

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

371^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 25 NOVEMBRE 1965

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Vice Presidente SPATARO

INDICE

CONGEDI	Pag. 19597	SPAGNOLLI , <i>Ministro della marina mercantile</i>	
DISEGNI DI LEGGE			Pag. 19620, 19629
Annunzio di presentazione	19597	TOMASSINI	19607
Seguito della discussione:		VIDALI	19611, 19629
« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 » (1343)		<i>(Articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio - Tabella n. 13):</i>	
<i>(Articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni - Tabella n. 10):</i>		CARELLI	19634
GUANTI	19597, 19607	PASSONI	19630
RUSSO , <i>Ministro delle poste e delle teleco- municazioni</i>	19600	VERONESI	19638
<i>(Articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile - Tabella n. 16):</i>		INTERPELLANZE	
FABRETTI	19617, 19629	Annunzio	19647
MASSOBRIO	19610	Per lo svolgimento:	
		PRESIDENTE	19646, 19647
		NENCIONI	19646, 19647

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

S I M O N U C C I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 23 novembre.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore Angelini Armando per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

Annuncio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge dai senatori:

Vallauri e Garlato:

« Istituzione dell'Ente del porto di Trieste, ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 70 della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1 » (1446).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 » (1343)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 ».

Proseguiamo l'esame degli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

È iscritto a parlare il senatore Guanti, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Vidali, Salati, Giacomo Ferrari, Vergani e Spezzano. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

« Il Senato,

ritenuto che la Rai-TV è un servizio pubblico che può contribuire efficacemente allo sviluppo culturale della Nazione;

ritenuto indilazionabile realizzare la democratizzazione di tale Ente;

ritenuto indispensabile ridurre sensibilmente i canoni per consentire l'uso dei mezzi moderni di diffusione alla maggior parte delle famiglie italiane,

impegna il Governo:

1) perchè sia aggiornata la legislazione in materia di Rai-TV secondo lo spirito della Costituzione;

2) perchè siano ridotti del 50 per cento i canoni di abbonamento alla TV a partire del 1° gennaio 1966 ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Guanti ha facoltà di parlare.

G U A N T I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che mi accingo ad illustrare pone due questioni: la democratizzazione della Rai-TV e la riduzione dei canoni di abbonamento. In base al codice postale i servizi di telecomunicazione appartengono allo Stato. Lo stesso codice prevede la possibilità della

concessione per gli impianti e l'esercizio dei servizi di radiodiffusione e di televisione. Tale concessione è stata affidata nel 1952 alla Rai che è un'Azienda a partecipazione statale del gruppo IRI.

Alcune società private, anni fa, hanno voluto attaccare il monopolio statale del servizio rivendicando il diritto alla concessione, in regime di libera concorrenza, di una rete di trasmissioni televisive. A queste pretese ha posto fine la nota sentenza della Corte costituzionale del 13 luglio 1960, n. 59, la quale tra l'altro ha affermato essere « la diffusione radiotelevisiva una attività di preminente interesse generale ». L'avocazione in esclusiva dei servizi allo Stato si giustifica perchè questo istituzionalmente è in grado di esercitarli in più favorevoli condizioni di obiettività, di imparzialità, di completezza e di continuità in tutto il territorio nazionale; lo Stato monopolista si trova istituzionalmente nelle condizioni di obiettività e imparzialità più favorevoli per assicurare ai singoli la possibilità di diffondere il pensiero con qualsiasi mezzo. La Suprema Corte ritiene necessaria a tale scopo l'emanazione di leggi destinate a disciplinare tale possibilità potenziale ed assicurare adeguate garanzie di imparzialità.

Sono passati più di 5 anni dalla sentenza della Corte costituzionale senza che Governo e maggioranza si siano preoccupati di colmare tali lacune legislative, mentre tutte le iniziative parlamentari in materia di riforma della Rai-TV che si sono avute nella passata legislatura sono rimaste lettera morta. Nella presente legislatura è stato presentato fin dal 22 giugno 1964 al Senato il disegno di legge n. 668 di iniziativa del senatore Parri sulla riforma della Rai-TV italiana. A distanza di ben 17 mesi dalla presentazione tutto tace, nessun dibattito viene iniziato nelle Commissioni competenti; nè il Governo e la maggioranza si preoccupano di far conoscere il loro parere su questo progetto di legge nè finora hanno dimostrato di voler prendere l'iniziativa della presentazione di altro disegno di legge in materia di riforma delle strutture della Rai-TV.

Le leggi sono vecchie, risalgono al 1947; le strutture sono quasi sulla falsariga della

vecchia URI trasformata in EIAR che fu « irizzata » fin dal 1933. L'attuale Rai è una Azienda a partecipazione statale del gruppo IRI, come ho detto; essa mantiene la struttura di una azienda privata mentre esercita un importante servizio pubblico quali la radiodiffusione e la televisione.

La legislazione in vigore non assicura alcun serio controllo pubblico. Infatti il Consiglio di amministrazione dell'Ente agisce senza controllo pubblico, parlamentare e della Corte dei conti e si limita a trasmettere il proprio bilancio annuale ai Ministeri delle poste e del tesoro per conoscenza e per approvazione formale.

La diffusione televisiva è un servizio pubblico di grande interesse, che è svago e cultura insieme, strumento di informazione e di formazione del pubblico. La televisione deve offrire un'immagine reale del mondo che ci circonda e non un'immagine deformata; la realtà nazionale dev'essere conosciuta in tutti i suoi aspetti. Vi deve essere obiettività e imparzialità nelle informazioni e libero accesso a tutte le correnti di pensiero. In una Repubblica democratica fondata sul lavoro largo spazio deve essere dato al mondo del lavoro, alla condizione operaia, alle lotte.

L'attuale struttura aziendale e la dipendenza dal Potere esecutivo della Rai-TV impediscono il raggiungimento di tali fini. Presidente, vicepresidenti, direttore generale e consigliere delegato sono nominati dal Consiglio dei ministri. Le norme in vigore attribuiscono all'amministratore delegato e al direttore generale i più ampi poteri possibili. Si ritiene necessario perciò attuare con urgenza la riforma dell'Ente televisivo. La Rai-TV deve essere indipendente dal Potere esecutivo e deve invece dipendere di più dall'opinione pubblica, cambiare le strutture, attuare un decentramento su scala regionale. Deve essere realizzato un efficace controllo legislativo e deve essere assicurato un reale, ampio potere di controllo al Parlamento per tutelare la libertà di informazione e la democrazia del Paese, assicurare la libertà della cultura, permettere ai movimenti politici nazionali ed ideali del nostro Paese libero accesso alla TV.

A questo proposito interessante è rileggere qui quanto ha affermato l'illustre professore Arturo Carlo Jemolo in occasione del dibattito avuto, su iniziativa dell'« Espresso » nel mese di luglio dell'anno scorso: « La Rai-TV, servizio pubblico, non può essere monopolio di Governo o di maggioranza ... democrazia è non chiudere la bocca agli avversari, dare loro il modo di manifestare il proprio pensiero, salvo a combatterlo. Non posso davvero sottoscrivere all'avviso che la Rai-TV debba asseverare e difendere le idee che siano avallate dai partiti di maggioranza, quelli che coprono la cosiddetta " area democratica " ignorando le altre. Ciò equivarrebbe a dire che essa non è servizio pubblico, ma organo di propaganda, quale era il Ministero della cultura popolare. Il telegiornale deve esporre allo stesso modo, dando il medesimo posto, sforzandosi di non accrescerne nè diminuirne l'importanza, tutte le manifestazioni che avvengono nel Paese, le voci di tutti i giornali, di tutti gli uomini politici, quale che sia il loro partito ».

L'onorevole Paolicchi del Partito socialista italiano, al recente convegno di Perugia, ha affermato che il progetto Parri può essere considerato un punto di partenza; ha auspicato un ampio dibattito per la nuova legge con la partecipazione di tutte le forze politiche e dell'opinione pubblica interessata al problema, concludendo che il progetto dovrà nascere da una iniziativa della maggioranza ed in essa maturare.

Per vedere lo spirito che ha animato il progetto Parri ritengo utile leggere l'articolo 2 del progetto stesso, che si informa alla nota sentenza della Corte costituzionale, premettendo che la legge prevede la costituzione di un ente pubblico: « L'Ente ha l'esercizio esclusivo dei servizi radiofonici e televisivi. Deve esercitarli in maniera che essi costituiscano strumenti di informazione, di educazione civile e di diffusione della cultura e in modo da assicurare la piena libertà di espressione politica, culturale ed artistica garantita dalla Costituzione. Nel perseguimento di questi fini l'Ente deve ispirare i propri programmi a criteri di obiettività e di imparzialità, al di fuori di particolari concezioni politiche e religiose e nel pieno rispetto

delle diverse tendenze. L'Ente, nello spirito degli articoli 23 e 31, primo comma, della Costituzione, dovrà porre a disposizione delle organizzazioni nazionali, sindacali e politiche, nonchè di altre forze, gruppi o tendenze di riconosciuto interesse culturale, un tempo adeguato alla espressione del proprio pensiero, anche a mezzo della programmazione diretta. Le modalità di attuazione saranno fissate dal Comitato dei garanti previsto dall'articolo 3 ... eccetera ».

I tempi sono maturi per una riforma democratica della Rai-TV. Dal 1960 ad oggi numerosi sono stati i dibattiti, i convegni, le polemiche, e possiamo dire che vi è già una ricca letteratura sull'argomento, dal volume del professor Cesare Mannucci a quello dell'ingegner Marcello Rodinò ad altre numerose pubblicazioni, mensili, trimestrali; ed anche una rivista femminile sta svolgendo un *referendum* sulla televisione nel nostro Paese.

L'ordine del giorno vuole quindi sollecitare il Governo a non perdere più tempo prezioso, a non rinviare più la risoluzione di questo importante problema.

Passando all'altro argomento della riduzione del canone di abbonamento, noi riteniamo che si renda necessaria la riduzione proposta, per incrementare la diffusione dell'utenza televisiva. Pur avendo avuto sensibili aumenti degli abbonati alla televisione, passando dai 2.123.545 del 1960 ai 5.215.503 del 1964, l'Italia mantiene uno degli ultimi posti della graduatoria europea.

L'intensità TV per 1.000 abitanti era, al 31 dicembre 1963, la seguente: Gran Bretagna 237,3; Danimarca 187; Repubblica federale di Germania 147,6; Olanda 131,6; Belgio 126,1; Francia 91,3; Italia 84,3; Svizzera 63; Austria 62,4.

Vi sono anche da sottolineare gli squilibri territoriali che riguardano il nostro Paese per grandi circoscrizioni: il Nord ha una densità, per 100 famiglie, di 41,92; il Centro di 44,11; il Sud di 28,35; le Isole di 23,24.

In questi giorni la TV sta svolgendo la propaganda per un televisore in ogni casolare, in ogni zona di campagna, con premi consistenti in trattori eccetera.

Penso che la riduzione del canone del 50 per cento sia anche possibile, tenendo conto che nel solo 1964 gli uffici della Radiotelevisione hanno emesso 500 mila ingiunzioni, per un ammontare di oltre 4 miliardi, per pagatori morosi. Della riduzione, del resto, si parla da diversi anni e la questione ha formato oggetto anche di iniziative parlamentari di provvedimenti di legge presentati alla Camera dei deputati nella scorsa legislatura.

Per renderci conto della possibilità di questa riduzione, vediamo quali sono i proventi denunciati nel 1964 da parte della Rai. Abbiamo, su 88 miliardi complessivi di proventi, questa distribuzione: per abbonamenti radio, 22 miliardi (non leggo i dispari), pari al 25 per cento del bilancio; abbonamenti televisivi, 39 miliardi, pari al 44,75 per cento del bilancio; per pubblicità radio, 10 miliardi, pari all'11,55 per cento; per pubblicità televisiva, 13 miliardi, pari al 15,01 per cento; introiti diversi, 3 miliardi, pari al 3,69 per cento.

Attuando dei ritocchi per quanto riguarda la propaganda, ritengo che sarebbe giustificato un aumento anche del 10, 15 o 20 per cento delle tariffe sulla propaganda televisiva; e la riduzione dei canoni non porterebbe alcuna perdita per lo Stato perchè, se si è avuto un aumento da mezzo milione a 900 mila abbonati all'anno, noi avremo rapidamente un aumento sensibile che compenserà le minori entrate per la riduzione da apportarsi.

Lo Stato ha incassato complessivamente, per tasse sui canoni e concessioni governative per questi servizi, 38 miliardi complessivi. Per quanto riguarda le partecipazioni, in base alle varie convenzioni, il Ministero delle poste ha riscosso 3 miliardi e 449 milioni, in base all'articolo 21 della convenzione, pari al 4 per cento; il Ministero del tesoro 1 miliardo e 724 milioni; ancora il Ministero del tesoro 3 miliardi e 104 milioni, più 250 milioni per la lirica (tassa fissa); è ancora per il Ministero delle poste, 203 milioni. Così si ha un introito in partecipazioni, in base alle convenzioni stabilite con la Rai, di 8 miliardi 730 milioni.

Ora, ridurre il canone del 50 per cento per consentire l'uso di mezzi moderni di diffusione alla maggior parte delle famiglie italiane ci sembra una cosa ragionevole e da potersi realizzare nel più rapido tempo possibile. Sappiamo che vi sono difficoltà nell'attuare rapidamente quanto da noi proposto, ma dimostri almeno il Governo di voler porre allo studio il problema e di attuare canoni di abbonamento per non deludere le giuste aspettative di milioni di utenti. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E. Non essendovi altri iscritti a parlare sugli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

R U S S O, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, onorevoli senatori, l'ampio e approfondito dibattito che sul bilancio si è svolto in sede di Commissione, mi consente di essere breve nella mia replica. Desidero innanzitutto ringraziare l'onorevole Genco per la chiara relazione svolta sul bilancio e gli onorevoli senatori che sono intervenuti nel dibattito, prima in sede di Commissione e poi in Aula: il senatore Massobrio, il senatore Giancane, il senatore Guanti.

La prima considerazione, alla quale si è richiamato anche il senatore Giancane nel suo intervento, riguarda i dati del bilancio. Il senatore Giancane ha espresso compiacimento per la riduzione del *deficit* nei confronti dell'esercizio 1965 e si è brevemente soffermato ad analizzare gli elementi dell'attuale *deficit*. Il *deficit* dell'Azienda postale è oggi di 71 miliardi; occorrono però alcuni chiarimenti per valutarne esattamente la portata. 71 miliardi di fronte a un attivo di 24 miliardi dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici: è mia opinione che questi dati vadano considerati nel loro insieme ed allora il *deficit* dell'Amministrazione si riduce a 46 miliardi e mezzo. Vi sono poi investimenti nell'ordine di 22,5 miliardi per l'Azienda postelegrafica e di oltre 46 miliardi per

l'Azienda di Stato per i servizi telefonici. Non credo che esista nessuna azienda privata che si autofinanzi integralmente con il bilancio: il finanziamento per investimenti è corretto anche se ad esso si provveda mediante la contrazione di mutui o l'emissione di obbligazioni.

Quindi il *deficit* che veramente ci preoccupa, cioè il *deficit* di gestione, è di entità minore di quanto non appaia dalle cifre superficialmente esaminate.

Un'altra considerazione si riferisce alla natura di questo *deficit*, alle sue possibilità di risanamento. Nell'agosto scorso ho dovuto prendere una decisione di cui riconosco l'impopolarità: quella dell'aumento delle tariffe. L'ho fatto con senso di responsabilità, accogliendo i voti espressi in sede parlamentare in precedenti discussioni di bilancio, perchè sono convinto che l'autonomia delle aziende, fatto di grande rilievo, ha un significato ed un valore nella misura in cui si riesce a dare ad esse equilibrio di bilancio. Penso anche che non sia giusto caricare sull'intera collettività, come avverrebbe operando altrimenti, il *deficit* delle aziende speciali.

Ma convergo ancora con il senatore Giancane che l'aumento delle tariffe, seppur necessario, è legato anche, per quel che si riferisce all'aumento delle tariffe per la posta — lettere — a decisioni di carattere internazionale, e non è di per sé elemento sufficiente per dare equilibrio e certezza di stabilità al bilancio dell'Azienda.

Vi è il problema della meccanizzazione dei servizi che si impone oggi con carattere di particolare urgenza. Noi siamo nello stesso tempo Azienda di Stato, chiamata ad esercitare un pubblico servizio e abbiamo le caratteristiche di azienda industriale, proprio per il modo come il servizio deve essere prestato. Ora se il fenomeno dell'automazione, della meccanizzazione è uno dei fenomeni più importanti in molti settori della vita del nostro Paese, acquista rilievo e importanza del tutto particolare per il settore postale.

In quest'anno, 1965, un passo notevole si è compiuto per quel che riguarda il servizio dei trasporti. La rete aerea postale notturna, di cui ebbi l'onore di parlare proprio qui

in Senato in sede di bilancio, ancora nel 1964, è divenuta una realtà compiuta con il 1° novembre 1965.

G E N C O . Funziona egregiamente.

R U S S O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. La ringrazio. Siamo oggi il primo Paese in Europa ad avere integralmente trasformato il servizio di trasporto della corrispondenza. Ottantadue capoluoghi sono collegati con il servizio aereo, 9 aerei ogni notte partono e arrivano nell'aeroporto di Fiumicino. Abbiamo fatto centro del nostro servizio aereo postale notturno la città di Roma per la sua ubicazione. Vi sono ancora alcune regioni, come ad esempio la Calabria e gli Abruzzi, che non sono servite dalla posta aerea notturna; questo però non per deficienza della nostra Amministrazione ma per mancanza di aeroporti abilitati al volo notturno.

I risultati positivi che si sono ottenuti con la rete aerea postale ci consentono di affrontare oggi un altro problema, quello della rete aerea postale europea. Già una Commissione è stata insediata dall'Amministrazione postale italiana con l'Amministrazione postale tedesca e con quella francese. La Francia ha una sua sia pur parziale rete aerea postale con caratteristiche diverse dalle nostre, perchè, invece di essere centralizzata, si propone solo il collegamento di Parigi con la provincia — questo è possibile per la diversa importanza che la città di Parigi ha nella vita della vicina Repubblica francese — mentre l'Amministrazione postale tedesca ha un sistema analogo al nostro centralizzato nella città di Francoforte.

Il problema che ci si pone perciò è quello dei collegamenti Roma-Parigi-Francoforte. Se calcoliamo che oggi i tempi di percorrenza per treno sono di 24 ore tra Roma e Parigi e di 22 ore tra Roma e Francoforte, mentre il trasporto aereo ci consentirebbe di ridurli a un'ora e tre quarti o due ore, ci rendiamo conto della grande importanza, non solo da un punto di vista economico, ma anche da un punto di vista politico, che avrebbe la soluzione di questo problema della rete aerea postale europea. Parlo di rete

postale europea, perchè è evidente che il collegamento con Parigi ci consentirebbe di risolvere poi i collegamenti con Bruxelles ed Amsterdam, che sono già collegate, sia pure parzialmente, con la Francia.

G E N C O . Scusi, onorevole Ministro, a mio avviso ci vorrebbe un piccolo franco-bollo, una soprattassa anche di sole 10 lire, perchè altrimenti chi spedisce una lettera non sa se questa viaggia per via aerea o per via ferroviaria.

R U S S O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Mi dispiace di non accogliere il suo suggerimento, senatore Genco, ma, mantenendo la stessa tariffa, ho proprio voluto sottolineare che il trasporto aereo è ormai un fatto normale, non un fatto di carattere straordinario. Le difficoltà che esistono sul piano europeo sono difficoltà di carattere tecnico, difficoltà di orario, che mi auguro possano essere superate il più rapidamente possibile. È stato, però, anche autorevolmente osservato che la soluzione del problema del trasporto risolve una prima fase: vi è poi la seconda fase, la più delicata, quella della ripartizione, e qui veramente il discorso ritorna alla meccanizzazione. Ancora in quest'anno 1965 sono entrate in funzione macchine raddrizzatrici e selezionatrici nelle principali città italiane, e il senatore Massobrio, ricordandomi i risultati positivi che queste macchine hanno prodotto per la sua città di Torino, mi invitava a disporre il raddoppio. Io accolgo il suo suggerimento secondo le esigenze del servizio e le risultanze che emergeranno: gradualmente, il problema si pone ora per le maggiori città e successivamente dovrà essere approntato anche per gli altri grandi centri italiani.

Così come nel settore dell'automazione e della meccanizzazione, risultati notevoli abbiamo acquisito nel settore dei pacchi postali, prima con lo stabilimento pilota di Napoli, poi con quello più perfezionato e più moderno della Ghisolfia. Si pone oggi il problema di nuovi stabilimenti postali, soprattutto per le maggiori città italiane. Ritorno ancora al senatore Massobrio che mi ricor-

dava il problema dello stabilimento postale di Vanchiglia a Torino per riconfermargli la ferma intenzione della nostra Amministrazione di realizzare al più presto questo stabilimento, augurandomi di superare le residue difficoltà che esistono ancora per l'Amministrazione ferroviaria e che si riferiscono al collegamento tra la stazione ferroviaria e lo stabilimento di Vanchiglia.

Il problema del reperimento di aree è il più difficile: non è tanto però la questione finanziaria che talvolta ci arresta nella costruzione di questi stabilimenti, quanto la difficoltà di acquisire aree idonee. Il problema dei grandi edifici postali integralmente meccanizzati non risolve il problema della meccanizzazione, che va affrontato in modo programmato e in modo organico. In questo senso credo che nell'anno 1966 noi avremo la possibilità di introdurre anche in Italia un codice degli indirizzi postali che richiede la collaborazione dei cittadini. Io penso che adotteremo un sistema analogo a quello già posto in atto nella Repubblica federale tedesca con risultati positivi. L'utente è libero di servirsi del codice, e sa che, quando se ne serve, la posta viene lavorata con maggiore rapidità e quindi può raggiungere più celermente il destinatario. Occorre individuare l'indirizzo attraverso cinque numeri, in modo da evitare un lavoro ingrato e di estrema difficoltà per i ripartitori; lavoro che diventa sempre più difficile nella misura in cui crescono le città e aumenta il numero delle strade.

Con cinque numeri è possibile individuare rapidamente l'utente e passare dalla ripartizione manuale alla ripartizione meccanica, come si conviene a un Paese che vuole avere i servizi più efficienti e moderni.

Vi è poi la terza fase: la fase del recapito, legata al problema della circolazione stradale nelle nostre città e per cui stiamo seguendo tutti i metodi possibili, da quello della metroposta per la città di Roma a quello, ora allo studio, della utilizzazione della sopraelevata nella nostra città di Genova, senatore Adamoli. Ho chiesto la responsabile collaborazione delle amministrazioni comunali perchè è un problema che non può essere risolto solo dalla mia Amministrazione,

ma deve essere risolto in collaborazione con le amministrazioni locali.

Queste tre fasi — del trasporto, della ripartizione e del recapito — devono essere strettamente coordinate tra di loro, se vogliamo che la corrispondenza possa giungere rapidamente al destinatario.

I problemi della nostra Amministrazione sono problemi di carattere tecnico, e ancora mi richiamo agli interventi dei senatori Giancane e Massobrio. Convengo con loro che sono problemi di grandi dimensioni tecniche, che richiedono la collaborazione con l'industria. Per il settore della meccanizzazione postale mi auguro che l'industria italiana si adegui alle esigenze di meccanizzazione, proprio perchè in questo campo si possono aprire nuove e interessanti prospettive, tali da assicurare lavoro anche a maestranze italiane.

Ma vi è il problema della struttura della nostra Amministrazione, il problema della riforma. Ne abbiamo parlato tanto negli anni passati, studi pregevoli sono stati compiuti, e desidero qui ancora una volta ricordare con animo commosso il senatore Spalino e il contributo che ha dato a questi studi sulla riforma dell'Amministrazione postale.

Siamo giunti oggi alla fase di realizzazione. La Commissione presieduta dal Vice Presidente del Consiglio onorevole Nenni ha rassegnato le sue conclusioni, le conclusioni sono state approvate nel mese di luglio dal Consiglio dei ministri e conto presto di presentare al Parlamento il disegno di legge-delega per la riforma dell'Amministrazione postale. La riforma dovrà tener conto delle caratteristiche del pubblico servizio e nello stesso tempo della natura tipicamente industriale che ha la nostra Amministrazione: della necessità di procedere all'unificazione dei telegrafi e dei telefoni nell'Azienda delle telecomunicazioni; essa dovrà inoltre sottolineare, pur nell'unicità dell'Azienda postale, il rilievo che hanno i servizi di banco posta e far luogo ad un ampio decentramento, che non significa accentramento regionale di competenze delle direzioni provinciali. Purtroppo talvolta noi vediamo il decentramento in questa forma, a mio giudizio contraddit-

toria, di accentramento regionale. Un decentramento serio si compie solamente nella misura in cui si trasferiscono competenze dalle amministrazioni centrali alle amministrazioni periferiche. Le direzioni provinciali dovranno restare l'organo esecutivo e ad immediato contatto con il pubblico, se vogliamo che la riforma raggiunga veramente i suoi obiettivi.

Si dovrà affrontare il problema del personale e della sua qualificazione nell'ambito della riforma e in questo senso grande rilievo assume l'istruzione professionale. La Amministrazione delle poste ha il vanto di essere stata una delle prime, all'inizio del secolo, con l'Istituto superiore, ad affrontare il tema dell'istruzione professionale. Dobbiamo continuare su questa strada, non solo al centro, ma anche alla periferia, attraverso corsi che qualificano sempre più il personale postelegrafonico.

Al problema della riforma ed ai problemi dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, si sono richiamati e il senatore Giancane e il senatore Massobrio. Il senatore Giancane mi ha ricordato l'importanza del compito svolto dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici. Convengo pienamente con lui ricordando che alla fine di questo decennio, nel 1970, l'Azienda di Stato per i servizi telefonici avrà oltre 30 mila circuiti, e, se la teleselezione ha potuto raggiungere risultati così notevoli, maggiori delle stesse previsioni di due anni or sono, lo si deve all'impegno dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici e della società concessionaria. Non esistono contrapposizioni polemiche. L'Azienda di Stato deve esercitare la sua funzione di stimolo, di impulso, deve adeguare i suoi servizi e le sue strutture ai compiti fondamentali che le spettano nel settore così importante e delicato della telefonia, compiti di controllo che acquistano maggiore rilievo con lo sviluppo della teleselezione, proprio per i problemi delicati che sono connessi all'introduzione di questo nuovo metodo. Desidero altresì dare atto con sincero compiacimento alla società concessionaria degli sforzi che ha compiuto per adeguare sempre più i suoi servizi alle esigenze dell'utenza. Il ri-

sultato dell'unificazione mi pare sia stato positivo.

Per la teleselezione continueremo a procedere con sempre maggiore celerità nel 1966 e nel 1967 per raggiungere il traguardo, già vicino a noi, di una teleselezione estesa a tutto il territorio nazionale.

Il senatore Massobrio mi ricordava ancora le attese della città di Torino, attese che si riferiscono anche ai collegamenti con la Jugoslavia. Come ho già avuto occasione di dire in sede di Commissione, la soluzione di quest'ultimo problema non dipende tanto da noi quanto dall'attivazione di nuovi circuiti nella vicina Repubblica. Noi abbiamo già sollecitato e solleciteremo ancora queste nuove installazioni, perchè siamo convinti dell'importanza che anche sul piano economico rivestono questi collegamenti.

Assicuro altresì che miglioramenti saranno apportati nei collegamenti tra Torino e Verona, i quali oggi non vanno bene, quantunque il tempo di attesa, secondo nostre statistiche, sia minore di quello indicato dall'onorevole senatore Massobrio. Comunque si tratta sempre di un tempo eccessivo, perchè anche l'attesa di un'ora non è certo normale. Ciò dipende da deficienze dei circuiti che dovrebbero essere superate nel corso del 1966, in modo che nel 1967 il collegamento dovrebbe essere normalizzato.

Sempre entro il 1967 — ed io mi auguro anche prima — potrà essere garantita la teleselezione tra Torino, Bologna e Venezia.

Sforzi particolari compiremo nel campo della teleselezione per l'Italia meridionale. Io sono convinto che il problema dell'industrializzazione del Mezzogiorno è strettamente collegato alla nostra capacità di risolvere quelli che, con brutta espressione, si chiamano problemi di infrastrutture. È inutile dare incentivi alle industrie se prima non si garantiscono efficaci collegamenti. Daremo quindi particolare impulso allo svolgimento del programma telefonico nell'Italia meridionale, anche perchè, se la densità telefonica per alcune città del Nord (vedi Milano) è pari alla media delle più importanti città europee, noi abbiamo un livello molto in-

feriore nell'Italia meridionale, dovuto proprio a deficienze di attrezzatura.

Cura particolare nel settore telefonico dovrà altresì essere dedicata alla soluzione del problema delle Isole (specialmente della Sardegna), per le quali il collegamento telefonico è veramente problema vitale, e delle cosiddette Isole minori, che, se vogliamo che abbiano nuove prospettive dal punto di vista economico e sociale, debbono veder naturalmente risolto il problema dei collegamenti.

Nel settore delle telecomunicazioni, nell'anno 1965 abbiamo ritenuto opportuno assumere direttamente il servizio di radio-pesca, proprio per consentire che si svolgesse a tariffe più ridotte, trattandosi di un servizio essenziale per la sicurezza e per la vita dei pescatori, le cui risorse economiche sappiamo essere purtroppo modeste.

Onorevoli senatori, per il settore telefonico si impone ormai il problema della teleselezione, non soltanto sul piano interno, ma anche sul piano internazionale. Questa estate comunicavo che, in un incontro con il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni tedesco, Stcklen, avevamo affrontato il problema della teleselezione tra la Repubblica federale tedesca e l'Italia. Sono lieto di comunicare oggi che questo programma si sta realizzando. Con il mese di aprile gli utenti di Roma potranno raggiungere l'intero territorio della Germania federale. Gli utenti di Milano, di Torino, di Genova e di Firenze potranno chiamare da aprile gli utenti delle zone di Monaco e di Norimberga, in attesa di essere collegati al più presto anche con i centri di Düsseldorf, di Francoforte e di Berlino. Questa teleselezione sarà rapidamente estesa alle città di Bologna, Napoli, Pescara, Trieste, Venezia e Verona.

Siamo in conversazione anche con la Svizzera per la estensione della teleselezione a tutto il territorio della vicina Repubblica; siamo in collegamento con l'Austria e con il Belgio; incontri sono avvenuti anche con l'Amministrazione francese, pur se i diversi sistemi seguiti rendono non facile, dal punto di vista tecnico, l'immediata realizzazione della teleselezione.

Sempre per quanto riguarda il problema delle telecomunicazioni, mi siano consentite alcune rapidissime considerazioni su di un tema a cui mi ha richiamato il Senato l'anno scorso nella discussione del bilancio. È stato proprio il senatore Spigaroli con un suo ordine del giorno a richiamare la mia attenzione su questo argomento: il problema del collegamento delle frazioni. Com'è noto, è scaduta la legge del 1959 e si imponeva il suo rinnovo. Diedi allora assicurazione che avrei presentato un disegno di legge; il disegno di legge è stato predisposto, ha ottenuto il concerto con le Amministrazioni interessate ed è stato approvato dal Consiglio dei ministri. Io mi auguro che presto venga all'approvazione del Parlamento; potremo in questo modo collegare altre 3.500 frazioni.

Dissi altra volta, e desidero qui ripeterlo nella solennità del Senato, che qualunque difficoltà economica deve essere superata di fronte al problema del collegamento di frazioni isolate. Sentiamo veramente che vi è il dovere di garantire l'eguaglianza dei cittadini dovunque abitino, a piazza Colonna, a Roma, come nella frazione più sperduta delle nostre montagne. E sappiamo che il collegamento telefonico di una frazione montana molto spesso consente di salvare delle vite umane, di rompere un isolamento che pesa non solo dal punto di vista materiale, ma dal punto di vista morale. In questo senso vi assicuro che non mancheranno mai sforzi e impegni da parte dell'Amministrazione che ho l'onore di presiedere. (*Consensi*).

Sul bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici il senatore Massobrio ha fatto alcuni rilievi che si riferiscono all'incremento delle entrate. Desidero dirgli che dal 1965 al 1966 vi è stato un incremento di entrata di oltre 7 miliardi nelle previsioni (mi pare — cito a memoria — che si tratti di 7 miliardi e 250 o 255 milioni), forse minore di quanto si verificherà nella realtà. Quando predisponiamo il bilancio preventivo noi dobbiamo riferirci ai dati del consuntivo precedente. Ora, nel 1964 in alcuni mesi si erano verificate flessioni nell'incremento della telefonia e noi abbiamo te-

nuto conto di queste flessioni nel fare le previsioni del bilancio 1966.

Sono lieto di comunicare invece che per quello che si riferisce ai dati del 1965, che stiamo raccogliendo, non solamente questa flessione non si è accentuata, ma vi è stato un notevole incremento di conversazioni telefoniche, io penso anche legato al miglioramento dei servizi. Questo farà sì che, probabilmente, i dati preventivi, che qui presento come entrate del bilancio di Stato per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, saranno superati dalla realtà consuntiva.

Questo contribuirà a migliorare le condizioni generali del bilancio, e penso che tale notizia possa essere accolta con soddisfazione dagli onorevoli senatori, anche se, ripeto, non posso tenerne conto ancora, proponendo delle variazioni al bilancio, perchè sono dati provvisori e occorre attendere i dati finali.

L'ultimo argomento che è stato qui affrontato è quello che si riferisce alla Rai-TV; ne ha parlato il senatore Guanti illustrando un ordine del giorno. Io devo qui ripetere al senatore Guanti quanto sullo stesso argomento ho avuto occasione di dirgli in sede di Commissione. Riconosco che si pone un problema di ammodernamento di strutture della Rai-TV, non fosse altro perchè la legge istitutiva si richiama soprattutto alla radio (in quel momento la televisione era solo una previsione per il futuro), mentre indubbiamente il fatto televisivo ha modificato radicalmente alcune valutazioni. Il Governo esprimerà, quando si affronterà questo tema in sede parlamentare, le sue opinioni in proposito.

Devo però dire che se vi è una radio-televisione che consenta libertà di dibattito sul piano politico, è proprio la Rai-TV italiana. Questo è riconosciuto anche sul piano internazionale. (*Commenti dall'estrema sinistra*).

A D A M O L I . Dice le bugie ...

R U S S O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. No, senatore Adamoli, non dico bugie. Il sistema di « Tribuna elettorale », il modo in cui si svolgono i dibattiti politici alla televisione consente — ed è

giusto che sia così, perchè è un fatto proprio di uno Stato democratico — che vi sia questa libertà di espressione e questa libertà di discussione.

F R A N C A V I L L A . E il telegiornale?

A D A M O L I . C'è il monopolio delle informazioni. Sappiamo sempre, chissà perchè, dove va Rumor, ma dove va Longo, dove vanno gli altri non si sa. (*Commenti dalla estrema sinistra*).

R U S S O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Onorevole Adamoli, sentiamo anche i discorsi dell'onorevole Longo, dell'onorevole Pajetta e ho avuto occasione anche di ascoltare, e me ne sono compiaciuto, discorsi del senatore Adamoli.

La seconda parte dell'ordine del giorno del senatore Guanti, che non accetto, si riferisce alla riduzione del canone televisivo. Potrei qui, se volessi agire alla maniera di Pilato, dire che la materia eccede la competenza (come è vero) della mia Amministrazione e che riguarda invece e soprattutto il Ministero delle partecipazioni statali che ha funzioni dirette di controllo sul bilancio della Rai-TV e che quindi questo ordine del giorno avrebbe dovuto essere presentato in sede di discussione dei bilanci finanziari. Ma, fatta questa premessa, dichiaro che, nel merito, non accetto questo ordine del giorno e non lo accetto perchè penso che una delle ragioni della non ancora completa diffusione della televisione in tutte le parti d'Italia sia dovuta non tanto all'entità del canone quanto alla mancata estensione del primo, e soprattutto del secondo canale, a tutte le regioni del nostro Paese.

Io credo che il nostro dovere sia di dare precise istruzioni alla Rai-TV di accelerare il più possibile l'estensione dell'ascolto a tutto il territorio nazionale. Abbiamo ormai pressochè coperto, con il primo canale, il 98 per cento del territorio nazionale, mentre per il secondo canale siamo intorno al 73-74 per cento.

So che vi sono difficoltà molto grandi di carattere tecnico. Noi abbiamo necessità di un numero di ripetitori decuplo di quello

necessario, ad esempio, nella Gran Bretagna, per la conformazione del nostro Paese; inoltre, nella misura in cui copriamo le zone d'ombra, le residue zone protestano con maggiore vivacità e vedono, nel fatto di non poter seguire la televisione, una specie di discriminazione, un disconoscimento dei loro diritti. Infine, il costo aumenterà sempre più nella misura in cui arriveremo agli ultimi impianti da realizzare, che saranno gli impianti limite, nei quali non vi sarà nessuna convenienza economica per la loro realizzazione, perchè il numero di apparecchi che serviranno non coprirà che in minima parte le sole spese necessarie per gli impianti. Ma siccome la Rai-TV è servizio pubblico, è nostro dovere, ripeto, coprire il più rapidamente possibile queste zone d'ombra.

Pertanto, se vi sono disponibilità nel bilancio della Rai-TV, penso che queste disponibilità vadano destinate con carattere prioritario alla integrale soluzione del problema dell'ascolto del primo e del secondo canale su tutto il territorio nazionale.

Queste sono le ragioni, senatore Guanti, per cui non accetto l'ordine del giorno che lei ha presentato.

Quanto alla pubblicità, debbo dire che vi è la convenzione fatta a suo tempo con il Ministero delle poste la quale stabilisce un limite alla pubblicità per la Rai-TV, limite che è del 5 per cento e che potrebbe essere elevato all'8 per cento con disposizione del Ministro. Non abbiamo nessuna intenzione di portare all'8 per cento la pubblicità, per due considerazioni: prima di tutto perchè intendiamo che la televisione mantenga carattere culturale ed informativo e non assuma quel carattere commerciale che ha assunto in altri Paesi; in secondo luogo, perchè sappiamo che una estensione della pubblicità alla televisione determinerebbe una situazione critica nel settore della stampa e noi pensiamo che nessun settore del Parlamento intenda pregiudicare gli interessi della stampa, in un Paese in cui la lettura dei giornali è purtroppo largamente al di sotto della media dei Paesi più progrediti.

Onorevoli senatori, poche parole di conclusione. Desidero qui rivolgere il mio più vivo elogio ed il mio ringraziamento ai miei

collaboratori, innanzitutto al sottosegretario onorevole Remo Gaspari per l'intelligenza e la passione con cui svolge la sua opera, un ringraziamento e un elogio che estendo al direttore generale dottor Ponsiglione, all'ispettore superiore delle telecomunicazioni, al direttore dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, ai direttori centrali, al direttore dell'Istituto superiore delle telecomunicazioni, che onora la nostra Amministrazione ed il nostro Paese per la sua attività e la sua opera anche sul piano scientifico. Un ringraziamento esprimo anche a tutti i dipendenti postelegrafonici, dal più alto funzionario al più giovane fattorino, per l'intelligenza, la passione con cui servono la cosa pubblica attraverso l'Amministrazione, spesso in condizioni difficili, supplendo con il loro impegno a deficienze che ancora esistono sul piano tecnico. E mi sia consentito riconoscere una collaborazione, che si è svolta spesso con difficoltà — ma le difficoltà non mancano mai nelle cose umane — con le organizzazioni sindacali. Io credo alla funzione del sindacato in una società moderna: non più il sindacato protestatario solamente, come esisteva all'inizio del secolo, al di fuori dello Stato, ma il sindacato inserito stabilmente nella vita dello Stato democratico, chiamato a tutelare e a difendere, nella sua autonomia, gli interessi dei lavoratori, chiamato anche a dare il suo contributo di consiglio e di esperienza alle riforme di struttura che si impongono per la Pubblica Amministrazione.

Onorevoli senatori, vi chiedo scusa se ho parlato qualche minuto di più di quel che mi ero proposto; vi chiedo scusa ancora se, proprio per il carattere che ha avuto questa replica, mi sono dovuto limitare ad alcuni argomenti, trascurandone altri di uguale valore e di uguale importanza; ma di questi argomenti abbiamo avuto occasione di discutere in sede di Commissione, e delle osservazioni che là sono state portate da tutti i settori sarà mia cura compiere l'esame più approfondito. Ringrazio gli onorevoli senatori del contributo che hanno dato alla discussione del bilancio delle poste e delle telecomunicazioni. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Senatore Guanti, l'onorevole Ministro si è già espresso sul suo ordine del giorno. Lei lo mantiene?

G U A N T I . Non insisto, signor Presidente, perchè già avevo spiegato che l'iniziativa nostra tendeva a facilitare l'iter della discussione del disegno di legge Parri. Contro ogni norma di regolamento questo provvedimento è bloccato; auspichiamo quindi che questa discussione importante sia fatta al più presto.

Per quanto riguarda la riduzione dei canoni, speriamo che almeno la questione sia posta allo studio dal Governo.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora all'esame degli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (Tabella n. 16).

È iscritto a parlare il senatore Tomassini. Ne ha facoltà.

T O M A S S I N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, non toccherò tutti gli aspetti della complessa materia — complessa per la vastità e la varietà dei problemi che implica — riguardante la marina mercantile. Porto le mie osservazioni su due temi di natura diversa nella loro specificità, ma di importanza uguale considerati nell'ordinamento generale dei compiti del Ministero, che deve affrontare con pari impegno tutti i problemi connessi.

I temi su cui intendo soffermarmi, pur brevemente, riflettono l'uno i porti e l'altro il trattamento pensionistico della gente di mare. Comincerò da questo, come quello che è stato spesso trascurato, nonostante che concerna non la fredda materia tecnica, ma la vita stessa di una larga categoria di lavoratori, ed è un problema essenzialmente umano.

Risale al 1861 l'istituzione di Casse invalidi marina mercantile, a Genova, a Livorno, a Napoli, a Palermo, ad Ancona. Nel 1913, con legge n. 767, esse furono riunite in un ente unico, cioè la Cassa nazionale di previdenza marinara. I contributi che gli iscritti devono effettuare sono divisi in tre categorie: comandante, sottufficiale, marinaio.

Da un esame comparativo della misura dei contributi da versare e delle competenze medie sulle quali sono computate le pensioni, si rileva che dal 1919 — epoca a cui risale il riordinamento delle pensioni, con legge 26 ottobre 1919, n. 1996 — ad oggi, i contributi sono aumentati di 288 volte per il comandante e di 340 volte e 358 rispettivamente per il sottufficiale ed il marinaio.

Conseguentemente si è verificata una spequazione che rasenta il paradosso: mentre nel 1919 le pensioni corrispondevano al 55 per cento delle effettive retribuzioni di allora, oggi sono al di sotto del 30 per cento delle retribuzioni stesse.

Le pensioni ora percepite dalla maggioranza dei pensionati hanno subito il seguente aumento: comandante da lire 78.400 a lire 90.000; sottufficiale da lire 35.840 a lire 42.000; marinaio da lire 33.600 a lire 39.000. Le pensioni della gente di mare sono ancora bloccate al gennaio 1958, senza che abbiano subito alcun miglioramento per l'aumentato costo della vita. I minimi di pensione di reversibilità sono al di sotto del minimo sociale concesso alle altre categorie di lavoratori.

È necessario ed urgente, onorevole Ministro, intervenire per porre rimedio all'evidente ingiustizia nel trattamento pensionistico di questi lavoratori del mare verso i quali non si è mai rivolta, almeno come doveva essere rivolta, l'attenzione dei governanti.

Passo ora ad un altro tema, a quello dei porti. Nell'esaminare il bilancio in discussione il primo interrogativo che sorge è questo: soddisfa esso alle esigenze fondamentali, comuni del resto ad ogni bilancio, di apprestare idonei mezzi per risolvere soddisfacentemente i problemi che le attuali esigenze, sempre nuove, pongono? In sostanza, vi è una adeguata rispondenza tra i mezzi, per qualità e quantità, e i fini molteplici e sempre rinnovantisi nel dinamismo trasformatore della realtà moderna?

Quali siano i fini nel settore di cui ci stiamo occupando mi pare superfluo dire. È appena il caso di ricordare che dal potenziamento e dall'ammodernamento dei porti dipende in gran parte lo sviluppo dell'appara-

to produttivo del nostro Paese, giacchè è noto che circa il 60 per cento delle esportazioni e il 90 per cento delle importazioni italiane transitano per via mare. Donde la finalità che il Ministero della marina mercantile deve perseguire e realizzare, di adeguare i porti italiani in modo efficiente alle presenti e future necessità dei traffici nazionali e internazionali e ciò se non si vuole, nella competizione con le altre Nazioni europee, rimanere soccombenti.

È constatazione generale che l'attuale situazione dei nostri porti è in condizioni precarie e difficoltose a causa dell'arretratezza degli impianti, dell'insufficienza e della inadeguatezza delle attrezzature, della disarmonica coordinazione dei compiti e delle attribuzioni delle varie Amministrazioni pubbliche che operano nell'ampio e vasto settore dei porti, non senza poi rilevare la presenza di intermediazioni parassitarie.

È stato anche rilevato il verificarsi di una crescente contrazione del traffico di merci varie e l'accentuarsi delle deviazioni di tale traffico verso porti esteri per ragioni di convenienza economica da parte degli importatori e degli esportatori italiani.

Tali preoccupazioni, peraltro, non si nasconde neppure la 7ª Commissione la quale, nel parere espresso sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, così scrive: « In linea di massima si può affermare che esso qualitativamente corrisponde alle esigenze del Dicastero della marina mercantile, ma dal punto di vista quantitativo la modestia della spesa prevista per molti capitoli è stata criticata e desta serie preoccupazioni ». « E ciò sotto il riflesso che — come rileva ancora la relazione — molti cittadini vivono del mare, ma il numero potrebbe essere molto superiore se il problema della marina mercantile venisse affrontato con larghezza di mezzi ».

Non intendo soffermarmi, come ho detto, per quanto l'importanza dei problemi lo richiederebbe, sui singoli settori della marina mercantile, il che implicherebbe un lungo discorso, ma ritengo opportuno accennare al problema totale, quello dei finanziamenti dei porti. Già avemmo occasione di rilevare, allorchè si discusse della legge stralcio che

dispone uno stanziamento di 15 miliardi per 5 anni, a fronte di 260 miliardi previsti nel programma quinquennale, come esso non risolve il problema o, meglio dire, la crisi dei porti. Fin d'allora da alcune parti si sostenne la necessità di finanziare in primo luogo i porti di maggior traffico, ma un tale criterio desta perplessità e preoccupazioni per le sorti dei porti minori che rischiano di essere sacrificati. A tale riguardo non posso tralasciare di richiamare nuovamente l'attenzione del Ministro sui due porti del Lazio dislocati a nord e a sud della regione: Civitavecchia e Gaeta. Sono questi due porti che, nello sviluppo industriale del Lazio, assolvono a una notevole funzione. Mentre Gaeta è destinata a servire la vasta zona industriale che in questi ultimi anni si è andata formando a sud di Roma e che è destinata ad estendersi ulteriormente e a divenire lo sbocco naturale della valle del Sacco e della valle del Liri, Civitavecchia, oltre a collegare la Sardegna con la Penisola, rappresenta lo sbocco del Lazio settentrionale, dell'Umbria, della Toscana meridionale e dell'Abruzzo occidentale. Entrambi i porti sono di importanza notevole e per la loro posizione geografica sono destinati a servire zone di retroterra diverse. Il porto di Gaeta è insostituibile per servire la vasta zona di grande sviluppo industriale che comprende i territori di due provincie, da Pomezia a Terracina. Ora, ci sembra che dei porti minori, e in particolare di quelli di Gaeta e di Civitavecchia che interessano il Lazio, non si sia avuta la dovuta considerazione. Occorre provvedere al loro potenziamento e all'ammodernamento delle loro attrezzature per evitare che siano domani soverchiati dallo sviluppo industriale che troverebbe lo sbocco al mare non adeguato e non sufficiente alle necessità delle industrie sorgenti nelle zone del retroterra.

Non appare soddisfacente e rispondente ai nuovi bisogni che scaturiscono dalla trasformazione industriale delle diverse regioni concentrare i finanziamenti su alcuni porti, incrementare le loro attrezzature e trascurare, per contro, gli altri considerati secondari e minori. Quali siano gli intendimenti del Governo per l'elaborazione di un piano più

vasto e più organico e in quale posto voglia collocare i porti di Gaeta e Civitavecchia, allo stato delle cose io non so. Gradirei una risposta e un chiarimento.

Prima di lasciare questo tema desidero soffermarmi su alcuni fatti che riguardano Genova e Savona. Il Consorzio portuale Torino-Savona sta perdendo la sua originaria fisionomia per trasformarsi in un ente nuovo, affidato a funzionari dello Stato e a diretti funzionari della economia savonese, cioè a quegli operatori economici che lavorano sui traffici del Piemonte e che imporranno tariffe a solo loro interesse, gravanti invece sul mercato di importazione e di esportazione piemontese. Ma il Consorzio non nacque con tali fini: sorse in epoca anteriore al fascismo, quando per lo sviluppo industriale di Torino e per i riflessi su tutta l'economia piemontese fu avvertita la necessità di creare un organismo che non estraniasse gli interessi economici del Piemonte dal funzionamento portuale. Quell'antico ente, sciolto dal fascismo, fu ricostituito dopo la Liberazione per volontà di tutti gli organismi economici torinesi, con la prospettiva di dare al porto di Savona l'avvio ad un maggiore sviluppo che gli sarebbe derivato dall'allora costruendo traforo del Gran San Bernardo che, unendo l'Europa centrale al Piemonte, avrebbe apportato anche un traffico considerevole verso il Mediterraneo, considerando che alcuni Paesi dell'Europa centrale si sarebbero trovati avvantaggiati, sfociando il traffico delle loro merci di importazione ed esportazione a Savona piuttosto che a Marsiglia, per una minore distanza derivante dal traforo. Con queste prospettive Torino e il Piemonte si impegnarono anche finanziariamente nel traforo del Gran San Bernardo e nell'Autostrada Torino-Savona. Il Consorzio ebbe così la sua sede a Torino e, come Presidente, un rappresentante della provincia di Torino.

Ora, con la trasformazione del nuovo ente, questi capisaldi fondamentali a garanzia dell'economia piemontese vengono a cadere. Per questo è auspicabile che la Presidenza dell'Ente venga ridata alle forze economiche piemontesi che danno vitalità al porto.

Una trasformazione sembra stia verificandosi anche nel porto di Genova. Se la notizia riportata da alcuni quotidiani è esatta, il Consorzio autonomo del porto di Genova deve decidere che cosa fare delle imprese portuali private e quale atteggiamento assumere di fronte a una realtà nuova.

A Rivalta Scrivia è sorto un nuovo centro privato. La Camera di commercio di Genova propone una strutturazione del lavoro portuale. Il porto dovrebbe essere tagliato in cinque o sei « fette », ed ogni « fetta » dovrebbe essere assegnata ad una impresa incaricata di tutte le operazioni di sbarco e imbarco. La sorte dei lavoratori così appare quanto mai umiliante, giacchè le imprese avrebbero alle proprie dipendenze del personale assunto a tempo indeterminato e pagato a stipendio fisso, e le compagnie portuali, contro le quali la stampa di destra non cessa di orchestrare tutta una campagna contraria (basta vedere un articolo del giornale « 24 Ore » di questi giorni che le definisce « baronie portuali ») verrebbero ridimensionate e svuotate e private di ogni potere contrattuale, destinate soltanto a fornire operai alla giornata.

Sarà attuato un tale progetto che altera la struttura del porto e comprime, se non sopprime, la gestione pubblica del servizio d'impresa? Onorevole Ministro, se non vogliamo che le discussioni e le osservazioni si risolvano in un puro esercizio dialettico, ma vogliamo che conseguano l'effetto di porre problemi e di stimolare l'attenzione e l'impegno del Governo alla loro soluzione, esse non debbono essere coperte dall'oblio. Sembra che il destino di queste discussioni sia proprio questo, se è vero che ogni anno siamo costretti a ripetere le stesse cose.

Mutano i tempi e si succedono le stagioni, ma molte cose restano immobili e fredde, anche quando dietro di esse si agitano fatti e situazioni umane, anche quando è in moto una realtà viva e dinamica. Sembra che oggi il metodo di agire e la filosofia nuova siano questi, racchiusi nel famoso detto: *quieta non movere*. Ma così facendo faremo un danno al Paese, al progresso e allo sviluppo dei nostri lavoratori. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Massobrio. Ne ha facoltà.

M A S S O B R I O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, tenuto conto delle recenti discussioni in Commissione, dei problemi della Marina mercantile e delle dichiarazioni esaurienti e soddisfacenti da lei fatte, signor Ministro, in quella sede sulla situazione del suo Ministero, il mio intervento sarà breve.

Signor Ministro, l'esame del bilancio del Ministero della marina mercantile assume in questo momento importanza rilevante per la complessa situazione dei porti e dei cantieri navali italiani. Infatti, la situazione dei porti italiani, oltre che dalle attrezzature non tutte all'altezza dei tempi, è resa maggiormente grave dalla disfunzione organizzativa che determina grave perdita di tempo nelle operazioni del porto, con tutte le conseguenze facili ad immaginare.

Lo stanziamento di 75 miliardi previsto da apposita legge per il rinnovo delle attrezzature portuali è evidentemente insufficiente, ma sarà pressochè inutile se il Governo non provvederà a una riorganizzazione giuridica e amministrativa del settore.

Sappiamo, signor Ministro, con quanto impegno ella ha affrontato e affronta i gravi problemi che assillano il suo Dicastero, e sappiamo anche che ciò non le consentirà di avviare a soluzioni concrete i problemi, in quanto i mezzi a sua disposizione sono eccessivamente limitati. Ciò contrasta assolutamente con le crescenti necessità determinate dal continuo e rapido sviluppo dei traffici marittimi, per cui si può prevedere un peggioramento della situazione, con grave danno per l'economia nazionale.

Infatti le difficoltà e conseguenze maggiori sono determinate dalla concorrenza degli scali stranieri dotati di maggiori possibilità competitive nei confronti dei nostri.

Contribuiscono al peggioramento della situazione anche alcuni altri fattori, come le onerose e complesse operazioni di carico e scarico, le alte tariffe portuali, eccetera.

L'attuale situazione dei porti rende estremamente difficile la vita a quelle industrie che dipendono dal mare per il loro approvvigi-

gionamento; si può pertanto dire che tutta l'economia nazionale è legata alla economicità e all'efficienza dei nostri porti. Ciò dovrebbe servire a sollecitare l'intervento finanziario del Governo in misura adeguata, regolando nello stesso tempo la complessa attività dei porti con nuove leggi che tengano conto delle esigenze dei tempi moderni.

Occorrerebbe inoltre indirizzare lo sforzo alla realizzazione di un rapido progresso meccanico dell'organizzazione, nel preciso intento di sollevare i lavoratori portuali dalla durezza del lavoro, svolto oggi in condizioni primordiali, ponendo a loro disposizione i mezzi che la tecnica moderna consente.

Emerge anche la necessità di disciplinare in modo diverso il lavoro nei porti, tenendo conto delle esigenze di una giusta remunerazione dei lavoratori portuali, al fine di contribuire a salvaguardare gli interessi di tutti e in primo luogo a rendere normale il lavoro nei porti stessi.

In sintesi, prospettive quanto mai impegnative si presentano con il diffondersi delle tendenze al progresso già in atto, fattore, questo, che il Governo non può e non deve ignorare se vuole salvaguardare il prestigio della nostra marina mercantile.

Per quanto riguarda il nuovo ente del porto di Savona non posso fare altro che condividere pienamente le dichiarazioni testè fatte dal collega Tomassini, ponendo in evidenza il determinante apporto che il Piemonte dà e darà alla vita di quel porto. In rappresentanza di tutte le provincie piemontesi, nella sede appropriata, porrò nella giusta evidenza la necessità assoluta di tenere nella massima considerazione detto fattore.

Un'ultima considerazione vorrei aggiungere sulla situazione del porto di Imperia. Alcune sollecitazioni pervenutemi poc'anzi mi inducono, signor Ministro, a fare mie le vive preoccupazioni delle autorità del porto di Imperia, richiamando la sua attenzione sull'altissima produttività delle spese che vengono indirizzate a quel porto, superiore di molto alla produttività di qualsiasi spesa fatta in altri porti. Occorre tener conto, nello stesso tempo, che i lavori realizzati sono immediatamente utilizzati, nella stessa gradualità. Questo mi induce, signor Mini-

stro, a pregarla di tenere nella massima evidenza non soltanto i problemi del porto di Imperia, ma di tutti quei porti che sono stati esclusi finora, non per volontà sua ma per indisponibilità di adeguati mezzi, dai benefici concessi ai porti maggiori, e che quindi sono in condizioni di particolari difficoltà. Un aiuto concesso loro a breve scadenza li porrebbe in condizioni di svolgere con sempre maggiore profitto il loro importante compito. (*Applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Vidali, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Fabretti, Vergani, Adamoli, Spezzano e Gaiani. Se dia lettura dell'ordine del giorno.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

« Il Senato,

tenuto conto dello sviluppo in atto dei traffici commerciali mondiali e nazionali e delle esigenze conseguenti di rinnovamento e potenziamento della flotta mercantile italiana;

rilevata la gravità delle conseguenze che deriverebbero all'economia nazionale dal progettato ridimensionamento dell'industria cantieristica italiana nell'ambito del MEC;

impegna il Governo ad attuare una politica cantieristica nazionale atta non soltanto ad evitare la chiusura dei cantieri navali dell'IRI sui quali grava tale minaccia, ma a potenziare e rendere competitivi in ambito internazionale — attraverso una programmazione di adeguati investimenti nel settore siderurgico-meccanico-cantieristico — questi che sono fra i più importanti stabilimenti cantieristici del Paese e che, con le auspiccate misure, possono validamente contribuire allo sviluppo dell'economia marinara nazionale ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Vidali ha facoltà di parlare.

V I D A L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, a due mesi di distanza noi abbiamo ritenuto necessa-

rio ripresentare l'ordine del giorno che già avevamo presentato alla 7ª Commissione per impegnare il Governo ad attuare una politica cantieristica adeguata non soltanto ad evitare la chiusura di cantieri navali dell'IRI, sui quali grava tale minaccia, ma a potenziare e rendere competitivi nell'ambito internazionale attraverso una programmazione di adeguati investimenti nel settore siderurgico-meccanico-cantieristico, questi che sono fra i più importanti stabilimenti cantieristici del Paese e che con le auspiccate misure possono validamente contribuire allo sviluppo della economia marinara nazionale.

Abbiamo ripresentato questo ordine del giorno perchè non siamo rimasti soddisfatti che esso sia stato accolto soltanto come raccomandazione e con evidenti riserve e reticenze, specie per quanto riguarda le iniziative in difesa di questo settore nell'ambito della Comunità economica europea e per quanto riguarda il programma del Governo. Non siamo rimasti soddisfatti perchè si è trattato di una risposta alquanto evasiva e perchè, anche in questo breve periodo di due mesi, ulteriori dati sono stati resi noti dalle statistiche internazionali sullo sviluppo che è in atto nei traffici commerciali mondiali e nazionali e dalle statistiche nazionali sulle esigenze di rinnovamento e potenziamento della flotta mercantile italiana, mentre sempre più gravi appaiono le notizie sulle trattative del nostro Governo in sede comunitaria e sui programmi di ridimensionamento dell'industria cantieristica che il Governo sta elaborando.

Si confermano cioè le nostre apprensioni e le nostre critiche e si rendono sempre più urgenti chiare prese di posizione, soprattutto in questa sede.

La flotta mondiale dal 1938 al 1964 ha registrato un aumento del 32 per cento del numero di navi e del 125 per cento nel tonnellaggio. Nel 1964 rispetto al 1963 la flotta mondiale è aumentata di 7.100.000 tonnellate e tali aumenti sono in relazione all'enorme sviluppo dei traffici marittimi internazionali determinato dall'intensificata e generalizzata industrializzazione, dalle esigenze connesse con lo sviluppo economico degli Stati di nuova costituzione nonchè dalle necessità

tecniche ed economiche di rinnovamento delle flotte, poste nella necessità di eliminare le navi superate e di produrre navi di elevata velocità e di alta redditività. Risulta, per esempio, che dal 1961 al 1963 i trasporti marittimi internazionali di minerali di ferro sono passati da 98 a 107 milioni di tonnellate metriche, quelli di carbone da 45 milioni e 500 mila tonnellate a 64 milioni di tonnellate. Analoghi e superiori aumenti sono stati registrati nel trasporto del petrolio greggio e di prodotti finiti, dei cereali, dei fertilizzanti, dei legnami, praticamente di tutte le merci che alimentano il complesso delle attività industriali e commerciali dei vari Paesi.

Fra i Paesi che maggiormente sono interessati allo sviluppo della loro marina mercantile viene citata l'Unione Sovietica, che quest'anno dovrebbe sorpassare i 7 milioni di tonnellate di stazza lorda e nel 1980 i 20 milioni di tonnellate. Secondo i piani economici sovietici il tasso di espansione reale annuo della flotta dovrebbe raggiungere il 20 per cento; si tratta di un tasso elevatissimo rispetto al 10 per cento della bandiera norvegese, all'8 per cento della bandiera britannica e al 3 per cento di quella americana. Malgrado l'apporto dei cantieri navali della Polonia, della Germania orientale, eccetera, si prevede che l'Unione Sovietica potrà realizzare i suoi piani soltanto ricorrendo a circa 800 mila tonnellate di navi costruite nei Paesi occidentali. La Bulgaria, che dalle 100 mila tonnellate di stazza lorda del 1961 conta di arrivare alle 400 mila nel 1970 e al milione di tonnellate nel 1980, malgrado lo sviluppo della capacità produttiva dei suoi cantieri, avrà bisogno di acquisti all'estero.

Analoghe si dimostrano le prospettive della Cecoslovacchia, della Germania orientale, della Polonia. La consistenza della flotta mercantile jugoslava, che nel 1958 era di 452 mila tonnellate di stazza lorda, è passata a 930.000 alla fine del 1963 e dovrebbe raggiungere 1.800.000 tonnellate di stazza lorda per assicurare il trasporto marittimo delle merci destinate all'esportazione.

Fra i Paesi non europei, stanno rafforzando le loro flotte particolarmente l'Etiopia, il Ghana, l'Iran, Israele, l'Indonesia, il Sudan;

in generale, specialmente gli Stati di nuova costituzione dell'Africa, tendono a costituire flotte mercantili nazionali. Nei confronti delle maggiori marine mercantili, l'Italia è all'8° posto con il 3,7 per cento del tonnellaggio mondiale. L'opera di ricostruzione della flotta mercantile italiana è stata cospicua, ma il tasso di incremento della marina mercantile nazionale è stato, nell'ultimo quinquennio, inferiore a quello di molte altre flotte. La percentuale del naviglio con oltre 20 anni di età è diminuita dal 50 al 25 per cento, ma rimane ancora elevata rispetto ad altri Paesi. La flotta mercantile italiana ha migliorato qualitativamente, ma quantitativamente è ancora insufficiente ed è perciò che la bilancia dei trasporti marittimi, che aveva un saldo attivo nel periodo 1953-1959, ha registrato successivamente un *deficit* che è cresciuto progressivamente raggiungendo, nel 1963, circa 40 miliardi di lire. Ciò è avvenuto in relazione all'incremento dei traffici dell'ultimo decennio, il cui volume dal 1954 al 1964 è stato quasi triplicato, mentre nello stesso periodo la nostra flotta è aumentata soltanto del 50 per cento.

Nel settore cantieristico dell'IRI l'attività di costruzione navale è stata nel 1964 pressochè stazionaria rispetto ai due anni precedenti. Il fatturato delle costruzioni e riparazioni navali, pari a 111.2 miliardi, è rimasto sui livelli del 1963. La flessione dell'attività produttiva è strettamente connessa con le intervenute difficoltà sorte nell'ambito della CEE. Nessun nuovo piano di costruzione è previsto per il rinnovo ed il potenziamento della flotta di preminente interesse nazionale. In questo settore nel 1964 gli investimenti sono andati progressivamente riducendosi. L'aumento del carico di lavoro nei cantieri della CEE (che rappresenta soltanto il 18 per cento del totale mondiale) è dovuto esclusivamente alla forte ripresa della navalmeccanica tedesca. Questa ha varato nel 1964 0,9 milioni di tonnellate di stazza lorda, ma ha ricevuto commesse per 1.7 milioni di tonnellate di stazza lorda, sicchè il suo carico di lavoro è salito dall'8.9 per cento al 10.4 per cento del totale mondiale. Insomma, si rilevano nell'insieme della situazione e delle prospettive dell'industria cantieristica mon-

diale posizioni generali di ripresa, di incremento, di necessità di sviluppo mentre il nostro Paese segna il passo e così retrocede in tutte le statistiche.

Se il tonnellaggio in costruzione in Italia viene riferito alla popolazione (tonnellaggio diviso per numero di abitanti) si può constatare che siamo preceduti non soltanto dal Giappone (28.82 per cento), dalla Gran Bretagna (14.56 per cento), dalla Svezia (9.8 per cento), dalla Germania occidentale, dalla Spagna e dalla Norvegia come risulta dalle statistiche del « Lloyd's Register » (nelle quali mancano Unione Sovietica, Cina, Germania orientale e nelle quali risuliamo al settimo posto con il 4,29 per cento), ma anche dalla Francia, dalla Polonia, dall'Olanda, dalla Jugoslavia, dalla Danimarca e dalla Finlandia! Se poi si calcolano le commesse non ancora impostate, la partecipazione italiana diventa ancora minore: 3,3 per cento. Ciò significa che, mentre gli altri Paesi si danno da fare per acquistare commesse di nuove navi, noi non facciamo altrettanto. In Inghilterra, in Francia ci si attrezza e si programmano costruzioni. Da noi si continua a parlare di crisi generale, si continuano a sovvenzionare gli armatori privati e non si guarda più in là, non si attrezzano adeguatamente i cantieri a partecipazione statale, li si lascia diventare sempre meno competitivi e poi si accettano i *diktat* del MEC in funzione degli interessi soprattutto della Germania occidentale che, con ben altra combattività, si è assicurata una condizione di privilegio nell'ambito comunitario per ragioni che sarebbero state altrettanto valide per i cantieri che ora sono in grave pericolo. I lavoratori dei cantieri navali di Stato del nostro Paese sono costretti ad emigrare a causa dei bassi salari, dell'incertezza del lavoro, del tipo di rapporto che esiste in questi stabilimenti. L'età media dei lavoratori dei cantieri italiani è di 45 anni; in molti cantieri da anni non è stato assunto un apprendista, in molti non ce ne sono affatto. Anzichè lo sviluppo, con la politica attuale si organizza la decadenza, il deperimento. E, malgrado tutto questo, le nostre maestranze cantieristiche sono apprezzatissime per la prova che danno con la loro opera, nelle imponenti costruzioni

che realizzano anche nelle più disagiate condizioni, in Italia e all'estero, dove spesso manca proprio il patrimonio umano di operai, di tecnici.

La Fincantieri nella sua relazione lamenta che l'industria cantieristica è onerosa perchè è quella che richiede maggiore quantità di mano d'opera. Da noi questa mano d'opera è stata ridotta veramente all'osso. La Fincantieri lamenta che dispone di un eccesso di mano d'opera qualificata mentre questa viene considerata preziosa in altri Paesi.

Per inciso, signor Ministro, vorrei ricordare un fatto. I navalmeccanici dei CRDA (IRI) hanno accolto al cento per cento l'appello dello sciopero contro gli appalti lanciati dalla FIOM, dalla CISL e dalla UIL. Questo è accaduto il 23 novembre e non per la prima volta. La richiesta dei sindacati è quella di eliminare l'appalto dai cicli produttivi dei cantieri, almeno quelli introdotti in questi ultimi tempi, con il preciso intento di aumentare lo sfruttamento e ridurre il personale fisso, soggetto come è al progressivo invecchiamento senza ricambio.

Su questo problema c'è unità di vedute tra i sindacati. Non sono naturalmente in discussione gli appalti tradizionali, quelli dell'artigianato e della piccola industria, impiegati nell'allestimento del cantiere.

Si chiede l'allontanamento di tutte le altre ditte private che, per lo più in funzione di prestanome, appaiono all'interno dei cantieri dell'Adriatico, e si prospetta l'assunzione, da parte dei CRDA stessi, dei lavoratori dipendenti da questo privato imprenditore.

E come — terminato l'inciso — non considerare che l'attività cantieristica è intima-

mente legata agli altri settori di attività marinare? Mentre ovunque si attrezzano modernamente i porti, da noi i 75 miliardi, per 5 anni, del « piano azzurro » (15 all'anno) rappresentano un investimento irrisorio in relazione ai bisogni, senza parlare dei problemi che la loro suddivisione fra i porti nazionali ha suscitato, senza parlare dei numerosissimi altri problemi che investono l'intero settore dei trasporti, su cui si è intrattenuto il senatore Tomassini, delle infrastrutture portuali, eccetera. È chiaro che dare 15 miliardi al porto di Genova, con tutte le sue necessità, è tanto irrisorio come dare un miliardo — un miliardo e mezzo al porto di Trieste. Ed allo stesso tempo si è tanto favorevoli ad introdurre nei porti italiani le autonomie funzionali, sulle quali non voglio intrattenermi! Lei, onorevole ministro Spagnoli, passerà alla storia come il Ministro delle autonomie funzionali, come colui che sta provocando scioperi in tutti i porti di Italia.

Una politica economica programmata, una politica marinara che a quella generale nazionale apportasse un contributo decisivo, quale sarebbe indiscutibilmente possibile, un organico sviluppo dell'industria di Stato con il peso che in questa dovrebbe avere quella cantieristica, con una politica di costi congiunti dei settori siderurgico-meccanico-cantieristico, avrebbero fatto trovare oggi il nostro Paese in bene diverse condizioni nella competizione internazionale cantieristica. Noi comunisti questo discorso lo facciamo da tempo e molte nostre rivendicazioni oggi sono accolte da ben più vasti settori sindacali ed economici.

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

(Segue V I D A L I). Anche se le progettate chiusure dei cantieri navali oggi in pericolo venissero evitate, è chiaro per tutti che questo non sarebbe affatto sufficiente; infatti lasciare i cantieri nelle condizioni in cui si trovano significherebbe condannarli

lo stesso a morte certa perchè essi hanno necessità di ammodernamenti, di potenziamenti improrogabili. Non è mia intenzione fare la storia, che il Ministro della marina mercantile e tutti gli onorevoli colleghi ben conoscono, di quanto è avvenuto nelle tratta-

tive che si sono svolte nella CEE dopo la scadenza, avvenuta il 30 giugno 1964, dei provvedimenti a sostegno dell'industria cantieristica. Il piano che prevedeva uno stanziamento di 110 miliardi fino al 1969 (poco più del costo delle due ammiraglie di recente costruzione) è stato discusso e ridiscusso in un esame laboriosissimo che si è concluso con la decisione di porre limitazioni e modificazioni molto gravi. Allo stesso tempo entro il 31 dicembre di questo anno doveva essere presentato un programma di riassetto e di risanamento dell'industria cantieristica nazionale. Pare si sia giunti ad un provvedimento di carattere transitorio per il periodo che va fino al dicembre dell'anno prossimo, che ancora noi non conosciamo, ma che dovrebbe essere già predisposto e forse già è stato reso noto nella CEE ma non a noi.

In sede parlamentare non si risponde, o si risponde in forma tale da lasciare nel dubbio. E io posso dire che quanto avviene poi nei confronti delle parti più direttamente interessate (maestranze e città sedi dei cantieri navali minacciati) sta assumendo un carattere inqualificabile per non dire peggio. Mi sento particolarmente autorizzato a parlare per quanto avviene nella mia città, per il cantiere navale S. Marco e perciò parlerò di questo, ben sapendo che situazioni analoghe si verificano nelle altre città sedi di cantieri « condannati » sull'altare del ridimensionamento cantieristico imposto dalla CEE.

In questi giorni Trieste è stata nuovamente tappezzata di manifesti delle due principali organizzazioni sindacali che reclamano le esigenze di vita e di ammodernamento del cantiere S. Marco. Siamo a nove mesi da quello sciopero totale della città del 23 febbraio scorso, che è stato ignorato soltanto dalla TV, ma che ha trovato eco in tutto il Paese perchè si trattava di qualche cosa di veramente eccezionale per unanimità e compattezza fra ogni categoria di cittadini. Da allora ci sono state moltissime delegazioni unitarie, di vario livello, che da Trieste si sono portate a Roma per parlare con Ministri, Sottosegretari, Presidenti delle Camere, dirigenti politici. C'è stato un convegno

come quello di La Spezia del 12-13 giugno dove tutti i problemi della cantieristica sono stati ampiamente ed autorevolmente, oltre che unitariamente dibattuti da esponenti di amministrazioni locali, dirigenti sindacali e di varie categorie economiche delle città sedi di cantieri navali.

Al sindaco, al presidente della provincia, ai dirigenti sindacali è stata promessa la visita a Trieste del ministro Pieraccini, credo anche quella del ministro Bo. Doveva venire, almeno il primo, già in primavera, mi pare, certamente in luglio, poi in settembre, in ottobre e nessuno è venuto. O meglio è venuto sì il Ministro della marina mercantile, ma prima come alpino del CAI, poi come esponente della Democrazia cristiana. Le notizie vaghe, le promesse e le assicurazioni, sempre limitate a sibilline affermazioni che « nulla è stato ancora deciso », che « nessuno aveva preso decisioni per il S. Marco », eccetera, sono arrivate all'opinione pubblica tramite telefonate e telegrammi ricevuti dal segretario della Sezione provinciale della Democrazia cristiana che, bontà sua, ha informato la stampa cittadina, o attraverso comunicazioni di qualche deputato democristiano in relazione a suoi personali contatti con Ministri del suo partito. Questo vale anche per altri Ministri di altri partiti. È questa la via democratica di informare una città in ansia per il suo principale stabilimento industriale? Sono uomini di un determinato partito o responsabili di Ministeri, del Governo, quelli che rispondono alle infinite, generali sollecitazioni di una città? Tutto questo sistema a noi sembra molto grave, molto antidemocratico, indice di un metodo da regime, che scredita le istituzioni democratiche.

A noi, in questa sede, il Parlamento, che dovrebbe essere l'organismo democraticamente più autorevole — e che lo è — non si è data mai risposta quando abbiamo chiesto: che cosa intende effettivamente fare il Governo per i cantieri a partecipazione statale, per quei cantieri che avete lasciato capire che dovrebbero essere sacrificati? Ed è questa risposta che ancora una volta vi chiediamo, chiara, esplicita, che sia risposta anche alle nostre argomentazioni (che non sono soltanto nostre) per dimostrarvi che ci

sono ragioni obiettive, non per « ridimensionamenti » e « conversioni » dell'industria cantieristica di Stato, ma per il suo sviluppo, il suo adeguamento alle necessità del Paese, dal punto di vista delle sue possibilità di potenziare la sua competitività.

E ritorno al modo di procedere che segue il Governo, che segue la Fincantieri per il cantiere S. Marco. È di questi giorni la protesta espressa anche dal sindaco di Trieste alla Fincantieri per la relazione, del suo bilancio relativo all'esercizio 1964. Tale relazione dimostra in pieno la gravità della situazione cantieristica italiana e nelle sue varie elencazioni dei vari aspetti di tale situazione, pedissequamente « registrata », riesce a non fare neanche una volta il nome del cantiere S. Marco, anche quando accenna alla costruzione della « Raffaello ». Si dice però nella relazione che la Fabbrica Macchine Sant'Andrea ha registrato un volume di attività non soddisfacente e per di più svolto su una produzione in costante deterioramento come remuneratività per la sempre più vasta incidenza di commesse senza revisione di prezzo, eccetera, accennando che il carico di lavoro di questo stabilimento dipende strettamente dall'attività dei Cantieri.

Si dice pure nella relazione che c'è minore carico di lavoro presso le Officine ponti e gru « per la progressiva diminuzione del carico di lavoro non alimentato da nuove ordinazioni ». A proposito degli investimenti, si dice nella relazione che nei centri IRI nel 1964 sono stati investiti 9 miliardi e mezzo, dei quali appena un miliardo e 350 milioni ai CRDA (Cantieri riuniti dell'adriatico), senza precisare che questi sono andati quasi esclusivamente al cantiere di Monfalcone, per cui ben misera è stata la quota che è andata al « San Marco », dove tutti i lavori previsti per l'ammodernamento si sono arenati. È evidente da quella relazione che la Fincantieri dà per bell'e morto il cantiere San Marco, intende lasciare che le sue condizioni si aggravino e la sua competitività diminuisca ulteriormente mentre basterebbero pochi miliardi per renderlo del tutto efficiente tecnicamente ed organizzativamente in modo da ripagare rapidamente le somme investite. Anche per le commesse previste per

il « San Marco » si tratta di navi di carattere inferiore rispetto a quelle assegnate ad altri cantieri.

E non basta quanto scrive la Fincantieri. Voci ancora più gravi stanno assumendo notevole rilievo a Trieste e sarà bene che lei risponda alle domande che le verranno rivolte in quella città, onorevole ministro Spagnoli. Il bacino di carenaggio in muratura che è stato previsto (in relazione alle necessità derivanti dall'installazione del *terminal* dell'oleodotto dal punto di vista delle esigenze di riparazioni di petroliere) verrà sistemato proprio a ridosso del molo per l'allestimento delle navi del « San Marco », dove operano 800 operai, e proprio ad 800 ammontano le unità che sarebbero necessarie all'attiguo arsenale triestino. Un'altra parte del cantiere San Marco pare dovrebbe invece integrare l'Italsider in vista di una sua attrezzatura per produzione di carpenteria. Smembrato così il massimo cantiere triestino, c'è anche chi parla della utilizzazione di qualche ritaglio di superficie per soluzioni turistico-alberghiere. Aggiungete, onorevoli colleghi, a queste catastrofiche prospettive, la prospettata cessazione di costruzione dei motori a turbina alla FMSA, le numerose e tragiche questioni dei Magazzini Generali, il cui *deficit* ammonta ormai ad 1 miliardo e mezzo per l'immobilismo e le inadempienze da parte del Governo, che non ha attuato alcuna misura per consentire al porto di Trieste di fronteggiare la concorrenza internazionale (spese ferroviarie nell'ambito del porto, classificazione del porto) e che non ha ancora varato la legge, che dovrebbe essere operante da tempo, per l'istituzione dell'ente portuale autonomo e che ha assegnato a Trieste una quota dei 75 miliardi per opere portuali per 5 anni, che è al di sotto di ogni aspettativa (prima si parlava di 1 miliardo ora pare si tratti di 2 miliardi e mezzo, ma sempre si tratta di irrisorio importo di fronte anche alle più impellenti necessità programmate da tempo nell'ordine di circa 22 miliardi secondo il piano predisposto dal comandante del porto, generale Battaglieri).

Non parlo poi delle infrastrutture e di tanti altri problemi, ma mi pare evidente che una città che si trova in tanto grave situa-

zione merita almeno di non essere oggetto di risposte evasive quando chiede la verità sugli intenti del Governo per il suo massimo cantiere.

Mi riservo di trattare questi problemi nel loro complesso presentando la prossima settimana un'interpellanza a tutti i Ministri interessati, che sono parecchi. Oggi però, in relazione al problema generale della cantieristica, che investe con Trieste le altre città minacciate dal piano di ridimensionamento voluto dalla CEE, noi insistiamo perchè si parli finalmente chiaro su questo importante settore, si ponga finalmente sul tappeto quale è l'effettiva realtà delle prospettive e si esca dal clima di incertezza che è ormai insostenibile e che, in questa sede, dal Governo nel suo complesso deve essere responsabilmente eliminato.

E voglio qui soltanto accennare all'indegna campagna che ha accompagnato la questione del guasto sulla « Raffaello », che deve assolutamente e rapidamente essere chiarita, affinchè non ci sia chi strumentalizza questo episodio a danno della cantieristica di Stato e delle sue maestranze per fini tutt'altro che disinteressati quali sono quelli che la vorrebbero cancellata dalla vita economica nazionale.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Fabretti, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Adamoli, Spezzano, Gaiani, Guanti e Vidali. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

Il Senato,

constatato il perdurare della grave situazione esistente nel settore della pesca, mantenuto in uno stato di insufficienza riguardante:

- a) le attrezzature e l'organizzazione per la conservazione e distribuzione del pescato;
- b) i porti pescherecci, bisognosi di ammodernamento e potenziamento;
- c) la insufficienza delle attrezzature radiotecniche e radiofoniche a terra ed a bor-

do dei pescherecci con grave pregiudizio alla salvaguardia delle vite umane e dei beni, eccetera, nonchè l'assenza di un piano concreto da realizzarsi rapidamente, per lo studio e la ricerca scientifica nel settore, inteso a facilitare l'opera dei pescatori, aumentando la redditività del loro lavoro e dei capitali investiti, realizzando un maggior pescato, avviando sollecitamente a superamento il danno annuale arrecato alla nostra economia dall'ingente acquisto di pesce sui mercati esteri, favorendo la formazione di adeguato personale scientifico e pratico, il cui bisogno è così acutamente avvertito nel settore,

esprime la sua preoccupazione per le inadeguate somme stanziare nel bilancio dello Stato per il 1966 a favore della pesca,

impegna il Governo a presentare una apposita legge, provvedendo al suo finanziamento entro il 1965, capace di avviare a soluzione i problemi su indicati, favorendo l'opera degli studiosi, degli operatori economici, dei pescatori, tesa alla realizzazione di una moderna pesca italiana, adeguata alle necessità ed agli interessi del nostro Paese.

P R E S I D E N T E . Il senatore Fabretti ha facoltà di parlare.

F A B R E T T I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, come già ebbi modo di dichiarare in Commissione, abbiamo insistito e ritenuto necessario che questo ordine del giorno fosse ripresentato in Aula in occasione dell'approvazione del bilancio della Marina mercantile per il 1966, in quanto riteniamo grave la situazione esistente nell'importante settore economico della pesca, caratterizzato da uno stato di perdurare inadeguatezza tecnica ed economica rispetto alle necessità del Paese, alle possibilità del suo sviluppo, agli urgenti bisogni dei lavoratori e degli operatori economici del settore, alle necessità del nostro mercato di consumo dei prodotti della pesca.

Rinnovando queste nostre preoccupate ed obiettive affermazioni sullo stato della pesca italiana, noi non affermiamo, come non abbiamo mai affermato nei nostri interventi critici pertinenti al nostro ruolo di oppositori al Governo, che nulla è stato fatto o che

nulla si sta facendo. I nostri richiami, le nostre proposte, le nostre critiche all'insufficienza dell'azione e dell'intervento governativi in questo settore, fatti non solo dalla nostra parte, hanno esercitato un positivo e salutare stimolo a fare di più e meglio in direzione di questa branca dell'economia marittima. I segni di questa azione di stimolo sono evidenti e nessuno può negarli senza che la verità sia falsata o traviata.

È innegabile, per esempio, che vi è stato ed è in corso un potenziamento della flotta peschereccia specializzata per la pesca oceanica, essendo quelli i mari — ma non soltanto quelli — che per la ricchezza del loro patrimonio ittico rendono più redditiva la pesca, più conveniente la spesa e l'investimento di capitali. Da una flotta da pesca oceanica di poche unità, ci si avvicina rapidamente a 100 pescherecci di tonnellaggio adeguato, alcuni dei quali modernamente attrezzati con tutto ciò che la tecnica ha saputo mettere a disposizione dei costruttori. Vi è uno sforzo degli studiosi, degli scienziati che si interessano della ricerca scientifica in fase di encomiabile sviluppo onde superare le nostre difficoltà, che è degno del massimo elogio e incoraggiamento. Basta citare il convegno del 25 maggio 1965, tenutosi a Roma e indetto dal Centro italiano studi e programazioni per la spesa, diretto dal signor Giulio Scalfati, i cui documenti e proposte dovrebbero essere (e spero lo siano) tenuti ben presenti dal Governo in questa situazione e in questo settore. È innegabile il nostro progresso tecnologico nel campo delle costruzioni navali per la pesca, dovuto ai costruttori ed agli ingegneri navali, onde offrire ai pescatori il bastimento adatto per un lavoro in zone di mare sempre più vaste e lontane dalle basi, efficiente dal punto di vista economico e rispondente alle necessità crescenti, di rendere meno dura, meno rischiosa e logorante la vita degli equipaggi sul mare.

Diamo atto dello sforzo e della passione diretti in tal senso, delle capacità e delle iniziative di enti specializzati, come ad esempio la Fiera internazionale della pesca di Ancona, i cui dirigenti confidano nel concreto e fattivo aiuto del Governo che noi caldeggiamo vivamente e sono già all'opera per

allestire la venticinquesima edizione proponendosi di contribuire a migliorare e divulgare le conquiste della tecnica e della scienza in questo settore, oltre che a divulgare il consumo del pesce e a provvedere a quanto necessita alla conservazione e distribuzione in forme idonee sui nostri mercati di tale prodotto.

E potrei continuare ad annotare iniziative, sforzi, ricerche, progressi realizzati ed ogni atto in tale direzione a noi e al Governo noti. Ma, riconosciuto questo, chi può in buona fede affermare che ciò sia dovuto ad una ardita e lungimirante politica per la pesca fatta dai Governi italiani del dopoguerra, ai mezzi posti a disposizione in questo settore, o non invece in gran parte al sacrificio dei lavoratori del mare, al loro impegno, al loro ingegno, alla loro passione, al loro eroismo, affiancati da qualche benemerito studioso o funzionario del Ministero competente?

C A R E L L I . A tutte e due le cose.

F A B R E T T I . Veda la somma stanziata per la pesca, collega Carelli.

Dato atto di quanto si è fatto, si può affermare che il contenuto del nostro ordine del giorno, che è una critica all'insufficiente azione del Governo, sia privo di fondamento? La fondatezza della nostra critica è confermata dal fatto che il nostro Paese continua a spendere somme enormi e crescenti in valuta pregiata per acquisto di pesce sui mercati esteri in quanto la nostra pesca non è in grado di provvedere ai bisogni del Paese.

Si sono già superati i 60 miliardi annui per tali spese e ci avviciniamo rapidamente ai 100 miliardi se non si provvede al più presto. È necessario ed urgente, pertanto, provvedere al potenziamento del settore peschereccio, come è urgente superare, tra l'altro, lo stato di inadeguatezza e di arretratezza delle attrezzature a terra per la conservazione del pesce e per la sua adeguata e rapida distribuzione sui mercati di consumo.

Basti pensare che il porto di San Benedetto del Tronto, che è, con Mazara del Vallo, uno dei porti scelti ai fini della specializzazione per la pesca oceanica, ha un mercato

all'ingrosso ormai non più idoneo, privo di ogni deposito frigorifero. È urgente provvedere, signor Ministro, aiutando l'opera del Comune, stanziando le somme occorrenti ai bisogni non soltanto di questo ma anche di altri porti pescherecci, come quelli di Mazara del Vallo, di Ancona, di Chioggia, eccetera. Occorre che il Governo operi concretamente, favorendo, aiutando con stanziamenti idonei il sorgere di cooperative tra pescatori, onde sottrarre il settore della distribuzione ad interessi privati, spesso speculativi, che nulla hanno a che vedere con il potenziamento, lo sviluppo e la democratizzazione di questo settore.

Bisogna rapidamente dotare i nostri porti pescherecci di quanto hanno bisogno e di quanto da anni richiedono, insieme a noi, gli operatori economici, i sindacati, i Comuni.

Cito ancora San Benedetto del Tronto, che meglio conosco, onde dimostrare l'insufficienza dell'azione governativa ed il modo sbagliato con cui si spende il pubblico denaro. Ogni anno, da oltre venti anni, il Governo provvede a dragare questo porto per assicurargli fondali appena sufficienti a medi pescherecci, spendendo ogni anno diverse decine di milioni inutilmente. La somma già spesa copre due volte la somma di un miliardo e 450 milioni che da anni si richiede da ogni parte per costruire una nuova diga ed altre opere necessarie (nuovi scali, un piccolo bacino, eccetera), ed assicurargli stabilmente comodi fondali per navi da pesca oceanica le quali già in numero di 26 fanno capo a questo porto peschereccio.

La somma di 500 milioni che il Governo pensa di assegnare a questo porto è già qualcosa, ma è troppo scarsa per le sue drammatiche necessità alle quali urge provvedere, così come per gli altri porti.

L'ultimo tema dell'ordine del giorno riguarda l'insufficienza della rete dei radiofari, del loro utilizzo e delle installazioni di questi strumenti sui natanti, nonostante lo impetuoso progresso della radiotecnica che in questo caso, più ancora che in altri, è collegata alla tutela della vita dei pescatori in mare.

Occorre provvedere con un piano adeguato a questi bisogni, alla preparazione tecnica del personale di bordo per renderlo idoneo all'uso dei moderni apparecchi e per far sì che questi vengano installati sulle navi, studiando, insieme ai pescatori e alle loro organizzazioni, il modo più pratico, efficiente ed economico per la funzionalità e la gestione del servizio dei radiofari.

Tutti questi problemi, congiuntamente alla necessità di una intensificazione della ricerca scientifica e di una più adeguata dotazione di mezzi per tale finalità, dimostrano quanto sia urgente per i bisogni del Paese e con quanta forza si imponga al Governo il dovere di provvedere entro brevissimo tempo ad elaborare un piano di sviluppo e di potenziamento della pesca, anche per poter spendere bene, in giusta direzione e a tutela degli interessi dei pescatori e del Paese, innanzitutto, le somme che nel quinquennio si pensa di spendere in questo settore. Ciò è urgente se si vuole porre rimedio rapidamente allo stato di arretratezza in cui si trova il settore, se si vuole operare per evitare che l'esodo dei giovani pescatori verso altri settori, che assicurano loro una vita meno rischiosa e più elevata civilmente, raggiunga livelli irreparabili.

Al riguardo chiedo alla bontà del Presidente il permesso di sollecitare nel modo più appassionato il Ministro della marina mercantile e il Governo ad accogliere le raccomandazioni contenute in una interpellanza presentata in questi giorni alla Camera da alcuni deputati del nostro Gruppo avente lo scopo di sollecitare l'aumento delle pensioni ai marittimi, privi di qualsiasi aumento dal 1958 eccetto una mensilità straordinaria erogata a luglio per nostra iniziativa. Molte sono state le promesse in tale senso fatte dal Governo, ma nulla si è concretizzato. Bisogna che con il prossimo Natale sia erogata a questi benemeriti lavoratori pensionati una congrua somma, *una tantum*, in attesa dell'aumento delle pensioni.

In aggiunta a ciò rivolgo al Ministro la preghiera di mettere all'ordine del giorno del Governo per l'approvazione rapida la nostra proposta di legge n. 1393, il cui pri-

mo firmatario è il collega Adamoli, con la quale si tende a realizzare due obiettivi di fondo: 1) l'adeguamento delle pensioni erogate dalla Cassa nazionale della previdenza marinara ferme al 1958; 2) la radicale trasformazione del sistema, onde consentire una graduale rivalutazione delle pensioni in relazione al mutato costo della vita.

Ancora una volta sollecitiamo la soluzione di questi urgenti e drammatici problemi. Non è la prima volta che lo facciamo, che dimostriamo la assoluta necessità e la possibilità che vengano affrontati e risolti. Dubitiamo fortemente che questo Governo, così come quelli passati, li voglia veramente risolvere, indotti a ciò dal constatare quanto sono esigue le somme in bilancio per questo settore.

Noi continueremo a svolgere la nostra critica costruttiva, certi di essere sempre meglio compresi dai pescatori e dagli operatori economici guidandoli nelle loro giuste lotte.

P R E S I D E N T E . Non vi sono altri iscritti a parlare sugli articoli concernenti lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile; ha pertanto facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io ritengo che il nuovo metodo di discussione in Aula del bilancio unico debba indurre ad essere possibilmente sintetici nel rispondere e nel dare delle indicazioni, vorrei dire, di indirizzo della vita del Ministero. Quindi risponderò innanzitutto agli ordini del giorno e agli interventi che sono stati pronunciati questa mattina, per passare poi, in maniera il più possibile concisa, a parlare dei problemi che sono presenti alla responsabilità del Ministro, del Sottosegretario e dei suoi collaboratori, dei mezzi a disposizione e degli indirizzi che intendiamo seguire per risolvere i problemi medesimi. Questa esposizione non può evidentemente essere ampia per i motivi che ho detto; ripeto: mi sembra che la economia del bilancio unico imponga di essere economi anche nel rispondere.

D'altro canto in sede di Commissione, precedentemente per la preparazione di questa discussione e successivamente per particolari argomenti come quello dei cantieri, mi sono ripetutamente dichiarato a disposizione dei colleghi e quindi, quando saranno pronti tutti i dati, quando si avranno le necessarie informazioni e saranno terminati gli studi in corso, evidentemente si risponderà in modo adeguato.

F A B R E T T I . Ma la faremo entro l'anno questa benedetta discussione sui cantieri?

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Se ha un po' di pazienza, le risponderò anche su questo punto.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno, c'è anzitutto quello del senatore Vidali ed altri, che è a tutti noto. Il senatore Vidali peraltro ha ritenuto opportuno estendere un pochino le spiegazioni contenute *in nuce* nell'ordine del giorno ad una visione panoramica interessante, sulla quale del resto altra volta ci ha già intrattenuto.

Io non faccio una questione relativa alla competenza, perchè l'ordine del giorno è prevalentemente rivolto ai cantieri IRI; ritengo che il Ministero della marina mercantile, anche in ordine alla politica cantieristica, debba considerare questo capitolo particolare come di sua pertinenza, salvo naturalmente quelli che possono essere interventi direttivi e decisioni da parte del Ministero che rappresenta lo Stato azionista, cioè il Ministero delle partecipazioni statali.

Posso assicurare il senatore Vidali che il Ministero si è mosso e si muove su due linee fondamentali: in primo luogo, con le iniziative dirette a promuovere provvedimenti finanziari, economici e fiscali, validi per correggere la distorsione di concorrenza nella quale opera l'industria cantieristica nazionale; in secondo luogo, in relazione all'auspicato, previsto sviluppo della flotta mercantile, sulla quale il senatore Vidali si è particolarmente intrattenuto, con la direttiva precisata nel piano di programmazione quinquennale approvato dal Governo ed ora all'attenzione del Parlamento. Lì c'è una direttiva precisa: l'azione del Governo dovrà essere diretta a conseguire non solo uno

sviluppo quantitativo ma anche l'ammodernamento (cito testualmente), il perfezionamento qualitativo e la specializzazione del naviglio e dovrà essere coordinata all'obiettivo di promuovere l'utilizzazione massima della capacità cantieristica e motoristica nazionale.

Sono delle linee precise sulle quali il Ministero della marina mercantile intende muoversi nell'adempimento dei suoi compiti.

D'altro canto, senatore Vidali, il Parlamento sa che il problema della crisi cantieristica non è soltanto un problema nostro particolare, dell'Italia: è un problema mondiale, fatte salve poche eccezioni come la Svezia, il Giappone, eccetera. Ovunque i responsabili della cosa pubblica stanno riesaminando il settore al fine di inserirlo nella maniera più appropriata nelle proprie economie singole, il che significa razionalizzazione, organizzazione, diversa struttura, significa tener conto che i tempi richiedono un particolare esame del settore. Anche in Italia stiamo facendo questo.

Per quanto riguarda il settore cantieristico debbo assicurare che noi lo abbiamo messo veramente al centro della nostra particolare attenzione. Ella, senatore Vidali, e il Parlamento sanno che è stata approvata non molto tempo fa, cioè nel mese di luglio, una legge concernente il trattamento fiscale. È un intervento positivo agli effetti del settore cantieristico.

Loro sanno che recentemente, la settimana scorsa, il Senato ha concluso l'iter di discussione della legge di sostegno economico, la cosiddetta legge-ponte che salda il tempo che intercorre dal 1° luglio 1964 al 31 dicembre 1966.

Dirò subito a questo riguardo — ripetendo cose del resto già dette in sede di Commissione — che da parte italiana veramente non c'è stata alcuna rinuncia di fronte agli organi della CEE nel sostenere i motivi validi per i quali la nostra industria cantieristica ha bisogno di essere ulteriormente sostenuta. E se è vero che in un primo tempo ci è stato detto che dovevamo presentare entro il 31 dicembre 1965, cioè quest'anno, un piano di riorganizzazione del settore —

piano evidentemente non da attuarsi subito, entro il 31 dicembre, ma con una latitudine ulteriore — è anche vero che l'azione responsabile svolta dal Governo, con la partecipazione attiva, quindi, degli uffici del Ministero della marina mercantile, ha avviato le cose, sul piano internazionale, in modo da suscitare una sempre più larga comprensione, da parte degli organi della CEE, della particolare situazione in cui si trova la nostra industria cantieristica.

Pertanto, anche il termine del 31 dicembre 1965 non è più un termine perentorio, come era stato fissato in un primo tempo, proprio perchè si è visto che in sede italiana ci si è messi immediatamente al lavoro, attraverso un apposito gruppo interministeriale presieduto dal Sottosegretario al bilancio, senatore Caron, per vedere a fondo tutti i problemi dell'industria cantieristica italiana, vuoi di Stato, vuoi privata.

Chi ha l'onore di parlarvi ha dato disposizione ai suoi funzionari che in quella sede si affrontino tutti i problemi con la massima latitudine, senza omettere nulla, nè dal punto di vista del problema dei costi, nè dal punto di vista dei problemi della riorganizzazione secondo una prospettiva lineare di costruzione, nè dal punto di vista di un esame concreto delle singole situazioni cantieristiche. Deve valere soltanto una preoccupazione: che si faccia un lavoro serio per fare in modo che nel settore dell'industria cantieristica italiana veramente la legge che vale debba essere quella di una possibile concorrenza competitiva sul piano internazionale, quindi facendo tutti gli aggiustamenti che all'uopo possono essere necessari.

È chiaro allora come, in questo quadro, non vi sia carenza di azione governativa. Come vi ho detto vi è stata la legge sul trattamento tributario, vi è stata la legge ponte, ma con queste leggi non si è rinunciato al più largo raggio d'azione della legge quinquennale; vi è poi, un positivo, concreto lavoro che si sta facendo da parte di quel gruppo interministeriale che è aperto alle consultazioni dei sindacati, degli operatori economici dei cantieri di Stato e dei cantieri privati.

Mi sembra, senatore Vidali, che questo sia un parlar chiaro, un prospettare i problemi nella loro concretezza, che sia esprimere la volontà di affrontarli così come sarà necessario.

È evidente che in questa visione rientra anche il problema della cantieristica dell'IRI, che pure dovrà essere inquadrata in questo quadro di competitività. Qui è stato ricordato, passando dal settore strettamente cantieristico ai suoi rapporti con il settore della flotta — e io sottolineo anche questi accenti positivi, che ho sentito ripetere anche dalla vostra parte politica — che in questi anni in definitiva non è che sia rimasti con le mani in mano. Sono stati riportati dei dati, rubandoli al Ministro, il quale, evidentemente, non può che compiacersi di questa informativa che ha permesso a voi di dire che indubbiamente nell'ultimo decennio, dal punto di vista qualitativo, dal punto di vista della specializzazione, si sono fatti passi notevoli in avanti. È stato ricordato che da una percentuale del 26 per cento si è passati ad una percentuale del 51 per cento per quanto riguarda le navi fino a dieci anni di età; al contrario; per quelle fino a 25 anni di età si è passati dal 28 al 10 per cento. Mi sembra che queste siano considerazioni e dati positivi. È vero però che dal punto di vista quantitativo noi siamo passati all'ottavo posto e quindi sussiste un problema in questo senso poichè sappiamo che nel 1965, per il solo primo semestre, il volume dei traffici via mare è già arrivato a 90 milioni di tonnellate, mentre l'anno scorso, in totale per tutto l'anno era di 160 milioni.

Quindi se si va avanti con questo ritmo, alla fine dell'anno avremo uno sviluppo ulteriore molto superiore a quello che si poteva pensare solo alcuni mesi or sono. Certamente dobbiamo considerare il problema anche dal punto di vista quantitativo, senza dimenticare il problema della specializzazione del naviglio, per consentire all'armamento nazionale di assicurarsi carichi di valore, oltre che carichi di massa. È noto, il senatore Vidali me lo insegna, che i noli dei primi sono maggiori e più ampiamente remunerativi di quelli dei secondi e meno di

questi soggetti alle fluttuazioni del mercato.

Quindi, se siamo in quest'ordine di considerazioni mi sembra che l'ordine del giorno del senatore Vidali ed altri ci trovi perfettamente in marcia; direi che ha tutti gli aspetti di una raccomandazione che in parte il Ministero ed il Governo hanno già soddisfatto, ed è per questo motivo che in sede di Commissione mi ero dichiarato pronto ad accettarlo. (*Interruzioni dalla estrema sinistra*). Ho preso anche atto del suo atteggiamento positivo, in fondo ha detto cose delle quali la ringrazio, il che vuol dire che non siamo stati con le mani in mano. Quindi continuiamo su questa strada. Voi vi attribuite sempre il merito di esser stati gli artefici di questa situazione, il Governo non ha mai nessun merito; io rivendico al Governo una politica di continuità che ha dato questi favorevoli risultati e su questa strada continueremo.

Per quanto riguarda ancora il problema cantieristico, visto che è stato accennato, vorrei assicurare coloro che sono intervenuti che evidentemente il Governo, e il Ministero della marina mercantile, non dimenticano che proprio nel progetto di piano quinquennale, a proposito della riorganizzazione cantieristica, vi è un accenno particolare al problema sociale, che indubbiamente è alla base della riorganizzazione stessa. Quindi non è cosa dimenticata.

Il senatore Vidali ha poi accennato ad altre questioni e in particolare alle autonomie funzionali. Su questo punto non vorrei intrattenermi, evidentemente in sede di Commissione potremo riprendere l'argomento; vorrei però che fosse chiaro, una volta per sempre, che il Ministero della marina mercantile non disconosce i principi basilari del codice a proposito del lavoro portuale. Bisogna però tener conto di una situazione di fatto che deve essere migliorata, se veramente vogliamo sul piano della competitività internazionale uscire dalla situazione nella quale ci troviamo.

Per quanto riguarda la visita a Trieste, senatore Vidali, sono venuto sì per il CAI: perchè sono consigliere centrale del CAI ho delle conoscenze, delle buone conoscenze, e

tra queste c'è anche lei. Lei sa che quando vengo a Trieste in visita ufficiale non dimentico mai di avvertire i parlamentari appartenenti ad ogni partito, perchè ritengo che vicino al Ministro della marina mercantile, come del resto vicino agli altri Ministri, debbano essere presenti *in primis* i parlamentari, i quali poi in sede opportuna, come questa, possono dare al Ministro in causa tutto il loro appoggio fatto di conoscenze, di coscienza, di responsabile collaborazione. Le assicuro che quando verrò ancora a Trieste — e verrò in forma ufficiale come Ministro della marina mercantile — non mancherò di seguire la prassi già usata in passato, di avvertire cioè tutti i parlamentari per un incontro. Non ho timore degli incontri, anche se qualche volta diventano scontri, poichè penso che ci sia nelle opinioni di ciascuno una parte di verità che bisogna cogliere per saperla poi tradurre nelle responsabili direttive governative. Non se ne abbia, quindi, a male, senatore Vidali, se questa volta io non l'ho incontrata a Trieste.

Per quanto poi riguarda la questione dello stanziamento per il porto di Trieste che è passato da uno a due miliardi e mezzo, le ricordo, senatore Vidali, che vi sono precedenti stanziamenti che non sono ancora stati utilizzati, che riguardano il molo 7, per un numero di miliardi ben superiore. Il Ministro della marina mercantile, anche se purtroppo — anticipo quello che dirò dopo — non ha la responsabilità della politica portuale (e questa è veramente una stortura del nostro sistema attuale), ha fatto fare proprio per Trieste quello sforzo di passare da uno a due miliardi e mezzo perchè riteneva realmente, e non teoricamente sulla carta, che vi fossero dei lavori concreti da finanziare, ai quali bisognava quindi assicurare un adeguato stanziamento.

Lei inoltre, senatore Vidali, ha toccato il problema della « Raffaello »; a questo proposito, al momento opportuno, io fornirò al Parlamento gli elementi che emergeranno dall'inchiesta attualmente in corso a termini del Codice della navigazione. Informerò gli onorevoli senatori focalizzando l'argomento e restringendolo a quella che

è stata veramente la sua peculiarità, cercando di essere assolutamente sereno di fronte alle esaltazioni inconsiderate di una parte e alle denigrazioni, pure inconsiderate, dell'altra parte. Non mi piace nè l'uno nè l'altro sistema anche in questo caso; a me piace cercare la verità, anche se i risultati della ricerca forse saranno modesti e risulterà che è quel famoso termometro, o altra ragione simile, che ha causato l'incidente. Ma da questo a passare a criticare tutta l'impostazione cantieristica ed a parlar male delle nostre capacità, delle nostre maestranze e dei nostri tecnici, ce ne corre! Bisogna che responsabilmente affrontiamo i problemi, a mio avviso, in questa maniera.

A D A M O L I . Abbiamo già sollecitato l'onorevole Bo che non ha risposto, approfittiamo ora per sollecitare anche lei: è necessario che questi problemi vengano qui trattati subito.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. È migliore una risposta immediata ed approssimativa o una risposta un po' ritardata ma completa?

A D A M O L I . È in atto una campagna mondiale!

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Dobbiamo quindi tutelare il prestigio della nostra bandiera e io, come voi, sono molto sensibile da questo punto di vista. Comunque, ho dato ordine al generale Di Sabato, che è il comandante del porto di Genova, di affrettare l'inchiesta che è attualmente in corso. Ritengo che entro la settimana ventura la questione dovrebbe essere arrivata a conclusione. Dopo di che, in sede governativa, esamineremo i risultati e, naturalmente, mi sentirò obbligato a darne opportuna comunicazione al Parlamento.

Passo all'ordine del giorno del senatore Fabretti ed altri, con il quale, ritenendosi inadeguati i fondi per la pesca, si chiede entro il 1965, la presentazione di un'apposita legge e del relativo finanziamento. Evidentemente — me lo consenta, senatore Fa-

bretti — questo non sarà possibile entro il 1965.

F A B R E T T I . È molto tempo che si parla della legge.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. In ogni modo, confermo di accettare come raccomandazione il suo ordine del giorno, in quanto mi sembra che esorti il Ministero della marina mercantile a continuare quello che ha fatto e ad andare avanti con coraggio. Lei stesso questa mattina, illustrando il suo ordine del giorno, ha constatato vari aspetti positivi, in ordine, per esempio, alla flotta oceanica e in ordine quindi ad una impostazione che è stata adottata dal Ministero per far sì che, uscendo dai mari interni — pur senza trascurare i problemi della piccola pesca e soprattutto i problemi dei piccoli pescatori — si avesse una visione più vasta, anche per essere pronti eventualmente, in sede internazionale, a dar atto della nostra presenza per la pesca nell'Atlantico.

Evidentemente su questa strada continueremo. D'altro canto lei non ignora, senatore Fabretti, che proprio per opera del Ministero della marina mercantile nel progetto di programma quinquennale sono stati previsti ben 50 miliardi in favore del settore e l'attribuzione dei relativi finanziamenti. L'aver previsto questi 50 miliardi vuol già dire aver dato un riconoscimento positivo all'opera svolta dal Ministero nel passato e concedergli questa più ampia visione perchè, per quanto concerne i problemi della pesca, in tutto il suo settore, nulla venga trascurato proprio agli effetti di diminuire lo sbilancio che viene oggi pagato in valuta alla bandiera estera. Questo per dare al popolo italiano maggiore possibilità di avere sulla propria mensa il pesce, per fare in modo che nel settore della raccolta e della distribuzione dei prodotti ittici si faccia un deciso passo avanti, perchè questo è necessario.

F A B R E T T I . Mi permetta una battuta, signor Ministro. Si vede che voi siete

un Governo di sfortunati: fate, fate, fate, e rimanete sempre più indietro in tutti i settori.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Lei dovrebbe dimostrarmelo, questo. Io sto dimostrando proprio il contrario. Comunque io so quali sono le mie responsabilità e sono lieto di dire di fronte al Senato che la misura di cui ho parlato è stata concessa proprio come riconoscimento di una saggia politica nel settore della pesca.

Aggiungerò anche, per quanto riguarda la pesca, che il Ministero, in attesa di questi 50 miliardi, non è rimasto con le mani in mano. Tutti sanno che il Ministero ha preso gli opportuni contatti, per esempio, con il Consiglio nazionale delle ricerche. Infatti se c'era un argomento che forse non era stato ancora adeguatamente affrontato era quello dell'applicazione della ricerca scientifica anche nel settore della pesca; non soltanto in questo, in verità, ma indubbiamente qui era assolutamente necessario intervenire, per cominciare ad accertare perchè le platee immediatamente vicine al territorio nazionale continuassero ad impoverirsi e prendere adeguati provvedimenti.

Per quanto riguarda questo aspetto il Ministero ha avviato favorevoli contatti con la vicina Repubblica jugoslava perchè, siccome il fenomeno è particolarmente grave nell'Adriatico, si possa, con una collaborazione sul piano scientifico della ricerca, adottare gli opportuni rimedi.

Mi pare quindi che anche in questo senso ci sia del positivo. Con questa visione a me sembra in realtà, senatore Fabretti, di poter ancora rinnovare la dichiarazione che accetto come raccomandazione il suo ordine del giorno.

Sono poi intervenuti nella discussione di questa mattina i senatori Tomassini e Masobrio, chiedendo alcune comunicazioni. Il senatore Tomassini ha parlato dei porti. Ri-

tornerò dopo sull'argomento; mi basti qui dire e ripetere che, purtroppo, la politica portuale non rientra nella piena responsabilità del Ministero della marina mercantile e pertanto il Ministero della marina mercantile... (*Interruzione del senatore Adamoli*).

Già, ma voi adesso siete di fronte al Ministero della marina mercantile e dite al mio Ministero quello che deve fare.

C A R E L L I . Occorre unificare i compiti, onorevole Ministro.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Tra poco avrò modo di esporle gli indirizzi che il Ministero ha preso e che desidera seguire anche nell'avvenire.

Il senatore Tomassini ha richiamato la mia attenzione sulla questione dei porti di Civitavecchia e di Gaeta. Al riguardo dirò che per l'utilizzazione dei 75 miliardi di intervento — utilizzazione che è stata imposta secondo la nota visione degli investimenti di ordine produttivistico, pur nell'ambito di una prospettiva dinamica e non statica, quindi applicata anche ai porti cosiddetti dello sviluppo — è stato finora deciso in ordine ai sette principali porti di importanza nazionale: Trieste, Venezia, Genova, Savona, Livorno, La Spezia e Napoli.

C A R E L L I . Ha dimenticato Ancona.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Ancona non rientra in questo ambito; ha soltanto un milione di tonnellate e viene molto in giù nella scala gerarchica. Comunque nemmeno Ancona è dimenticata, glielo assicuro.

I quattro Ministri responsabili, in base alla legge n. 1200, hanno ultimato questa prima parte del lavoro. Adesso viene la seconda parte per l'utilizzo delle rimanenze, a parte le destinazioni già concretate per quanto concerne il parco effossorio. Le decisioni saranno prese in questi giorni, d'accordo con la Cassa per il Mezzogiorno e

con il Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, perchè vi sono soprattutto le situazioni meridionali che debbono essere, ovviamente, tenute particolarmente presenti.

Per soddisfazione del senatore Fabretti, posso dichiarare che non abbiamo dimenticato la necessità di andare incontro fin da ora anche ai porti cosiddetti pescherecci. Egli ha parlato di San Benedetto del Tronto: posso assicurare che anche quel porto è tenuto presente.

Senatore Tomassini, ho divagato e le chiedo scusa: comunque nemmeno Civitavecchia è trascurata, anche se non c'è ancora una decisione, soprattutto come punto di partenza e di arrivo agli effetti del collegamento con la Sardegna ed anche perchè dietro il suo porto c'è un *hinterland* in corso di sviluppo, e questo non si può ignorare.

P I N N A . Mi consenta un'osservazione, onorevole Ministro. Il porto di Civitavecchia svolge per il 90 per cento il traffico passeggeri con la Sardegna. Se si potenzia questo porto senza potenziare nel contempo i porti della Sardegna che assorbono anche più del 90 per cento del traffico passeggeri con il continente, mi pare che si operi inutilmente. Lo stesso discorso vale per Genova. Il traffico passeggeri tra Genova e gli altri porti italiani è costituito per l'80 per cento dal traffico con la Sardegna.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Raccolgo l'interruzione e rispondo immediatamente. Come lei sa, mi sono recato a visitare la Sardegna in quanto ho voluto vedere da vicino la situazione dei suoi porti, anche ai fini di un possibile sviluppo. Ho già affermato, ma riaffermo qui, che i cittadini della Sardegna debbono sentirsi ed essere trattati alla pari dei cittadini del resto d'Italia, il che implica tante cose, non solo dal punto di vista dei porti, ma anche dal punto di vista delle spese di trasporto delle persone e delle merci.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue SPAGNOLI, Ministro della marina mercantile). Siccome sappiamo che il porto di Civitavecchia è in corrispondenza quello di Olbia, nel piano di utilizzo dei 75 miliardi sarà tenuta presente anche Olbia. Più in generale, nell'ambito della più vasta visione che deve scaturire dall'incontro dei prossimi giorni con il Ministro responsabile e con la Cassa per il Mezzogiorno, la Sardegna sarà tenuta in particolare considerazione, perchè, ripeto, ci sono delle situazioni di sviluppo veramente assai interessanti (ne cito due: Arbatax e Porto Torres, non dimenticando lo sviluppo industriale della zona cagliaritano). Quindi, come vede, la questione è presente in maniera concreta. Naturalmente anche qui non si cercherà di correre dietro alle decine di miliardi, che possono essere previste soltanto sulla carta. Occorre vedere invece quali opere in questo momento sono strettamente necessarie perchè questi porti possano adempiere la loro funzione; e quanto più importante è questa funzione tanto più adeguatamente dobbiamo intervenire, perchè questo risponde ad un sano criterio di politica economica.

Il senatore Tomassini ha parlato di vari argomenti: del trattamento pensionistico, degli scarsi stanziamenti di bilancio, dell'Ente portuale di Savona, delle Compagnie portuali. Il discorso evidentemente dovrebbe essere molto lungo, ma io voglio essere sintetico anche perchè gli indirizzi in questi campi ci sono.

TOMASSINI. Scusi, onorevole Ministro, dal momento che ha parlato di Civitavecchia che cosa può dirci del porto di Gaeta?

SPAGNOLI, Ministro della marina mercantile. Io so in questo momento che, proprio per le ragioni ricordate prima rela-

tive al collegamento con la Sardegna, il porto di Civitavecchia è tenuto già presente; la situazione del porto di Gaeta evidentemente sarà esaminata dal punto di vista dell'entità del traffico, della sua importanza, eccetera, nelle prossime riunioni. In questo momento non posso dire altro.

Vorrei qui accennare (non trascuro gli altri argomenti ma li riassumo alla fine) alla questione dell'Ente portuale Savona-Piemonte. Io credo anzitutto nel decentramento di parte dei poteri del Governo centrale, in questo caso del Ministero della marina mercantile, che si attua attraverso gli Enti portuali o i Consorzi; penso in maniera positiva a questo decentramento, anche perchè la presenza in questi Enti dei responsabili locali permette di raggiungere un affinamento di responsabilità (non che i responsabili locali non siano responsabili, ma in questo modo vengono sempre più responsabilizzati di fronte alle esigenze che si devono affrontare e ai metodi con cui devono essere affrontate). Io credo, dunque, a questo decentramento, però ad una condizione: che poi non si vengano ancora a chiedere al potere centrale integrazioni di bilancio oltre il necessario. Infatti non vi è vera autonomia se dal punto di vista dei mezzi le autonomie locali non sanno risolvere le loro questioni. Io credo negli enti locali, e credo in questo ente locale — mi consentano il senatore Tomassini e, anche se non ha parlato, il senatore Sibille — non soltanto in funzione piemontese, che sarebbe una funzione unicamente regionalistica, ma in funzione molto più ampia, perchè indubbiamente attraverso il Piemonte e attraverso le vie che con le gallerie e con le strade si sono aperte nella barriera alpina, nel versante lombardo-piemontese, noi siamo più strettamente congiunti con l'hinterland industrializzato dell'Europa centrale.

Concludendosi in questi giorni gli esami di quelli che sono gli aspetti di strumentazione, gli aspetti tecnici dell'Ente portuale, sarà quindi fatto tutto quanto è necessario in questa visione che ho sinteticamente riassunto.

Il senatore Massobrio, che ringrazio per gli apprezzamenti che ha fatto, ha diritto a ricevere da parte mia l'assicurazione che si continuerà (visto che apprezza quanto è stato fatto) su quella strada, come è stato detto. Anche egli ha parlato dell'Ente Savona, ma ho già dato la risposta.

Il senatore Massobrio ha poi accennato al porto di Imperia. Ricordo ancora una volta che il senatore Adamoli in passato ebbe l'amabilità di rilevare che chi parla ad un certo momento si è messo a fare un po' « il pellegrino dei porti »: io sono stato anche ad Imperia e ho visto da vicino che cosa è Imperia e che cosa può significare. In questo momento posso dire che la questione riguardante Imperia, come del resto la questione di Gaeta ed altre minori, sarà oggetto di particolare esame in sede di riunione del Comitato dei Ministri per l'utilizzo della rimanenza dei 75 miliardi.

Evidentemente tante cose ci sarebbero da dire. Io non voglio indugiare oltre, anche perchè vorrei passare alla seconda parte del mio intervento ed alla conclusione.

Ho detto che avrei tentato una sintesi dei problemi, dei mezzi e degli indirizzi del Ministero della marina mercantile.

Dirò subito che sono facilitato in questa opera dal parere della 7ª Commissione, parere stilato dal senatore De Unterrichter il quale ha affrontato questo argomento veramente con perspicuità, con ampiezza, con completezza. Quindi lo ringrazio del buon lavoro compiuto.

Quali sono i problemi? Cercherò di riassumerli.

1) Creare le condizioni necessarie per conseguire l'adeguamento quantitativo e qualitativo della flotta mercantile che, nel prossimo quinquennio, secondo i postulati del programma di sviluppo, dovrebbe realizzare un aumento netto di 2 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Tra le condizioni sono da segnalare: a) costi di produzioni competitivi; b) sufficiente disponibilità di credito con termini di rimborso e costi adeguati al mercato internazionale; c) costi di esercizio (tabelle del personale, retribuzioni, carichi sociali, carichi tributari, eccetera) adeguati alle condizioni in cui opera la concorrenza estera.

2) Conseguire la competitività dell'industria cantieristica nel senso che ho prima esposto.

3) Esaminare a fondo l'ingente e crescente onere che la navigazione sovvenzionata annualmente carica sul bilancio dello Stato e, in definitiva, sulla collettività (stiamo arrivando ai 60 miliardi). Bisogna vedere se veramente non c'è qualche cosa da fare in questo settore per trovare, direi, la giusta corrispondenza tra i benefici di interesse generale e gli oneri pubblici.

4) Adeguamento dei porti (strutture, attrezzature e collegamenti ferroviari e stradali) alle condizioni di competitività con i porti esteri.

5) Riordinamento e coordinamento della organizzazione portuale, nelle sue componenti pubbliche e private in modo da conseguire, anche sotto questo aspetto, competitività rispetto ai porti esteri.

6) Utilizzazione produttiva dei nostri porti minori, eccezionalmente numerosi rispetto agli altri Paesi della Comunità europea.

7) Adeguamento della legislazione relativa alle costruzioni navali, alla navigazione ed ai porti, in genere largamente superata.

8) Sviluppo quantitativo e qualitativo della pesca con indirizzo oceanico.

9) Sviluppo della ricerca scientifica. E qui non ripeto quello che ho detto prima circa la ricerca scientifica che, peraltro, è un discorso che non va fatto solo in ordine alla pesca, ma vale anche in ordine ai problemi dell'automazione, quindi della riduzione dei costi di gestione delle navi, eccetera.

10) Revisione dei criteri di utilizzazione del demanio marittimo e rinnovamento della relativa legislazione.

11) Difesa dei litorali e delle spiagge contro gli inquinamenti.

12) Disciplina dell'uso dei natanti da diporto.

13) E, problema che non viene per ultimo, del quale anzi sottolineo l'importanza: preparazione ed addestramento della gente di mare.

14) Riforma del sistema previdenziale ed assistenziale per i marittimi, un problema questo sul quale vari oratori si sono intrattenuti.

A questo proposito ricordo che lo scorso anno, quando sono arrivato al Ministero della marina mercantile, ho trovato un progetto, frutto di un lungo studio tra le Amministrazioni pubbliche responsabili, basato su una visione di riordinamento a base mutualistica. Quel progetto di legge, dopo una lunga discussione con le categorie interessate, non è stato accettato, e pertanto si è posta la necessità di riesaminare questo problema e in questi giorni la Commissione paritetica tra Ministero del lavoro e Ministero della marina mercantile sta mettendo a punto un nuovo progetto di legge con tutta la sollecitudine possibile, perchè indubbiamente è un settore che bisogna considerare con premura e sollecitudine umane.

Anche qui il Ministero della marina mercantile è chiamato in causa, però la materia, dal punto di vista della competenza primaria, non rientra nelle sue responsabilità; comunque assicuro che il Ministro della marina mercantile, che ha visto da vicino le necessità di certi nostri fratelli, non può rimanere, come non è rimasto, insensibile, insieme con i suoi collaboratori, di fronte a questo aspetto umano

Ho parlato in sintesi di problemi, vorrei ora brevemente dire qualche cosa sui mezzi. I mezzi dei quali dispone il Ministero della marina mercantile — anche questa mattina è stato sottolineato, e del resto l'aveva sottolineato ampiamente il relatore, senatore De Unterrichter — sono assolutamente insufficienti. In ciò mi pare che siamo tutti d'accordo. Il Ministro ringrazia, anzi, per

le premure che vengono rivolte in via generale al Governo perchè i fondi siano aumentati; anche se devo dire subito che le premure del Ministero della marina mercantile, in ordine al programma di sviluppo quinquennale, hanno trovato rispondenza perchè in quel programma sono previsti certamente più lauti mezzi di quelli che non ci siano attualmente.

Naturalmente la nostra situazione è una situazione che anche dal punto di vista organizzativo, non è pienamente rispondente alle esigenze del tema « economia marittima al servizio del Paese ».

Non voglio qui tediare ulteriormente il Senato ricordando — perchè altra volta l'ho fatto — che noi viviamo, come Ministero della marina mercantile, in una situazione di mezzadria impropria, sia pure con altri Dicasteri: cantieri, navigazione sovvenzionata, Ministero delle partecipazioni statali; opere marittime, Ministero dei lavori pubblici; pesca, Ministero dell'agricoltura; perfino il personale delle Capitanerie di porto è a mezzadria con il Ministero della difesa. Non parliamo poi delle complicazioni che ci sono nei porti, anche per la presenza di altre responsabili Amministrazioni con i loro uffici.

Evidentemente questa suddivisione e sovrapposizione di compiti è causa di continue complicazioni, e pertanto deve essere sollecitamente affrontata.

Ed ora alcuni cenni agli indirizzi. Nel valutare i passi fatti per la soluzione di numerosi problemi, già svolti o in corso di svolgimento, i colleghi che sono intervenuti non hanno dimenticato, come dicevo prima, la scarsità dei nostri mezzi.

Però il Ministero, il Ministro ed il Sottosegretario personalmente, con tutti i loro collaboratori, ai quali veramente va l'espressione del mio grato animo, tutti noi siamo volenterosamente impegnati a fare tutto quanto è nelle nostre possibilità per conseguire, con i mezzi attualmente disponibili, in una visione concreta e attuale, i risultati migliori.

Ed ecco alcuni criteri su questi indirizzi.

Primo: valutazione globale dei vari problemi, per comparare la produttività degli interventi che richiedono mezzi finanziari e

determinare la priorità degli interventi stessi.

Secondo: cura particolare dei problemi che non richiedono spesa; in applicazione di questo criterio sono in fase già avanzata gli studi per alcune riforme normative (settore della pesca — vedete come l'abbiamo a cuore? — settore della navigazione da diporto, demanio marittimo, eccetera).

Terzo: coordinamento delle iniziative con gli altri Dicasteri, in modo da eliminare le complicazioni che derivano dalla pluralità delle competenze; il collega ministro Lami Starnuti, qui presente, sa che anche in questi giorni abbiamo messo a punto un argomento molto importante, concernente la platea continentale, nella quale i nostri due Ministeri erano diversamente ma ugualmente e responsabilmente interessati, e abbiamo trovato le vie dell'incontro, il che sono felice di poter annunciare.

Naturalmente tralascio altri indirizzi perchè mi accorgo che veramente sto tediando il Senato e arrivo alla conclusione.

Da questa breve e succinta elencazione emerge chiarissima una considerazione, e cioè che seguire il processo di sviluppo delle industrie marittime, e se possibile favorirlo e incrementarlo, non è consentito se non ad una Amministrazione moderna agile, ben articolata nei suoi uffici centrali e periferici. In sede di programmazione ed anche in sede di riforma della Pubblica Amministrazione sarà mia cura rappresentare le esigenze ora prospettate. Attualmente presso il Ministero esiste una nostra Commissione interna, validamente presieduta dal sottosegretario onorevole Riccio, che approfitto per ringraziare particolarmente per la sua collaborazione in questo caso come in altri casi, proprio per mettere a punto un'Amministrazione, dal punto di vista strumentale, che possa adeguatamente rispondere ai vasti compiti che sono attribuiti al Ministero della marina mercantile.

Solo la preventiva soluzione dei problemi di struttura e di competenza del Ministero consentirà di affrontare più agevolmente gli altri problemi di fondo, quello degli uomini anzitutto, di tutti coloro cioè che esercitano la professione marittima,

siano essi imbarcati, marinai o pescatori, ovvero siano a terra, quello dei mezzi diretti, del naviglio, dei porti, quello dei mezzi indiretti dei cantieri e del demanio.

Da parte mia e del Sottosegretario, dei miei collaboratori, al centro e alla periferia, ai quali rinnovo il mio ringraziamento, sarà continuata l'opera per far sì che i problemi dell'economia marittima possano sempre meglio essere intesi e valutati nel quadro dei tanti e gravosi problemi che impegnano attualmente il Governo.

Io sono sicuro che il Senato ci sarà vicino in questa opera tutta protesa, ve lo assicuro, onorevoli colleghi, al miglior servizio del nostro Paese. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro della marina mercantile ad esprimere il suo avviso sull'ordine del giorno dei senatori Vidali, Fabretti, Vergani, Adamoli, Spezzano e Gaiani.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Ho già detto in Commissione e ho ripetuto i motivi questa mattina per i quali lo accetto come raccomandazione

P R E S I D E N T E . Senatore Vidali, mantiene l'ordine del giorno?

V I D A L I . Non insisto, sperando che il Ministro venga presto in Commissione.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Fabretti, Adamoli ed altri.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Lo accetto come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Senatore Fabretti, mantiene l'ordine del giorno?

F A B R E T T I . Ringrazio l'onorevole Ministro di aver accolto l'ordine del giorno come raccomandazione. Non è però la prima volta che ordini del giorno come questo vengono accolti come raccomandazione. Ac-

cetto l'accoglimento come raccomandazione nella speranza che in questo settore, come nel resto dell'economia marittima, si arrivi ad una programmazione.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio (Tabella n. 13).

È iscritto a parlare il senatore Ponte. Poichè non è presente, s'intende che abbia rinunciato a prendere la parola.

È iscritto a parlare il senatore Passoni. Ne ha facoltà.

P A S S O N I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, un serio preventivo della spesa per l'anno finanziario 1966 non dovrebbe prescindere dal considerare la situazione contingente quale effettivamente è, nonchè le prospettive che si rendono opportune per gli sviluppi che essa potrà ancora avere e su questa constatazione adeguare gli stanziamenti a una programmazione economica che consenta di giungere gradualmente a miglioramenti che avvicinino a quell'assetto da tutti auspicato.

Su questa premessa si basa la mia critica all'impostazione contabile la quale dimostra di non tener conto di tali fattori. Infatti non mi pare che a questi principi si informi il bilancio preventivo che stiamo discutendo perchè da qualche tempo si oscilla dal più oscuro pessimismo ad un roseo ottimismo; cioè, alle primitive, drammatiche e giustamente preoccupanti espressioni dei Ministri competenti, si vanno sostituendo da parte degli stessi, nei loro discorsi, dichiarazioni rassicuranti che non hanno una concreta base, essendo anzi contrastanti con uno stato di fatto tuttora negativo.

In tal modo si crea disorientamento anzichè infondere fiducia negli operatori economici e segnatamente in tutte le varie categorie dei produttori, intendendo includere in questa sfera anche gli appartenenti alla massa dei lavoratori. Le statistiche vengono troppo spesso illustrate e commentate a sostegno delle tesi che si ritiene più opportuno di sostenere, per cui esse diven-

tano non più indici assoluti, ma relativi, controvertibili con altri dati statistici contrapposti. Infatti, se è motivo di buon auspicio apprendere che la bilancia commerciale si è riequilibrata superando e colmando il grave disavanzo con un supero delle esportazioni sulle importazioni, sarebbe però interessante avere esposte le condizioni alle quali si sono effettuate queste esportazioni per taluni settori produttivi, onde rilevare l'effettivo reddito o la perdita derivata agli organismi produttivi che operarono, e stabilire in tal modo se il risanamento della bilancia commerciale si è accompagnato ad un profitto o se invece fu puramente conseguente ad imprescindibili esigenze di realizzo, come lamentano taluni settori produttivi i quali continuano a denunciare difficoltà e crisi, giustificando in tal modo riduzioni del personale dipendente e limitazioni delle ore lavorative, con la conseguente perdita mensile di miliardi di salari introitati in meno dai lavoratori.

Questo aspetto dell'assetto industriale, di evidente interesse generale per i riflessi che derivano alla pubblica economia, meriterebbe di essere considerato nella sua interezza per trarre quelle giuste e precise deduzioni al di sopra di ogni illusione ed adattare il programma e lo stato di previsione a soluzioni positive. Ciò non è e non avviene e si spiegano in tal modo gli errori di valutazione sull'incremento del reddito dovuti confessare dal Ministro del bilancio ed i giudizi troppo ottimistici espressi nella relazione della Commissione sul bilancio dell'industria. Il Ministro del bilancio aveva infatti composto la sua programmazione sul presupposto di un incremento di reddito del 5 per cento! Anche il Governatore della Banca d'Italia si era basato su questo indice e con questo ambizioso obiettivo tutto avrebbe dovuto andar bene ed i provvedimenti assunti, di indiscussa gravità, avrebbero dovuto dare i loro frutti. Invece stiamo ancora dibattendoci tra serie difficoltà. La crisi industriale, che prima aveva investito taluni settori produttivi, si è diffusa ad altri settori: dai cotonieri ai tessili in genere, ai metalmeccanici, per non parlare del settore edilizio quasi totalmente inat-

tivo; il tutto senza distinzione di complessi, siano essi forti, medi o artigianali, perchè, esistendo tra loro una stretta concatenazione di rapporti per la sussidiarietà di taluni organismi produttivi agli altri, la calamità colpisce tutti senza distinzione. I bollettini dei protesti cambiari sono sempre più densi di sorprese su nominativi già di notoria capacità economica e finanziaria nell'industria e nel commercio e le sentenze di fallimento emanate dai Tribunali, se pur contenute per limitarne i riflessi, dimostrano insolvenze di miliardi, anzi direi di centinaia di miliardi.

Per quanto il frazionamento della discussione del preventivo dello Stato possa far apparire questi argomenti di competenza anche di altri Dicasteri, non può il Ministro dell'industria e del commercio sottrarsi a critiche che investono l'industria, cioè il proprio campo specifico, per quei provvedimenti anche di sua competenza sui quali mi permetterò soffermarmi. Sono stati assunti provvedimenti anticongiunturali dimostratisi inefficienti e talvolta controproducenti — come, ad esempio, l'imposta speciale sulle immatricolazioni delle nuove macchine e la limitazione delle vendite a rate — che era evidente non avrebbero arrestato soltanto lo sviluppo delle spese, ma sarebbero stati paurosamente influenti, come infatti lo furono, sulla produzione industriale, aumentando quell'atmosfera di panico che già si era creata, diminuendo conseguentemente e fortemente l'occupazione operaia e aumentando le esigenze di interventi da parte dello Stato, sia con la fiscalizzazione degli oneri sociali a favore degli imprenditori, sia aumentando gli stanziamenti alla Cassa integrazioni salari. Si è insomma proceduto in tentativi che dovrebbero essere — permettetemi la parola — ringoiati a detrimento del prestigio dello Stato quale regolatore e disciplinatore dell'economia pubblica.

Tutti i commenti a questa situazione drammatica sono concordi nel lamentare l'avvenuta riduzione degli investimenti privati nei settori produttivi, tanto che si dovette ricorrere giustamente alla politica degli incentivi.

A proposito della riduzione degli investimenti privati, la Banca d'Italia, raffrontando le fonti di finanziamento degli investimenti privati, ci consente di riscontrare che, mentre nel 1963, punta massima del cosiddetto miracolo economico, il risparmio direttamente investito dai privati, gli autofinanziamenti aziendali e il saldo delle operazioni con le aziende di credito erano assommati a 1.617 miliardi, già nel 1964, in questo stesso capitolo riguardante le fonti di finanziamento degli investimenti, si verificò una flessione, riducendosi a 971 miliardi che nel 1965 diminuiscono ancora notevolmente.

Questi dati stanno a dimostrare che l'imprenditore italiano non vuole più investire, mentre da ogni parte si sostiene che, per agevolare lo sviluppo economico, cioè per la tutela del pubblico interesse, occorre investire di più.

Come ho detto, stando così le cose, si è ricorso e si ricorre ancora allo Stato perchè rilanci l'economia con ogni sorta di provvedimenti. Essi compendiano in provvedimenti di attenuazione dei tributi gravanti sull'industria, (e la serie continua con altri provvedimenti ancora allo studio per essere applicati quanto prima); nell'aumento della partecipazione finanziaria di istituti parastatali per la concessione di nuovi e ingenti fidi che sostituiscano i capitali non più apportati all'industria (anzi distratti, io dico), con seri pericoli per la produzione, in genere non sempre arginati tempestivamente.

In questi trascorsi mesi il fenomeno della diminuzione degli investimenti nell'industria si è aggravato ancora, e, poichè è diminuita la produzione, deve arguire che non soltanto non si è più apportato, bensì si è distratto da parte di chi, avendo fortemente guadagnato in anni precedenti, non ha più voluto far fronte all'impegno d'onore per ogni industriale di conservare il proprio finanziamento con le riserve accumulate nel passato.

Si è lamentato e segnalato da varie parti l'esodo di capitali all'estero, incontrollabile, ma comunque non perseguibile dalle leggi attuali che avrebbero dovuto essere corrette e aggiornate, adeguandole alla fi-

nezza e all'astuzia messe in pratica da nominativi di azionisti che nei rispettivi loro settori di influenza vanno per la maggiore.

Voglio riferirmi al comodo sistema di trapassare interi pacchi azionari costituenti la totalità o comunque la maggioranza delle partecipazioni di capitale in notissime aziende produttrici a complessi capitalistici esteri che dominano industrie operanti negli stessi settori su mercati esteri. Il corrispettivo di queste cessioni è stato ed è ancora la partecipazione azionaria dei cedenti italiani, in quegli stessi complessi stranieri.

Nessun provvedimento è stato preso al riguardo, nè si profila si voglia prendere, anche se è evidente che, con simili operazioni, si sottraggono ingenti patrimoni alle normali imposizioni fiscali e si consegna al capitalismo straniero la nostra industria, il cui sviluppo produttivo diviene sussidiario e dipendente dai complessi esteri, competitivi sui mercati mondiali con gli stessi prodotti.

C A R E L L I . Vorrei qualche nominativo.

P A S S O N I . Nominativi ne abbiamo parecchi: la RIV ha fatto così; le cartiere « Bosso » hanno fatto la stessa cosa. Se ne volete altri, abbiamo anche degli elenchi: ormai sono pubbliche, sono note queste cose. Ho fatto due nominativi molto importanti e posso darvene anche altri. Anzi, mi rincresce che nelle cartiere « Bosso » sia interessato anche il senatore Bosso, il quale continua ad essere il presidente delle cartiere, che sono invece di un complesso finlandese. Vedete che non ho nessuna difficoltà a parlare.

Ho già affermato che approvo i provvedimenti di incentivazione della produzione, comprese le facilitazioni di credito, in quanto però tali favoreggiamenti dello Stato siano effettivamente destinati a scopi incrementativi e non si accompagnino a limitazioni di occupazione dei lavoratori o, peggio, non siano utilizzati a coperture di passività e di deficit del passato. È avvenuto anche questo, fino a questo momento, in al-

cuni casi. A questo proposito ritengo di dover però precisare che la politica delle agevolazioni ai fini dello sviluppo dell'industria non va disgiunta da quella dei controlli previsti dalla nostra Costituzione, specialmente quando le facilitazioni sono fatte direttamente o indirettamente con denaro pubblico. Attualmente, signor Ministro, i controlli sono fatti dall'organismo finanziario che deve provvedere, ma questo non è sufficiente in quanto esso organismo non ha competenza se non entro determinati limiti. Io intendo parlare invece del controllo politico da parte dello Stato attraverso organismi da costituirsi, così come d'altronde prevede la Costituzione italiana.

Recenti esperienze di difficoltà e di disastri nel campo industriale, hanno dimostrato che l'incentivazione serve nei casi di onestà amministrativa e chiarezza di intenti da parte di chi giustamente deve trovare l'ausilio in momenti difficili. Ma, di fronte a clamorose situazioni che potrei anche definire con aggettivi molto duri e recriminatori, occorre predisporre i mezzi repressivi perchè la legge possa esercitarsi al cospetto di evidenti insensibilità per l'interesse pubblico, proprio come prevedono gli articoli 41 e 42 della nostra Costituzione.

È giunto il momento di non attendere più la complessa riforma dei codici — come lei stesso ebbe a rispondermi in sede di Commissione, signor Ministro — ma di agire con leggi speciali che sono in ritardo da anni, se pensiamo che ormai sono trascorsi 18 anni dalla promulgazione della Costituzione, e che tanto utili sarebbero state in questi ultimi anni a regolare situazioni incresciose che permangono insolute ai danni di migliaia di lavoratori e dell'economia pubblica.

Mi permetto di fare un solo nome, quello che corre sulla bocca di tutti, un nome legato ad uno scandalo nel campo industriale perchè ha illuso anche il Governo in una lunga, infruttuosa mora di quasi nove mesi: quello del Cotonificio Valle Susa. Non sono stati scandalosi, infatti, quei nove mesi di mora, in attesa di un provvedimento nei confronti di quel cotonificio per arrivare

ad una dichiarazione di fallimento — che io mi permetto di definire addomesticata — che sta per trasformarsi adesso in un concordato per salvare dalla bancarotta fraudolenta il titolare dell'azienda, per arrivare ad una soluzione che non è quella dell'intervento dello Stato il quale avrebbe potuto provvedere ad un esproprio se ci fossero stati gli strumenti legislativi? Si tratta di una industria sana dal punto di vista del complesso degli impianti, onde in tali condizioni dobbiamo dire che siamo arrivati in ritardo, che abbiamo atteso troppo l'adozione di una soluzione — la quale doveva venire al massimo entro 15 giorni — illudendo così gli ottomila lavoratori di quel cotonificio. Oggi quei lavoratori sono in attesa del salario maturato da oltre otto mesi e di una sistemazione più sicura.

Occorre, ripeto, non indugiare nel predisporre, per altri casi che possono maturare in questo difficile momento economico, gli strumenti legislativi in applicazione degli articoli 41 e 42 della Costituzione. L'articolo 41 riafferma innanzitutto la libertà di iniziativa economica e contemporaneamente ne indica i limiti. Nella stesura originaria il testo dell'articolo si riferiva non all'iniziativa, ma all'impresa, cioè all'organizzazione attraverso la quale l'iniziativa opera. Ma è ovvio che la libertà e i limiti dell'una sono la libertà e i limiti dell'altra. I limiti indicati sono due: in primo luogo che l'iniziativa privata non si svolga in contrasto con l'utilità sociale (e abbiamo avuto dei casi in cui tale contrasto è stato evidente); in secondo luogo che non si svolga in modo da pregiudicare la sicurezza, la libertà e la dignità umana.

Ricordo che sul concetto di utilità sociale l'onorevole Einaudi appuntò gli strali della sua fine critica osservando che da quando il Bentham, noto economista, contrappose l'utilità sociale all'utilità individuale, generazioni di studiosi si sono affaticate per sapere come si possa fare la somma delle utilità individuali. L'illustre economista liberale deplorò quindi che si inserissero nella Costituzione parole prive di un significato preciso. Ma, sulla falsariga della celebre definizione benthamiana, potrem-

mo dire che la utilità sociale corrisponde alla maggior quantità di benessere per il maggior numero di uomini possibile. Il risultato non è molto diverso se, con la stessa scorta della dottrina economica cattolica, ravvisiamo l'utilità sociale nel conseguimento del bene comune, il quale si identifica con la giustizia sociale e si concreta nel permettere a ciascuno di soddisfare le esigenze di conservazione, sviluppo e perfezionamento della personalità umana: il che implica un'efficiente produzione dei beni ai minimi costi e una giusta distribuzione di essi, affinché ciascuno riceva la quantità di beni necessari alla sua piena espansione personale.

Informandosi a questi principi occorre quindi creare una disciplina all'industria, che io sollecito. Il principio della regolazione economica è così enunciato nell'ultimo comma dell'articolo 41: « La legge determina i programmi e i controlli opportuni perchè l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali ». La legge non esiste, era necessario che esistesse; quindi io la sollecito vivamente e spero che da parte del Ministro mi si dia affidamento al riguardo.

In relazione alla nozione del bene comune, a cui ho accennato poco fa a proposito dell'utilità sociale, possiamo riassumere i fini della società, secondo la concezione economica cattolica, in questi due: massima produzione dei beni ai minimi costi e giusta distribuzione di essi. In rapporto a questi fini mi rifaccio senz'altro alla stessa relazione Fanfani che, su tale argomento della Costituzione, propose un controllo particolare per ogni impresa in fase di produzione, perchè ne sia accresciuta l'efficienza produttiva e le sia impedito di operare perdendo di vista i fini sociali. Sono parole di un vostro degnissimo rappresentante, onorevole colleghi democristiani.

Per quanto riguarda l'articolo 42 della Costituzione, che precisa nel secondo capoverso anche l'eventuale esproprio, ricordo che detto articolo, nel riconoscere e garantire la proprietà privata, prevede che la legge ne determini i modi di acquisto e di go-

dimento e ne fissi i limiti in rapporto a scopi precisamente indicati.

Per l'applicazione eventuale di questi due articoli repressivi, ho presentato con il mio Gruppo due ordini del giorno, che verranno in esame successivamente e sui quali mi diffonderò. Comunque, mi sono fatto scrupolo di ricercare negli atti della Costituente. Che cosa intendesse per funzione sociale il gruppo dei costituenti democristiani, a cui si deve l'inserzione della formula nel testo, è fatto palese dalla relazione Taviani (ricordo un altro eminente esponente del Governo) che contrappone la funzione sociale della proprietà a quella personale e la identifica con la destinazione dei beni all'uso comune, secondo il precetto tomistico.

Nel richiedere che si dia luogo allo studio di un'idonea legislazione, senza ulteriori remore, io mi auguro che le due citazioni degli allora costituenti Fanfani e Taviani possano trovare il consenso e l'appoggio della compagine dei senatori del centro-sinistra, compresi anche i senatori socialisti che ormai si sono fusi con gli altri in questa difesa del Governo.

E passo ad altro argomento, un argomento minore. In questo mio intervento ho ripetutamente ammesso l'opportunità di incentivare l'industria ai fini di favorire lo sviluppo dell'economia nazionale, e ciò sostengo ancorchè costi caro allo Stato. Ma cosa si è fatto finora nei confronti dell'artigianato? È una domanda che mi è stata posta e che ora io pongo in quest'Aula. Che cosa si è fatto nei confronti di quell'artigianato che continua a svolgere modestamente e silenziosamente la sua attività, pur subendo le diminuite commesse di lavoro da parte delle industrie in crisi, delle quali l'artigiano è produttore sussidiario? Per gli artigiani non vi sono sgravi o attenuazioni di oneri fiscali; è invece in aumento il costo della loro assicurazione obbligatoria contro le malattie la quale è parte integrante della loro semplice vita. Ai minori introiti per l'attenuato loro lavoro, essi artigiani vedono aggiungersi serie difficoltà per aumentare il contributo alla loro Cassa, per assicurarsi l'assistenza nelle stesse forme delle altre categorie di lavoratori.

Mi permetto di insistere perchè lo Stato, che in applicazione della legge 29 dicembre 1956, n. 1533, deve apportare il proprio contributo a tale assicurazione obbligatoria, adegui il proprio concorso ai maggiori costi, in conformità alle richieste avanzate, in modo che l'attuale sistema mutuo-previdenziale sia migliorato, e sia realizzato nei loro confronti un efficiente sistema di sicurezza sociale.

Fra tanti appelli delle maggiori classi sociali, costituenti imponenti gravami, si impegni il Governo a mostrarsi comprensivo, in ben più modeste proporzioni, verso questa categoria di lavoratori indipendenti.

Egredi colleghi, vi ho espresso i motivi per i quali io ed il mio Gruppo non possiamo considerare idoneo al grave momento che attraversiamo lo stato di previsione del Ministero dell'industria. Non si prevedono sufficienti mezzi di ausilio e si trascura di studiare i mezzi per ripianare certe situazioni.

Troppe cose si dimenticano ai danni di coloro che hanno contribuito, con il loro lavoro, a formare gli ingenti patrimoni dell'industria; nessuna garanzia si offre ad essi lavoratori per una piena occupazione, che non è ricchezza, ma è soltanto mezzo di vita.

Questo è il reclamo per il quale noi concludiamo con un nostro voto negativo (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Carelli. Ne ha facoltà.

C A R E L L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'andamento economico del nostro Paese, nel momento presente, esprime obiettivamente lo sforzo del Parlamento, del Governo, degli operatori per il superamento della situazione congiunturale che non riguarda — sia ben chiaro — soltanto l'Italia. Va invece notato che proprio in Italia si sono verificate e si verificano le affermazioni di maggiore rilevanza, il che denota l'efficacia dei provvedimenti, l'opportunità degli interventi intesi ad affrontare il contrattempo provocato dalle disarmonie delle componenti della nostra economia politica.

Il programma economico è la più evidente espressione di assestamento dei valori nel quadro delle iniziative e del riordinamento operativo. E voi sapete che sono stati presi provvedimenti molto interessanti e molto efficaci, checchè ne dica il nostro collega senatore Passoni, provvedimenti di notevole interesse che già, in un certo senso, manifestano risultati positivi: fiscalizzazione di oneri sociali, integrazioni finanziarie per la media e piccola proprietà industriale, crediti all'esportazione, riforma tributaria, soluzione dei problemi della finanza locale, snellimento delle procedure relative alla spesa, varie iniziative per rafforzare l'economia nazionale, piani di riordinamento e coordinamento dell'economia del Mezzogiorno costituiscono il complesso telaio delle instaurazioni di immediato intervento per il potenziamento produttivistico sociale di tutto il nostro territorio.

Una confortante constatazione è data dall'andamento della nostra bilancia commerciale nel raffronto del periodo gennaio-settembre 1965 con lo stesso periodo del 1964: importazione meno 5 per cento, esportazioni più 21,7 per cento.

Diceva poc'anzi il senatore Passoni che è vero che ci sono modesti miglioramenti ma, aggiungeva, a quali condizioni si sono ottenuti?

Evidentemente, senatore Passoni, sono stati realizzati nell'interesse, sia pure minimo, del profitto e dell'industria: sempre, comunque, dell'equilibrio dei fatti economici del nostro Paese.

Ed è la stampa — stampa non proprio vicina a noi — che elabora dati e rileva realtà. Riportandoci al raffronto dei periodi indicati constatiamo un notevole progresso nella dinamica degli scambi italiani con l'estero: con i Paesi del Mercato comune (Francia, Belgio, Lussemburgo, Germania, Paesi Bassi e Germania Ovest) 1161 miliardi e 578 milioni di esportazioni nel 1965 (periodo gennaio-settembre) contro 899 miliardi e 267 milioni del 1964. Così, con i Paesi EFTA, Regno Unito e Svizzera, 496 miliardi e 46 milioni nel 1965, contro 447 miliardi e 293 milioni dello stesso periodo del 1964. Questi sono dati che parlano molto chiaro.

Anche nei confronti dell'URSS, senatore Montagnani Marelli, abbiamo un aspetto positivo per il nostro Paese: 132 miliardi e 825 milioni rispetto ai 107 miliardi e 530 milioni del primo periodo del 1964. Così con la Jugoslavia: 268 miliardi rispetto ai 207 miliardi dell'anno precedente. E con altri Paesi: 819 miliardi rispetto ai 672 miliardi dello stesso periodo del 1964.

Veniamo ad altre considerazioni che certo non inducono al pessimismo. Sono convinto che le tendenze al pessimismo frenano il lavoro costruttivo degli uomini e ritardano il progresso sociale; dobbiamo guardare seriamente la realtà e riconoscere obiettivamente i valori positivi per non perdere lo slancio nell'azione.

Promettetemi, onorevoli colleghi, di continuare l'esame di alcuni elementi che eloquentemente dimostrano che le cose in questo nostro Paese non vanno poi tanto male.

Anche la produzione industriale è molto rilevante, checchè ne dica il senatore Passoni che ha affrontato solo il problema della passività. Di ogni fatto economico esiste il lato positivo e quello negativo; ma dobbiamo fare un sereno bilancio! Il suo acume, la sua competenza e la sua preparazione, senatore Passoni, devono ammettere quello che in questo momento affermo.

Vogliamo prendere in esame il quadro esatto? Eccolo! Abbiamo avuto un miglioramento notevole, (2,7 per cento) in questo primo periodo del 1965, nel settore manifatturiero; il 2,7 per cento in più per gli alimentari e affini; così +2,4 per cento nei riguardi del settore del legno, un aumento nel settore metallurgico (+30 per cento), un aumento nei mezzi di trasporto (+1,9 per cento), un miglioramento nel settore chimico (+4,9 per cento), un miglioramento nei derivati del petrolio (+19,3 per cento), un miglioramento nel settore elettrico (+6,6 per cento) ed ancora nei settori dei mezzi di trasporto (+1,9 per cento) eccetera. Questi dati vanno considerati nel quadro della produzione generale; comunque non è giusto dire che tutto è drammaticamente crollante, tutto è finito, l'Italia è in fallimento.

Amici e colleghi, dobbiamo essere obiettivi in queste nostre considerazioni e dare atto che l'Italia non cammina su un terre-

no agevole ma su un terreno difficilissimo; in noi rimane salva la certezza di un positivo risultato finale di armonia e di benessere raggiungibile con la valida collaborazione di tutti.

V E R O N E S I . Allora tutto va bene!

C A R E L L I . Non tutto va bene, ma non tutto va male.

La relazione tra produzione e consumo, nel dinamismo degli incentivi, assume aspetti sempre più netti nei processi di sviluppo, negli indirizzi, nel collocamento fino a distendersi in quel complesso di attività che gli americani hanno indicato con un nome particolare — *marketing* — che un economista definisce: « l'insieme integrato delle attività svolte per portare qualsiasi tipo di bene o servizio dalle mani del produttore a quelle ultime del consumatore » da cui la estrinsecazione in una valida armonia di operatività: delle ricerche di mercato e della pianificazione del prodotto; della scelta dei canali di distribuzione; della tecnica pubblicitaria; delle produzioni di vendita. Ma tutto ciò si riattacca a una premessa indispensabile, signor Ministro, a una pregiudiziale: la sana impostazione dell'impresa produttrice, basata a sua volta su una larga disponibilità finanziaria.

Abbiamo constatato che questa disponibilità esiste, se opportunamente articolata: ce lo dice il nutrito bollettino della Banca d'Italia. I depositi a risparmio presso le aziende di credito, fino a tutto il 1° gennaio 1965 ascendevano a 9.371 miliardi e 532 milioni. A queste disponibilità sommiamo i valori di conto corrente presso le aziende di credito, e avremo 17.282 miliardi e 267 milioni. Aggiungendo anche i depositi presso l'Amministrazione delle poste (4.669 miliardi e 758 milioni), si otterrà la ragguardevole cifra di 21.952 miliardi e 25 milioni.

Un notevole volume di possibilità finanziarie che lascia supporre che l'iniziativa operativa potrà disporre di concreti mezzi se saggiamente e armonicamente mobilitati. Gli elementi ci sono, così gli strumenti; si tratta di manovrarli, con chiarezza di vedute, sì che il risparmio annuo, (1.500? 2.000

miliardi?) possa trovare un equilibrato piano di investimenti. Non sempre però le disponibilità sono distribuite con criterio, questo è vero: dobbiamo purtroppo constatare che queste, diversamente mobilitate, arrivano nelle zone interessate in maniera assai difforme: mi riferisco alle disponibilità ufficiali. Ho qui il bollettino della Banca d'Italia coordinato con criterio di chiarezza tecnica, dal quale si possono rilevare dati che parlano un linguaggio inequivocabile.

Dal dicembre 1963 al giugno 1964, al marzo 1964, al settembre 1964, sono posti in evidenza i dati relativi al settore industriale quasi per intero per un volume pari a 4.332 miliardi e 808 milioni. Ma, signor Ministro, vogliamo vedere come si snodano le somme nella fase distributiva nei confronti delle Regioni? È questo il punto sul quale vorrei soffermarmi qualche istante, per metterla in condizione di esaminare il problema che a mio parere ha una notevole importanza. Ci troviamo di fronte ad alcuni dati; prendo, ad esempio, il 1963: in Lombardia (ci inchiniamo di fronte all'attrezzatura industriale della Lombardia che rappresenta l'ossatura della nostra economia) rileviamo un assorbimento di 807 miliardi e 302 milioni; in Piemonte 336 miliardi; nel Lazio 125 miliardi; nella Campania 270 miliardi. Se passiamo ai dati dell'ultimo periodo notiamo un particolare aumento nella entità delle distribuzioni e nel settembre del 1964 rileviamo che la Lombardia ha ottenuto una disponibilità di 861 miliardi e 705 milioni; il Piemonte di 370 miliardi e 729 milioni; la Campania di 359 miliardi e 155 milioni.

Ciò mi dà motivo di soffermarmi sulla situazione settoriale della mia piccola regione: le Marche. Queste hanno usufruito di ridottissimi interventi, corrispondenti alla più bassa quota nazionale. Nel 1963 le operazioni di credito ufficiale nel settore industriale hanno raggiunto il modesto livello di 18.749 milioni; nel marzo del 1964, 19.062 milioni; nel giugno del 1964, 20.370 milioni; nel settembre del 1964, 19.530 milioni. Particolari commenti non sono necessari. E pensare che le Marche hanno contribuito in passato a tenere alto il reddito nazio-

nale! Oggi il reddito medio *pro capite* nazionale oltrepassa le 300 mila lire annue. Nelle Marche il reddito arriva appena a 200 mila lire, mentre in Lombardia oltrepassa le 700 mila lire. Questo significa che non vi è equilibrio nella impostazione dei programmi economici e negli indirizzi degli enti incaricati della concessione finanziaria: cioè gli istituti speciali stimolati al riordinamento di particolari settori economici: l'IMI, per esempio, che esamina le richieste con criteri puramente tecnici saltando a piè pari i vari problemi di assestamento economico che assillano una zona, come quella delle Marche, oggi in crisi di riordinamento strutturale, dovendo spostarsi dalla linea di una economia ad indirizzo agricolo a quella più moderna ad indirizzo industriale.

Prevale ancora il principio edonistico e non si ha nessuna considerazione per le necessità di ordine sociale. Non importa se lo Stato ha ritenuto affrontare gli stessi problemi, con particolari iniziative, e in alcune zone con la finalità di costituire una solida base economica. Quello che conta per alcuni organi di collaborazione, assolutamente lontani dalla realtà, è di preoccuparsi, per la certezza dei rientri monetari, di una larga fascia prudenziale di garanzia.

È proprio nella regione marchigiana che abbiamo sentito la necessità di coordinare l'attività di riordinamento attraverso gli enti di sviluppo. Abbiamo bisogno di interventi più diretti perchè l'IMI possa rendersi conto di dover collaborare con il Parlamento e con il Governo in quella politica di ripresa economica che è indispensabile in questa nostra ora depressa regione.

Ecco perchè levo la mia voce per segnalare a lei, onorevole Ministro, che è necessario intervenire presso questi istituti speciali che interpretano la legge a loro modo. L'indirizzo politico in definitiva viene dato da un qualsiasi funzionario il quale fa il buono e il cattivo tempo, viene inviato sul posto, redige una relazione forse tecnicamente ineccepibile dal punto di vista teorico, ma non rispondente agli indirizzi del momento presente. E la politica non può essere fatta da un semplice funzionario, ricco di nozioni

tecniche apprese sui banchi della scuola ma non idonee a risolvere i veri grossi problemi della vita operativa.

E allora, onorevole Ministro, vorrei che la sua particolare sensibilità determinasse una revisione del sistema, un indirizzo più pratico e più consono alle vere necessità di alcune zone. Bisognerebbe sollevare l'IMI dal compito assunto, decentrando le competenze di intervento, demandandole agli organi esistenti nelle Regioni attraverso un piano organicamente compilato. Gli istituti speciali regionali sono i soli che possano inserirsi nel quadro economico zonale.

Per il momento chiedo a lei, onorevole Ministro, l'elenco — un elenco nominativo generale, diviso per provincie — di tutte le imprese industriali finanziate per il tramite dell'IMI, nonchè la entità dei finanziamenti riferiti ad ogni impresa: ne trarremo utili insegnamenti. Penso che un organico intervento distributivo nel complesso quadro dei finanziamenti alle imprese, favorirà l'auspicato progresso della ristrutturazione interna del settore industriale del nostro Paese. Grazie, onorevole Presidente. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Veronesi, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati insieme ad altri senatori. Si dia lettura di tali ordini del giorno.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

« Il Senato,

considerata la notevole importanza che potrebbe rivestire per l'economia italiana la disponibilità di risorse di idrocarburi nel territorio metropolitano;

constatato che l'attività di prospezione e ricerca ristagna o si sviluppa in forme estremamente limitate;

considerato che tale stato di fatto viene generalmente attribuito per alcuni versi a carenze legislative e per altri alle remore della vigente legislazione,

impegna il Governo a mettere rapidamente a punto un progetto di legge riguar-

dante la ricerca e la coltivazione nella piattaforma continentale;

a rivedere in forma sostanziale la legge 11 gennaio 1957, n. 6, nel senso di stimolare il sopito interesse dei ricercatori;

a ridurre a unità la legislazione e la amministrazione delle ricerche e coltivazioni;

ad aprire progressivamente le porte della pianura padana a tutti i ricercatori, secondo le linee di precedenti iniziative governative »;

VERONESI, PASQUATO, ROTTA, BERGAMASCO, ROVERE, BONALDI

« Il Senato,

considerato che l'attività svolta dal dopoguerra ad oggi dall'Ente nazionale per la cellulosa e per la carta dimostra che gli scopi istitutivi sono stati per gran parte abbandonati e per parte non sono più perseguibili, laddove l'Ente realizza attività extra statutaria,

invita il Governo, in applicazione della legge 4 dicembre 1956, n. 1404, a porre in liquidazione l'Ente nazionale per la cellulosa e per la carta ».

VERONESI, ROVERE, ROTTA, MASSOBRIO, TRIMARCHI, CATALDO.

P R E S I D E N T E . Il senatore Veronesi ha facoltà di parlare.

V E R O N E S I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, ogni qualvolta in questo periodo di crisi si interviene a parlare sull'industria, come nel presente caso, forte è la tentazione di tracciare un quadro ampio e completo della situazione in atto per poi indicare quello che si dovrebbe fare. Devo però astenermene, perchè dovrei ripetere amare verità che non sono gradite al Governo e perchè ancora una volta la mia parte verrebbe imputata di pessimismo, per non dire peggio.

L'accusa di pessimismo a carico dei liberali prese a manifestarsi con l'affermarsi del nuovo indirizzo politico di centro-si-

nistra, e così noi liberali ci siamo trovati gravati di addebiti per avere avuto il torto di avvertire ripetutamente i sostenitori del centro-sinistra che da certe premesse sarebbero derivate determinate conseguenze non favorevoli, come purtroppo si è verificato.

Ricordiamo così che nei primi tempi il Governo attuò la politica di chiudere gli occhi per non vedere e di affermare che tutto andava per il meglio nonostante le previsioni di alcuni profeti di sventura — che saremmo stati noi — mentre in seguito prese invece a parlare timidamente di congiuntura, che altro non è che un gentile neologismo inventato dai sostenitori del centro-sinistra; e prese ad ammettere che qualcosa aveva disturbato il ritmo della produzione industriale, e quindi le strutture economiche del Paese, ma che in ogni modo tali disturbi, tali difficoltà potevano considerarsi normali perchè si verificavano in tutto il quadro dell'Europa occidentale, il che non era vero.

Infine la verità cominciò finalmente a manifestarsi ed allora il coro dei troppi portavoce ufficiali prese a predicare la buona novella, che cioè il peggio era passato e che la ripresa era in atto, che la programmazione avrebbe rapidamente avviato il nostro Paese ad una prosperità mai prima d'ora conosciuta.

Queste premesse non hanno certo lo scopo di fare della facile ironia su fatti purtroppo oltremodo dolorosi per tutti; sono state fatte per dare spiegazione del perchè noi ci vediamo costretti a rinunciare ad affrontare l'argomento nella sua globalità. Abbiamo infatti la penosa impressione — che poi non è impressione ma forse realtà — di parlare a dei sordi o, peggio ancora, a persone che non vogliono sentire.

Di fronte a denunce di situazioni ben documentate, di fronte a ragionamenti di ferrea logica, ci sentiamo sempre rispondere che quanto non va nel nostro Paese deve addebitarsi ai settori che si sentono estranei alle impostazioni di centro-sinistra e, nel caso, per quanto riguarda il settore industriale, agli imprenditori che non avrebbero previsto in tempo ciò che dovevano prevedere, che non avrebbero fatto investi-

menti a sufficienza e che si sarebbero comportati con miope egoismo.

La verità è che tale modo di rispondere, oltre che essere erroneo, pecca a mio avviso di voluta falsità. Vero è che da qualche tempo a questa parte dalla compagine governativa viene fatta qualche concessione alla verità e al buon senso (e di questo sono lieto di dare qui riconoscimento); ma purtroppo osservo che manca a tutt'oggi una chiara e franca ammissione da parte del Governo di avere sbagliato, sia pure per alcuni componenti, senza volerlo, e per di più manca la manifesta volontà di riparare agli errori. Sono invece queste le condizioni indispensabili per avviare quel risanamento fondamentale e quella ripresa che tutti auspicano.

La verità è che il Governo ha paura di riconoscere il vero e di trarne le conseguenze e continua a considerare il popolo italiano come un bambino al quale la verità non deve essere detta o quanto meno deve essere detta a piccolissime dosi. Così io mi trovo nuovamente a parlar male del centro-sinistra e quindi ad essere accusato di mancanza di sensibilità sociale e di scarsa preoccupazione dei problemi e dei bisogni delle classi lavoratrici, come sogliono accusarci gli integralisti di parte cattolica e socialista.

Io debbo respingere tali accuse e negare che gli operai stiano meglio oggi con il Governo di centro-sinistra di quando noi, vituperati liberali, partecipando ai Governi centristi, avviavamo il Paese verso una prosperità mai conosciuta nel passato. Ritengo però di poter affermare che oggi anche gli operai stanno prendendo coscienza che la battaglia al profitto, purtroppo condotta così vigorosamente e con felici risultati da tutto l'arco di sinistra, ha provocato danni alle imprese ma anche e nello stesso tempo ai lavoratori. E purtroppo gli ultimi danni sono assai più gravi e dolorosi dei primi.

Ed allora, se questa è la nostra sensibilità, maggiore dovrebbe essere quella dei responsabili del centro-sinistra. Quindi io osservo: perchè si continua a parlare dell'equilibrio fra costi e ricavi, della necessità del profitto, con frasi ovattate, quasi

ambigue, senza avere il coraggio di tradurre nella realtà quei perenni e indistruttibili principi economici che, proprio per essere perenni e indistruttibili, tornano a riaffermarsi, sia pure a poco a poco, anche nei Paesi dell'Est europeo? Il nostro Governo parrebbe dominato da una mentalità fatalistica e forse anche in qualche caso, come nel caso in esame, sembrerebbe essere più liberista, direi quasi anarchico, rispetto a noi, se esso fosse persuaso, come io dovrei ritenere, che le crisi si susseguono ciclicamente nella storia economica per cui ad ogni stagnazione succederebbe per virtù spontanea una ripresa e che quindi non rimane altro che attendere filosoficamente che, a dispetto delle opposizioni, ivi compresa la nostra, la ripresa presto o tardi si verifichi.

Posto che così sia, dobbiamo però ricordare che l'inattività quanto meno prolunga nel tempo la crisi ed osserviamo che quando una crisi come quella che oggi travaglia il Paese risulta chiaramente prodotta da determinati fattori, bisognerebbe, da parte di persone di buon senso e che hanno amor di Patria, prontamente eliminare questi fattori. Questo invece il Governo non fa, limitandosi a ricercare e ad elencare i sintomi idonei ad avvalorare la tesi delle possibilità di ripresa, come ha fatto il collega Carelli che mi ha preceduto, dimenticando il problema di fondo e cioè che la ripresa è impedita dalla mancanza di quella che è la condizione prima per ogni sviluppo economico: gli investimenti. E gli investimenti, lo ripetiamo ancora una volta, necessitano di un clima di fiducia nel quale gli imprenditori debbano, sì, affrontare, come è nella loro natura e come è loro dovere, rischi economici anche pesanti, ma possano sentirsi posti al riparo da rischi politici.

Come si può chiedere e pretendere che gli imprenditori investano, che gli imprenditori portino avanti nuove iniziative nel quadro del sistema economico tuttora in atto quando il congresso del secondo partito al Governo, il congresso del suo partito, collega Bonafini, affiancato da vaste minoranze integraliste democristiane, afferma che il sistema economico vigente è inidoneo a dare

prosperità al popolo italiano ed annuncia di voler sostituire tale sistema economico?

B O N A F I N I . E lei cosa ne pensa?

V E R O N E S I . Io penso che l'attuale sistema economico sia valido e che debba essere difeso, e affermo che si parla con lingua biforcuta quando, affrontando il tema di fondo, si dice che il sistema è inidoneo e nello stesso tempo si invitano gli imprenditori ad investire. Ma come possono gli imprenditori investire quando voi dite che nel più breve tempo possibile volete completamente modificare il sistema?

Mi si opporrà che il Governo, anche per opera di Ministri socialisti, ha fatto qualche cosa in favore dell'economia nazionale disattendendo le linee politiche espresse. Questo è vero in parte, ma sappiamo anche che il Governo ha fatto cose assai più sfavorevoli, mentre altre opportune sono state fatte soltanto a metà. Mi siano consentiti alcuni esempi.

Per quanto riguarda la fiscalizzazione degli oneri sociali, che cosa si aspetta a istituzionalizzarla? Io penso che non siano più sufficienti generiche assicurazioni perchè la vita economica vuole previsioni di lunga durata e gli imprenditori, come ogni buon agricoltore che pianta alberi che gioveranno alle generazioni successive, devono spingere i loro calcoli non solo al prossimo futuro ma anche al futuro lontano.

Da anni la Borsa vive di vita grama e stentata e, se non è sempre vero che Borsa alta significa prosperità, è per altro certo che non si ha fervore di vita industriale con una Borsa asfittica.

Orbene, qual è il pensiero, la volontà del Governo in merito alla cedolare di acconto, l'imposta che, insieme alla nazionalizzazione dell'energia elettrica voluta, collega Bonafini, dal suo Lombardi, per quei tali fini, è, a mio avviso, responsabile di gran parte del clima di sfiducia in atto? Cosa accadrà tra un anno, al termine della validità dell'attuale norma? Cosa si intende fare di diverso, di più o di meno, per rianimare il mercato azionario?

Penso che, qualunque possa essere la decisione, quali che siano le intenzioni, il Governo dovrà dirlo il più presto possibile perchè le imprese non possono vivere alla giornata ed hanno bisogno di sapere con anticipo come impostare la loro attività.

Ma io debbo cessare dal trattare il generale, per essere fedele all'impegno inizialmente preso e devo scendere al particolare per prospettare come, a mio avviso, dovrebbero essere affrontati e risolti alcuni problemi che potrebbero rianimare il settore della piccola e media industria. E penso che questo sia forse il modo più concreto perchè la nostra opposizione costituzionale possa portare efficace contributo.

Ritorno quindi sui problemi della piccola e media industria che ritengo di importanza decisiva e insostituibile nella vita di un Paese democratico, perchè il continuo nascere e svilupparsi di tali piccole e medie imprese è determinante per il mantenimento di un regime di libera concorrenza; e, poichè dette imprese formano il tessuto connettivo dell'apparato produttivo, assicurando le possibilità di ricambio di un organismo economico sano, riteniamo la presenza e il potenziamento di tali imprese necessari per contrastare la tendenza, che purtroppo si sta manifestando, di eccessivo favore per le industrie a partecipazione statale e pensiamo che tali organismi, anche se di minore ampiezza, rappresentino valido ostacolo al prevalere di indirizzi e di formule che finirebbero per abbassare paurosamente il tenore di vita del popolo italiano.

Così, con alcuni ordini del giorno, peraltro già sommariamente illustrati in altra sede, abbiamo raccomandato al Governo varie iniziative. Una prima è quella di concedere, al fine di incentivarne la creazione, facilitazioni ed esenzioni ai consorzi di piccole industrie per acquisti e vendite collettive e di riservare trattamenti fiscali particolari per le trasformazioni delle imprese individuali e delle società di fatto in società di capitali.

Ora, l'esame della realtà economica dei Paesi più sviluppati dal punto di vista industriale, conferma che il problema della dimensione si pone spesso per le piccole im-

prese in relazione ai singoli servizi più che all'intero complesso aziendale. Ciò per il fatto che questi servizi hanno una loro dimensione minima che supera le necessità e le possibilità di sfruttamento delle piccole aziende, le quali perciò, qualora provvedano individualmente ad affrontarli, si sottopongono non solo ad impegni che esorbitano le loro possibilità di spesa, ma, a causa dell'insufficiente utilizzazione dei servizi stessi, non riescono ad ammortizzare i relativi costi.

La messa in comune di questi servizi e la suddivisione delle relative spese tra un numero adeguato di aziende attraverso la creazione di consorzi tra le imprese interessate risulta, come è provato da numerose esperienze italiane e straniere, di una estrema utilità. Pur salvaguardando l'autonomia delle singole imprese, queste forme di cooperazione interaziendale permettono, infatti, alle piccole imprese di godere dei servizi resi sempre più necessari dall'allargamento dei mercati e dalle esigenze attuali della produzione, e che superano le loro disponibilità individuali.

Queste osservazioni valgono anche per quanto riguarda la scarsa forza contrattuale delle piccole imprese, sia nel momento dell'acquisto delle materie prime che in quello delle vendite dei prodotti finiti. La creazione di consorzi per l'acquisto e per la vendita in comune, sia sul mercato interno che sui mercati esteri, permetterà infatti alle piccole imprese di praticare prezzi concorrenziali, a tutto vantaggio dei consumatori finali.

Riconoscendo l'importanza di queste forme consortili, il Ministero delle finanze, con circolare n. 12 del 9 febbraio 1963, della direzione generale delle tasse e imposte indirette, ha stabilito che i passaggi di merce dal mercato ai consorzi e da questi ai soci e viceversa debbano essere assoggettati ad una sola imposta e a una sola imposizione di IGE. Ciò anche nei casi in cui i consorzi siano forniti di personalità giuridica e quando provvedano all'acquisto e alla vendita di merci in base ad un mandato generico ad essi conferito.

Occorre inoltre ricordare che il disegno di legge n. 2601, sulla ristrutturazione e rior-

ganizzazione dell'industria tessile, ha previsto l'estensione delle facilitazioni in esso contenute alle società-organo, aventi cioè — dice testualmente la relazione del disegno di legge — una funzione strumentale e una struttura idonea a rendere possibile l'acquisto a migliori condizioni delle materie prime e semilavorate occorrenti alle industrie tessili, e l'espletamento, pure con sensibile risparmio delle spese generali, delle attività di vendite e di altri servizi connessi occorrenti a tali industrie. La stessa relazione precisa che tale misura è diretta soprattutto ad agevolare le piccole e medie imprese. Dato che, come si è detto, tali necessità sono proprie di questa classe di aziende, indipendentemente dal loro settore, pare opportuna, a mio avviso, l'estensione di queste agevolazioni a tutte le piccole e medie industrie.

Per quanto poi riguarda la trasformazione delle imprese individuali e delle società di fatto in società di capitali, occorre osservare che il CNEL, nell'assemblea del 16 maggio 1961, esaminando un disegno di legge allora all'esame del Parlamento, espresse il parere che le stesse agevolazioni previste per le trasformazioni, fusioni e concentrazioni di società, sia riguardo alla imposta di registro che alla tassazione di ricchezza mobile sui redditi e sulle plusvalenze, dovessero essere applicate anche alle aziende individuali e alle società di fatto, in via permanente o almeno per un congruo periodo di tempo.

La legge 18 marzo 1965, n. 170, disattendendo tale parere, ha escluso dalle agevolazioni in essa previste i tipi di impresa sopra elencati. Per ovviare a tale lacuna è stata presentata dall'onorevole Alpino, di mia parte, il 27 settembre 1965, la proposta di legge n. 2603, volta all'estensione alle società di fatto o comunque irregolari delle agevolazioni tributarie previste dalla legge 18 marzo 1965, n. 170.

Nuovi problemi insorgeranno inoltre, a mio avviso, quando entrerà in vigore la progettata riforma delle società commerciali. In dipendenza del nuovo assetto che tali società riceveranno, sembra opportuno che sia lasciata a tutte le imprese la piena li-

bertà di scegliere la forma giuridica che esse riterranno più adeguata alle loro caratteristiche e che sia applicata quindi l'imposta di registro in misura fissa, già prevista dal progetto governativo di riforma per altre ipotesi, anche alle trasformazioni di società non tassabili in base a bilancio in società tassabili e viceversa.

Una seconda iniziativa, che ci permettiamo di illustrare, riguarda la possibilità di esentare dall'imposta complementare le quote di reddito delle imprese individuali o delle società di persone reinvestite nelle aziende. Su questo argomento riteniamo ancora pienamente valido il parere espresso dal CNEL nella sua assemblea del 16 maggio 1961, che desidero integralmente ripetere: « Come è noto, l'imposta complementare progressiva sul reddito colpisce il reddito complessivo netto del quale il contribuente ha la disponibilità, il che fa sì che concorrono a formare l'imponibile anche i dividendi delle azioni che siano distribuiti ai soci, cosicché se la società non distribuisce integralmente il reddito da essa realizzato in un determinato esercizio, o perchè ne accantona una parte a riserva in vista delle future perdite, o perchè la impiega nell'acquisto di beni necessari all'esercizio dell'impresa, tale parte di reddito non viene colpita con l'imposta complementare a carico dei soci, salvo naturalmente concorrere a formare il reddito imponibile dell'anno in cui gli accantonamenti verranno distribuiti.

Se è vero che gli uffici delle imposte hanno cercato nei confronti delle cosiddette società familiari di colpire con imposta complementare a carico dei soci anche il reddito non distribuito dalla società, la giurisprudenza è ormai ferma nel respingere simile interpretazione tutte le volte in cui sia stato dimostrato l'effettivo reinvestimento di parte del reddito.

Per quanto concerne invece le ditte individuali e le società di persone, tutto il reddito prodotto dall'impresa viene assoggettato all'imposta complementare, ancorchè una parte di esso sia reinvestito nell'azienda e ciò in quanto si ritiene che il reddito sia necessariamente disponibile da parte dell'imprenditore e dei suoi soci.

Tale differenza di trattamento fa sì che l'imprenditore il quale possa apportare la propria azienda in una società della quale possieda in pratica la totalità del capitale, sopporterà l'imposta complementare solo sui redditi di cui esso ha l'effettiva disponibilità, mentre per le imprese che non hanno forma societaria l'imprenditore dovrà corrispondere l'imposta complementare anche sulla parte di utili reimpiegati nella azienda.

Il peso di questa situazione non ha certo bisogno di essere ulteriormente sottolineato; basti pensare che di regola il reinvestimento di parte del reddito assoggettabile a ricchezza mobile avviene proprio negli anni nei quali tale reddito è più elevato e nei quali l'imprenditore deve sopportare uno sforzo maggiore per ampliare o rinnovare le attrezzature, vale a dire negli anni in cui, da un canto, attesa la progressività dell'aliquota, il peso dell'imposta complementare è maggiore e, dall'altro, il contribuente ha maggiore bisogno di disponibilità liquide.

Se è vero che l'imposta sulle società ha inteso anche correggere questa sperequazione, essa non di meno resta quando si consideri la progressività dell'imposta complementare, per cui non solo si deve provvedere a un pagamento anticipato (rispetto all'analoga situazione di una società), ma con aliquote che possono essere notevolmente maggiori; inoltre per le società i redditi reinvestiti possono essere compensati da perdite sopravvenienti, cosicché i soci possono, in definitiva, avere un minore imponibile di complementare nei confronti del proprietario di un'azienda individuale costretto a pagare l'imposta all'atto dell'accertamento del reddito anche quando di questo non potrà mai disporre per sopravvenienti perdite.

La eliminazione di tali sperequazioni non presenterebbe particolare difficoltà, essendo sufficiente disporre che — almeno nei confronti delle imprese che hanno meno di cento dipendenti, apprendisti esclusi, e si avvalgano della facoltà riconosciuta loro dall'articolo 104 del testo unico sulle imposte dirette, di chiedere la tassazione in base al bilancio — agli effetti dell'imposta com

plementare non si tenga conto della parte del reddito soggetta a ricchezza mobile che dalla contabilità risulti reinvestita nella azienda.

Una siffatta soluzione non solo eliminerebbe la rilevata sperequazione tra imprese individuali e imprese societarie, ma presenterebbe anche due aspetti favorevoli, in quanto costituirebbe un'ulteriore notevole spinta per le imprese individuali ad avvalersi del citato articolo 104 (che, come è noto, permette all'amministrazione finanziaria un più rigoroso accertamento) e favorirebbe la eliminazione delle minori società, la cui esistenza è giustificata semplicemente da motivi fiscali, eliminazione peraltro ripetutamente auspicata dal legislatore ».

Altra iniziativa prospettata e che noi sottoponiamo alla sua attenzione, onorevole Ministro, era quella della tassazione della quota di reddito destinata a retribuire l'opera prestata dal piccolo imprenditore e dai suoi familiari nell'azienda. Anche in questo caso mi sia consentito di non dar corso a mie parole ma di riferire l'autorevole parere espresso del CNEL nell'Assemblea del maggio 1961:

« Con l'attuale sistema di imposizione dei redditi di impresa non è stato adeguatamente risolto il problema della discriminazione dei redditi di lavoro che concorrono alla sua formazione, talchè l'attuale sistema comporta una maggiore onerosità per le minori imprese. Nelle imprese molto piccole prevalentemente a carattere familiare, il reddito di impresa è quasi interamente di lavoro, mentre per le grandi imprese il reddito aziendale è reddito prevalentemente di capitale. Tra queste due situazioni limite vi è una infinità di situazioni intermedie in cui si passa gradualmente dalla prevalenza del reddito di lavoro a quella del reddito di capitale.

Un trattamento fiscale che consideri più equamente l'apporto dato dall'imprenditore individuale, come dirigente, alla formazione del reddito aziendale dovrebbe logicamente prescindere dalle dimensioni di impresa. Trattasi di una perequazione che, anche se d'interesse predominante delle minori im-

prese, ha la sua giustificazione nella considerazione di un elemento di fatto, quale è appunto la partecipazione del proprietario all'attività direzionale della impresa. Tenuto però conto che, come si è detto, essa di fatto interessa prevalentemente le minori imprese, e che nelle imprese di maggiori dimensioni il vantaggio concreto che l'imprenditore potrebbe ritrarne è relativamente di modeste dimensioni, il CNEL ha ritenuto di proporre che solo nelle aziende individuali con meno di 100 dipendenti si ammetta in detrazione una somma pari alla retribuzione che l'imprenditore percepirebbe come dirigente della propria azienda, somma da assoggettare naturalmente alla imposta di ricchezza mobile in categoria C.

È appena il caso di rilevare come la determinazione di tale somma non presenti particolare difficoltà: infatti, agli effetti della classificazione in C/1 o in B delle minori aziende commerciali o industriali, l'Amministrazione finanziaria ha già fatto ricorso proprio a questo elemento; agli effetti pure dell'imposta di ricchezza mobile l'Amministrazione, proprio al fine di ammettere o meno in detrazione gli emolumenti pagati ai Consiglieri di amministrazione, ha raccomandato ai dipendenti uffici di accertare se tali retribuzioni restino nei limiti di quelle normali o invece li eccedano, nel qual caso l'eccedenza non viene riconosciuta detraibile.

Un tale adattamento, oltre a perequare il trattamento tributario delle imprese che possono costituirsi in forma di società, sia pure in accomandita o in nome collettivo, e delle imprese che per le più diverse ragioni non possono raggiungere tale forma, risponderebbe in pieno al precetto della Costituzione che vuole il sistema tributario improntato ad un criterio di progressività. È evidente infatti come, assoggettando ad una aliquota minore una somma sostanzialmente fissa, si viene ad attenuare il carico tributario delle imprese minori.

L'articolo 94 del testo unico sulle imposte dirette dispone, ai fini della determinazione del reddito dell'impresa soggetto a ricchezza mobile in categoria B, che non sono detraibili le somme imputate a retri-

buzione dell'attività svolta per la produzione del reddito dal coniuge dell'imprenditore e dai figli minori non emancipati, anche se essi siano iscritti sul libro paga e paghino regolarmente i contributi previdenziali. Tale norma è in evidente contrasto con il principio generale sancito in tema di determinazione del reddito di categoria B, di portare in detrazione dell'ammontare dei ricavi lordi tutte le spese necessarie per la acquisizione di tali ricavi e, fra queste, quelle pagate a titolo di stipendi e salari ai propri dipendenti. È infatti da considerarsi normale che la moglie e i figli non emancipati possano prestare servizio nell'azienda del marito o del padre al pari di qualsiasi altro lavoratore e ne ricevano una retribuzione. Ora, mentre il reddito della moglie e dei figli minorenni impiegati presso un estraneo gode della esenzione fino a lire 240 mila, nonchè della tassazione con l'aliquota del 4 per cento fino a lire 960 mila e dell'8 per cento per l'eventuale eccedenza, il reddito della moglie e dei figli impiegati nell'azienda del marito o del padre è soggetto, per effetto della ricordata norma, ad una imposizione di circa il 27 per cento concorrendo a formare il reddito di categoria B del rispettivo marito e padre ».

Evidentemente, quindi, appare opportuno e necessario, io direi, modificare il ricordato articolo riconoscendo espressamente la detraibilità per le imprese con meno di cento dipendenti delle somme imputate a retribuzione dell'attività svolta dal coniuge e dai figli minori non emancipati, naturalmente quando sia provato il rapporto di impiego, ad esempio attraverso il pagamento dei contributi previdenziali. Con il che, del resto, non si farebbe che estendere con particolare cautela a favore della moglie e dei figli minori quanto, con equità, è già stato riconosciuto nei confronti dei figli maggiorenni.

Altra iniziativa prospettata era quella di estendere in materia di imposta di successione alle piccole imprese industriali a conduzione familiare la stessa esenzione già in atto per i coltivatori diretti a norma della legge 29 novembre 1962, n. 680, e di rivedere le aliquote e di considerare l'oppor-

tunità di concedere rateizzazioni nell'assolvimento dei conseguenti obblighi tributari.

Giova ricordare che il carattere spiccatamente personale della gestione della piccola impresa fa sì che la morte del suo titolare determini già di per sé una situazione particolarmente grave, spesso difficilmente superabile. In tale momento così delicato le piccole aziende sono esposte a gravami fiscali di particolare pesantezza, che finiscono per ripercuotersi, in definitiva, sulla stessa capacità di tali imprese a sopravvivere. Il sistema attualmente vigente, risultante dalla combinazione di due distinte imposte — l'imposta di successione e l'imposta sull'asse globale — è infatti tale da determinare sovente alla morte dei titolari di piccole imprese la liquidazione delle aziende o una notevole riduzione delle loro attività, con dispersione di fonti di ricchezza che poi si ripercuotono sul piano generale.

Tale stato di cose è determinato soprattutto dal mancato aggiornamento delle aliquote, ritoccate l'ultima volta nel 1945 in modo inadeguato, e che risultano oggi del tutto sproporzionate ai valori attuali per l'intervenuta svalutazione monetaria, e tali da tradire completamente la stessa volontà del legislatore nel momento in cui le istituì.

È inoltre da tener presente che coloro che vengono chiamati a succedere nella titolarità di una piccola azienda, hanno il più delle volte contribuito essi stessi, con il loro apporto di lavoro e di capitale, alla costituzione di quel patrimonio aziendale che forma appunto l'oggetto della successione. Almeno per i casi di aziende individuali che si trasmettono *mortis causa* in linea retta o al coniuge, bisognerebbe quindi istituire una norma del tipo di quella già in vigore per i coltivatori diretti (sopra richiamata legge 29 novembre 1962, n. 1680) esentando dal pagamento d'imposta gli eredi purchè continuino l'attività imprenditoriale per un certo periodo di tempo.

Per tutti gli altri casi è necessario rivedere le aliquote alla luce dei nuovi valori monetari e tenendo conto delle necessità di immobilizzazione delle imprese. È inoltre indispensabile concedere, in ogni caso, adeguate dilazioni di pagamento in modo da

non costringere gli eredi, chiamati improvvisamente a far fronte a rilevanti obblighi tributari, a smobilitare, come sovente accade, totalmente o parzialmente gli impianti.

Signor Ministro, per quanto riguarda i due ordini del giorno che ho presentato, stante che il primo, quello relativo al problema degli idrocarburi, è stato da lei in Commissione accolto come raccomandazione, ad eccezione dell'ultimo capoverso con il quale chiedevo che le porte della Pianura padana venissero progressivamente aperte a tutti i ricercatori di idrocarburi liquidi e gassosi, secondo le linee di precedenti iniziative governative (ed intendevo riportarmi ad una iniziativa preannunciata in sede di Consiglio dei ministri dall'allora Ministro dell'industria, senatore Gava, e in seguito rimasta inerte), non ritengo di spendere ulteriori parole. Raccomando soltanto che il Governo presenti con urgenza il disegno di legge riguardante la ricerca e la coltivazione nella piattaforma continentale, poichè mi risulta che la Commissione Oggioni ha già terminato il suo lavoro di consulenza, riservandomi di presentare, se del caso, per mia parte un disegno di legge per la cessazione del monopolio ENI nella Valle padana.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, con il quale ho invitato il Governo, in applicazione della legge 4 dicembre 1956, n. 1404 a porre in liquidazione l'Ente nazionale per la cellulosa e la carta, non posso fare altro che richiamare quanto ho avuto l'onore di dire in quest'Aula nella seduta del 20 ottobre u.s. Colgo però l'occasione, signor Ministro, per lamentare che, avendo rivolto a lei, ed esclusivamente a lei, nella sua qualità di Ministro dell'industria e commercio, in data 27 settembre 1965, un'interrogazione per avere l'elenco degli enti e delle persone interessate (stampa quotidiana, periodici, riviste di elevato valore culturale) che abbiano fruito negli anni 1961, 1962, 1963 e 1964 delle erogazioni disposte dall'Ente nazionale per la cellulosa e la carta, con specificazione dei relativi importi, abbia invece ricevuto risposta, in data 19 novembre 1965, dal Sottosegretario di Stato alla Presidenza del

Consiglio dei ministri, con la quale però non mi si dà risposta alcuna. In essa si fanno molte premesse, che peraltro erano a noi note, e nella parte sostanziale si dice che la mancata diffusione dei dati analitici delle erogazioni disposte è dovuta alla considerazione che facilmente si potrebbe dedurre dalle cifre delle singole integrazioni la tiratura dei quotidiani e dei periodici, mentre questo è un dato che le stesse aziende e le loro organizzazioni sindacali non considerano generalmente che venga divulgato.

Signor Ministro, tale risposta io mi limito a qualificarla soltanto strana, senza aggiungere altro. Osservo però che il principio democratico della casa di vetro deve essere valido in tutto e per tutti. Conseguentemente le rinnovo formale richiesta perchè a chi parla, quale senatore della Repubblica, sia data la possibilità di conoscere quali organi della stampa quotidiana, periodici, riviste di elevato valore culturale e altri in genere abbiano fruito proprio negli anni 1961, 1962, 1963 e 1964 delle erogazioni disposte dall'Ente nazionale cellulosa e carta, e gradirei che tale risposta mi venisse da lei, signor Ministro, che ricopre il Dicastero dell'industria e commercio nel cui ambito si muove l'Ente.

Colgo anche l'occasione, signor Ministro, per pregarla di chiarire nella sua risposta se il Governo abbia o no abbandonato l'idea di applicare disincentivi al Nord nel quadro della politica di piano, stante che la risposta data dal Capo ufficio stampa del Ministro del bilancio alla Direzione del giornale « Il Sole » - « 24 Ore » non allontana i dubbi e le perplessità che sono insorte negli imprenditori del Nord, che, come giustamente è stato detto, intendono conoscere in modo chiaro e inequivoco con quali mezzi e strumenti si vorrebbe eliminare quella cosiddetta congestione patologica che sarebbe stata riscontrata nel cosiddetto triangolo industriale.

Vado così a concludere, raccomandando, signor Ministro, alla sua maggiore benevolenza l'attenzione gli specifici problemi nel settore della piccola e media industria che le ho sottoposto e che la prego di voler accogliere quale modesto particolare contri-

buto nel quadro generale delle necessità dell'industria italiana e come sforzo di un oppositore costituzionale per ritrovare unità di intenti per il meglio.

Raccomando il poco perchè penso che al molto provvederà il tempo: anche talune verità economiche sono eterne, per cui ritorneranno verità anche per quanti sono oggi ostili alle stesse: non si può produrre prosperità eliminando il profitto e scoraggiando il risparmio; non si può aiutare chi guadagna un salario demolendo l'imprenditore che glielo fornisce.

Qualcuno mi dirà che sono vecchie idee. Può essere; per mia parte vi ricorderò la amara affermazione di quel grande economista che fu Maffeo Pantaleoni: « vi sono due scuole in economia politica, quella di coloro che sanno l'economia e quella di coloro che non la sanno ».

Signor Ministro, per la trepida attesa di tutte le famiglie italiane, per l'affetto e la riconoscenza che dobbiamo portare agli anziani e per l'amore che dobbiamo portare ai giovani, penso che sarebbe opportuno che le esercitazioni ideologiche nel campo astratto venissero dibattute nelle tavole rotonde e sulle colonne delle riviste e dei periodici di opinione, laddove l'attività legislativa del Governo e nostra venisse esercitata sotto le insegne di quelle antiche virtù — e il buon senso primo fra tutte — che sole fanno i popoli prosperi e felici. *(Applausi dal centro-destra. Congratulazioni).*

P R E S I D E N T E . Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

Per lo svolgimento di interpellanze

N E N C I O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, ricordo che, in successione di tempo, sono state presentate tre interpellanze, la prima delle quali sottoscritta dal senatore Gray e da me, la seconda da tutto il Gruppo che ho l'onore di presiedere, e la terza da me solo, circa quanto è stato fatto

a Milano da parte di quell'Amministrazione comunale in occasione della « Expotur » spagnola (nn. 380, 382 e 384). Non voglio qui rievocare i fatti perchè non è la sede. Mi richiamo a queste interpellanze e voglio far presente soltanto che questa notte il Sindaco di Milano, raggiunto da alcune interpellanze presentate in sede comunale, ha dichiarato, per tacitare la cosa, di essere in possesso di una lettera del Console spagnolo che riconosce la sua correttezza. Evidentemente, di fronte a questa dichiarazione del capo dell'Amministrazione cittadina e rappresentante del Governo nel Comune, le istanze si sono ammorbidite. Ora, poichè la dichiarazione del capo dell'Amministrazione cittadina è falsa nel vero senso della parola. . .

P R E S I D E N T E . Lei non entri nel merito, senatore Nencioni, dica soltanto che cosa desidera.

N E N C I O N I . Signor Presidente, debbo far presente l'urgenza. C'è un falso storico che non potrà mai essere provato e, poichè le nostre interpellanze mirano a tre obiettivi che sono di massima urgenza, cioè ristabilire l'equilibrio che è stato interrotto, accertare se i fatti siano tali da turbare le relazioni tra due Stati, accertare se sia degno il fatto che il capo di una amministrazione possa usare l'arte della menzogna, dato quello che è successo (rimozione di bandiere, dichiarazioni fatte in Consiglio comunale contro lo Stato spagnolo, contro un Paese amico, col quale l'Italia intrattiene regolari rapporti di carattere diplomatico, politico e culturale) è urgente, dico, che queste tre interpellanze vengano poste immediatamente all'ordine del giorno. Potremmo anche prendere, signor Presidente, occasione dalla discussione del bilancio del Turismo.

P R E S I D E N T E . Lei di interpellanze ne ha presentata una.

N E N C I O N I . Una è stata presentata questa mattina, una è stata presentata ieri e una è stata presentata avant'ieri e queste sono sul sommario. Siccome sono stati

diversi atti che si sono susseguiti, ogni atto ha avuto l'onore di una interpellanza da parte nostra. Come dicevo, si potrebbe anche prendere occasione (lo dico a mo' di suggerimento) dalla discussione del bilancio del Turismo, se si ritiene sia la sede adatta, per affrontare questo tema.

Comunque c'è la necessità che queste interpellanze, che involgono la presenza del Presidente del Consiglio, del Ministro degli esteri e del Ministro dell'interno, trovino collocazione in questi giorni perchè non è ammissibile che il Parlamento taccia di fronte a fatti che involgono rapporti internazionali con un Paese con cui l'Italia ha regolari rapporti di carattere diplomatico, culturale e commerciale.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro dell'industria a farsi interprete della richiesta del senatore Nencioni presso i Ministri competenti e di riferire alla Presidenza circa la data in cui si potranno svolgere le interpellanze.

N E N C I O N I . Io questa sera tornerò a chiedere ancora, perchè è una cosa veramente urgente: prego il ministro Lami Starnuti di far presente che deve essere chiarita questa azione veramente strana che si è presentata agli attonici cittadini italiani e soprattutto che ha leso la tradizionale ospitalità italiana e particolarmente la tradizionale ospitalità ambrosiana.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza:

S I M O N U C C I , *Segretario:*

Al Presidente del Consiglio dei ministri, con riferimento alla nota intervista concessa dal Ministro degli esteri e Presidente dell'Assemblea dell'ONU nella quale questi contesta la decisione del Governo italiano di votare contro l'ammissione della Cina alle Nazioni Unite e contrappone così una propria posizione di politica estera a quella del « suo » Governo e del Dicastero di cui è ti-

tolare, gli interpellanti chiedono che il Presidente del Consiglio faccia conoscere se non ritenga che un contrasto irriducibile e reso manifesto da una clamorosa intervista renda perplessa ed inefficace la nostra politica estera e ponga con carattere di urgenza la indifferibile esigenza di una chiarificazione politica e di una verifica parlamentare (383).

NENCIONI, GRAY, LESSONA, CREMISINI, FRANZA, BASILE, LATANZA, PINNA, PONTE, FIORENTINO, TURCHI, MAGGIO, PICARDO, GRIMALDI, FERRETTI, PACE, CROLLALANZA

Ai Ministri dell'interno e degli affari esteri, con riferimento al fatto che il Sindaco di Milano, per giustificare l'illegittimo provvedimento di rimozione delle bandiere spagnole esposte in occasione dell'Expotur ha affermato in Consiglio comunale essere in possesso di una lettera del Console generale spagnolo che dà atto della sua correttezza; poichè il fatto è un atto di emulazione che non corrisponde alla verità dei fatti, essendo inammissibile l'arma della menzogna per coprire la scorrettezza e l'illegittimità di forma e di sostanza di un atto lesivo anche dei diritti di ospitalità e della dignità di un Paese straniero amico, e lesivo anche di quel minimo etico tutelato dal Codice penale e della prudenza doverosa nei rapporti con Stati stranieri,

l'interpellante chiede di conoscere quali provvedimenti intendono prendere nel caso concreto e per evitare azioni disinvolute ed irresponsabili da parte di esponenti di amministrazioni locali e rappresentanti del Governo nei Comuni che possono compromettere per una male intesa demagogia i rapporti internazionali (384).

NENCIONI

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13,45*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari