno si è mai occupato. Superando con sacrificio ed in modo degno di ogni elogio le gravi difficoltà derivanti dall'assoluta inadeguatezza numerica del personale, l'ispettorato tecnico svolge una attività quanto mai preziosa nell'interesse dell'amministrazione della marina mercantile, per i vari servizi di natura tecnica che riguardano le diverse direzioni generali, e nell'interesse di altre amministrazioni per le materie concernenti aspetti tecnici navali, come è principalmente il caso delle valutazioni prese a base per il risarcimento dei danni di guerra.

I posti di organico nella carriera direttiva, ruolo tecnico, sono in numero del tutto esiguo (otto), e si deve rilevare che essi sono ricoperti solo nella misura del 50 per cento; un concorso recentemente bandito, per quattro posti, nonostante la proroga dei termini per la presentazione delle domande, è andato deserto. E qui non posso che riallacciarmi a quanto già detto circa il bisogno di un'effettiva revisione dell'organizzazione burocratica dello Stato, opportuna e necessaria per il complesso delle organizzazioni, ma ancor più necessaria per determinati servizi, come quelli tecnici, che devono essere messi in grado di funzionare nel migliore dei modi.

Analoghe considerazioni valgono per il personale militare dell'ispettorato generale delle capitanerie di porto, che dipende dal Ministero della marina mercantile per i servizi di istituto e la cui deficienza quantitativa costringe il personale in servizio ad un duro ed estenuante lavoro. Accordi in proposito dovranno essere presi — ed abbiamo cominciato — con il Ministero della difesa-marina, in vista di una sempre maggiore funzionalità dei servizi.

Questa, in rapida sintesi, l'attività svolta dall'amministrazione che ho l'onore di presiedere. Questa nostra attività — lasciatemelo dire — non è stata di ordinaria amministrazione, né tanto meno è stata fine a se stessa, ma si è proiettata e si proietta verso l'avvenire. Proprio come ebbi a dire recentemene a Genova, mentre stava per scendere in mare quella meravigliosa creazione dell'ingegno e del lavoro che è la *Michelangelo*, abbiamo cercato e cercheremo di provocare un rapido ed efficace adeguamento del complesso delle atti-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

vità che fanno capo al mare: flotta mercantile, cantieri navali, porti e pesca.

Nello spazio di appena sei mesi non potevamo fare di più; ma continueremo ancora nella nostra opera, perché i progressi tecnici, i rapporti internazionali, le esigenze giuridiche, economiche e sociali portano in continuazione al sorgere di nuovi, spesso delicati e complessi problemi che esigono una tempestiva ed idonea soluzione.

Il nostro impegno è che la marina mercantile raggiunga il rango ad essa spettante. A questo proposito, sono lieto di comunicare alla Camera la decisione governativa di dare ingresso anche al dicastero della marina nel Comitato per lo sviluppo e la programmazione, succeduto al C.I.R. Ciò significa che in quel superiore consesso si raggiungerà il coordinamento fra i dicasteri interessati; alludo, in particolare, ai rapporti con il dicastero dei lavori pubblici per quanto concerne il tema fondamentale del futuro piano per i porti.

Devo far presente un'altra notizia che credo faccia piacere al Parlamento, al paese e a quanti si interessano dei problemi vitali della marina mercantile. Pochi momenti fa ho ricevuto questa assicurazione: « Per quello che riguarda i problemi che mi esponi » (i problemi da voi trattati, onorevoli colleghi, di cui ha parlato il relatore e di cui molto modestamente ha trattato il ministro) « posso senz'altro assicurare che saranno considerati e inclusi nel quadro della programmazione per il prossimo quinquennio ».

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La comunicazione è del ministro del bilancio.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli colleghi, nel terminare questa mia esposizione lasciate che — come all'inizio ho rivolto una parola di vivo ringraziamento a tutti i funzionari ed impiegati dell'amministrazione centrale e periferica per l'attività svolta — così io rivolga, interprete sicuro del sentimento della Camera e del paese, un caldo, affettuoso saluto a tutti coloro che, a bordo o a terra, esplicano un lavoro connesso con il mare, contribuendo alla presenza della bandiera della patria su tutti i mari del mondo. (*Vivi applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei capitoli e dei riassunti per titoli e per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, nonché degli articoli del disegno di legge che, se non vi sono

osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUADALUPI, *Segretario*, legge. (*V. stampato n. 3855*).

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

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

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3601-3601-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che non sia caduto in errore chi di recente ha scritto che la politica delle partecipazioni statali è diventata, né più né meno, che politica di potenza, e per di più, io direi, quasi incontrollata.

Non è caduto in errore, perché della sua affermazione fa fede l'espansione senza limite dell'iniziativa statale in ogni campo della produzione, in tutte le aree territoriali e nell'alta come nella bassa congiuntura.

Ci troviamo di fronte ad un'impressionante elefantiasi delle attività economiche delle aziende controllate dallo Stato, volute e dirette dai gruppi politici al potere.

Ecco qualche cifra.

Il valore dei nuovi impianti e di altri strumenti di produzione, da dette aziende in questi ultimi anni costruiti o installati, fu nel 1959 di 291 miliardi. Passò nel 1960 a 336 miliardi ed a 479 miliardi nel 1961. Se, poi, confrontiamo tali investimenti con quelli analoghi dei privati, rileviamo che i primi sono passati dal 24,4 per cento del 1959 al 25,2 del 1961. Quest'anno è da presumere che si arriverà al 27-28 per cento, in quanto i programmi I.R.I., E.N.I., ecc., prevedono investimenti lordi industriali per ben 749 miliardi di lire. Così la politica delle aziende a partecipazione statale contribuisce anch'essa, con la politica fiscale, con la politica della sicurezza sociale, la programmazione e le

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

nazionalizzazioni alla graduale collettivizzazione dell'economia e delle società italiane. Tanto più ciò è a dire, ove si consideri che, mentre tende a decrescere la parte degli investimenti industriali dello Stato — pagata senza il ricorso a copertura esterna — e l'autofinanziamento permane modesto, nonostante la mole degli ammortamenti, tende ad accrescere la parte del risparmio privato che le indicate aziende, con i noti e mai smentiti privilegi, rastrellano sul mercato con aumenti di capitali, emissione di obbligazioni e mutui.

Si allarga così la fetta di reddito di pertinenza dei pubblici poteri e si restringe quella a disposizione dei privati, che trovano ad ogni piè sospinto rincarati i prezzi e ridotte le disponibilità di capitali.

Ma la graduale collettivizzazione dell'economia italiana significa limitazione della libertà dei cittadini. È perciò che noi liberali, nel denunciarlo, invitiamo da questi banchi il popolo italiano a combattere con tutti i mezzi ogni forma di totalitarismo economico, che, se anche cristiano, è un regime di schiavitù.

Al popolo italiano, insieme con questo invito, rivolgiamo l'avvertimento di non lasciarsi trarre in inganno dai pretesi ideali, in nome dei quali i gruppi politici al potere sono soliti dire di operare. Quante disquisizioni di sapore filosofico e moralistico sono contenute nelle relazioni, che annualmente si presentano al Parlamento, sui compiti e gli obiettivi delle aziende a partecipazione statale! Esse, però, non dovrebbero più ingannare nessuno, in quanto sono solo intese a giustificare, di fronte all'opinione pubblica ed al Parlamento, le più varie ed imprevedute iniziative prese durante l'ultimo anno da comitati di ministri, dallo stesso ministro delle partecipazioni e dagli amministratori di enti ed aziende del settore pubblico e semipubblico.

Si parla di funzione integrativa o sostitutiva o di guida dell'iniziativa privata, della necessità di garantire lo sviluppo dei servizi necessari per un più alto tenore di vita e per la promozione di nuove attività e occupazioni (energia, trasporti, telefoni, ecc.), di ottenere che lo sviluppo di taluni settori di base sia guidato non da prospettive di profitto vicino, ma dall'obiettivo di una elevata ed equilibrata espansione globale dell'economia, di colmare i vuoti esistenti, specie nel Mezzogiorno, tra i complessi industriali di base promessi dallo Stato e le private iniziative locali, di contrastare la politica monopolistica di vari complessi e favorire la riorga-

nizzazione di certi settori particolarmente travagliati in passato per adeguarli alla mutata situazione.

In realtà trattasi, come ho detto in principio, né più né meno che di politica di potenza, che si cerca di occultare dietro a nuvole di parole vaghe e vuote di senso concreto.

La gestione delle partecipazioni statali è determinata sempre da principi dogmatici, di netta ispirazione ideologica più che pratica, e la discussione in termini concreti appare vana. Al criterio di economicità al livello delle aziende e degli enti di gestione si è sostituito quello della economicità globale dell'azione pubblica, di impossibile determinazione e controllo, e, mentre si fornisce la pratica dimostrazione della vacuità della programmazione e della sua inefficacia, si afferma il dogma della sua superiorità sul sistema delle libere scelte. Nuvole di parole vaghe — ripeto — e vuote di senso concreto.

Non so dire quale risultato pratico potrà avere la nostra battaglia. Sono lieto, per altro, di constatare che delle partecipazioni statali si è di recente occupato anche il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, proponendo un'adeguata revisione delle norme che attualmente le regolano, e che in tale parere è stata sottolineata soprattutto la necessità che siano osservati criteri di rigorosa economicità di gestione, rifuggendo da quella spregiudicatezza, con la quale purtroppo alcune imprese a partecipazione statale fanno uso del pubblico denaro.

La legge 22 dicembre 1956, n. 1589, istitutiva del Ministero delle partecipazioni statali, faceva obbligo agli enti di gestione di seguire criteri economici, e gli stessi esponenti del settore delle partecipazioni statali hanno sempre sostenuto che l'economicità a livello aziendale deve essere considerata un cardine delle società a partecipazione pubblica operanti in un sistema di economia di mercato. Naturalmente economicità è economicità, non il contrario di economicità. Ma come si può assicurare l'economicità senza la prova della concorrenza? È la concorrenza che stimola l'economicità ed elimina l'operazione e l'amministrazione antieconomica. Le aziende dell'I.R.I. non sono eliminabili e nemmeno lo sono le altre, che fanno parte della progrediente socializzazione. Queste aziende sono infallibili. Lo erano, e lo sono ancora di più dopo essere state distaccate dalle organizzazioni sindacali unitarie. Si potrebbe aggiungere che nell'economia privata la selezione dei dirigenti è più attiva ed obbe-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

disce alla logica degli interessi aziendali. Si può dire altrettanto di quel che accade e accadrà per la selezione artificiosa, che si attua nei quadri degli enti economici pubblici?

Economicità — dicevo — è economicità, non il contrario di economicità. Ma chi può avere dimenticato la stupefacente dichiarazione fatta dal ministro delle partecipazioni statali lo scorso anno, cioè che « il concetto di economicità della gestione delle aziende, di cui lo Stato possiede la maggioranza delle azioni, va inteso in termini diversi e più ampi di quelli che valgono, rispetto alle aziende private, in quanto le imprese pubbliche presuppongono un raggio d'azione più lungo nello spazio e nel tempo »?

Dichiarazione davvero stupefacente, anche perché fatta a dispetto delle assicurazioni a suo tempo date a proposito dell'indispensabile parità fra aziende pubbliche e aziende private nel rispetto delle norme che vincolano le imprese economiche secondo il disposto del codice, per cui il fallimento, la bancarotta, e le rispettive sanzioni dovrebbero essere presenti come monito e pericolo a qualsiasi gestore di qualsiasi azienda.

L'asserzione collima con l'altra fatta in tema di pressione fiscale dal ministro delle finanze, secondo il quale « la pressione fiscale può essere giudicata intollerabile solo partendo dagli schemi liberistici tradizionali, mentre va considerata in modo del tutto diverso quando ci si ispira al concetto moderno, secondo cui lo Stato ha da svolgere una funzione particolare per promuovere lo sviluppo economico-sociale ».

Ma resta come l'altra per noi stupefacente, in quanto entrambe postulano la crescente restrizione dell'area di competenza privata e l'allargamento di quella statale, e ciò — come bene scrisse tempo fa l'amico onorevole Alpino, cui rivolgo i miei più vivi rallegramenti per la sua bella relazione — per sviluppare non tanto le opere pubbliche ed i servizi pubblici, indivisibili, della cui più ampia e migliore prestazione si sente grande bisogno (si vedano la scuola e gli ospedali), bensì gli interventi economici, dei quali, anche per le assai dubbie capacità imprenditrici dello Stato, è davvero molto difficile apprezzare i benefici.

Dirà quest'anno il ministro delle partecipazioni statali le stesse cose? Davvero dovremo di nuovo sentir dire in quest'aula che può essere trascurato nel campo delle pubbliche aziende il principale dovere di qualsiasi gestore di azienda, che è quello di far

quadrare le spese con le entrate? E se questo ancora si dirà, davvero dovremmo ancora una volta con sempre maggiore accuratezza esclamare: « Ma dove andremo a finire? ».

BO, *Ministro delle partecipazioni statali*. Quando ho detto queste cose?

COLITTO. Lo scorso anno. Parlando da questo banco al paese, ancora una volta diciamo che bisogna ricondurre lo Stato ai suoi veri compiti, lasciando l'attività economica diretta ai privati, che « ci sanno fare » assai meglio dello Stato, pagano le tasse e creano lavoro e reddito.

In molti paesi d'Europa si va determinando da tempo una nuova fase nel campo delle partecipazioni statali. Nella Germania occidentale, in Inghilterra, in Francia si vanno concretando coraggiose iniziative per rendere sempre più efficiente l'intervento dello Stato, sia attraverso la riprivatizzazione delle aziende, che lo Stato non ha più ragione di controllare o di possedere, sia attraverso l'assunzione, in cambio, di compiti, che sono più attinenti ai bisogni delle nazioni, nei quali lo Stato non può ora sviluppare tutte le attività necessarie appunto perché impegnato eccessivamente in partecipazioni non necessarie. In Italia, invece, tutto diventa difficile e settario per la faziosità che impera e per la mania di politicizzare che si manifesta sistematicamente di fronte ad ogni genere di problemi ed anche per quelli che nulla dovrebbero avere a che fare con la politica.

Comunque, è arrivato il tempo di non dare più ascolto agli urli dei maniaci delle statalizzazioni e dei feticisti della statolatria. Troppe volte la demagogia ha trionfato sul buon senso, sulla logica e sulla utilità. Ora è bene che l'opinione pubblica, messa di fronte ai problemi senza reticenze e senza camuffamenti, ponga col suo voto finalmente termine ad un regime poco chiaro e poco convincente che dura anche da troppo tempo e che costa ai contribuenti italiani fior di miliardi ogni giorno.

Occorre non dire più che l'iniziativa dello Stato non esclude l'iniziativa privata, ma dire che l'iniziativa privata non esclude la iniziativa dello Stato. Lo postula la Costituzione. Lo postula soprattutto l'interesse del popolo italiano che non vuole perdere la sua libertà economica, né la sua libertà politica. (*Applausi*).

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

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

GEFTER WONDRICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio breve intervento tratterà esclusivamente del problema dei cantieri navali. In sostanza, è un completamento del mio intervento di ieri sul bilancio del Ministero della marina mercantile. Infatti, nella relazione Sinesio a quel bilancio, vi è una parte che tratta ampiamente questo problema, ed è giusto, in quanto circa il 75 per cento dei nostri cantieri appartiene allo Stato. Si dimostra così la stretta connessione tra uno dei problemi della politica della marina mercantile e i problemi dei cantieri, attinenti soprattutto al campo delle partecipazioni statali.

Il problema dei cantieri diventa ogni giorno sempre più grave, se non vi sarà posto riparo, a causa della acuita concorrenza internazionale. Infatti, non è un fenomeno esistente solo in Italia, ma lo si riscontra in tutto il mondo.

Ha grande rilievo il fenomeno dei bassi noli: dopo l'aumento di Suez, dovuto a contingenze particolari, i noli sono venuti mano decrescendo, fino a un punto di depressione inspiegabile. Infatti mi pare di rilevare una contraddizione fra gli ordini che continuano e i noli bassi. Vi è qualcosa che sfugge alla nostra comprensione. Non si riesce a capire come si ordinino tante navi in contrasto con quella che è la legge fondamentale della domanda e dell'offerta. O si prevede qualcosa, o si vuole avere tonnellaggio a disposizione, o vi è effettivamente un elemento che sfugge alla nostra valutazione, cioè i noli bassi, quindi non remunerativi, per il trasporto di merci « secche », nascondono viceversa utili che non vengono dichiarati. Altrimenti avremmo una violazione della legge fondamentale cui ho accennato che regola l'economia del mondo.

Questo fenomeno ha ripercussioni anche in Italia. Abbiamo una capacità di costruzione intorno alle 700 mila tonnellate annue e ordini per circa 400 mila. Di fronte a ciò sta l'impegno del Governo — è questo il *punctum dolens* — di ridurre la capacità produttiva dei nostri cantieri, impegno assunto con la C.E.E. È stato detto che gli aiuti ai cantieri devono essere approvati dalla C.E.E. Tutti sappiamo che i costi delle navi italiane sono (eccezion fatta per il Giappone) più elevati dei costi degli altri paesi. Vi è la necessità, quindi, di arrivare ad una riduzione di costi per poter competere con la concorrenza estera. La lotta è sempre più aspra. I costi italiani sono più elevati per ragioni interne, perché la manodopera costa

di più; e per ragioni esterne, perché tutto ciò che è connesso con la costruzione e l'armamento delle navi è più costoso.

Cosa si deve fare allora? Si dice che, in ossequio agli impegni internazionali, bisogna ridimensionare il settore. Sorge una questione che sotto certi aspetti assume sapore demagogico, che non deve però impressionare, per una ragione di carattere numerico: non ci troviamo di fronte a cifre così imponenti di addetti ai cantieri da preoccupare; nessun problema, quindi, che non possa e non debba trovare la sua logica soluzione. Dai dati che ci sono stati forniti proprio dal Ministero della marina mercantile qualche giorno addietro risulta che gli operai occupati nei principali cantieri italiani sono 24.284, gli impiegati 4.117, con una riduzione di circa 7 mila unità negli ultimi cinque anni. Vi è stata — direi — una riduzione automatica, spontanea, senza frizioni.

ROMEO. La chiami spontanea!

GEFTER WONDRICH. È quella che è. Vi è stata una riduzione non preordinata, una riduzione che è la conseguenza di una situazione economica.

ROMEO. Conseguenza della politica del Governo!

GEFTER WONDRICH. Il mio concetto è molto chiaro: chi non lavora nel cantiere può trovare lavoro altrove. Oggi fortunatamente il mercato italiano è tale da poter assorbire gli operai anche specializzati dei cantieri. Ne abbiamo la prova ogni giorno, sia nel cosiddetto triangolo del nord sia in altre zone. Ad esempio, nella mia città non si trovano più operai specializzati, ormai bisogna cercarli fuori Trieste per poterli impiegare nelle varie industrie che nella città stanno trovando sviluppo, soprattutto nella zona industriale del porto.

Esaminiamo, quindi, il problema non sotto l'aspetto demagogico, ma dal punto di vista pratico, obiettivo. Effettivamente la cosa potrebbe suscitare grave preoccupazione se dovessimo sistemare decine di migliaia di operai e centinaia di impiegati; ma quando si tratta di adempiere agli impegni presi con la C.E.E. e di dare una più efficiente struttura, una migliore attrezzatura ai cantieri rimanenti, non vi devono essere ragioni di contrasto e soprattutto non mi pare che il problema sia di difficile soluzione.

Abbiamo letto nella relazione che gli investimenti per i cantieri sono dell'ordine di circa 40 miliardi, e che si riferiscono a Sestri, Monfalcone-Trieste e Castellammare di Stabia. Il programma di nuovi impianti è in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

corso di attuazione, e di questo obiettivamente dobbiamo dare atto al Governo, anche perché questi investimenti faranno sì che gli attuali cantieri, la cui struttura e i cui macchinari sono del tutto inadeguati, e che si trovano nella impossibilità di adottare il sistema della prefabbricazione, oggi largamente seguito nei cantieri degli altri Stati europei ed extraeuropei, possano mettersi al passo, in modo da competere con gli altri paesi costruendo — e costruendo bene, come abbiamo sempre fatto — navi pari nel costo a quelle fabbricate in Inghilterra, in Germania, negli Stati Uniti o anche in Giappone, il quale ultimo costruisce sì a minor costo rispetto a noi, ma anche in modo assai peggiore, soprattutto quanto a robustezza delle strutture.

Poc'anzi il ministro della marina mercantile ci ha dato una buona notizia su una questione sulla quale appunto avevo intenzione di soffermarmi. La legge 31 marzo 1961, n. 301, che reca provvidenze per le costruzioni navali e che scade il 30 giugno 1964, ha da tempo assorbito i 24 miliardi all'uopo stanziati. Il ministro Macrelli ha dichiarato poco fa che il Tesoro ha preso l'impegno di mettere a disposizione del suo Ministero i fondi necessari per rendere ulteriormente operante la legge. E questo è di somma importanza, perché in questo momento i cantieri navali hanno ordinazioni per 700 mila tonnellate alle quali non possono dar seguito perché manca la possibilità di sovvenzionare le costruzioni. Anche di questo dobbiamo dare obiettivamente riconoscimento al Governo, tanto più che l'erogazione di questo contributo è diventata, secondo noi, una spesa obbligatoria dello Stato, avuto riguardo all'articolo 2 della legge n. 301 il quale dice: « è concesso », stabilendo in questo modo che non è più una facoltà dello Stato l'erogazione del contributo, ma un diritto dei costruttori ottenerlo.

Con questo avrei completato il mio intervento, se non dovessi aggiungere qualche rilievo che riguarda particolarmente i cantieri di Trieste. Dobbiamo dire con orgoglio e soddisfazione che in questo momento si stanno costruendo nei cantieri di Trieste e di Monfalcone cinque transatlantici. Non esiste alcun cantiere nel mondo che abbia una tal mole di lavoro. Dai dati forniti dal Ministero si rileva che nei cantieri di Trieste sono attualmente occupati 7.214 operai. I dati che io ho avuto qualche giorno fa parlano di circa 10 mila. I cantieri di cui ho dato stanno costruendo la *Raffaello*, gemella della *Mi-*

chelangelo, la *Marconi* e la *Galilei* di 27 mila tonnellate ciascuna per le rotte con l'Australia, un transatlantico per la ditta Costa di Genova e un transatlantico di 34 mila tonnellate per la società *Home Line*. Però abbiamo diritto di preoccuparci per il futuro, appunto nella previsione che in un determinato momento, purtroppo non lontano, questa grande mole di lavoro verrà a cessare. Ed allora, proprio con riguardo a quel futuro, che non è lontano, ma prossimo, noi dobbiamo ricordare al Governo, nel quadro degli impegni di bilancio del Ministero delle partecipazioni statali, l'assoluta necessità di attrezzare fin da questo momento i cantieri con macchinari moderni e forse con un bacino a Monfalcone, perché Trieste non può avere un bacino, così come si sta facendo a Genova, in cui costruire le navi con l'afflusso dell'acqua, quindi con l'abbandono del vecchio sistema.

Oggi a Monfalcone si sta costruendo una superpetroliera di 87 mila tonnellate, che sarà la più grande nave che quel cantiere avrà costruito: ma, come l'onorevole ministro sa, le superpetroliere richiedono l'impiego di un volume colossale di lamiera, ma non danno reddito ai cantieri stessi. Quindi, già fin da questo momento, nell'interesse di questo grandissimo complesso che è il maggiore d'Italia, io chiedo l'apprestamento di studi e di provvidenze tali da porre in grado questi cantieri, che hanno avuto questa grossa somma di lavoro dopo competizioni non indifferenti per quanto si riferisce al transatlantico ordinato dalla ditta Costa di Genova e al transatlantico ordinato dalla *Home Line*, nel momento in cui le navi saranno varate (in febbraio o marzo le due navi per l'Australia intraprenderanno il loro viaggio inaugurale, mentre la *Raffaello* dovrebbe scendere in mare entro breve tempo), di poter competere con l'estero.

Ecco che, collegando la questione del ridimensionamento di altri cantieri, che non sono in grado di lavorare se non in gravissima perdita, anche perché praticano un antiquatissimo sistema di lavorazione ed hanno antiquatissimi impianti, a quella dell'impiego della manodopera che domani dovrebbe essere licenziata o non dovrebbe più lavorare nei cantieri, sorge l'imperativo di trovare una logica soluzione.

Non dimentichiamo che vi sono anche modesti cantieri che tuttavia hanno trovato la loro sistemazione, come, ad esempio, quello di Taranto. Non si tratta di un problema difficile, grave ed insolubile. È un problema

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

che con un po' di buona volontà, con l'abbandono di ogni concetto demagogico e valutandolo obiettivamente, può trovare la sua giusta soluzione con quegli accorgimenti che il Governo riterrà opportuni.

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

ROMEO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, discutendo il bilancio delle partecipazioni statali non possiamo fare a meno di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sul carattere e sull'ampiezza che in questi ultimi giorni va assumendo la lotta dei metallurgici nel nostro paese.

Per il contenuto, per la forza, per la compattezza, per la vastità del movimento, per il modo in cui si è aperta la vertenza e procedono le trattative, noi riteniamo di dover impegnare il Governo e, per esso, il ministro delle partecipazioni statali, in un discorso dal quale possa emergere chiaramente qual è l'atteggiamento, oggi, dell'Intersind e dell'« Asap », che intervengono, come è risaputo, in rappresentanza delle aziende a partecipazione statale nella vertenza dei metallurgici.

È appena il caso di ricordare che ben 250 mila lavoratori dipendono dalle aziende metalmeccaniche a partecipazione statale. Per maggior chiarezza del discorso che vogliamo fare, è bene riassumere brevemente i termini della vertenza ed il modo in cui essa si è sviluppata negli ultimi tre mesi. I sindacati operai hanno unitariamente avanzato la precisa richiesta di un contratto di lavoro moderno, adeguato all'attuale sviluppo organizzativo e tecnico delle aziende; di un contratto in cui vengano riconosciuti i diritti del sindacato a contrattare i vari aspetti del rapporto di lavoro a tutti i livelli, cioè nelle aziende, nel settore, su scala nazionale.

Si tratta, senza dubbio, di rivendicazioni che modificano sensibilmente il vecchio contratto di lavoro ed affermano il ruolo insostituibile del sindacato nell'azienda e nel paese. Molte, tuttavia, delle rivendicazioni avanzate dai sindacati operai sono già state accolte — come è noto — da diverse aziende, per cui ora non occorre che recepirle nel contratto nazionale. Ma esse hanno incontrato l'opposizione e l'ostilità più irriducibile dell'organizzazione padronale, la Confindustria, la quale vuole mantenere la vecchia struttura contrattuale, ormai superata dai tempi.

Orbene, sin dall'inizio, l'Intersind e la « Asap », differenziandosi dalla Confindustria, accettarono la trattativa con i sindacati dei lavoratori, i quali a loro volta, ap-

prezzando il valore di tale differenziazione, sospesero la lotta nelle aziende a partecipazione statale. Le trattative si svolsero sulla base di una specie di protocollo che venne accettato dai sindacati operai i quali, superando non poche difficoltà ed accantonando alcune questioni di rilievo, hanno dimostrato la buona volontà di trattare e di raggiungere un accordo.

In conseguenza dell'inizio di questa trattativa, alla distanza di tre mesi, mentre nelle aziende private si sono avuti ben 15 giorni di sciopero, in quelle statali è continuata normalmente l'attività produttiva; e questo, onorevole ministro delle partecipazioni statali, è un fatto di rilievo che non può né essere sottovalutato né sfuggire alla sua attenzione. Ma purtroppo, alla distanza di tre mesi, le trattative si sono arenate, anche se è stato raggiunto un accordo sui cottimi e sulle lavorazioni a catena e a flusso continuo.

Dopo una serie di rinvii, le trattative si sono arenate, ormai da due settimane, sul problema della nuova classificazione dei lavoratori in relazione alla realtà organizzativa e tecnica delle aziende. Si avverte cioè, a nostro avviso, nell'atteggiamento dei rappresentanti delle aziende a partecipazione statale l'influenza della pressione rabbiosa della Confindustria, che cerca con tutti i mezzi di impedire un accordo che permetta al sindacato la contrattazione dei vari aspetti del rapporto di lavoro nelle aziende, nel settore e su scala nazionale.

Si ha la sensazione che l'Intersind e la « Asap » si muovano in modo tale da non trarre le logiche conseguenze dalla rottura con le posizioni della Confindustria, e affiora la tendenza, invece, a ritornare, sia pure in forza diversa, su quelle posizioni. In altri termini, all'atteggiamento dei sindacati dei lavoratori, che hanno dato prova di buona volontà, non fa riscontro un uguale atteggiamento delle rappresentanze delle aziende a partecipazione statale.

Intanto cresce il malcontento fra i lavoratori delle aziende a partecipazione statale, i quali esigono una svolta positiva nelle trattative in corso. Abbiamo già delle prese di posizione di rilievo, come quella dei lavoratori di Genova, i quali hanno chiesto che la si faccia finita con i rinvii e che si arrivi effettivamente ad una trattativa seria. In tal modo la vertenza si inasprisce, mentre si estendono il movimento e la lotta in tutto il paese. È di ieri la decisione del consiglio dei sindacati della camera del lavoro di Mi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

lano di proclamare uno sciopero di solidarietà con i metallurgici in lotta.

Allora noi ci domandiamo: qual è la posizione del Governo in questa vertenza? Alcune iniziative del ministro del lavoro sono notoriamente fallite. Ma la polizia è intervenuta a Torino ed anche recentemente a Napoli per disperdere un corteo di metallurgici. Noi sappiamo che il Governo considera la lotta dei metallurgici come una normale vertenza sindacale e si regola in conseguenza. Ma è evidente che, per il contenuto delle rivendicazioni avanzate dai lavoratori, per l'atteggiamento di sfida della Confindustria che reclama l'intervento poliziesco al fine di spezzare la lotta, per le forze che si muovono per impedire lo sviluppo delle trattative nel settore delle partecipazioni statali, la lotta dei metallurgici assume un carattere che va ben al di là della normale vertenza sindacale. Il Governo, quindi, è chiamato in causa direttamente, e non solo per quanto riguarda l'atteggiamento dell'Intersind e della « Asap ». Di fronte ad un movimento così vasto, esso non può mantenere una posizione di presunto agnosticismo: deve pronunciarsi sul valore democratico delle rivendicazioni dei metallurgici. Quella in corso non è la solita vertenza per i minimi salariali: è una vertenza aperta tra i lavoratori italiani, che chiedono il riconoscimento di un reale diritto dei cittadini, e la classe padronale che nega loro tale diritto. Ora chiediamo al Governo se sia favorevole al riconoscimento di questo diritto oppure no, poiché ripetiamo che l'atteggiamento del Governo ha un grande valore in una vertenza che non riguarda soltanto i metallurgici. E da sperare che il Governo, e per esso il ministro delle partecipazioni statali, vorrà cogliere l'occasione della discussione di questo bilancio per dire una parola chiara sull'argomento e, in particolare, per quanto riguarda l'atteggiamento delle rappresentanze delle aziende a partecipazione statale nel corso delle trattative.

Tanto le chiediamo, onorevole Bo, perché, fra l'altro, vi è un palese contrasto tra la politica del suo dicastero, delineata nelle relazioni programmatiche, e il modo in cui operano i dirigenti delle aziende dei gruppi I.R.I. ed E.N.I. Alcuni mesi fa ella inviò una circolare concernente i rapporti fra i sindacati e le direzioni delle aziende a partecipazione statale. L'iniziativa suscitò vivo interesse nell'ambiente sindacale e fra i lavoratori: non poteva essere diversamente, d'altra parte, dato che per la prima volta le diret-

tive di un ministro accoglievano alcune rivendicazioni del mondo del lavoro circa l'esercizio di alcuni diritti costituzionali all'interno delle aziende di Stato. A parte la premessa della sua circolare, che per noi è discutibile, riteniamo che un Governo possa chiedere la libera collaborazione dei sindacati a condizione che ne riconosca la funzione indispensabile in una società democratica e, in primo luogo, il loro diritto ad essere presenti nell'azienda e ad esigere la contrattazione di tutti gli aspetti del rapporto di lavoro.

Ora, le direttive della sua circolare, signor ministro, tendono appunto al riconoscimento di una certa presenza del sindacato nell'azienda quando suggeriscono la possibilità di consentire alle organizzazioni l'uso di appositi locali, l'affissione in appositi albi di comunicazioni ai propri organizzati, l'esonero dal lavoro per alcune ore alla settimana di alcuni dirigenti sindacali onde metterli in condizione di esplicare le loro funzioni, il prelievo da parte delle aziende delle quote sindacali su delega dei lavoratori.

Ella sa, senatore Bo, che, pur apprezzando la sua iniziativa, noi esprimeremo fondati dubbi sulle conseguenze pratiche che avrebbe avuto nell'ambito delle aziende, e ciò conoscendo la mentalità e i metodi di direzione in uso in molte aziende a partecipazione statale. Una serie di fatti sottoposti alla sua attenzione, nel corso della discussione in Commissione, da parte di numerosi colleghi dimostrano che purtroppo non basta la buona volontà e l'iniziativa di un ministro perché i sindacati abbiano diritto di cittadinanza nelle aziende dello Stato. Licenziamenti, discriminazioni, un'accentuata asprezza nei rapporti tra sindacati e direzione aziendale, nonostante la circolare, si sono verificati negli ultimi tempi in molte aziende. E di ieri il documento approvato dai rappresentanti del personale delle varie aziende di Genova, nel quale si denuncia con fermezza il sempre più aperto misconoscimento delle libertà sindacali nelle aziende a partecipazione statale e si plaude alla iniziativa delle commissioni interne dell'Ansaldo per un convegno di tutti i rappresentanti dei dipendenti degli stabilimenti I.R.I. per esaminare lo stato delle libertà nelle aziende. Ai dirigenti sindacali che hanno chiesto alle direzioni l'applicazione delle sue direttive, signor ministro, è stato risposto, molte volte con senso di disprezzo, che se ne ignora l'esistenza. Ma vi è di più: alla commissione interna del cantiere navale di Monfalcone è stato impedito di diffondere all'interno dell'azienda la circolare in parola.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

Non è il caso di ripetere qui la denuncia dei gravi episodi già ricordati in Commissione da vari colleghi. Mi limiterò, onorevole Ministro, a segnalarle un caso veramente significativo verificatosi recentemente alla « Lanerossi » di Vicenza che, come è noto, è passata di recente al gruppo E.N.I. In questa azienda è in corso da tre mesi un'agitazione per rivendicare miglioramenti salariali al fine di conseguire in modo graduale il trattamento del gruppo E.N.I. Ad un certo punto della vertenza la direzione dell'azienda, dopo aver tentato di raggiungere separatamente un accordo con la C.I.S.L., ha invitato perentoriamente la F.I.O.T. (sindacato unitario dei tessili) ad abbandonare le richieste avanzate: cosa che il sindacato evidentemente, pur dichiarandosi disposto ad una soluzione graduale dei problemi sollevati, non poteva fare e, giustamente, non ha fatto. Alla richiesta della F.I.O.T. di riaprire le trattative, la direzione ha risposto con una lettera polemica ai dirigenti sindacali unitari dei tessili, la quale così conclude: « Di conseguenza consideriamo definitivamente chiuso con voi ogni dialogo e ove vogliate ulteriormente intrattenere normali rapporti contrattuali vi preghiamo di attenervi per l'avvenire alle regole di una seria prassi sindacale » (dove per la direzione della « Lanerossi », evidentemente, « seria prassi sindacale » significa liquidare l'autonomia del sindacato, che avrebbe dovuto aderire alla richiesta della direzione di abbandonare le rivendicazioni sollevate dai lavoratori). Questo, signor ministro, è un tipico esempio di come è visto il sindacato da certi dirigenti delle aziende a partecipazione statale.

Ma non basta. Poiché il sindacato ha risposto con uno sciopero di protesta, si è scatenata nei confronti dei lavoratori, dei dirigenti sindacali e dei membri della commissione interna una campagna di intimidazioni, di ricatti, di minacce intese a far fallire l'azione sindacale in corso.

Come vede, signor ministro, siamo ben lontani dalla collaborazione da lei auspicata. La cosa non ci meravaglia perché sappiamo bene che il riconoscimento dei diritti e del ruolo dei sindacati nelle aziende dello Stato deve essere, purtroppo, conquistato con le lotte dei lavoratori. Tuttavia, poiché ella, onorevole ministro, ha preso un'iniziativa senza dubbio importante, le chiediamo in che modo intenda portarla avanti e come pensa di far applicare le sue direttive. Chiediamo questo anche perché la circolare ha provocato una certa attesa tra i lavoratori, per i quali, d'altra par-

te, si tratta del rispetto di diritti già riconosciuti a molte altre aziende e previsti, secondo noi, dalla stessa nostra Costituzione, che il Governo ha il dovere di far applicare all'interno delle aziende come ovunque nel paese.

Dopo queste brevi considerazioni sulla lotta dei metallurgici e sullo stato dei rapporti fra i sindacati e le direzioni delle aziende a partecipazione statale, voglio affrontare un altro problema di attualità, che già ha formato oggetto di un ampio dibattito ed è stato ripreso da vari colleghi in occasione della discussione del bilancio della marina mercantile. Intendo riferirmi al problema dei cantieri navali. Nel paese vi è una viva agitazione dei lavoratori e delle popolazioni di importanti città e non possiamo fare a meno di discutere questo problema, sia pure nelle linee generali, dato che altri colleghi affronteranno più dettagliatamente l'argomento.

Abbiamo avuto occasione di esprimere, sui problemi dell'industria navalmeccanica nazionale, il nostro punto di vista, notoriamente in contrasto con il programma del Governo e con gli impegni da questo assunti nell'ambito della C.E.E. Vi ritorniamo perché, nonostante certi impegni della Fincantieri ad un ripensamento di detto programma al fine di un risanamento del settore sulla base dei principi che devono informare l'attività delle imprese pubbliche, il Governo, e per esso il ministro delle partecipazioni statali, adducendo motivi di competenza, ha sottratto tale programma e gli impegni assunti nell'ambito della C.E.E. alla discussione e alla decisione del Parlamento.

Il fatto che noi riproponiamo qui il problema dell'industria navalmeccanica nazionale non significa affatto che i deputati comunisti rinunzino alla loro richiesta di convocazione della V Commissione per un dibattito serio ed approfondito sull'indirizzo della politica del Governo nel settore e sulle decisioni da adottare. Confermiamo la richiesta, in quanto riteniamo che il Governo abbia il dovere di consultare il Parlamento su questioni di vitale importanza che formano oggetto di trattative in sede di Comunità economica europea. Ciò è necessario affinché il Parlamento non venga a trovarsi di fronte al fatto compiuto, costretto ad apprendere, per esempio, dalla stampa notizie di gravi decisioni adottate. Proprio dai giornali, infatti, abbiamo appreso che il Governo italiano ha comunicato all'apposita commissione esecutiva del M.E.C. quello che viene definito un piano di ridimensionamento e che invece è un piano di smobilizzazione della nostra industria cantieristica.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

In tal modo il Governo ha praticamente accettato le imposizioni della C.E.E. e, accedendo alle pressanti richieste della Germania occidentale, che lo accusa di protezionismo a favore dell'industria cantieristica nazionale, ha dato assicurazioni che non solo il piano sarà realizzato, ma è stato ridotto il contributo statale ai cantieri sul valore delle navi costruite.

Dobbiamo sottolineare, ancora una volta, che il ridimensionamento del potenziale produttivo dei nostri cantieri costituisce una distruzione di energia e di investimenti che non trova giustificazione alcuna nell'andamento del mercato delle costruzioni navali, e che è contraria alle esigenze di una politica di programmazione economica. La distruzione del patrimonio di investimenti e di energia è tanto più evidente se si considera che il cosiddetto ridimensionamento non potrà risolvere i complessi problemi del settore, persistendo la « Fincantieri » nella politica condotta in questi anni.

La nostra opposizione al piano del Governo non si genera, quindi, da una visione schematica e preconcepita dei problemi della cantieristica italiana, bensì dalla necessità di un riesame dell'intera questione al fine dell'elaborazione di una politica organica delle nostre attività marinare e delle industrie a partecipazione statale. La necessità di un riesame e della conseguente formulazione di un nuovo programma di costruzioni navali poggia su fatti che abbiamo più volte denunciato e che stamane nel corso della discussione del bilancio della marina mercantile sono stati documentati in tutta la loro gravità.

Abbiamo rilevato che la flotta mercantile italiana è vecchia. La media di anzianità risulta anche più alta di quella che può ricavarsi dalle statistiche, se si considera che tra breve un gran numero di navi costruite nel periodo bellico supereranno i 20 anni: si calcola che il 30 per cento della nostra flotta sia composta di navi fra i 15 e i 20 anni. Ne consegue una carenza di specializzazione nel tipo dei trasporti che pone in condizione di inferiorità la nostra flotta mercantile nei confronti di quelle delle altre nazioni, che introducono nei traffici i ritrovati del crescente progresso tecnico, la cui importanza non può non essere sottolineata ai fini della concorrenza.

Negli ultimi 20 anni si è registrata una sensibile diminuzione dell'incidenza della flotta mercantile italiana sul totale di quella mondiale, mentre si prospetta un incremento dei traffici marittimi anche in relazione alle

esigenze del commercio con i nuovi Stati ex coloniali.

Si pone quindi un problema di ammodernamento e di potenziamento della nostra flotta mercantile al fine di recuperare il ritardo e per conquistare salde posizioni nei traffici internazionali.

Una giusta soluzione del problema, che preveda l'espansione qualitativa e quantitativa del nostro naviglio mercantile, può assicurare un adeguato carico di lavoro ai nostri cantieri. Evidentemente, esso non potrà coprire la capacità produttiva dei nostri cantieri, che si fa ascendere annualmente a 700 mila tonnellate di stazza lorda, anche perché una programmazione nel settore non può limitarsi alle esigenze del mercato navale italiano, ma deve guardare oltre per incrementare la presenza della nostra produzione sul mercato estero.

Circa l'acquisizione di commesse sul mercato estero, interessanti sono alcuni dati citati questa mattina dall'onorevole Adamoli nel corso del suo intervento sul bilancio della marina mercantile. Egli ha dimostrato come solo lo 0,39 per cento del carico di lavoro dei nostri cantieri provenga da commesse estere: il che significa, praticamente, che l'Italia è assente dal mercato internazionale delle costruzioni navali. Ciò nonostante gli altri paesi della Comunità economica europea vogliono imporre la smobilitazione dei cantieri italiani.

Sappiamo già che la scarsa presenza sul mercato estero della nostra produzione navale viene fatta risalire ai costi elevati che impedirebbero di presentare offerte capaci di far acquisire il lavoro necessario. Ciò metterebbe in evidenza le debolezze strutturali della nostra industria cantieristica che ha sempre contato sui finanziamenti concessi dallo Stato.

Ma, onorevole ministro, solo i nostri cantieri godono di agevolazioni? Nell'ambito degli stessi paesi della Comunità economica europea, i cantieri tedeschi non sono, per esempio, finanziati? Lo sono, ma in modo indiretto, in quanto le agevolazioni sono legate al loro inserimento nei cosiddetti gruppi integrati: siderurgico, meccanico e cantieristico.

Ebbene, la possibilità di una valida integrazione della produzione navale esiste anche in Italia, in quanto il settore è a prevalente partecipazione statale e, come tale, fa capo all'I.R.I., che riunisce il settore meccanico, quello siderurgico e quello cantieristico.

D'altra parte questa è un'esigenza fortemente avvertita, e da noi sottolineata da tempo, che investe il problema dei costi e quello dell'indispensabile collegamento delle varie branche delle industrie pubbliche. È risaputo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

che uno degli elementi che incidono sui costi delle costruzioni navali è il prezzo delle lamiere, che risulta abbastanza alto; e ciò in modo assurdo se si tiene presente che la maggior parte della produzione siderurgica è fornita da aziende a partecipazione statale raggruppate nell'I.R.I. La stessa cosa può dirsi per i prodotti meccanici impiegati per l'allestimento delle navi.

Naturalmente, il problema dei costi non è da attribuirsi al solo prezzo delle lamiere, che pure ha una sensibile incidenza, ma investe la riorganizzazione interna e l'ammodernamento delle aziende cantieristiche, come è dimostrato dai risultati conseguiti da quelle aziende (come l'Ansaldo di Sestri e i C.R.D.A. di Monfalcone) dove ci si è posti su questa strada. E non è affatto vero che gli alti costi di produzione derivino dai salari più elevati dei lavoratori dei cantieri, in quanto questi ultimi hanno i salari più bassi di tutti i paesi nell'ambito del M.E.C.

Non sarà mai ripetuto abbastanza, quindi, che noi siamo per l'ammodernamento e il potenziamento delle capacità produttive dell'industria cantieristica nazionale. Noi siamo contrari alla dispersione di un patrimonio e alla snobilitazione di alcune importanti aziende. Perciò chiediamo una rielaborazione del programma del Governo che, superando una visione aziendalistica, localistica, affronti i problemi del settore in collegamento con le altre branche di attività dell'industria pubblica e della programmazione dell'economia nazionale. Noi chiediamo che un tale programma venga discusso dal Parlamento, al quale non può essere sottratto un problema di così vitale importanza.

L'esigenza di un programma è dimostrata anche da una serie di fatti gravi e incresciosi che si stanno verificando presso alcuni cantieri. Il piano del Governo, che prevede il cosiddetto ridimensionamento dei cantieri di Livorno, Porto Marghera e Taranto, è già in atto, ma incontra la resistenza dei lavoratori e delle popolazioni di quelle località. A conferma della fondatezza della nostra richiesta di una politica capace di superare una visione aziendalistica e di integrare l'industria cantieristica nell'attività generale del gruppo I.R.I., voglio richiamare all'attenzione della Camera quanto sta avvenendo nella città di Taranto. Qui è dato veramente toccare con mano le gravi conseguenze della politica che il Governo intende perseguire.

La Fincantieri, dopo avere rilevato i cantieri di Taranto nel marzo del 1960, con un

organico di 1.500 lavoratori, decise di ridurli al rango di officina di riparazione. In conseguenza di questa decisione, nonostante la lotta dei lavoratori e della popolazione, in due anni, attraverso l'istituzione di corsi di qualificazione ed i licenziamenti per limiti di età, la Fincantieri ha già allontanato oltre 400 lavoratori, operando una sensibile riduzione di organico, e prosegue con tenacia nel tentativo di un'ulteriore riduzione, mirando a raggiungere la quota di 630 unità prevista dal cosiddetto piano di ridimensionamento.

Quali sono le conseguenze di questa operazione, che praticamente tende a liquidare un cantiere navale del Mezzogiorno, che vanta tradizioni notevoli nelle costruzioni navali italiane ed estere, e che costituiva uno dei gangli vitali dell'economia tarantina? In primo luogo, la dispersione di un patrimonio costituito da migliaia e migliaia di lavoratori specializzati e qualificati che sono stati costretti ad emigrare; in secondo luogo, una serie di misure antieconomiche ai fini dello sviluppo industriale della zona.

È noto che, a qualche chilometro dal cantiere navale, l'Italsider sta costruendo il quarto centro siderurgico, le cui esigenze implicano un ampliamento del porto mercantile e un forte incremento dei traffici, quindi lo sviluppo impetuoso di tutta la zona. Dunque, a Taranto si creano le condizioni obiettive per un'integrazione del cantiere con la produzione siderurgica, nonché con quella meccanica, che certamente dovrà svilupparsi intorno al nuovo centro siderurgico. Invece proprio a Taranto si smobilita, e si smobilita nel peggiore dei modi. Basti considerare quello che sta avvenendo per i lavoratori avviati ai corsi di qualificazione.

Per tacitare i lavoratori e l'opinione pubblica, si era detto che i dipendenti del cantiere avviati ai corsi, dopo avere conseguito una riqualificazione o acquisito una nuova qualifica, sarebbero stati assorbiti nelle altre attività del gruppo I.R.I. In Taranto stessa, cioè, sarebbero stati assorbiti dal costruendo complesso siderurgico. Ma qual è la realtà che si è determinata? Dopo un anno e mezzo di corsi, nessun lavoratore è stato assorbito in queste attività; molti sono stati invece costretti ad emigrare, e solo a 23 di essi recentemente è stata posta l'alternativa di passare alle dipendenze delle imprese edili che costruiscono il centro siderurgico, o di subire il licenziamento, con un'indennità di 400 mila lire. Come era evidente, umiliati nella propria dignità professionale, i lavoratori hanno preferito il licenziamento e si sono trasferiti al

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

nord dove hanno trovato immediata occupazione, essendovi largamente ricercati.

Ogni tentativo della F.I.O.M. teso ad ottenere un minimo di garanzia circa le assunzioni presso l'Italsider è, fino ad oggi, praticamente fallito. Così, mentre un'azienda del gruppo I.R.I. spende centinaia di milioni per corsi di qualificazione, per poi disperdere la mano d'opera qualificata, un'altra azienda istituisce nuovi corsi per formare nuova mano d'opera.

Se si proietta ciò che avviene a Taranto su scala nazionale, si ha il quadro di quella che è la politica delle partecipazioni statali. Gli esempi non mancano.

L'onorevole Franco, ad esempio, mi ricordava che a Monfalcone per licenziare alcuni operai altamente specializzati l'azienda è giunta ad offrire a ciascuno un milione di lire. Evidentemente, si tendeva a raggiungere l'obiettivo di allontanare questi lavoratori, pur qualificati e specializzati, al fine di togliere di mezzo elementi attivi dal punto di vista sindacale e politico.

E contro queste incongruenze che si sviluppa la nostra azione, che, come abbiamo più volte dimostrato, non si oppone all'ammodernamento e al potenziamento delle capacità produttive dei nostri cantieri, ma rivendica una programmazione a lungo termine nel settore, nel quadro di una politica organica dell'industria a partecipazione statale.

Perciò insistiamo sulla necessità che il Parlamento discuta la situazione dell'industria cantieristica nazionale.

Da un ampio dibattito sull'argomento, che non sia costretto nei limiti di precostituiti impegni internazionali, ne siamo certi, non potrà non scaturire un programma di ammodernamento e di potenziamento dei nostri cantieri. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

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

PEDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il tempo limitato non consente un approfondimento dei numerosi argomenti illustrati nell'ottima relazione del collega onorevole Roselli. Mi limiterò solo ad alcune osservazioni sommarie.

Desidero anzitutto sostenere quella che mi sembra un'ovvia necessità del dicastero di cui qui discutiamo il bilancio. Il Ministero delle partecipazioni statali, nel quadro dello sviluppo dell'economia nazionale, acquista un'importanza sempre maggiore. Se noi guardiamo invece agli organici di cui dispone, constatiamo l'inadeguatezza dei mezzi umani rispetto a così importanti fini. Se questo Parlamento

intende responsabilmente sostenere l'opera del Ministero delle partecipazioni statali, se è convinto della sua essenziale funzione, non può non preoccuparsi di dotarlo di organici adeguati, sia pure con la raccomandazione che si potenzi poi la formazione dei dirigenti con una efficiente preparazione, con seri concorsi, con contatti d'ordine internazionale capaci di dare la visione completa e organica del vasto compito che loro compete.

Onorevoli colleghi, le partecipazioni di Stato, in quanto forma istituzionale della nostra economia, sono infatti uno strumento che è stato valido per la rinascita economica del paese e rimarranno, ne siamo convinti, una istituzione economica fondamentale ancora valida — anzi, direi, sempre più valida — anche in vista degli impegni di programmazione cui l'economia italiana si sta preparando.

Signor ministro, noi dobbiamo darle atto, anche ricordando le numerose discussioni che si sono svolte in quest'aula al riguardo, dello sforzo notevole che il suo Ministero ha compiuto, anche nel corrente esercizio finanziario, per realizzare quel coordinamento aziendale, di settore, di gruppo e del settore delle partecipazioni in generale, che è sempre stata nostra giusta preoccupazione propugnare; quel coordinamento che è lo strumento primo, oltre che di politica economica generale, anche di una migliore produttività delle aziende affidate al controllo del suo Ministero.

Ce ne felicitiamo, e ci felicitiamo anche per il coraggio con cui, talvolta, il Ministero ha affrontato anche l'impopolarità di misure rese necessarie dall'evoluzione e dalle trasformazioni del mercato.

Auguro, signor ministro, che si possa continuare a rendere sempre più seria l'amministrazione delle partecipazioni, valido strumento di coordinamento della economia nazionale, di collegamento tra la visione a lungo termine propria dei poteri pubblici, e la partecipazione del capitale privato, formula principe cioè di una economia che, come quella italiana, per le sue caratteristiche, non può non essere una economia mista.

Ci permettiamo solo di fare una raccomandazione. I tempi evolvono, l'Italia cresce, siamo parte del mercato comune, siamo una nazione di fronte alla quale si aprono delle prospettive produttive sempre più ampie. Vediamo, se possibile, di verificare sempre meglio la rispondenza, anche della politica delle partecipazioni statali, in quanto strumento di investimento e di indirizzo di talune essenziali industrie di base, a quelle che sono le previsioni di ulteriore sviluppo economico del no-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

stro paese, si da favorirne il naturale evolversi. Il rapporto pubblico nella nostra economia — infatti — non è solo un rapporto giuridico; ma è anche un impegno di armonia produttiva, e, in particolare, di specializzazione delle singole produzioni. Penso, per esempio, al settore siderurgico, nel quale tanto preminente è l'importanza degli enti affidati al controllo del suo Ministero, nel quale, d'altronde, tanta importanza hanno le iniziative di molti validi gruppi privati. Partecipazioni pubbliche e impegni privati non coesisteranno meglio se si definiranno meglio i vantaggi delle specializzazioni produttive e le caratteristiche dei singoli programmi di impresa? In verità il mercato siderurgico ha davanti a sé, a mio giudizio, cheché se ne dica, possibilità di espansione ancora notevoli. Fu bene creare il centro di Taranto e non è da escludersi che forse, tra qualche tempo, si possano considerare ulteriori possibilità di investimento nel settore siderurgico, anche perché si sta organizzando davanti a noi, al di là del Mediterraneo, tutto un mondo nuovo che potrà guardare, certo con sempre maggiore interesse, all'impegno tecnico dell'Italia nella creazione di talune strutture fondamentali per ogni programma di industrializzazione.

Ma, a questo punto mi sembra valida anche un'altra osservazione. Siamo ormai una potenza siderurgica (10 milioni di tonnellate di acciaio), ci manca ancora qualcosa di cui dispongono invece altre nazioni di più lunga esperienza nel settore siderurgico: la Francia ha un importante istituto di ricerche siderurgiche; Germania, Russia e Stati Uniti alimentano un serio impegno nel campo delle ricerche applicate in questo settore. Abbiamo noi, in Italia, strumenti di ricerca scientifica adeguati alla nostra importanza nel settore siderurgico? Se le industrie di Stato e quelle a partecipazione statale hanno una funzione di stimolo in ogni settore, bisogna sperare che, nel futuro, esse promuovano anche un istituto adeguato di ricerca scientifica siderurgica a carattere nazionale, istituto che influirà anche sulla dilatazione degli impegni produttivi e su una migliore articolazione di gruppi produttivi.

Le previsioni del nostro mercato, signor ministro, ci inducono tuttavia a pensare che l'Italia avrà sviluppi interessanti non solo nel campo dell'industrializzazione, ma anche nel vasto ambito della cosiddetta « terziarizzazione ». Non sto qui a ricordare la legge di Clarke, la quale trova certamente nel nostro mercato una applicazione evidente. Certo è che l'incremento della produttività agricola da un

lato e della produttività industriale dall'altro, nel vasto quadro di una comunità europea di 175 milioni di uomini, sollecitano dall'Italia un impegno sempre più definito nel settore dei servizi (comunicazioni, servizi termali, turismo, radiotelevisione, telecomunicazioni, ecc.) sul cui sviluppo il Governo può influire attraverso quegli enti bancari che forse, fino a questo momento, sono stati estremamente sensibili al problema dell'industrializzazione, ma, a mio giudizio (e forse sbaglierò), non hanno ancora sufficientemente afferrato l'importanza di quella « terziarizzazione » che, tra l'altro, varrà a meglio immettere il nostro Mezzogiorno nel quadro della Comunità economica europea.

Non dobbiamo forse essere tutti d'accordo nel riconoscere che, nella realtà economica italiana, si sta facendo strada la realtà più vasta di un mercato comune di cui siamo parte, e che è motivo del nostro orgoglio? Due sono dunque le componenti imprescindibili della nostra politica economica: da un lato, l'integrazione europea, dall'altro, il riassetto nazionale delle nostre iniziative interne nel quadro della programmazione. Teniamone conto. Da un lato dunque, alla vigilia del grande impegno che anche le partecipazioni statali dovranno sostenere nel quadro della programmazione economica del nostro paese, dovremo come parlamentari aiutare il suo Ministero, onorevole ministro, a far sì che le scelte di investimento siano sempre meno influenzate da considerazioni di carattere particolaristico od elettorale, e sempre più determinate, invece, da serie e oggettive valutazioni industriali, perché non possiamo certamente pensare all'Italia come ad un paese in cui, dovunque, si possano ubicare industrie ed impianti energetici!

Siamo, anzi, un paese caratterizzato da vasti flussi migratori, abbiamo masse ed iniziative che si spostano da un settore ad un altro, vi sono poli di attrazione — vecchi e nuovi — già consolidati e non si può certo prescindere da situazioni oggettivamente negative esistenti in talune nostre zone. Che cosa occorre? Guardare la realtà e indirizzare i nostri investimenti, anche in un quadro di programmazione, secondo il loro ipotizzabile ottimo rendimento, sopportandone ma attenuandone, ove possibile, anche le eventuali conseguenze negative e ponendo finalmente, accanto al problema delle nostre zone depresse, anche quello di una politica delle zone altamente sviluppate, per poter attenuare le conseguenze sociali e prevedere le evoluzioni generali dipendenti dalle concentrazioni industriali in atto.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

Ma, dall'altro lato, i gruppi a partecipazione statale devono prepararsi ad un più deciso ingresso nella politica del M.E.C.

Certamente siamo tutti convinti che alla base del nostro sviluppo siano state molte circostanze propizie: la modernità del nostro mercato energetico, l'impegno con cui imprese italiane si sono battute in quel settore, lo stesso progresso tecnologico, che ci ha favorito, il fatto che viviamo in una economia in cui l'uomo è fattore determinante di consumo e di produzione e disponiamo di ampie riserve umane). Ma tra i fattori che hanno concorso allo sviluppo dell'economia italiana è senza dubbio anche la circostanza che abbiamo intrapreso nel 1948 una politica di liberalizzazione degli scambi, politica che ha trovato il suo logico sbocco nella Comunità europea del carbone e dell'acciaio e nella Comunità economica europea, di cui siamo parte e di cui dobbiamo tener conto come di un fattore fondamentale della nostra economia.

Che cosa sta avvenendo nella Comunità economica europea? Nella grande area economica che si va organizzando, le imprese, e soprattutto le imprese di base — siderurgiche, chimiche ed energetiche — stanno acquistando delle dimensioni che potrebbero dirsi ottimali in rapporto alla dimensione generale del mercato. Ci troviamo già di fronte a fenomeni naturali di collegamento operativo che vanno al di là dei limiti del singolo mercato nazionale; vi sono tendenze all'organizzazione di gruppi finanziari che scavalcano i ristretti confini delle singole nazioni; si va gradualmente, di fatto, se non ancora di diritto, verso un'organizzazione della società comunitaria quale si addice alla vastità di questo teatro operativo dell'economia.

È questo un fenomeno — in verità — naturale: dobbiamo lasciare che si espliciti naturalmente, come risultato dello stesso realizzarsi del mercato comune, o invece dobbiamo, nel favorirlo, anche controllarlo, onde evitare che, domani, l'Europa del mercato comune debba essere l'Europa dei cartelli e sia invece un'Europa nella quale, attraverso adeguati controlli, si incoraggino le imprese al raggiungimento di quest'ottima dimensione aziendale che oggi, per esse, è indispensabile?

Talune imprese controllate dal Ministero delle partecipazioni hanno a loro volta una funzione essenziale in tali alternative. Per questo, anche per questo, signor ministro, vedo con favore i processi di concentrazione realizzatisi, sotto lo stimolo del suo Ministero, nel campo siderurgico. Si tratta di una necessità che risponde alle dimensioni del mercato mo-

derno. Oggi non v'è impresa siderurgica importante nel mercato americano o russo, che non operi su un minimo di capacità di produzione di 3-4 milioni di tonnellate.

Vi sono, quindi, un problema di concentrazione di mezzi tecnici, produttivi, finanziari, e una tendenza verso la concentrazione delle imprese, di cui dobbiamo prendere atto e che dobbiamo giuridicamente controllare. Se, dunque, il Ministero delle partecipazioni controlla alcuni degli strumenti cosiddetti di base dello sviluppo del mercato nazionale, credo debba essere il primo, proprio per questa sua funzione di motore, a imprimere alle sue aziende una dinamica a finalità europea, ed a promuovere la rimozione delle difficoltà di ordine giuridico che ancora possono frapporsi a fusioni societarie sul piano comunitario (e il tema, se ne avessi tempo, richiederebbe certo un lungo svolgimento). Ciò vale ancor più per le imprese produttrici di energia: la Comunità economica europea, sia pure attraverso lunghe discussioni, è riuscita forse a imboccare la giusta strada di una politica energetica quale si addice ad un sistema che voglia inserirsi nel mondo non come mercato autarchico, bensì come sistema in collaborazione competitiva con altre aree. La vecchia alternativa tra una politica carbonifera protetta e la concezione moderna di una Europa energetica aperta soprattutto agli idrocarburi e all'atomo credo stia per risolversi ormai a favore di coloro che, come noi, hanno sempre sostenuto la necessità di fare dell'Europa un sistema a base prevalentemente petrolifera. Oggi abbiamo un consumo di circa 400 milioni di tonnellate all'anno, che, tra qualche anno, passerà rapidamente a 700. Quando si pensa a così imponenti dimensioni di fabbisogno, non si può non essere favorevoli ad una politica petrolifera.

Quale politica, però? Non certo una politica autarchica, ma neanche di subordinazione assoluta agli altri mercati; una politica, cioè, che dia all'Europa, e all'Italia in quanto sua parte, anche come grande mercato di consumo, la possibilità di essere essa stessa strumento — entro certi limiti — di determinazione del mercato petrolifero.

Credo anzi che queste siano idee che ormai si vanno diffondendo nei più moderni circoli europei e, in essi, trova piena giustificazione la ricerca, in altri continenti, oltre che in Europa, di zone petrolifere in cui impegnare la nostra ricerca. Proprio per questo, non sarebbe giusto pensare anche alla organizzazione di società comunitarie, anche nel settore della energia, oltre che in quello siderurgico o in

altri settori di base di cui parlavo poc'anzi? È tempo, realisticamente, di rimuovere le difficoltà di carattere giuridico che ancora si frappongono a un simile impegno. Se esaminiamo la nostra legge petrolifera, concepita nel clima di un ottimismo — ahimé! — presto smentito, vi troviamo un articolo (che ricordo esser stato, a suo tempo, stranamente votato per convergenti opposti interessi dalla destra e dalla sinistra), il 34, in cui si fa divieto — ad esempio — al nostro ente di Stato, di partecipare, per la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi, a società miste, internazionali ed anche di carattere europeo. In due anni la situazione si è ben evoluta, e taluni testi legislativi del passato sono superati ormai dalle dimensioni del presente!

D'altronde, su questo problema della legge petrolifera si potrebbe tornare in sede di discussione di qualche altro bilancio, e ne varrebbe forse la pena perché, certamente, il nostro ordinamento attuale ci pone in una situazione abnorme. La legge petrolifera fu varata quando credevamo di essere seduti su laghi di petrolio (mi riferisco non al problema della valle padana, ma alla norma che regola la ricerca petrolifera su tutto il territorio nazionale). Quale ne è stato il risultato? In un paese in cui la previsione del consumo degli idrocarburi si presenta interessantissima, in un momento in cui il mercato è ricco di offerte di prodotti energetici, ci troviamo nella strana situazione di essere grandi consumatori e di non costringere i formatori di grezzo — tutti — ad impegnare parte dei loro redditi per perseguire la ricerca sul nostro territorio, contribuendo così allo sviluppo della politica energetica nazionale. Perché non fare dell'E.N.I., della sua esperienza e del suo dinamismo, uno strumento fondamentale nella politica di ricerca e di coltivazione petrolifera in Europa, consentendogli di accedere a combinazioni comunitarie, quando sane, convenienti, rispondenti alla moderna dimensione operativa?

Il discorso potrebbe essere più lungo ma evidentemente non posso approfittare più oltre del poco tempo a disposizione.

In conclusione, ho voluto prendere la parola per confortare, con una personale adesione, gli sforzi che fino a questo momento il suo Ministero, onorevole ministro, ha compiuto per un riordinamento delle imprese a partecipazione statale.

Ritengo tuttavia che, se si vuole fare, come nel passato, una politica moderna e pertinente anche nel campo delle partecipazioni statali, non possiamo ignorare la realtà di grandi mercati internazionali che si vanno organizzando

e poiché — lo ripeto ancora una volta — intendiamo che le imprese a partecipazione statale si giustificino non solamente sul piano della economicità di bilancio, ma anche sul piano di un più vasto bilancio politico, ritengo giunto il momento di meglio inserirle nella realtà internazionale e soprattutto europea. Siano esse le prime a predisporre, al loro interno, nella preparazione degli uomini, nella mentalità con cui operano, nella riorganizzazione interna, nel potenziamento della ricerca scientifica, nello scambio delle informazioni, a quella vita comunitaria alla quale fatalmente, e per sua fortuna, anche l'Italia si avvia: vita comunitaria che tale è non solo perché frutto di una felice intuizione politica di chi ci ha preceduto, ma anche perché frutto delle dimensioni operative alle quali oggi ci obbligano il progresso della scienza e della tecnica. Siano, dunque, le industrie di Stato e le industrie a partecipazione statale le prime ad inserirsi nel più vasto quadro di un grande mercato moderno che va ben oltre i limiti del mercato nazionale, e che deve improntare di sé le istituzioni giuridiche ed economiche nelle quali operiamo. (*Applausi al centro*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

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

SPADAZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'introdurre questo mio modesto, ma doveroso intervento sul bilancio del Ministero delle partecipazioni statali non posso non ricordare il gravissimo lutto che, pochi giorni or sono, ha colpito la grande famiglia liberale, il meridione e l'Italia tutta con la dipartita di Giovanni Porzio.

Sono ormai trascorsi nove anni da quando questo illuminato statista proclamò in Parlamento: « Io chiedo la vita per il meridione, non promesse, non rimandi, non piani di stanziamenti ingarbugliati, ma programmi chiari e di immediata attuazione. È amaro invocare oggi come provvedimenti speciali in favore dell'Italia depressa ciò che lo Stato avrebbe dovuto da sempre dare come normale adempimento dei suoi doveri ».

In questa appassionata, legittima invocazione di Giovanni Porzio (invocazione che ancora oggi appare di sconcertante attualità) vibra l'unanime, supremo, disperato anelito di tutti i meridionali per la redenzione economica, umana, sociale delle loro regioni: regioni che, come la Lucania, non sono soltanto depresse, ma anche oppresse dall'ango-

scioso peso delle incomprensioni, delle promesse non mantenute, dei pregiudizi, delle sistematiche elusioni da parte delle autorità centrali ai precisi doveri che il Governo di tutti gli italiani ha nei confronti di tutti gli italiani, lucani compresi.

I liberali italiani, che sono per principio ostili a ogni intervento statale laddove non se ne configuri l'assoluta necessità, furono i primi a chiedere un massiccio, lungimirante intervento dello Stato per il riscatto sociale del meridione, e in particolar modo della Basilicata. Le sollecitazioni liberali a questo proposito iniziarono quasi un secolo fa, oltre nove decenni prima che venisse istituito a Roma un Ministero delle partecipazioni statali. Se sfogliamo gli atti parlamentari immediatamente successivi alla proclamazione dell'unità, antecedenti perfino alla nascita del nonagenario Giovanni Porzio testé scomparso, vediamo che i liberali dell'Italia risorgimentale chiedevano soprattutto questo: assoluta priorità della pubblica spesa a vantaggio delle province meridionali, affinché l'unità non si mutasse in annessione, la redenzione nazionale in inammissibile sfruttamento economico, la liberazione dagli antichi gioghi in sopruso. Già nel novembre del 1860 scriveva a Cavour il sommo statista lucano Giustino Fortunato *senior*, e lo esortava « a non negligenza i nuovi problemi che, ancor più degli antichi, travagliano oggi le province meridionali, la cui fiducia nelle istituzioni della nuova Italia rischia altrimenti di andare incontro a tremende delusioni, il cui scotto sarebbe pagato dai figli dei nostri figli ».

E il conte Camillo Benso di Cavour rispondeva, tramite il principe di Carignano: « Prima premura del mio Gabinetto sarà quella di levigare, e non di inasprire, il solco che oggi divide le due Italie. So che nel corso della rivoluzione, e più ancora in questo periodo di assestamento, non pochi errori furono perpetrati dai nuovi funzionari, errori che tuttavia furono dovuti piuttosto a prevenzioni che a malvolere, piuttosto ad ignoranza delle condizioni meridionali che a mancanza di sensibilità ».

Il conte di Cavour concludeva « assumendo l'impegno solenne di investire nelle province meridionali ogni somma abbisognavole per riparare le cicatrici aperte dai grandi eventi risorgimentali, e per non inasprire le disparità economiche e produttive con le province settentrionali ».

Ma il conte di Cavour veniva immaturamente a mancare, e sorgeva quella dolorosa,

assurda questione meridionale che ancora oggi tormenta l'Italia.

Il deputato lucano e liberale Petrucci della Gattina, dopo oltre cinque anni durante i quali « i capitali e le industrie del sud erano stati costretti a migrare verso il nord », in un suo memorabile intervento alla Camera dei deputati, che allora aveva la sua sede a Firenze, disse testualmente: « La Basilicata è furente per il modo in cui finora è stata ingannata, trascurata, derisa dal Governo centrale. Voi avete dimenticato, signori, il contributo che Potenza e la Basilicata tutta hanno dato all'unità della patria. Voi avete dimenticato che Potenza fu la prima città irredenta a proclamare la rivoluzione liberale, ad insorgere contro il dominio di Francesco II. Voi avete dimenticato che il Governo ha un immenso debito verso la Lucania, e che tale debito non è stato ancora pagato. Dirò di più: quelle poche ricchezze che v'erano sono state ottusamente distrutte; quelle iniziative che già furono avviate sotto Ferdinando II, sono state compromesse. La Basilicata, che era già spremuta prima dell'unità, è stata ora spremuta come un limone, talché vi si è incrementata la produzione della miseria. Ciò nonostante, le nobili città di Potenza, di Matera, di Melfi sono sempre le prime a rispondere quando la patria le chiama, e, percentualmente, hanno risposto più d'ogni altra città al prestito nazionale ».

Ora, invece, Potenza, Melfi e Matera sono tra le città che, percentualmente, hanno contribuito in maggiore misura alla sottoscrizione comunista per *l'Unità*! Se, in percentuale, le miserrime Potenza, Matera, Melfi hanno offerto più denaro alle casse comuniste di quanto non abbiano offerto l'Emilia o la Valle d'Aosta, un motivo deve pur esservi: e si tratta di un motivo molto serio, di un motivo sul quale il Governo dovrebbe attentamente meditare. Questo potenziamento marxista in una regione tradizionalmente antimarxista e cattolica significa soprattutto sfiducia nelle istituzioni democratiche, significa minacciosa reazione, dopo tanto paziente subire, verso la carenza delle autorità centrali. Questo comunistizzarsi della Lucania, che comunista non è, costituisce l'ultimo atto di una dolorosa ed estenuante tragedia sostanziale di beffe, di sprezzante assenza dello Stato, di denegata giustizia.

Chiedo venia se prima di scendere in inverosimili particolari, ho riportato, nel mio modesto discorso, le antiche parole di alcuni insigni rappresentanti del popolo meridionale. Non l'ho fatto solamente per suffragare

con autorevoli citazioni il mio dire, ma per dimostrarvi che nei confronti della Lucania poco più di nulla lo Stato ha fatto negli ultimi cento anni.

Ho sotto gli occhi un editoriale del *Roma*, stampato nel febbraio del 1871, a firma dell'onorevole Lazzaro. In esso si invoca « giustizia per la Basilicata ». A parte alcuni dettagli, tale memorabile articolo potrebbe essere datato 25 settembre 1962! Scriveva novantun anno or sono l'onorevole Lazzaro: « Dall'annessione in poi, le amaritudini della Basilicata anziché diminuire si sono moltiplicate. Il voto liberale per i necessari investimenti laggiù sta da nove anni sotto una campana di vetro. Laggiù, lo Stato ha preso una brutta abitudine, inammissibile persino nei territori coloniali. Laggiù, lo Stato prende a piene mani, e dà con il contagocce. Laggiù lo Stato prende e non rende. È questo un giuoco che a lungo andare non potrà non avere sinistre conseguenze ». Non è dunque da ieri che lo Stato si è posto in Lucania su una china crudele, quanto pericolosa.

Ma è giunta l'ora che, in nome e per conto dello Stato, il Ministero delle partecipazioni statali compia il proprio dovere, senza ulteriori defatigazioni, per dare anche alla Lucania ciò che sacrosantamente le compete e che — data la singolarissima situazione locale — non si può certo pretendere, laggiù, dalla stremata iniziativa privata.

Non è stato certo il partito liberale italiano a volere che nascesse il Ministero delle partecipazioni statali. Tutti rammentiamo in quest'aula le polemiche che salutarono il suo sorgere. Ma ora che esiste, è legittimo attendersi dal giovane Ministero una solerte, doverosa azione (nei limiti chiaramente indicati dalle norme costituzionali ed istituzionali) specialmente là dove l'intervento dello Stato è indispensabile, indifferibile ed insurrogabile.

Anche per la stima personale che ho verso l'onorevole ministro, mi asterrò dall'abbandonarmi a varie recriminazioni su tutto quello che non doveva essere fatto e che purtroppo è stato fatto.

Non è un segreto e non è una semplice opinione di noi liberali che all'ombra delle partecipazioni statali non poche iniziative inutili, improduttive, ispirate a mere ambizioni stataliste, siano state prese anche per favorire, invece della produttività nazionale, fazioni o interessi politici. Siamo arrivati al punto in cui lo Stato, attraverso imprese da esso controllate, eroga e talora dilapida miliardi nei più svariati settori a danno della produzione, dell'economia nazionale e della libera iniziativa.

Ma non si comprende per quali astrusi motivi lo Stato, attraverso alcune sue aziende spesso inutili ed antieconomiche, invada l'area della iniziativa privata là dove non se ne sente il bisogno e si metta a pilotare, ad esempio, industrie di saponi o di elettrodomestici; mentre, nel contempo, è caparbiamente, feroce-mente assente là dove l'iniziativa privata manca, e dove quindi esso (sollecitato in proposito dai liberali da ormai cento anni) avrebbe il dovere di essere presente con tutta la sua solerzia, con tutta la sua sensibilità sociale e con massiccio dispiegamento produttivo di quei mezzi che altrove si sperperano.

Dalla fine della guerra ad oggi, innumerevole è il numero dei congressi, dei convegni di studio, degli studi promossi circa la necessità di un grandioso intervento dello Stato per la industrializzazione della Lucania.

Nel caso specifico, l'onorevole ministro delle partecipazioni statali è del tutto innocente: ma altri ministri, altri autorevolissimi esponenti del partito di maggioranza hanno reiteratamente formulato di fronte al buon popolo lucano precise promesse: promesse doverose, promesse patetiche, promesse solenni, promesse che mai, dico, mai sono state mantenute.

Le partecipazioni statali in Lucania sono praticamente assenti, anche se gli esausti contribuenti lucani concorrono al mantenimento delle partecipazioni statali nel resto d'Italia, regioni miracolate comprese. Se le prime pietre degli stabilimenti che sarebbero dovuti sorgere in Lucania e che non sono sorti, se quelle prime pietre alla cui posa presenziarono talora altissime cariche dello Stato, e a cui non sono seguite le seconde pietre, si mettessero l'una accanto all'altra potremmo fare un bellissimo cimitero delle promesse non mantenute, un allucinante cimitero delle buone intenzioni (elettorali), un pittoresco *bazar* di bugie, che, ancorché perpetrate in buona fede, difficilmente saranno dimenticate dal popolo lucano, il quale ha bisogno di fatti, e non di chiacchiere, di lavoro immediato e non di miraggi.

Vorrei a questo punto indirizzare un deferente saluto di ossequio all'onorevole Presidente del Consiglio. Anche l'onorevole Fanfani fu vittima di una delle tante prime pietre poste in Lucania senza che mai giungessero poi le seconde pietre, le terze pietre, i macchinari, il tetto, i posti di lavoro nelle previste industrie. Egli, senza certo potere immaginare che nessun seguito concreto sarebbe stato dato a quella consolante cerimonia, pose appunto la prima pietra per la creazione di uno stabilimento atto alla manipolazione *in loco* dei prodotti petroliferi nella zona di Fer-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

randina (presente lei, signor ministro, ed io vicino a lei). Quello stabilimento non è ancora sorto, e io domando all'onorevole ministro se e quando finalmente sorgerà, aggiungendo, nello stesso interesse del Governo, il mio voto affinché gli interrotti lavori siano ripresi prima, e non dopo, le incombenti elezioni politiche.

Io non so, né voglio sapere se e quali nuove difficoltà siano intervenute a frustrare le ansiose, legittime aspettative dei lavoratori lucani in Ferrandina. Ma so che ben raramente, in questo come in altri settori, le iniziative per la Lucania giungono a buon porto. Si studia, si rimanda, si studia ancora, si cavilla. E, intanto, il popolo lucano muore.

Esistono, a quanto risulterebbe, norme precise che ingiungono la manipolazione, almeno parziale, del prodotto del sottosuolo nei luoghi stessi di produzione. Ma per la Lucania, solo per la Lucania, queste norme non sono applicate.

Invece a Ferrandina si è costruito un magnifico metanodotto da cui il popolo non trae alcuna utilità e che serve a portare il prodotto negli stabilimenti siti nella vicina Puglia.

Un'altra parola vorrei spendere a proposito del mancato sfruttamento dei giacimenti petroliferi e metaniferi scoperti fin dall'anteguerra in provincia di Potenza e precisamente a Sant'Angelo Le Fratte e nel tenimento di Tramutola. Fin dall'anteguerra l'« Agip » trivellò numerosi pozzi (oltre 30), poi abbandonati in seguito ad eventi bellici e chiusi col cemento.

Se è vero, come si ha fondatissimo motivo di ritenere, che nel grembo di quella terra, la cui superficie è così avara, vi è tanta ricchezza, non si comprende perché non siano finalmente ripresi i lavori di ricerca, di perforazione e di produzione interrotti da oltre dieci anni. Si tenga presente che la zona di Santo Angelo Le Fratte e di Tramutola — che va fino a Lagonegro — è abitata da una popolazione il cui reddito è angosciosamente basso, da una popolazione che giustamente anela all'acquisizione di condizioni di vita compatibili con la dignità umana. Si tenga presente che lo sfruttamento di quel sottosuolo, oltre a tradursi in provvidenziale lavoro per i lucani, sarebbe di beneficio per la intera economia nazionale, e sarebbe un motivo di vanto per le aziende di Stato pur così solerti nell'investire capitali anche in Africa e in Asia.

Al riguardo, l'onorevole ministro — rispondendo ad una mia interrogazione — ha avuto l'amabilità di comunicarmi alcune notizie del

tutto negative, che sembrano tuttavia inesatte. È stato infatti comunicato che sono stati aperti sei pozzi esplorativi in località Le Fratte, e sarebbero risultati tutti sterili. Mi è stato comunicato altresì che sterile sarebbe stata la maggioranza dei pozzi perforati nella zona di Tramutola. Sembra invece che recentemente un solo sondaggio sia stato eseguito nella immensa zona che va da Tramutola a Lagonegro. I lucani, nella loro arguzia lo hanno definito « sondaggio-alibi », in quanto i tecnici locali ritengono che esso sia stato effettuato soltanto per dare una formale soddisfazione alle popolazioni interessate. Infatti si rileva che: 1°) la perforazione di un solo pozzo in una zona tanto vasta non può portare a conclusioni definitive nemmeno per induzioni; 2°) la sonda non è comunque arrivata ai 2.500 metri cui sarebbe dovuta scendere, ed i lavori sono stati inesplicabilmente sospesi prima ancora che venisse raggiunto l'obiettivo.

Sorge il dubbio che gli idrocarburi vi siano, ma che non si voglia cercare per un complesso di ragioni su cui ritengo inutile soffermarmi, ma che pur meriterebbero una attenta indagine da parte dell'onorevole ministro. Può darsi che la riluttanza delle aziende di Stato ad impegnarsi in Lucania sia determinata, oltre che da anacronistiche prevenzioni sulla indiscutibile laboriosità delle maestranze lucane, anche dalla mancanza di infrastrutture e dalla inefficienza dei trasporti. Anzi, è probabile che sia così.

Ma questa non è una ragione plausibile per rimandare di anno in anno, di decennio in decennio, gli auspicati interventi, a meno che non si voglia girare a vuoto in un circolo vizioso, in attesa di un miracolo che mai potrà verificarsi se non sarà lo Stato a provocarlo.

Per dire fino a che punto le aziende di Stato trascurino le grandi, come le più modeste, istanze della popolazione lucana, basti accennare al fatto che l'impianto di una pompa di benzina in grossi comuni che ne siano privi diventa addirittura un affare di Stato, diventa addirittura un grosso problema che talora si trascina per anni, tra sopralluoghi e cerimonie burocratiche, senza giungere a soluzione.

Onorevole ministro, il Ministero delle partecipazioni statali è un ministero italiano, è un ministero per tutti gli italiani. Ed è supremamente iniquo che, oggi, la stragrande maggioranza dei lucani lo conosca soltanto di nome. È supremamente offensivo che, nell'ambito delle loro esigue possibilità, i contribuenti lucani concorrano a pagare il *deficit* delle varie aziende di Stato senza nulla ottenere in cambio.

Mi rivolgo, con infinita amarezza ma strenuamente fiducioso, alla sua ben nota sensibilità perché ella induca, con ogni mezzo, le aziende di Stato a rammentarsi che in Italia esiste una regione chiamata Lucania, i cui cittadini non sono soltanto consumatori (ahimé, parsimoniosi consumatori), sono soprattutto lavoratori, o aspiranti tali. Come ho cominciato questo mio breve intervento con le parole del compianto Giovanni Porzio, così mi piace concluderlo con le parole che giusto nel 1902 pronunciò in Parlamento Francesco Saverio Nitti: « Signori, è tempo che l'Italia faccia onore ai suoi debiti verso la Basilicata ».

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

SCARLATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, nella prefazione al libro di Maranini *Miti e realtà della democrazia* vi è un passo che a me sembra possa fare da sfondo storico-culturale a tutti i dibattiti che, come quello sul bilancio del dicastero delle partecipazioni statali, involgono il raffronto e lo scontro fra opposte tesi che investono le condizioni e lo sviluppo di una data società, scontro per altro emerso questa sera ancora una volta puntuale, evidente ed acuto negli interventi dei deputati liberali, « missini » e comunisti e con il discorso, come sempre lucido e profondo, dell'onorevole Pedini. « La storia delle civiltà umane » (questo è il testo del passo del Maranini) « indagata senza pregiudizi, dimostra che il fiorire delle civiltà in tutti i suoi aspetti è condizionato dall'efficacia degli istituti con cui la tendenza all'oligarchia viene infrenata e contenuta; e cioè dal *quantum* di concreta democrazia che un ordinamento giuridico riesce ad esprimere. La democrazia non è la condizione naturale della società umana, è al contrario una faticosa conquista, un felice artificio ». Quale quota e testimonianza di verità può dare a tale affermazione, almeno per il settore che le compete, la storia di recente ma pregnante formazione dei dibattiti parlamentari sulle partecipazioni statali, sull'indirizzo e le attività di un dicastero, che di anno in anno conferma di poter assolvere i compiti e le finalità che legittimarono e imposero la sua istituzione, compiti e finalità che concorrono appunto a riempire e sostanziare dei necessari contenuti economici e civili le stesse libertà democratiche? Come non riconoscere infatti che, al di là delle polemiche e delle considerazioni circa i tipi e i limiti di intervento delle aziende controllate dallo Stato, può e deve definirsi felice e tempestiva

l'idea madre che lo concepì, facendosi strada in una selva irta di contrasti a volte ideali, più spesso interessati, e come non dichiarare oggi, *ex informata coscienza*, che le forze politiche che lo realizzarono come strumento importante di politica economica, come mezzo di propulsione dell'attività economica, di rottura e di superamento di strutture arretrate e di civile progresso, oggi possono a buon diritto affermare di aver fornito, alla luce dei fatti e della verità storica, ampia e documentata, la prova della verità e della bontà del proprio assunto e della giustezza delle proprie intuizioni?

Forse per salutare tale verità, un anno fa, nel discorso di chiusura del dibattito sul bilancio delle partecipazioni statali, il ministro Bo volle compiacersi per il fatto che dalla discussione era emerso « un confortante consenso su alcune premesse di principio senza le quali non si può andare avanti ». È stata una delle poche volte — osservò fra l'altro il ministro, che è un osservatore politico aduso a scrutare il fondo della verità — in cui in un dibattito di questo genere non si è ripresa l'accademica, decrepita e provinciale polemica *pro* e *contra* l'intervento dello Stato nell'economia. Si può dire che si è partiti dal riconoscimento che la necessità dell'intervento pubblico costituisce una delle caratteristiche essenziali della società del nostro tempo. Acquisito tale punto fermo, sulla necessità, direi sull'insopprimibilità e, quindi, sulla legittimità dell'intervento statale, non sono più ragionevoli e quindi ammissibili contrasti e dubbi ».

Ad un anno di distanza dobbiamo riconoscere che nuovi passi sono stati compiuti nei confronti dei principi e degli indirizzi, che devono stare a fondamento della politica economica del Governo e per l'attuazione della quale le aziende pubbliche rappresentano uno strumento importante. L'allargarsi del consenso sui principi, anche quando è stato raggiunto laboriosamente in un rapporto dialettico che sostanzia tutta la vita democratica, ha permesso di pervenire ad una politica di sviluppo programmato e di affrontare l'adempimento di doveri che incombono sulle collettività progredite, cioè l'esercizio dei grandi servizi pubblici di interesse nazionale (dall'approvvigionamento dell'energia ai trasporti) determinanti le basi della vita civile e che pertanto occorre sottrarre alla tendenza dei gruppi privati a contenerne qualsiasi sviluppo entro la propria « sfera di profitto ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

Il cammino compiuto sul terreno delle idee ispiratrici della politica di progresso deve rassicurare, in quanto dimostra che i timori, gli allarmi, le polemiche suscitate da una parte dello schieramento politico di fronte alle esigenze di una programmazione dello sviluppo economico siano destinati ad essere rapidamente sconfitti e travolti dal rullo della realtà. Di volta in volta, ciò che appariva insolito e ardito e provocava la reazione della paura del nuovo è risultato cosa fisiologica e naturale non appena attuata. Non è mai da rimproverare l'ardimento, bensì il suo contrario, tanto più se consideriamo il ritardo con cui l'Italia si è mossa in molti campi rispetto alle nazioni più avanzate dell'Europa occidentale.

Per troppo tempo le forze della conservazione e del privilegio sono andate avanti sollevando assurde ansie, facendo apparire qualunque riforma come un salto nel buio.

Ogni concetto, per quanto ovvio, incontrò resistenza e sollevò dispute a incominciare dal modo di intendere la convenienza economica dei compiti affidati talvolta ad aziende di Stato in vista di fini di utilità generale e di rinnovamento che nessuna impresa privata potrebbe perseguire.

Anche per gli investimenti del Mezzogiorno furono sollevate preclusioni e diffidenze e ciò che oggi sta diventando una pratica corrente, un'occasione ambita e contesa da gruppi privati all'industria pubblica, fu a lungo osteggiata come una scelta antieconomica e dannosa.

La spinta delle imprese pubbliche verso il sud e le isole, proprio nei settori propulsivi della petrolchimica, della siderurgia, dell'energia elettrica, le numerose provvide iniziative dell'azienda petrolifera di Stato hanno rappresentato le varie fasi di un'aspra competizione e i vari settori di un più vasto fronte, lungo il quale si schierarono e si scontrarono opposte visioni storico-politiche e contrastanti interessi.

Prevalse poi, sia pure a fatica e in dimensioni non del tutto congrue anche se notevoli, una visione più moderna e più impegnata della politica meridionalistica, una politica di maggiore, più organico intervento per estendere all'area meridionale e insulare la linea del miracolo economico italiano, area su cui si curva oggi il nuovo impegno politico del Governo per fare opera di perequazione e di giustizia e per unificare, anche economicamente e socialmente, il nostro paese.

Se cedessimo alla tentazione della retorica e dell'iperbole, potremmo e dovremmo dire:

« la guerra continua ». Diremo più semplicemente che, poiché ogni periodo ha i suoi contrasti e alimenta il confronto fra opposte convinzioni, sentiamo ora affacciate differenti opinioni sul rapporto che esisterebbe fra gli investimenti industriali sul territorio nazionale e all'estero.

Alcuni tendono a considerare come alternativi gli investimenti da effettuare entro i confini e all'estero e sostengono sia necessaria una scelta. Ma non si può non ricordare che in questo dopoguerra l'Italia ha seguito un preciso indirizzo che ha come fatti rilevanti la liberalizzazione degli scambi, la convertibilità della moneta, la partecipazione al mercato comune europeo.

Tale atteggiamento ha una logica e delle conseguenze pratiche. Il risultato, infatti, è che le aziende italiane del settore privato e di quello pubblico possono beneficiare di crediti a medio e lungo termine ed attuare investimenti all'estero per vendere prodotti industriali, per eseguire lavori o fornire assistenza tecnica, ecc. Intendiamo parlare di investimenti senza possibilità di equivoco, cioè di iniziative per le quali lo sviluppo all'estero appare complementare di quello sul territorio nazionale. Così, ad esempio, una Finmeccanica non andrà in Brasile ad investire capitali in alberghi ma per crearvi una fabbrica che impieghi i suoi stessi processi di produzione e i suoi macchinari, con la sua assistenza tecnica.

La linea seguita fino ad oggi ha dunque inserito l'economia italiana nei circuiti internazionali di cui è elemento integrante il credito a lungo termine. Esistono paesi, come l'India, per i quali occorre procedere a forniture sulla base di crediti trentennali. Il ricorso anche a questo tipo di crediti è necessario per raggiungere una nostra maggiore presenza sul mercato internazionale con l'effetto di un più alto livello interno degli investimenti, della produzione e della produttività.

Troppo meccanica appare ormai la rigida separazione fra gli investimenti industriali a seconda che avvengano nell'ambito del territorio nazionale o all'estero. Questo modo di considerare le cose finisce con il provocare una contraddizione con le prerogative che sono state indicate per un più rapido sviluppo. In vista di un alto tasso di sviluppo, è stato detto anche nella recente relazione del governatore della Banca d'Italia, occorre mantenere e rafforzare la capacità dell'industria italiana di competere per la qualità e i prezzi dei suoi prodotti con l'industria dei paesi più avan-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

zati sul mercato internazionale. E, per preservare questa tendenza, bisogna sopprimere gli ostacoli esistenti sulla via del commercio estero, poiché gli sbarramenti hanno l'effetto di annullare le possibilità e gli stimoli della concorrenza, di ridurre di conseguenza la produttività connessa alla intensa utilizzazione delle capacità produttive e all'ampliamento delle dimensioni delle imprese.

Il balzo dell'industria italiana è dunque da considerare in relazione al processo di integrazione economica internazionale. D'altra parte in una intera serie di paesi non è dato esportare macchinari se non costruendo interi impianti, e spesso non si possono creare impianti se almeno una parte del macchinario e dell'assistenza tecnica non viene data sotto forma di partecipazione azionaria di quella nuova azienda in quel paese. È un tipo di investimenti esteri che non può essere ostacolato e dal quale dipende un più alto rapporto fra commercio estero e commercio interno. Migliorare questo rapporto equivale ad una maggiore industrializzazione del nostro paese. Rallentare, infatti, il primo fattore non vuol dire affatto accelerare il secondo, ma al contrario con ciò si rischia di provocare un rallentamento delle attività all'interno del territorio nazionale per la riduzione dei piani di investimento e di produzione, in particolare da parte di nuove industrie, come alcune che vediamo costruire nel sud, le cui stesse dimensioni e programmi sono legati alla prospettiva della crescente penetrazione commerciale in paesi esteri.

Suona perciò anacronistico il richiamo alla separazione fra « interno » ed « estero » nel momento della espansione del nostro apparato industriale in un mercato aperto, nel momento in cui il mondo moderno si svincola e si libera dei confini tra popoli e razze e di tutto il peso anacronistico e dogmatico che incombeva sui tetti della storia.

Una politica di arresto degli investimenti esteri sarebbe inoltre in contraddizione con la politica commerciale e monetaria internazionale cui abbiamo aderito. E dovremmo anche tener conto del forte contributo dell'Italia, per milioni di dollari, ad agenzie internazionali per aiuti ed assistenza tecnica multilaterali (*Technical Assistance Board* dell'O.N.U.; *Special Fund* della medesima Organizzazione delle Nazioni Unite; O.C.E.D., ecc).

La logica dei principi ci consente di risolvere il dilemma degli investimenti, se dilemma esiste, mentre la considerazione degli aspetti quantitativi ci riporta alle reali dimensioni del problema. Il problema degli in-

vestimenti in impianti delle aziende a partecipazione per il 1962 prevede una spesa complessiva di 803,4 miliardi di lire, di cui 733,4 miliardi sono destinati ad investimenti sul territorio nazionale. Dei rimanenti 70 miliardi che si conta di spendere per impianti all'estero, 5,6 miliardi riguardano il settore della siderurgia, metallurgia e attività connesse, mentre 64,4 miliardi riguardano il settore degli idrocarburi.

Dunque, gli investimenti esteri dell'industria pubblica consistono in massima parte in iniziative dell'ente petrolifero di Stato e vanno considerati perciò in relazione alle caratteristiche e alle necessità di un'azienda integrata cui è assegnato il compito di assicurare l'autonomia dell'approvvigionamento dei prodotti petroliferi.

Suo naturale campo d'azione è perciò il mondo intero, secondo un'esigenza imposta dalla struttura del mercato mondiale del petrolio e dal sistema delle compagnie internazionali.

L'obiettivo del conseguimento dell'indipendenza dei rifornimenti petroliferi e del controllo dei prezzi dell'energia, con tutti i benefici economici e politici derivanti dalla fine della soggezione dell'Italia al cartello mondiale, comporta, come è noto, la partecipazione a tutte le fasi dell'industria petrolifera, dalla ricerca alla distribuzione dei prodotti, per cui gli impianti, in Italia e fuori, hanno carattere complementare.

I programmi di investimento nei vari settori, previsti dal Ministero delle partecipazioni statali per il quadriennio 1962-65, consentono di osservare il rapporto fra iniziative future in Italia e all'estero. La relazione sottolinea giustamente, per l'azienda di Stato, un'equilibrata espansione nelle diverse fasi dell'industria petrolifera, su dimensioni internazionali, e l'intensificarsi dell'azione rivolta ad assecondare lo sviluppo dell'economia nazionale, a partire dalla rimozione dell'arretratezza del sud; e a questo proposito vorremmo aggiungere che le scoperte dei giacimenti di gas naturale nel Mezzogiorno rappresentano un enorme fattore, che non è ancora stato posto nella giusta luce.

Nella misura in cui si hanno maggiori informazioni sull'entità delle riserve di gas, e quindi sull'ampiezza della disponibilità di energia nelle regioni meridionali e del suo costo, s'intravede più precisamente il possibile rovesciamento della situazione meridionale e un avanzamento decisivo del processo di industrializzazione.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

Il programma quadriennale, per quanto riguarda l'E.N.I., è contraddistinto dalla concentrazione di investimenti proprio nelle aree sottosviluppate del sud e dallo sviluppo di una grande industria petrolchimica nazionale capace di operare in condizioni competitive sul mercato interno e su quello mondiale, tanto che si ripresenta a questo punto il vario ordine di considerazioni prima accennate circa l'interdipendenza fra esportazioni ed espansione interna, nel Mezzogiorno in particolare.

Per non perdere di vista la parte che ha, nel quadro generale, un settore di estremo interesse, ricorderemo la cifra di 428,8 miliardi che riassume il totale degli investimenti del settore idrocarburi per il quadriennio 1962-65 (98 miliardi per l'attività mineraria, di cui il 31,9 per cento da svolgere all'estero; 31 miliardi nelle attrezzature per il trasporto e la distribuzione del metano, tanto nella valle padana quanto nelle nuove zone dell'Abruzzo, Lucania e Sicilia; 300 miliardi per la raffinazione, il trasporto e la distribuzione dei prodotti petroliferi; e rientra fra gli impianti di trasporto del greggio un'opera di grande rilievo quale l'oleodotto dell'Europa centrale).

Sarebbe difficile disconoscere l'azione di rottura compiuta dall'azienda di Stato rispetto ai pregiudizi che circondavano la possibilità di costruire industrie nel sud. Nello stesso ambito dell'industria pubblica, ma soprattutto rispetto a quella privata, la tenacia, l'intuito e il coraggio del presidente dell'E.N.I. — vanamente investito da ricorrenti e spiegabili bordate di stampa — e i ritrovamenti di metano hanno avuto un peso decisivo e qualificante. L'intervento dell'industria pubblica nel sud va ormai al di là degli obblighi e dei limiti stabiliti dalla legge del 1957 ed il processo avviato ha una sua forza di propulsione e di trazione. Il 72 per cento degli investimenti del quadriennio nel Mezzogiorno sono rappresentati dall'industria degli idrocarburi (compresa, naturalmente, la petrolchimica) e dai settori siderurgico, cantieristico ed elettronucleare, che per la loro stessa natura reclamano il sorgere di nuove e molteplici attività. Ancora una volta incombe perciò sull'industria di Stato una funzione d'avanguardia nel cammino verso una nuova fase, non meno irta di problemi, per far nascere attorno alle grandi industrie di base, cioè ai cardini di una trasformazione economica e sociale, quel tessuto di attività produttive che segna il vero passaggio da condizioni di arretratezza e di sottosviluppo

a situazioni in cui prevalgono avanzati rapporti di produzione e che sono per questo garanzia di un generale e ordinato progresso.

È questa una proposizione, una prospettiva che ovviamente non intende mortificare o disprezzare l'apporto della privata iniziativa, che è stata una delle protagoniste essenziali e coraggiose della ripresa economica della nazione, ma che mirava a valorizzare le luci del quadro nazionale, squarciandone le ombre con coraggio e con decisione; è questa una proposizione, una prospettiva che trae impulso ed alimento dall'impegno di rinnovamento e di perequazione che è alla base della nuova programmazione governativa e che concorre a delineare e a precisare la nuova frontiera, su cui si combatte e si vince la battaglia per l'avvenire democratico e civile del nostro paese. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del commercio con l'estero, per conoscere se le notizie scandalistiche pubblicate dal settimanale tedesco *Der Spiegel* in merito al sequestro in Germania orientale di 40.000 ettolitri di vino sofisticato importato dall'Italia rispondono a verità e per conoscere altresì quali controlli vengono esercitati al fine di evitare l'esportazione di vini adulterati che compromettono il commercio di esportazione e danneggiano la vitivinicoltura italiana.

(5130)

« ANGELINO PAOLO, ALBERTINI, SCHIANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se e come è stato informato che nella notte del 31 agosto 1962 il tenente colonnello Valentino Guitto di anni 47, primo chirurgo dell'ospedale della marina militare della Spezia si è suicidato vibrandosi con fredda premeditazione un colpo di bisturi all'inguine;

per sapere se sia a conoscenza che il fatto ha determinato profonda commozione ed un forte malcontento tra i cittadini e negli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

stessi circoli militari per due ordini di ragioni:

1°) perché il dottore Guitto era persona molto stimata, bravo chirurgo e studioso;

2°) perché si ritiene che il suicidio del colonnello Guitto sia stato causato da un suo immeritato trasferimento, avvenuto in seguito a pressioni e intrighi politici.

« Per sapere se corrisponde al vero quanto è stato detto dal sindaco di Levanto nel consiglio comunale nella seduta dell'8 settembre 1962: « Losche pressioni presso il ministero con conseguente trasferimento a Venezia; tutto questo debbono aver fatto tanto male al dottore Guitto, se maturò in lui l'idea del suicidio ».

« Se non ritiene necessario che si faccia piena luce sul grave fatto attraverso una severa inchiesta e siano presi seri provvedimenti nei confronti di chi si è reso, direttamente o indirettamente responsabile di una così bassa azione che offende la coscienza dei cittadini tutti, i quali giustamente chiedono di conoscere senza mezzi termini la verità.

(5131) « BARONTINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se è stata predisposta la concessione del contributo dello Stato alle spese di gestione delle cantine sociali cooperative a mente dell'articolo 21 della legge 2 giugno 1961, n. 454.

(5132) « ANGELINO PAOLO, CONCAS, ALBERTINI, BERLINGUER, PINNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se, nell'imminenza della vendemmia, è stata predisposta la concessione di adeguati contributi alle cantine sociali, sulle quali soprattutto grava l'onere della regolazione del mercato vinicolo, onde metterle in grado di attuare l'ammasso volontario delle uve e l'accantonamento di eventuali eccedenze.

(5133) « ANGELINO PAOLO, CONCAS, ALBERTINI, BERLINGUER, PINNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale, delle partecipazioni statali e delle finanze, per conoscere se essi ritengono rispondente al precepto dell'articolo 36 della Costituzione il salario giornaliero lordo di lire 905 e netto di lire 830, che oggi viene corrisposto dall'A.T.I. alle operaie tabacchine e, poiché la

risposta non può essere che negativa, per conoscere se non viene ritenuto necessario ed urgente intervenire presso la predetta Azienda (a partecipazione statale in ragione del 65 per cento) perché venga accolta la richiesta delle operaie interessate di un aumento di lire 300 giornaliero, onde por fine così allo sciopero, pienamente giustificato, che da parecchi giorni si sta svolgendo in provincia di Salerno.

(5134) « CACCIATORE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia informato del licenziamento che la direzione della Piaggio di Pontedera (Pisa), ha attuato nei confronti dell'operaio Betti Bruno, senza alcun valido motivo relativo al rapporto di lavoro, ma con chiaro intendimento intimidatorio verso tutti i lavoratori dipendenti che partecipano alla lotta sindacale della categoria per il rinnovo del contratto nazionale dei metallurgici.

« Gli interroganti chiedono di sapere come intenda intervenire per indurre la direzione della Piaggio a desistere da tale azione arbitraria che rappresenta una palese violazione delle libertà sindacali, alla riassunzione dell'operaio licenziato e a ripristinare lo stato di normalità nella fabbrica, la cui condizione creatasi con l'atto provocatorio del suddetto licenziamento, può avere ripercussioni sull'ordine pubblico; e ciò in relazione anche al recente accordo aziendale stipulato, dopo 77 giorni di agitazione, con l'intervento del ministro del lavoro, nel quale si invita esplicitamente la direzione aziendale a sopprimere gli aspetti più vessatori nei rapporti con le maestranze.

(5135) « PUCCI ANSELMO, RAFFAELLI, DIAZ LAURA, LIBERATORE, ROSSI PAOLO MARIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della sanità e dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per combattere i focolai endemici di infezioni tifoide esistenti in alcune località del meridione e che quest'anno per vari motivi, compresi quelli meteorologici, hanno assunto caratteri di maggiore gravità; in particolare se non ritengano necessaria l'adozione di idonee misure per un risanamento igienico del suolo e dell'abitato, garantendo a tutti i centri abitati la disponibilità di acqua potabile e per l'igiene della persona, provvedendo inoltre per lo smaltimento razionale dei materiali e delle acque di rifiuto;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

se non intendano adottare gli opportuni provvedimenti per un'educazione igienico-sanitaria dell'alimentazione, che induca ad evitare ed opportunamente disinfestare i veicoli più comuni di contagio, come gli ortaggi ed i mitili, e che renda possibile, infine, l'adozione di una razionale profilassi vaccinale estesa alla totalità delle popolazioni maggiormente esposte al pericolo del contagio.

(5136)

« DE MARIA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri degli affari esteri e della marina mercantile, per sapere se corrisponda a verità la notizia pubblicata da alcuni giornali degli Stati Uniti che il Governo italiano avrebbe accettato d'intervenire nei confronti degli armatori allo scopo di impedire che navi italiane trasportassero merci e materiali nell'isola di Cuba.

« Gli interroganti, consapevoli che un simile intervento costituirebbe un grave arbitrio e una offesa alla repubblica cubana nonché un allineamento dell'Italia con le forze oltranziste che si propongono di intervenire contro la libertà e l'indipendenza del popolo cubano, anche a rischio di provocare un conflitto internazionale, chiedono una assicurazione da parte dei ministri interessati che serva a tranquillizzare l'allarmata opinione pubblica italiana.

(5137) « TOGNONI, PAJETTA GIULIANO, RUSSO SALVATORE, AMBROSINI, ADAMOLI, NANNUZZI, CAPRARA, DIAZ LAURA, PIRASTU, NATOLI, PEZZINO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dell'interno, per sapere:

a) se risponde a verità la notizia riportata dalla stampa secondo cui solo ad alcuni cittadini del comune di Pago Veiano sono state assegnate lire 20 mila *pro capite*. In caso affermativo, chiede di sapere;

b) se non ritengano opportuno e necessario stanziare altre somme perché il beneficio sia esteso a tutti i terremotati di Pago Veiano, non solo, ma anche a quelli di tutti i comuni colpiti, al fine di evitare che continuino le discriminazioni e si alimenti sempre più il personalismo e la faziosità.

(25670)

« PAPA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dei lavori pubblici, per sapere:

a) se ed in base a quali criteri si va effettuando la distribuzione delle somme raccolte dalla R.A.I. attraverso la « catena della solidarietà nazionale » ai comuni sinistrati;

b) se non ritengano impartire precise ed immediate disposizioni perché l'utilizzo delle somme avvenga in modo che i sinistrati possano trarne il maggior beneficio.

(25671)

« PAPA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali motivi ostino alla concessione della pensione di guerra alla signora Silvi Francesca vedova De Massimi per il marito deceduto (pratica n. 376959, posizione n. 559386).

(25672)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della difesa, per conoscere i motivi che ritardano la chiamata a visita medica per aggravamento del pensionato per causa di servizio Marcelli Flavio, classe 1930, da San Brizio di Spoleto.

(25673)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della difesa, per sapere quali motivi ostino la concessione della dichiarazione integrativa (disciplinata dalla circolare 5000 S.M. Esercito del 1° gennaio 1953) al signor Breddice Antonio di Napoli, per le operazioni di riconquista della Cirenaica (20 gennaio 1919-10 maggio 1920), pur essendo state riconosciute all'interessato due campagne di guerra per detto periodo (come risulta dallo stato di servizio).

« Tale mancata concessione apporta al Breddice inesatte ed ingiuste valutazioni delle sue benemeritenze combattentistiche.

(25674)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno e necessario estendere la garanzia assicurativa contro gli infortuni derivanti dagli esercizi di educazione fisica, di cui attualmente beneficiano solo gli insegnanti di educazione fisica e gli alunni, anche ai bidelli addetti alle palestre, in quanto la loro attività è strettamente legata allo svolgimento delle lezioni di educazione fisica e sportiva.

(25675)

« PAPA ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, in merito al criterio adottato per le forniture gratuite dei libri di testo agli alunni delle scuole elementari. Tale criterio appare agli interroganti alquanto macchinoso e si prospetta come causa di notevole confusione e disordine a scapito degli alunni, delle direzioni didattiche e dei librai.

« Gli interroganti chiedono di sapere se il ministro non ritenga di dover concedere ai provveditorati agli studi maggiore margine di iniziativa locale, fermo restando il dovuto controllo in tutte le fasi dell'operazione.

« Gli interroganti chiedono infine se, almeno in via provvisoria, il ministro non ritenga di dover autorizzare il provveditorato agli studi di Bari ad applicare il criterio di distribuzione dei libri concordato col sindacato provinciale librai, criterio che semplifica al massimo l'operazione medesima e conserva tutte le dovute garanzie.

(25676)

« SCARONGELLA, LENOCI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere a quale punto siano i lavori di ammodernamento della strada statale 313 di Passo Corese e se non ritenga opportuno che nell'esecuzione del progetto di sistemazione sia data assoluta priorità a quei tratti come quello Terni-Configni, che presentano condizioni di disagiata viabilità, che con l'inverno si renderanno sempre peggiori, pregiudicando il notevole traffico di mezzi pubblici e privati che intercorre tra la Sabina e l'Umbria.

(25677)

« CRUCIANI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, in merito ai provvedimenti in corso per arrestare e sanare la crisi dell'agricoltura italiana ed in particolare dei prodotti agricoli del Mezzogiorno.

« Gli interroganti chiedono di sapere se:

1°) il ministro ritiene di dover affrontare con provvidenze di maggiore efficacia il grave problema congiunturale degli enormi danni arrecati a tutta la produzione agricola dalla straordinaria siccità della passata stagione, considerando tali danni nel novero di quelli subiti per calamità ed avversità atmosferiche e riprendendo in considerazione seria ed attenta la proposta già formulata dagli interroganti della costituzione di un fondo nazionale permanente per i danni in agricoltura;

2°) il ministro, di fronte alla congiunta manovra della ripresa delle sofisticazioni so-

prattutto nel campo dei vini e dell'artificioso deprezzamento a danno delle uve, ritiene di dover intervenire con la massima sollecitudine ed energia per applicare concrete misure in difesa dei produttori e dei consumatori, tra le quali le categorie interessate suggeriscono:

a) rendere più rigido il controllo sull'applicazione delle già esistenti leggi contro la sofisticazione dei prodotti agricoli e di applicare in concreto l'orientamento generale del Governo inteso a rafforzare gli strumenti di vigilanza per la prevenzione e la soppressione delle sofisticazioni;

b) adottare misure atte a sottrarre vini scadenti al normale consumo, disponendo il conferimento di una percentuale fissa di vini destinata alla distillazione;

c) esercitare il più severo controllo sul commercio dello zucchero dalla produzione sino alla vendita al minuto in modo da escludere del tutto l'uso di tale prodotto nel trattamento dei vini;

d) concedere ai produttori in sede di ammasso un acconto non inferiore a lire 300 per grado zuccherino accompagnato da altre provvidenze atte a sostenere il mercato dei vini in campo nazionale;

e) studiare, di concerto col ministro per il commercio estero, le più energiche misure per la difesa della genuinità dei vini sul mercato internazionale, ed in particolare nell'area del MEC, ostacolando vigorosamente le illecite pratiche di qualche paese membro della comunità europea e richiedendo l'applicazione più rigida dei trattati internazionali in vigore nel campo specifico della produzione e del commercio dei vini.

(25678)

« SCARONGELLA, CATTANI, LENOCI, GUADALUPI, MANCINI, AVOLIO, BERLINGUER, CALAMO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere per quali motivi si è impedito al signor Degidi Goffredo di Forlì di ottenere, ai sensi del decreto legge 2 aprile 1958, n. 322, il trasferimento dei contributi assicurativi dalla cassa di previdenza ufficiali giudiziari presso il ministero del tesoro (versati dal giugno 1929 al 10 giugno 1946 dall'interessato nella qualità di ufficiale giudiziario), all'I.N.P.S. (a cui il Degidi ha effettuato dal 1953 dei versamenti nella qualità di dipendente privato).

« L'interrogante chiede di sapere se corrisponda a giustizia sociale il fatto che con tale decisione, dopo circa 30 anni di versamenti al Degidi, al momento del collocamento a pen-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

sione, nulla ha ottenuto dall'I.N.P.S. (mancando il raggiungimento del limite minimo), mentre dalla cassa previdenza ufficiali giudiziari ha ottenuto l'irrisoria cifra *una tantum* di circa 45.000 lire.

(25679)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro della sanità, per sapere se e come intendano intervenire per far riconoscere dagli enti mutualistici e in particolar modo dall'INAM, le rette ospedaliere, in base agli aumenti approvati dalle autorità tutorie e che i pubblici ospedali non possono fare a meno di applicare, dati gli ingenti oneri da cui sono gravati.

(25680)

« CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se non ritengano di eliminare con urgenza le cause che tengono in agitazione i dipendenti dell'acquedotto pugliese, i quali, per il mancato riconoscimento dei loro diritti, sono ancora una volta ricorsi all'astensione dal lavoro, con danno per l'ente e gli utenti.

(25681)

« CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione della strada diretta a congiungere in Isernia (Campobasso) la strada San Leucio alla strada statale 17 e se è vero che l'amministrazione ferroviaria debba costruire un sottopassaggio 70 metri prima del congiungimento con la strada statale 17.

« Il prolungamento della strada San Leucio è di enorme importanza per quanti sono proprietari di terreni lungo la via San Leucio. Essi trovansi nella impossibilità di effettuare costruzioni, se prima non si stabilisce un collegamento di detta via con la strada statale 17.

(25682)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se non intendano intervenire con adeguati provvedimenti e con la massima urgenza per evitare licenziamenti tra gli operai dell'ente Flumendosa in Sardegna.

(25683)

« ISGRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se corrisponde al vero quanto segue.

« L'amministrazione delle poste e telecomunicazioni ha bandito il 23 febbraio 1961 un concorso per capo ufficio tabella *M* nel ruolo della carriera esecutiva degli operatori di esercizio, il cui decreto relativo n. 894, apparso sul primo bollettino straordinario del Ministero precisava in numero di trenta i posti disponibili, con l'aggiunta inoltre di un capoverso secondo il quale "l'aliquota dei posti messi a concorso con il presente bando è indicata con riserva di ulteriore determinazione per la eventualità che altri posti di capufficio si rendano disponibili entro la data del 30 giugno 1961".

« Alla data del 10 febbraio 1962 il Ministero con decreto n. 1013 nel pubblicare la graduatoria ha ridotto il numero dei posti disponibili da trenta a ventisette, facendo cenno ad un decreto del 25 maggio 1961, n. 922, mai portato a conoscenza dai bollettini e secondo il quale era prevista una riserva a carico dei candidati che sarebbe stata sciolta ad espletamento del concorso.

« Qualora corrisponda al vero tale situazione e poiché appare in conseguenza sorprendente la decurtazione dei posti quando dal bando di concorso era lecito desumere semmai un aumento degli stessi, l'interrogante vuol conoscere quali motivi hanno consentito tale comportamento dell'amministrazione che si è ripercosso naturalmente a danno dei tre concorrenti che pur risultando vincitori si sono visti escludere dal beneficio dei posti.

« L'interrogante vuol conoscere inoltre quali provvedimenti il Ministero intenda prendere sollecitamente per riparare tale ingiusta conseguenza, tanto più grave ove si pensi che in data 31 dicembre 1961 è stata approvata la legge n. 1406 che ha consentito all'amministrazione delle poste e telecomunicazioni di promuovere i partecipanti ad un concorso espletato nel 1959 ed a quell'epoca dichiarati idonei, nonché di dare a questi gli stessi requisiti dei vincitori dello stesso concorso.

(25684)

« CERAVOLO DOMENICO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del turismo e dello spettacolo e dell'interno, per sapere quali provvedimenti intendono prendere ai fini di arginare l'esagerato aumento dei prezzi praticati dai ristoranti dei maggiori centri turistici italiani (Roma,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

Firenze, Venezia, ecc.) che raggiunge, in confronto al 1960, il 100 per cento.

« In teoria, stando ai prezzi della lista, maggiorazioni così cospicue non dovrebbero verificarsi. Però in realtà la nota finale, comprendendo primizie, che non sono tali, e pietanze « s. q. » (secondo quantità), raggiunge la cuspide suddetta.

« Per di più il servizio è spesso deficiente in quanto le attenzioni per i clienti dei tavoli che si presumono per spendereccì sono tali che tutti gli altri debbono attendere mezze ore e talvolta persino oltre un'ora per venire serviti.

« S'impone pertanto un intervento molto energico da parte degli Enti provinciali del turismo e delle questure, con esemplari chiusure per una o più settimane, allorquando si verificano eccessi del genere.

« Questi provvedimenti sono di particolare urgenza ed importanza giacché in caso diverso l'Italia tra breve prenderà a ragione la taccia di Paese ove connazionali e stranieri vengono sfacciatamente scorticati, con notevole danno per la nostra reputazione.

(25685)

« BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere quale azione abbia svolto o intenda svolgere perché sia immediatamente revocata da parte della Cassa per il mezzogiorno la sospensione della deroga dei contributi per l'acquisto di macchinari da parte di aziende artigiane, tenuta presente la inopportunità del provvedimento che viene a frustrare le aspettative della categoria e particolarmente delle aziende che si trovano impegnate in investimenti di capitali per il rinnovamento delle attrezzature delle proprie botteghe.

(25686)

« BERRY ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere quali iniziative abbia preso od intenda prendere per tutelare gli italiani che rimpatriano dall'Egitto.

« In particolare l'interrogante desidera conoscere se il ministro sia intervenuto presso il governo egiziano affinché lo stesso, in rispetto dell'accordo italo-egiziano, non ponga ostacoli di alcun genere alla spedizione del mobilio dei rimpatrianti in Italia e soprattutto dia istruzioni affinché al momento del rimpatrio le persone non siano soggette a controlli e perquisizioni vessatorie da parte del personale doganale.

« Tutto ciò al fine di non rendere ancora più oneroso il ritorno di quei cittadini che, pur avendo contribuito allo sviluppo di quel paese, si vedono ora costretti a lasciarlo soggiacendo ad ingiustificate restrizioni.

(25687)

« FERIOLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se è a sua conoscenza che in località Imer di Fiera di Primiero (Trento) e Passo Falzarego (Belluno) sarebbero stati organizzati dalla Associazione « Giovane Italia » due campeggi con la partecipazione di giovani in divisa portanti distintivi con teschi od altre simbologie richiamanti il passato regime.

« L'interrogante chiede di conoscere quali interventi il ministro intende svolgere per evitare il ripetersi di simili manifestazioni.

(25688)

« GAGLIARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non ritenga opportuno e urgente un suo autorevole intervento affinché le disposizioni richiamate nella circolare in data 14 dicembre 1961, n. 8, della Direzione generale dell'amministrazione civile del suo Ministero, relative agli stipendi minimi per i medici e i veterinari condotti e per le ostetriche condotte, siano applicate anche dai comuni della provincia di Cuneo, i quali fanno ancora eccezione alla regola, mentre proprio in quella provincia l'esigenza di tale miglioramento economico si fa particolarmente sentire per le condizioni assai disagiate in cui vengono esercitate quelle professioni, a causa della prevalenza delle zone collinari e montane e dell'estremo frazionamento dei nuclei abitati.

(25689)

« GIOLITTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere i motivi per cui, nonostante l'aumentato gettito dei tributi speciali per effetto dell'entrata in vigore del nuovo Catasto sull'edilizia urbana, la misura dei tributi dovuti al personale del Catasto e dei SS.TT.EE. per il primo trimestre dell'anno 1962 è sensibilmente diminuita.

(25690)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, sulla interpretazione dell'articolo 21 della legge 19 luglio 1962, n. 959, riguardante il passaggio del personale cottimista o comunque denominato, purché re-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

tribuito con fondi stanziati nello stato di previsione del Ministero tra il personale non di ruolo, con la qualifica di diurnista; sulla illegittimità della esclusione dei cottimisti in servizio prima del 12 aprile 1962 che sono stati riassunti dopo tale data e in servizio alla data della entrata in vigore della legge 19 luglio 1962, n. 959; sulla necessità di una interpretazione che corrisponda alla equità ed alla parità di trattamento per tutti gli aventi diritto.

(25691)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere a che punto si trovino le liquidazioni relative agli indennizzi per i beni abbandonati da cittadini italiani in Jugoslavia.

« In particolare l'interrogante desidera conoscere se il ministro non ritenga opportuno prendere idonee misure per accelerare la liquidazione dei suddetti indennizzi in considerazione della particolare situazione di disagio in cui si trovano i cittadini che hanno dovuto abbandonare ogni loro bene in Jugoslavia.

(25692)

« FERIOLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se esista un progetto per la costruzione di un palazzo delle poste e telecomunicazioni a Grumo Appula (Bari).

(25693)

« DE MARZIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare in seguito all'avvenuto licenziamento di operai specializzati (capi squadra della forestale), in numero così rilevante che la sola provincia di Cosenza ne annovera circa novanta, dopo che gli interessati hanno opposto al licenziamento il richiamo alla legge 5 marzo 1961, n. 90, che all'articolo 62 dice testualmente:

1°) gli operai giornalieri assenti a norma dell'articolo 3, ultimo comma, della legge 26 febbraio 1952, n. 67, in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge che abbiano prestato o prestino successivamente a tale data un periodo di servizio complessivo non inferiore a 270 giorni, sono collocati nel ruolo degli operai permanenti dall'amministrazione cui dipendono;

2°) gli operai giornalieri che non trovano posto nel relativo organico rimangono

in soprannumero fino al completo assorbimento dell'eccedenza con le vacanze che si verificheranno per qualsiasi causa ».

(25694)

« CASSIANI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze e dell'interno, per conoscere i provvedimenti adottati a favore della economia agricola veneziana gravemente colpita specie nei comuni di Quarto d'Altino, Meolo, Marcon e Scorzè da una forte grandinata e in molte zone, particolarmente nei mandamenti di Portogruaro e di San Donà di Piave, dalla persistente siccità.

(25695)

« GOLINELLI, RAVAGNAN, TONETTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali, per conoscere le ragioni per cui molte fabbriche veneziane, specie di Portomarghera e fra queste il cantiere navale Breda, azienda a partecipazione statale, la legge sui contratti a termine non è applicata.

« A titolo di esemplificazione si riferiscono alcuni dati: al cantiere Breda 500 contrattisti a termine su 1.400 dipendenti; alla Galileo 60 su 200; alla Junghans 300 su 640; alla Leghe leggere 60 su 700; alla Sartori oltre 200 su 470; alla Sava alluminio 100 su 900.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere le ragioni per cui nonostante la situazione di cui sopra e la richiesta di interessamento avanzata dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori non si riscontra ancora un efficace intervento da parte dell'ispettorato del lavoro.

(25696)

« GOLINELLI, RAVAGNAN, TONETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza che nella città di Avellino sono alloggiate fortunosamente a causa del terremoto ultimo in vecchie palestre assai inadatte e comunque antigieniche sotto ogni punto di vista, dell'Istituto industriale, Istituto magistrale, Istituto tecnico, Liceo ed in un locale dell'E.C.A., assai mal ridotto, in paurosa promiscuità, e con la presenza fra esse di tubercolotici e bambini ammalati, 38 famiglie numerose di lavoratori — fra le quali quelle di un vigile del fuoco, di una guardia di pubblica sicurezza e di un infermiere — divise tra loro da tendaggi di fortuna, mentre le si minaccia di buttar fuori i pochi mobili che hanno portato con sé, e che altre 40 famiglie anche esse sinistrate

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

sono ritornate nelle case collabenti essendosi rifiutate di farsi ricoverare così malamente, ora che l'inverno si approssima con i suoi rigori.

« L'interrogante chiede altresì al ministro di sapere se intende disporre a ché sia provveduto a dare una sistemazione più umana a dette famiglie in attesa delle costruzioni I.N.A.-Casa o U.N.R.R.A.-Casas, che per i terremotati del capoluogo dovranno essere almeno triplicate.

(25697)

« PREZIOSI COSTANTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale, allo scopo di conoscere se non ritengano opportuno indagare se nel recente provvedimento di licenziamento in troco, adottato da parte del consorzio di bonifica dell'Aspromonte nei confronti del lavoratore Garofalo Francesco non siano da riscontrarsi motivi che esulano dal rapporto di lavoro, che hanno invece riferimento con le lotte intestine esistenti tra i vari gruppi e correnti della democrazia cristiana locale trasferitisi anche in seno al consorzio dell'Aspromonte, così come, del resto, ha denunciato la stampa locale.

« L'interrogante è d'avviso, inoltre, che, nel caso, sia da riscontrarsi la violazione del diritto costituzionale a poter manifestare liberamente la propria opinione.

(25698)

« FIUMANÒ ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri degli affari esteri e della marina mercantile, per sapere se sono a conoscenza del grave fatto verificatosi a bordo della motonave Leonardo da Vinci nel porto di New York, dove da parte delle autorità dell'ufficio di immigrazione statunitense è stato negato il permesso di sbarco, con l'obbligo di essere sottoposto a custodia durante tutta la permanenza della nave nel porto, al marittimo italiano Pasquale Mazzella, dirigente della F.I.L.M.-C.G.I.L., membro del consiglio superiore della marina mercantile.

« Gli interroganti domandano inoltre di conoscere quali passi i ministri intendono fare per tutelare la dignità e la libertà dei marittimi italiani, gravemente lese dai provvedimenti delle autorità americane, tendenti a conculcare le libertà sindacali riconosciute ai marittimi e a danneggiare la federazione italiana dei lavoratori del mare aderente alla C.G.I.L.

(25699)

« SANTI, LAMA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se risponda a verità la voce diffusasi in provincia di Foggia, di un rinvio delle elezioni comunali in Accadia, già ufficialmente annunciate per l'11 novembre 1962, e, in caso affermativo, quali siano le ragioni del rinvio, che non possono certamente individuarsi nella situazione conseguente all'ultimo terremoto, che non sono tali da non consentire il regolare svolgimento della consultazione elettorale.

« Una simile giustificazione rafforzerebbe il convincimento, già largamente diffuso in ampi strati della popolazione di quel comune, secondo cui essa non sarebbe che un grossolano pretesto per mascherare le manovre di un ben individuato gruppo di persone, che ha motivo di temere il responso della consultazione elettorale.

(25700)

« KUNTZE, MAGNO, CONTE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri delle finanze e dell'agricoltura e foreste, allo scopo di conoscere se intendano aderire alle richieste dei sindaci dei comuni di Roccella Jonica, Caulonia e Placanica, avanzate sotto la data del 14 settembre 1962 e tendenti ad ottenere, in applicazione della legge 21 luglio 1960, n. 739, gli sgravi e le facilitazioni fiscali per gli agricoltori della zona, le cui aziende sono state colpite dalla siccità con la perdita totale o parziale dei prodotti estivi.

(25701)

« FIUMANÒ, MISEFARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quanto vi sia di vero in ordine alla minacciata imminente demolizione della storica villa Castello di Miramare in Trieste e se non intenda intervenire per consentire che lo storico edificio continui ad essere l'avvincente richiamo di studiosi, di poeti, di artisti e di folte correnti turistiche nonché per allontanare le giuste preoccupazioni destate in autorevoli e ben qualificati ambienti di Trieste e fatte proprie da organizzazioni combattentistiche, da decorati al valor militare e da personalità delle arti e delle scienze.

(25702)

« SALES ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, al fine di conoscere quali fatti nuovi siano intervenuti che possano giustificare i bandi di concorso ai posti vacanti nei ruoli U.P.I.C., di cui dà notizia la *Gazzetta Ufficiale* del 7 settembre 1962, bandi che contrastano l'indirizzo

assunto in passato dal ministero quando, dopo polemiche di cui è ancora vivo il ricordo, revocò i bandi dei concorsi stessi, essendone stata dimostrata la non rispondenza a fini di pubblico interesse.

« L'interrogante è sempre dell'avviso che, dopo le norme dell'articolo 13 del decreto di decentramento 28 giugno 1953, n. 620, gli U.P.I.C. siano rimasti svuotati delle loro funzioni, e quindi nessuna necessità vi sia di rinsanguare dei ruoli, ai quali non corrispondono attribuzioni di un qualche rilievo. Ove il Ministero dell'industria e commercio ravvisasse l'insufficienza del suo attuale personale, migliore misura potrebbe essere la soppressione dei ruoli U.P.I.C. e l'allargamento degli altri ruoli del ministero per un corrispondente numero di posti di organico.

« In ogni caso, comunque, i bandi di concorso dovrebbero essere revocati, in attesa dell'auspicato riordinamento della disciplina legislativa delle camere di commercio, industria e agricoltura, nella quale sede soltanto (ove dovessero per avventura prevalere indirizzi opposti a quelli che l'interrogante ritiene preferibili), potrebbe essere attuata una rivalutazione degli U.P.I.C., che potrebbe dare una giustificazione all'assunzione in essi di nuovo personale.

(25703) « LUCIFREDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, al fine di conoscere per quale motivo la prassi del Ministero stesso si vada sempre più consolidando nel senso che ad ogni vacanza che si verifichi nei posti di segretario generale delle camere di commercio, industria e agricoltura e negli altri posti direttivi delle camere stesse i relativi incarichi siano sempre attribuiti a funzionari ministeriali dei ruoli U.P.I.C., non consentendosi mai che giungano a perfezione le proposte e le delibere più volte fatte da giunte camerali per la designazione di funzionari loro dipendenti all'esercizio delle funzioni in parola.

« L'interrogante dubita che tale prassi possa ritenersi conforme alla lettera e allo spirito del decreto legislativo luogotenenziale 21 settembre 1944, n. 315, che ancora oggi regola le camere di commercio, e ritiene che assai più conforme alla volontà del legislatore fosse la circolare esplicativa emanata allora dal Ministero (circolare n. 2 del 5 ottobre 1944), la quale prevedeva eccezionale la nomina di personale U.P.I.C. ai posti in questione, e la ipotizzava solo per quelle "alcune province", in cui potessero sorgere

difficoltà "per deficienza di personale adatto" tra i dipendenti camerali.

« L'interrogante è dell'avviso che, fino ad eventuale contraria decisione del legislatore, in sede di riforma dell'ordinamento camerale, l'attuale compressione di fatto dell'autonomia delle camere di commercio, industria e agricoltura non trovi fondamento nell'ordinamento giuridico vigente.

(25704)

« LUCIFREDI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede risposta scritta.

La seduta termina alle 21,10.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10 e 16,30:

1. — Svolgimento delle proposte di legge:

QUINTIERI ed altri: Modifiche alla legge 22 luglio 1961, n. 628, sull'ordinamento del Ministero del lavoro e della previdenza sociale (3726);

DE MARZI FERNANDO ed altri: Concessione di un contributo straordinario di 35 milioni per l'organizzazione in Padova del XII Congresso mondiale triennale dell'Associazione internazionale di logopedia e foniatria (3759);

RICCIO ed altri: Provvidenze a favore degli Enti autonomi lirici e delle istituzioni assimilate (4122).

2. — Seguito della discussione del disegno di legge:

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

3. — Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (*Approvato dal Senato*) (3855).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

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

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

e delle proposte di legge:

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

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

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

— *Relatore:* Rampa.

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (*Approvato dal Senato*) (2909) — *Relatore:* Bianchi Fortunato;

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

6. — *Discussione del disegno di legge:*

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

e della proposta di legge:

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

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

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

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

8. — *Votazione per la nomina di:*

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

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

9. — *Discussione delle proposte di legge:*

PERDONÀ: Modifica dell'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635 e successive modi-

ficazioni, relativa alla esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale (*Urgenza*) (3162) — *Relatore:* Lombardi Giovanni;

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

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

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

10. — *Discussione dei disegni di legge:*

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

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

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore:* Vicentini;

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

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

Nuova autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi statali per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario (1222) — *Relatore:* Franzo;

Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana (253) — *Relatore:* Lucifredi.

11. — *Discussione delle proposte di legge:*

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

Senatore MENGHI: Modifiche alla legge 15 febbraio 1949, n. 33, per agevolazioni tributarie a favore di cooperative agricole ed edi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 SETTEMBRE 1962

lizie (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1926) — *Relatore*: Patrini;

• TROMBETTA e ALPINO: Valore della merce esportata ai fini del calcolo dell'imposta sull'entrata da restituire ai sensi della legge 31 luglio 1954, n. 570 (979) — *Relatore*: Vicentini;

PENAZZATO ed altri: Istituzione di un congedo non retribuito a scopo culturale (237) — *Relatore*: Buttè;

SERVELLO ed altri: Corruzione nell'esercizio della professione sportiva (178) — *Relatore*: Pennacchini;

TOZZI CONDIVI: Modifica dell'articolo 8 del testo unico delle leggi per la composizione ed elezione dei Consigli comunali e dell'articolo 7 della legge 8 marzo 1951, n. 122, per

la elezione dei Consigli provinciali, concernenti la durata in carica dei Consigli stessi (52) — *Relatore*: Bisantis.

12. — *Seguito della discussione della proposta di legge*:

IOZZELLI: Modifica alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei Consigli provinciali (1274) — *Relatore*: Bisantis.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI