

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

53^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 17 OTTOBRE 1963

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA,
indi del Vice Presidente TIBALDI

INDICE

AMMINISTRAZIONI COMUNALI

Annunzio di decreti di scioglimento di Consiglio comunale e di proroga di gestioni straordinarie di Comuni . . . Pag. 2671

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 2671
Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegni di legge già deferiti in sede referente alla stessa Commissione 2671
Presentazione 2672

Seguito della discussione:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (155) (Approvato dalla Camera dei deputati):

ADAMOLI Pag. 2689
ANGRISANI 2699
BATTAGLIA 2680
CROLLALANZA 2672
GENCO 2717
MACAGGI 2703
MONNI 2713

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

FENOALTEA, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge dai senatori:

Fiore, Pellegrino, Di Prisco, Boccassi, Caponi e Brambilla:

« Riscatto dei contributi previdenziali da parte degli impiegati esclusi dalla assicurazione invalidità e vecchiaia prima del maggio 1939 in forza del limite di retribuzione » (209);

Alcidi Rezza Lea, Veronesi, Bergamasco, Trimarchi, Bosso, Bonaldi, Cataldo, Pa'umbo, Massobrio e D'Andrea Ugo:

« Istituzione di una Commissione d'inchiesta parlamentare sull'attività e sul funzionamento del Comitato nazionale per l'energia nucleare (C.N.E.N.) » (210);

Bergamasco, Veronesi, D'Andrea Andrea, Nicoletti:

« Nuove disposizioni in materia di esenzione dalle imposte di registro di successione, ipotecarie e da quella sull'asse ereditario globale netto per le liberalità a favore di enti morali italiani legalmente riconosciuti » (211);

Veronesi, Bergamasco, Trimarchi, Bosso, Pasquato e Massobrio:

« Proroga al 1° luglio 1969 del termine stabilito dal comma sesto dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale » (212).

Annunzio di deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegni di legge già deferiti in sede referente alla stessa Commissione

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, su richiesta unanime dei componenti la 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), ha deferito alla Commissione stessa in sede deliberante i disegni di legge: « Miglioramenti delle prestazioni economiche ai lavoratori tubercolotici assistiti dallo I.N.P.S. » (71), d'iniziativa del senatore Monaldi e: « Aumento delle prestazioni economiche ai tubercolotici assistiti dall'assicurazione contro la tubercolosi » (183-Urgenza) già assegnati alla detta Commissione in sede referente.

Annunzio di decreti di scioglimento di Consiglio comunale e di proroga di gestioni straordinarie di Comuni

PRESIDENTE. Informo che, con lettera del 12 ottobre 1963, il Ministro dell'Interno, in adempimento di quanto prescritto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ha comunicato gli estremi del decreto del Presidente della Repubblica — emanato nel terzo trimestre 1963 — concernente lo scioglimento del Consiglio comunale di Atesa (Chieti).

Con la predetta lettera il Ministro ha altresì comunicato gli estremi dei decreti prelettizi concernenti la proroga della gestione straordinaria dei seguenti Consigli comunali: Cisternino (Brindisi), Andria (Bari), Cinquefrondi (Reggio Calabria) e Anagni (Frosinone).

I documenti predetti sono depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Presentazione di disegno di legge

MARTINELLI, *Ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARTINELLI, *Ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

« Autorizzazione a cedere al comune di Padova il locale compendio patrimoniale dello Stato costituente la " Caserma Gattamelata " a titolo di permuta alla pari con l'immobile di proprietà comunale denominato " Palazzo Camerini " nonchè contro rinuncia da parte del citato Ente ad ogni e qualsiasi diritto nei riguardi dell'immobile denominato " Caserma Martin Vittorio " (ex collegio Pratense), immobili, questi ultimi, siti anch'essi in detta città » (213).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle finanze della presentazione del predetto disegno di legge.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (155) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per

l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 », già approvato dalla Camera dei deputati.

È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

FENOA L T E A, *Segretario*:

« Il Senato,

considerata la sperequazione tuttora esistente tra il Tirreno e l'Adriatico, nei servizi marittimi gestiti dalle compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale,

invita il Governo ad eliminarla sollecitamente, ridando al versante adriatico la sua tradizionale preminente funzione nei traffici del bacino mediterraneo orientale e sulle rotte oltre Suez;

lo invita, inoltre, a potenziare i servizi marittimi nei porti delle regioni meridionali che costituiscono vere e proprie infrastrutture essenziali delle aree di industrializzazione e dei poli di sviluppo economico;

lo invita infine a istituire, di accordo con il Governo jugoslavo, il traghetto tra i porti di Bari e di Ragusa, consentendo in tal modo di realizzare un anello di particolare rilievo turistico tra le due sponde e le due Nazioni ».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nell'esaminare lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile mi sono posto il problema se convenisse intervenire in questa discussione, tenuto conto che siamo in una fase dell'attività parlamentare nella quale l'attuale Governo sta per passare la mano ad un altro Governo ed i lavori di questo scorcio di sessione si svolgono a ritmo così intenso da non consentirci spesso di conciliare la nostra presenza nelle Commissioni con quel-

la in Aula, tant'è che, specialmente di mattina, quest'Aula scarseggia di senatori.

Mi sono posto anche il problema se convenisse insistere su determinati argomenti da me già prospettati negli anni scorsi in questa Assemblea; ma ho finito col concludere — anche per corrispondere all'impegno con il quale l'attuale Ministro ha iniziato la sua attività — che fosse mio dovere trattarli egualmente.

Lo stato di previsione della Marina mercantile, come i colleghi avranno rilevato certamente, leggendo la pregevole relazione del senatore Florena, sempre chiaro e preciso nell'assolvere i suoi compiti, registra stanziamenti complessivi di 55 miliardi e 372 milioni, di fronte ai 25 miliardi e 809 milioni dell'esercizio precedente.

Se si considerano, però, i 14 miliardi destinati ai cantieri navali, i 26 miliardi e 946 milioni che si riferiscono alle sovvenzioni da concedersi alle società assuntrici dei servizi marittimi, i 5 miliardi da erogare alle Società di navigazione di preminente interesse nazionale, in conto dei 70 miliardi di loro crediti derivanti dalle vecchie convenzioni — impegni tutti questi che gravano sull'attuale bilancio — ben pochi fondi rimangono a disposizione del Ministro per assolvere i numerosi altri compiti d'istituto.

Purtroppo tale insufficienza di stanziamenti non è un fatto nuovo; questa è la realtà, direi tradizionale, del bilancio del Ministero della marina mercantile, che continua ad essere la Cenerentola nell'assegnazione dei fondi da parte del Tesoro e nella valutazione collegiale dei suoi bisogni e dei suoi compiti da parte del Governo.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Questo non più.

CROLLALANZA. Ce lo auguriamo per l'avvenire, onorevole Ministro: prendo volentieri atto di questa sua interruzione, ma purtroppo la realtà di questo bilancio non smentisce la tradizione!

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Lei sa del nostro ingresso in tut

ti gli organi che si occupano della copertura finanziaria, in quelli deliberanti e in quelli consultivi.

CROLLALANZA. La scarsezza di mezzi finanziari da me lamentata è in pieno contrasto, non soltanto con la tradizione marinara della Nazione, di una Nazione, cioè, che ha uno sviluppo di coste di 8.300 chilometri, con una infinità di porti e di rade e un complesso di centri marittimi di primaria importanza, sia nel campo della navigazione mercantile che in quello della pesca, ma con l'impellente bisogno sia di riconquistare ancora alcuni vecchi mercati, sia di conquistarne dei nuovi, nonchè di sviluppare le correnti turistiche, che hanno contribuito per il passato a pareggiare la bilancia dei pagamenti e contribuiscono oggi a diminuirne il disavanzo.

Ben altri fondi, onorevole Ministro, occorrerebbero per attrezzare di mezzi, di organizzazione e di funzioni il suo Ministero, onde renderlo effettivamente un organismo vivo e propulsore di tutte le attività marine, da quelle più importanti della navigazione mercantile a quelle non meno interessanti della pesca; da quelle del turismo a quelle della navigazione di diporto, che ha anch'essa la sua importanza in un Paese di così vasto sviluppo costiero come il nostro; ben altri fondi occorrerebbero per dare impulso, sviluppo e sistematicità di interventi all'attività marinara della Nazione!

Si continua, invece, a vivere nelle strettoie: di ciò, del resto, ha dato atto lei stesso in Commissione, onorevole Ministro, in contrasto con la sua precedente interruzione, quando abbiamo espresso i primi rilievi e le prime considerazioni sulla pochezza dei mezzi che ha a disposizione.

Naturalmente, di tale stato di cose risentono i servizi della flotta mercantile, i cantieri navali ed il settore della pesca.

La consistenza, infatti, della nostra flotta mercantile, superiore a 100 tonnellate di stazza lorda, nell'ultimo esercizio, ad esempio, ha segnato la punta più bassa di incremento, con sole 39.000 tonnellate di stazza lor-

da, corrispondenti ad un aumento percentuale, quindi, di appena lo 0,71 per cento.

Al 31 dicembre del 1961 le navi in circolazione erano 1.369 per 5.341.077 tonnellate di stazza lorda. Un anno dopo, cioè al 31 dicembre 1962, le navi sono passate appena a 1.414 con 5.579.751 tonnellate di stazza lorda. Il minore incremento della flotta mercantile non è caratteristico, peraltro, dell'ultimo esercizio, anche se in tale periodo ha avuto la punta più accentuata, ma purtroppo è di tutto l'ultimo quinquennio, come è dimostrato dalla stessa relazione del collega Florena.

Secondo il Lloyd Register, di fronte all'incremento di consistenza della marina mondiale, che è del 3 per cento, l'Italia ha appena un incremento dell'1,7 per cento. Siamo perciò ancora al settimo posto: non abbiamo cioè riconquistato quella posizione preminente in graduatoria che avevamo nell'anteguerra.

È vero che, secondo le più recenti statistiche, e cioè al 31 dicembre 1962, avevamo sugli scali 52 navi, per 397.767 tonnellate di stazza lorda, di cui peraltro due, per 64 mila tonnellate, commesseci da armatori esteri, e in allestimento 20 navi, per 278 mila tonnellate, di cui 3 commesse dall'estero; ma ancora, onorevole Ministro, abbiamo in linea navi vetuste che non sono le più idonee a fronteggiare la concorrenza della bandiera estera, specialmente in alcuni mari, come per esempio, in Adriatico.

Infatti le navi inferiori a 5 anni, che nel 1955 avevano una percentuale del 19,5 per cento, nel 1962 passano appena al 26,9 per cento; quelle con più di 20 anni — ed è l'aspetto più increscioso — che nel 1955 avevano una percentuale del 30,3 per cento, nel 1962 sono scese al 18,3 per cento.

Occorre quindi, onorevole Ministro, un ritmo più intenso, più veloce nell'ammodernamento della flotta, e perciò la necessità di nuove leggi di finanziamento per dare impulso ai cantieri navali i quali, non dimentichiamolo, hanno una possibilità di produzione di oltre 600 mila tonnellate di stazza all'anno. Occorre anche, onorevole Ministro, ripresentare al Parlamento un provvedimento che consenta la demolizione di vecchie na-

vi, essendo ormai scaduta, al 30 giugno, la legge n. 2 del 9 giugno 1962.

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

CROLLALANZA. Tale provvedimento, evidentemente, riguarderà quegli armatori che si impegnano a costruire, in sostituzione, delle nuove navi; diversamente non vi sarebbe motivo di incoraggiare le demolizioni. Si deve, onorevole Ministro, alle varie cause già accennate: navi vetuste, periodicità poco frequente di alcune linee in esercizio, mancato ripristino di vecchie linee, nonché alla concorrenza della bandiera estera, se il movimento passeggeri internazionali sulle nostre navi è sceso, nell'ultimo anno, dal 47 al 45 per cento, di fronte all'87,52 per cento dell'anteguerra, e se, inoltre, il movimento dell'importazione e dell'esportazione è rimasto alla percentuale del 34 per cento, di fronte a quello estero, nonostante che si siano registrati quest'anno 10 milioni in più di tonnellate di merci nei nostri porti.

CORNAGGIA MEDICI. Senatore Crollalanza, bisogna tener conto del fatto aeronautico, del trasporto aereo.

CROLLALANZA. Onorevole collega, è dimostrato che la concorrenza aeronautica non ha granchè modificato, secondo le ultime statistiche, il movimento dei viaggiatori sulle navi, il quale è in costante aumento, particolarmente nel bacino mediterraneo, più che in quello oceanico. D'altra parte, è da considerare che sia i mezzi di trasporto terrestri che quelli aerei e marittimi sono tutti essenziali allo sviluppo della nostra vita moderna, cioè ai bisogni di vita e di progresso che caratterizzano la nostra epoca.

Un discorso particolare, onorevole Ministro, merita, per quanto riguarda la flotta mercantile, il problema delle linee di preminente interesse nazionale, cioè delle quattro grandi Compagnie, raggruppate nella *holding* della Finmare, le cui convenzioni, come tutti sanno, sono state rinnovate con la legge

del 2 giugno 1962, n. 600, con decorrenza dal 1° luglio dello scorso anno.

Vediamo un po' quale era la consistenza della Finmare, quale è, e quale dovrebbe essere.

Purtroppo, alla fine della guerra, per le immani distruzioni del suo naviglio, essa era discesa ad appena 107 mila tonnellate; al 31 dicembre 1961 — secondo i dati tratti dalla stessa relazione della Finmare — la consistenza risultava di 95 navi per 649.809 tonnellate, comprensiva, però, di sei navi prese a noleggio per 21.762 tonnellate.

Quale era, invece, la consistenza delle 4 Compagnie P.I.N. prima della guerra? Essa ammontava ad 1 milione 400 mila tonnellate di stazza lorda, cioè al 43 per cento di tutto il complesso della marina mercantile italiana.

Ora è veramente strano che in questi ultimi anni di attività di Governo, nei quali si sviluppa sempre più l'ingerenza dello Stato nei servizi pubblici, interferendo spesso anche inopportunamente nell'attività privata; in un periodo cioè nel quale si delinea una vera e propria politica dirigista e statalista, per un servizio pubblico di così grande importanza, come è quello che assolvono le quattro compagnie di preminente interesse nazionale, il Governo invece di andare avanti va indietro, in pieno contrasto con quelli che sono gli interessi vitali della Nazione. Perché, intendiamoci, è vero che la marina libera ha avuto il grande merito, specie nell'immediato dopo guerra, di realizzare la rapida ricostruzione della sua flotta, senza la quale la Nazione si sarebbe trovata in una situazione veramente grave; ma ciò non giustifica l'inerzia del Governo, la tardività con cui esso si è mosso e l'incomprensione con cui affronta tuttora questi problemi, nonostante gli appelli che, più volte, da tutte le parti di quest'Aula e dell'altro ramo del Parlamento, gli sono stati rivolti, perchè le Compagnie della Finmare sviluppino la loro flotta ed assolvano più adeguatamente ai compiti che l'economia e le esigenze di vita del nostro Paese impongono.

L'incomprensione e l'inerzia del Governo non hanno alcuna giustificazione, ove si consideri che abbiamo bisogno non soltanto di ripristinare tutte le vecchie linee, ma, di

istituirne anche delle nuove per riconquistare alcuni vecchi mercati e conquistarne degli altri; specialmente nella gara di accaparramento che si verifica nei riguardi del Continente africano.

E per conquistare dei nuovi mercati ed acquisire ulteriori correnti turistiche, non si può pretendere che l'armatore libero istituisca delle linee che inevitabilmente in partenza dovranno essere passive. Questi sono compiti che deve assolvere lo Stato, trattandosi di servizi pubblici da sviluppare nell'interesse dell'economia nazionale.

Se e così, onorevole Ministro, bisogna che il problema sia affrontato, ed affrontato con decisione, senza rinvii. Mi rendo conto delle molte esigenze che gravano sul Tesoro, ma in un ordine di priorità, tra i molti problemi che assillano l'Amministrazione dello Stato, quello da me prospettato mi sembra che sia tra i prevalenti. Non soltanto siamo lontani dalla consistenza della flotta della Finmare di anteguerra, ma ancora lento è il suo ammodernamento. Infatti, vi è ancora il 13,1 per cento di navi di costruzione prebellica ed il 17,2 per cento di costruzione bellica, cioè di navi che sono quanto mai costose nell'esercizio e lente nella navigazione. Complessivamente, dunque, il 30 per cento delle navi sono da considerare vecchie. Il 69 per cento, invece, è di costruzione postbellica. Circa l'età delle navi sono eloquenti i seguenti dati: il 13 per cento di esse, sono sotto i cinque anni; il 29 per cento tra i cinque e i dieci; il 26,5 per cento tra i dieci e i quindici. Il 68 per cento delle navi si aggira, quindi, tra i cinque e i quindici anni, mentre oltre il 30 per cento — ritorna il conto — si registra tuttora tra i quindici e i venticinque anni ed oltre.

È vero, però, che la Finmare ha avviato un programma di nuove costruzioni per il biennio 1962-1964, ma esso non è ancora adeguato alle esigenze della Nazione.

Infatti, alla fine del 1964, la consistenza della flotta P.I.N. raggiungerà soltanto un complesso di 86 navi, per 680.816 tonnellate. È certo motivo di compiacimento il varo di superbe unità quali la « Michelangelo » e la « Raffaello » e l'entrata in linea per i servizi transoceanici e del Mediterraneo di altre

veloci e belle unità, ma la consistenza della flotta Finmare va ulteriormente incrementata, secondo i voti ripetutamente espressi dal Parlamento.

Ora occorre fare un altro discorso, onorevole Ministro, e mi riferisco ad un problema che ho già illustrato a lei in Commissione e che merita di essere riprospettato e sottolineato in quest'Aula. Intendo porre nuovamente sul tappeto il problema della sperequazione esistente, nella distribuzione delle linee di preminente interesse nazionale, fra il Tirreno e l'Adriatico.

Bisogna tener presente che la proporzione distributiva delle linee nell'anteguerra tra i due versanti era rispettivamente del 65 e del 35 per cento, e in certi periodi anche del 50 e 50 per cento. Oggi la realtà è un'altra: oggi la proporzione segna, con evidente sperequazione, l'80 per cento nel Tirreno e il 20 per cento in Adriatico. Tale situazione non ha alcuna giustificazione, tanto più che alcuni porti del Tirreno, come Genova, risultano congestionati di traffico, al punto da far considerare l'opportunità di decongestionarli affiancandogli un porto sussidiario. In Adriatico invece vi è, per esempio, lo spettacolo delle banchine quasi deserte del porto di una città che l'iniquo Trattato ha disestato nella sua economia e che, anche da un punto di vista politico, meriterebbe particolare considerazione. La sperequazione dei servizi marittimi non riguarda solo Trieste ma, purtroppo, tutti i porti di quel versante, per cui giustamente la Comunità dei porti adriatici ha più volte prospettato al Governo, con delle esaurienti e documentate mozioni, la necessità di eliminare il grave inconveniente.

Vi sono, per esempio, delle linee pendolari: non si capisce perchè, per alcune di esse, in collegamento con il Medio Oriente, i viaggi debbano avere inizio una volta da Venezia ed una volta da Genova, ed altrettanto nel ritorno, mentre sarebbe quanto mai opportuno specializzare le funzioni dei più importanti centri marittimi.

Si mostra poi di ignorare che, perdurando tale sperequazione e deficienza di servizi, si dà agio alla bandiera estera, e particolar-

mente a quelle jugoslava e greca, di soppiantarci sempre più in Adriatico e nel Mediterraneo su quelle linee ove avevamo una tradizionale posizione di preminenza. È da considerare anche che alcune delle linee in esercizio hanno dei tempi di periodicità eccessivamente larghi, ciò che consente alla concorrenza, specialmente della flotta greca, di prevalere in modo assoluto in alcuni porti.

Occorre, perciò, onorevole Ministro, provvedere non soltanto al ripristino di alcuni servizi in Adriatico e nel Mediterraneo, ma rendere più frequente la periodicità di quelli esistenti con la Jugoslavia, la Grecia, il Mar Nero, il Medio Oriente ed oltre Suez.

Desidero prospettare, inoltre, la necessità di definire una buona volta gli accordi con la Jugoslavia per l'istituzione del traghetto tra Bari e Ragusa. La realizzazione di un tale servizio è stata sollecitata, sia dagli organi turistici della nostra Nazione, che da quelli della Jugoslavia. Essa trova favorevole il Governo jugoslavo, ma ancora riluttante e perplesso il Governo italiano. Sembra che si attenda che qualche armatore della marineria libera prenda l'iniziativa.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Siamo un po' più avanti, per fortuna.

CROLLALANZA. Sono lieto di questa notizia. Sia ben chiaro, però, onorevole Ministro, che per la realizzazione di tale traghetto, destinato a stabilire un anello turistico di grande classe tra la costa jugoslava e la nostra Penisola, se il Governo non entra nell'ordine di idee di assicurare, almeno nei primi esercizi, un adeguato contributo finanziario, probabilmente per alcuni anni ancora continueremo a sollecitarne la istituzione.

Un altro aspetto, onorevole Ministro, sul quale richiamo nuovamente la sua attenzione, dopo gli accenni che ebbi a fare in Commissione, è quello di considerare, nel settore dei servizi marittimi, la nuova realtà del Mezzogiorno, una realtà che è caratterizzata non solo dall'ansia di rinascita di quelle regioni, ma dalla stessa politica meridionalista del Governo, diretta ad incrementarne le fonti

dell'economia, con l'istituzione delle aree industriali e dei poli di sviluppo; i quali, per diventare efficienti, hanno bisogno di essere serviti adeguatamente non solo da ferrovie, strade ed autostrade, ma anche da servizi marittimi e da porti bene attrezzati.

Una particolare segnalazione a tal riguardo devo fare, nell'interesse del quadrilatero costituito dalle aree industriali di Bari, Taranto, Ferrandina e Brindisi, che deve essere messo in condizioni di assolvere agevolmente allo sviluppo dei traffici, sia di esportazione che di importazione, che si sta delineando e che diventerà notevolissimo con l'impianto in corso di realizzazione di numerosi stabilimenti. Occorre quindi potenziare i servizi marittimi, le opere e le attrezzature dei porti di Bari, Brindisi e Taranto, l'unico quest'ultimo per il quale si sta in parte provvedendo.

Per quanto riguarda Bari, è vero che stante la mancanza di mezzi nel bilancio dei Lavori pubblici, si è fatto ricorso alla Cassa del Mezzogiorno, la quale ha stanziato un miliardo e 300 milioni per fronteggiare alcune delle più assillanti esigenze di quel porto, quali la costruzione della stazione marittima ed una più adeguata attrezzatura, ma sino ad oggi tali fondi — ed è trascorso circa un anno dallo stanziamento — sono ancora da impiegare perchè nessuna opera risulta appaltata.

Per completare però le opere del porto di Bari occorrono ben altri stanziamenti, e quindi il più vivo interessamento del Ministero della marina mercantile presso quello dei Lavori pubblici.

Anche il porto-canale di Pescara, che è lo sbocco naturale della zona industriale, sorta tra quella città e Chieti, deve essere tenuto presente nel riesame dei servizi marittimi da potenziare in Adriatico.

È sbagliato il ragionamento che le nuove linee o i nuovi approdi siano da istituire quando vi sia già in atto un interscambio, perchè in tal caso si mostra di non considerarli quali devono essere, cioè delle vere e proprie infrastrutture a servizio delle aree industriali, indispensabili a determinare lo sviluppo delle fonti dell'economia in quelle regioni del Mezzogiorno e delle isole che so-

no in più promettente fase evolutiva. Le stesse considerazioni valgono per i porti.

Qui il discorso meriterebbe, onorevole Ministro, un'ampia trattazione, ma io la riservo all'intervento che farò prossimamente in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Mi limito perciò a prendere atto che, da parte sua, vi è la volontà di definire una buona volta il piano regolatore delle opere e di potenziamento delle attrezzature dei porti con il Ministero dei lavori pubblici.

Ciò è quanto mai lodevole, ma, fino a quando non ci sarà una legge di finanziamento del piano, continueremo a lamentare i gravi inconvenienti che oggi si verificano. Infatti se si escludono i finanziamenti concessi in questo esercizio per porto Corsini e per i porti di Ravenna, Venezia e Palermo, a disposizione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per provvedere a tutte le esigenze di ordine straordinario nei porti della Nazione, non vi è che uno stanziamento di poco più di 2 miliardi.

Di circa 3 miliardi è poi lo stanziamento destinato alla manutenzione delle opere marittime. Si tratta di uno stanziamento talmente irrisorio che c'è da domandarsi se, da parte del Tesoro, nell'assegnazione dei fondi per tale esigenza vi sia senso di responsabilità, dato che molte opere che sono costate miliardi, nello stato di abbandono in cui si trovano, minacciano di andare in rovina. Questa è la realtà di oggi, onorevole Ministro.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Io la ringrazio di questo accenno. Tornerò sul tema nella mia replica, ma mi è gradito dire adesso che questo problema non può non trovare soluzione, poichè oggi non abbiamo nemmeno i fondi per la manutenzione ordinaria.

BATTAGLIA. È proprio così.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Questo è il nostro impegno, per cui, se resteremo a questo posto, certamente faremo il nostro dovere.

CROLLANZA. Molto bene, onorevole Ministro.

Senza attendere dunque la programmazione economica generale, sulla quale vi è da esprimere non poche riserve, cerchiamo di mettere un po' di ordine nell'attività della Amministrazione statale, assicurando un effettivo coordinamento fra i Ministeri interessati a determinati problemi. Cerchiamo inoltre — sul piano delle priorità — innanzitutto di assicurare i mezzi finanziari indispensabili perchè si provveda alle esigenze più assillanti, tra le quali primeggiano quelle intese ad assicurare la manutenzione delle opere pubbliche.

Avviandomi alla conclusione, desidero accennare anche alle concessioni demaniali. Si verificano — e sono lieto che anche il relatore l'abbia notato — in questo settore degli inconvenienti molto gravi; si danno alle volte le concessioni con una facilità straordinaria, prescindendo completamente da quelle che sono le caratteristiche del piano regolatore e le esigenze urbanistiche e paesistiche delle nostre coste, soprattutto di quelle che si trovano in zone di particolare richiamo turistico.

Evidentemente, da parte degli organi di capitaneria ci si preoccupa prevalentemente di battere moneta; ma si può battere moneta anche prendendo gli opportuni accordi con le Amministrazioni comunali e provinciali, conciliando gli interessi del Demanio, e quindi dell'Amministrazione dello Stato, con quelli degli enti locali.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Ho emanato una circolare in questo senso.

CROLLANZA. Speriamo che l'inconveniente abbia al fine a cessare.

Per quanto si riferisce ai problemi della pesca, onorevole Ministro, il tempo che mi è concesso mi costringe ad essere alquanto sintetico. La pesca, come tutti sanno, interessa 15.619 unità motorizzate e 132.898 lavoratori in mare o a terra. È evidente che, date le condizioni in cui si dibatte questo importante settore della nostra economia,

occorre un particolare interessamento da parte del Governo.

Schematizzerò quelli che, a mio modo di vedere, costituiscono gli aspetti meritevoli di particolare considerazione: occorrerebbe, innanzi tutto, aggiornare la legislazione per renderla aderente alle reali condizioni ed esigenze del settore; assicurare al bilancio adeguati mezzi finanziari; potenziare gli uffici periferici di personale e di mezzi; migliorare o creare, ove mancano, piccoli porti di rifugio; sviluppare la costruzione dei mercati e degli impianti di conservazione del prodotto, cioè la cosiddetta catena del freddo; attrezzarsi adeguatamente per stroncare la pesca di frodo e difendere il novellame; trasformare le scuole professionali, tuttora peraltro insufficienti, in veri e propri istituti professionali di Stato; potenziare gli istituti tessalografici e di biologia marina, statali o provinciali; ammodernare e potenziare l'attuale flottiglia peschereccia costiera e mediterranea; assicurare il credito a basso costo, con particolare riguardo alle cooperative di armatori e di pescatori; incoraggiare in modo adeguato la costruzione di natanti per la pesca di altura; concedere contributi a condizioni di particolare favore agli armatori ed alle cooperative che costruiscono navi per oltre gli stretti; estendere — richiamo la sua particolare attenzione su questa parte, onorevole Ministro — anche ai pescatori pugliesi, così come si è fatto per quelli dell'Alto Adriatico che operano nelle acque della Jugoslavia, il contributo del 40 per cento nelle spese di ammodernamento degli scafi, dei motori e delle attrezzature. Questa estensione si rende necessaria perchè gli stessi inconvenienti ai quali sono sottoposti i pescatori delle zone dell'arco superiore dell'Adriatico si verificano anche per i pescatori pugliesi, sottoposti ad angherie di tutti i generi e a danni che nessuno paga quando si verificano.

Occorre inoltre migliorare alla scadenza il trattato di pesca con l'Albania e con la Jugoslavia e assicurare con mezzi idonei la tutela dei nostri pescatori che operano in quei mari.

Occorre infine assicurare condizioni di vita migliori alla benemerita classe dei pescatori,

specialmente dei piccoli, cioè di coloro che operano con le barchette a remi e che trascorrono gran parte della giornata e della nottata sul mare, sviluppando in ogni centro peschereccio la costruzione di speciali alloggi, promuovendo patti di lavoro più confacenti ed un trattamento assistenziale e previdenziale che valga anche ad arrestare il loro esodo.

Il miglioramento del trattamento pensionistico è reclamato a gran voce non soltanto dai pescatori, ma da tutte le categorie dei marittimi, da quelli naviganti a quelli che operano nei porti.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prima di concludere, vorrei rileggere l'ordine del giorno che ho presentato e sul quale richiamo la benevola sua attenzione: « Il Senato, considerata la sperequazione tuttora esistente tra il Tirreno e l'Adriatico nei servizi marittimi gestiti dalle Compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale, invita il Governo ad eliminarla sollecitamente ridando al versante Adriatico la sua tradizionale preminente funzione nei traffici del bacino mediterraneo orientale e sulle rotte oltre Suez ». Io devo ricordare al riguardo che il primo piroscampo che passò il canale di Suez fu un piroscampo della vecchia gloriosa società di navigazione « Puglia ».

L'ordine del giorno così prosegue: « lo invita, inoltre, a potenziare i servizi marittimi nei porti delle regioni meridionali che costituiscono vere e proprie infrastrutture essenziali delle aree di industrializzazione e dei poli di sviluppo economico; lo invita, infine, a istituire, d'accordo col Governo jugoslavo, il traghetto tra i porti di Bari e di Ragusa, consentendo in tal modo di realizzare un anello di particolare rilievo turistico tra le due sponde e le due Nazioni ».

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, a conclusione di questo mio intervento, durante il quale ho tratteggiato e prospettato schematicamente i vari problemi che attendono una soluzione, nel settore della marina mercantile e della pesca, io auspico che una politica marinara di largo respiro, degna delle migliori tradizioni del nostro remoto passato, conforme agli interessi di una Nazione

che si proietta come un immenso molo nel Mediterraneo, bisognosa di tracciare vecchi e nuovi traffici su tutte le rotte del mondo, sia infine instaurata articolandosi gradatamente in concrete realizzazioni, attraverso un impegno preciso e responsabile di Governo.

Voglio augurarmi che sia ella, onorevole Ministro, il centro motore di questa politica di vasto respiro. (*Applausi dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Battaglia, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i quattro ordini del giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

F E N O A L T E A , Segretario:

« Il Senato,

premesso che una grave crisi commerciale ed industriale da tempo travaglia la città di Termini Imerese;

ritenuto che una delle poche modeste attività di quella che fu una laboriosissima comunità, rimane quella portuale;

ritenuto, peraltro, che per quel porto esiste un annoso problema da tempo studiato e mai risolto;

ritenuto, tra l'altro, che detto porto ha bisogno del prolungamento della banchina " Sebastiano Veniero " opera anch'essa progettata, o la costruzione di una nuova banchina per la quale vennero tempo addietro stanziati le somme necessarie che poi furono stornate;

ritenuto che, per la mancanza di adatti piazzali, l'attività di quel porto è limitata al carico di una modesta quantità di salgemma per conto della " Società sali potassici Trinacria " di Palermo;

ritenuto che la stessa società sarebbe disposta a potenziare l'attività che oggi svolge e che altra società giapponese ha fatto atto di prontezza ad appoggiare su Termini altri notevoli quantitativi di salgemma ove trovasse la banchina adatta per il deposito del materiale;

ritenuta, pertanto, la necessità di dare al porto di Termini lo spazio vitale per migliorare e potenziare la propria attività,

invita il Governo a provvedere al finanziamento del prolungamento della banchina già esistente, opera questa compresa nel progetto delle opere marittime del Genio civile di Palermo.

BATTAGLIA » ;

« Il Senato,

considerato che il pescato catturato dalle navi italiane da pesca oceanica è gravato allo sbarco di un diritto per i servizi amministrativi dello 0,5 per cento del valore;

constatato che detto gravame è frutto di una errata interpretazione dell'articolo 2 della legge 15 giugno 1950, n. 330, a norma del quale il predetto diritto per i servizi amministrativi deve applicarsi sulle merci importate dall'estero, mentre tale non può considerarsi il pescato catturato da navi italiane,

impegna il Governo, ed in particolare il Ministro delle finanze, a diramare una circolare interpretativa agli uffici doganali competenti, dalla quale risulti che agli effetti dell'articolo 2 della legge 15 giugno 1950, n. 330, non deve considerarsi merce importata dall'estero il pescato delle navi italiane da pesca oceanica.

BATTAGLIA, VERONESI » ;

« Il Senato,

poichè la circolare del Ministero della marina mercantile — Direzione generale pesca e demanio marittimo — del 23 settembre 1959, avente per oggetto l'applicazione dell'art. 5 della legge 29 luglio 1957, n. 634, esclude dai contributi previsti dal predetto articolo le Società di capitali;

considerato che per l'espletamento della pesca oceanica si rende necessaria un'organizzazione che soltanto nella forma della Società per azioni le imprese possono darsi;

considerato altresì che si rende sempre più necessario diffondere nel Paese il consumo del pesce, fresco o congelato, mediante

una produzione su vasta scala ed industrializzata,

impegna il Governo ad emanare al più presto una nuova circolare che interpreti la legge n. 634 nel senso dell'ammissione ai contributi della Cassa per il Mezzogiorno delle Società di capitali, col solo limite che queste abbiano sede nei territori di cui all'art. 3 della legge 10 agosto 1950, n. 646.

BATTAGLIA, VERONESI » ;

« Il Senato,

considerato che il porto di Palermo da molti anni ormai denuncia la sua assoluta insufficienza a sopperire alle esigenze del traffico, soprattutto industriale;

considerato ancora che, in relazione a tale situazione di estremo disagio, è stato predisposto un progetto di ampliamento del lato nord del porto stesso, progetto già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

ritenuto che la realizzazione di tale progetto darebbe la possibilità delle infrastrutture necessarie per l'allestimento di un nuovo bacino capace di ricoverare navi cisterna della portata di centomila tonnellate, il che importerebbe, sotto il profilo sociale, l'occupazione di un altro migliaio di unità lavorative,

invita il Governo a disporre il finanziamento necessario per la realizzazione dell'opera già progettata ed approvata.

BATTAGLIA, CATALDO ».

PRESIDENTE. Il senatore Battaglia ha facoltà di parlare.

BATTAGLIA. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, di solito, durante questo inizio di nuova legislatura, nei miei interventi ho affrontato soltanto taluni dei problemi di cruciale importanza, che riguardano la materia in discussione; e ciò perchè sono stato preceduto o seguito da altri colleghi che hanno portato il loro valido contributo alla completezza del pensiero della nostra parte politica. Questa volta però, dato che è stato devoluto a me solo il compito di intervenire nella discussione di

questo bilancio, farò del mio meglio per essere il più completo possibile. Mi sforzerò, quindi, di trattare tutti quei problemi che a me sembrano più attuali e più urgenti. E vengo subito ad essi, esaminandoli ad uno ad uno.

Incomincio col trattamento pensionistico della gente di mare. So bene che in questa sede, onorevole Ministro, la trattazione del problema assume soltanto un valore e un rilievo di carattere politico o, al massimo, di raccomandazione al fine della formazione del prossimo bilancio. Ma l'argomento, nonostante tutto, a mio avviso, merita — onorevoli colleghi — di essere discusso con tutto impegno dal Parlamento, in maniera da ricavarne quelle conclusioni positive che una parte del nostro popolo attende da molti e molti anni, vorrei dire da sempre. Il problema riguarda soprattutto la categoria dei pescatori autonomi (dei quali parlava adesso adesso l'onorevole Crollalanza) e associati in cooperative che esercitano la pesca quale esclusiva o prevalente attività lavorativa, e che dopo tutto rappresentano la parte più numerosa della nostra gente di mare. E questo è bene sottolinearlo! Il trattamento pensionistico e previdenziale di tale categoria è disciplinato dalla legge 18 marzo 1958, n. 250, ma l'inadeguatezza di tale legge a sopperire alle più elementari necessità del settore è di così macroscopica evidenza che bastano pochi esempi per darne la più compiuta idea. Tanto per farne uno, e prego gli onorevoli colleghi di ascoltarmi, secondo la legge su citata, i pescatori autonomi e associati in cooperative hanno diritto al ricovero ospedaliero se la malattia, pensi, onorevole Ministro, ha inizio mentre sono imbarcati, e può durare fino ad un anno dalla data dello sbarco; se invece il pescatore si ammala dopo lo sbarco, in tal caso non ha diritto all'assistenza ma si applicano delle norme particolari che rappresentano un'inconcepibile deroga ad ogni principio elementare di assistenza. I familiari inoltre — ciò è ancora più singolare e ci sarebbe veramente da ridere se la materia non ci muovesse al pianto — non hanno diritto al ricovero ospedaliero se non in caso di parto.

Va a questo punto rilevato che, secondo alcuni calcoli effettuati negli stessi ambienti governativi, basterebbero all'incirca 350 o 400 milioni di contributo statale annuo per sanare un inconveniente che in tempi di sbandierata solidarietà sociale appare veramente ingiusto e vorrei dire anche antistorico. Ma ci si potrà obiettare che non si può sempre mungere la vacca dello Stato per interventi che dovrebbero essere demandati alla specifica competenza delle apposite Casse di previdenza, e, nel caso nostro, alla Cassa nazionale di previdenza marinara; sarebbe, però, facile replicare, onorevole Ministro, che, nonostante la simultanea presenza di apposite Casse di previdenza, già altre volte lo Stato è sensibilmente venuto incontro alle deficienze di esse versando contributi che, ad esempio, per la sola assicurazione malattia per gli artigiani, ammontano a circa 700 milioni di lire annue.

Non si vede, quindi, perchè alcune categorie debbano usufruire di particolari forme di assistenza sovvenzionata e altre no, dal momento che lo Stato riconosce utile, per i fini sociali che esso persegue, intervenire direttamente per sanare le deficienze strutturali del delicato ed importante sistema assistenziale. Così essendo, non ci resta che far voti al Governo perchè lo Stato non applichi la politica dei due pesi e delle due misure. D'altronde, a fronte di certe mastodontiche spese (mi piace sempre sottolinearlo questo pensiero, onorevole Ministro!) per realizzare le cosiddette riforme di struttura, noi abbiamo sempre sostenuto e sosteniamo fermamente che si possa dare la giusta priorità a quelle spese che servono a mettere in pratica ed attuare il principio della solidarietà sociale su cui si articola in principal luogo la funzione di uno Stato moderno. Ma le ingiustizie non si fermano qui: desidero infatti sottolineare l'assurdo inumano, onorevoli colleghi, di un'indennità per infortuni che, nella generalità dei casi, ammonta solo a lire 250 giornaliere cioè a dire il 75 per cento del salario medio convenzionale che, secondo le tabelle, che sono rimaste ferme al 1947, viene previsto in ragione di lire 10 mila mensili.

C'è veramente da perdersi negli abissi di quello che per noi costituisce un eccezionale

e significativo esempio di dilettantismo politico e di paurosa *sine cura*. La materia in discussione offre lo spunto per altre considerazioni che ribadiscono e confermano la giustezza dell'aggettivazione or ora usata. Ci riferiamo al capitolo 42 del bilancio di previsione che prevede la concessione di sussidi ai pescatori indigenti e alle loro famiglie. Sapete quale è la somma stanziata, onorevoli colleghi? Solo 50 milioni e, si badi, che in questa somma sono pure compresi i fondi che servono a sovvenzionare gli enti aventi finalità attinenti alla Marina mercantile, ai marittimi e infine ai pescatori. Ora, se si tiene conto che proprio i pescatori, per le peculiarità caratteristiche della loro attività, sono esposti alla perdita o al deterioramento dei loro attrezzi di lavoro in conseguenza di mareggiate, fortunali o sinistri in genere, sarà agevole dedurre che tale capitolo di spesa costituisce, per vero, un monumento, lasciatemelo dire, di insipienza e di insensibilità.

Il problema non consente soluzioni ipocrite, onorevole Ministro! O si riconosce ai pescatori il diritto all'assistenza per motivi dipendenti da cause di forza maggiore e dai contraccolpi della sfortuna — e perciò stesso il dovere di intervenire in loro favore — o non lo si riconosce. Ma se si riconosce tale dovere, si eviti di squalificare l'azione dei governanti e del Parlamento tutto, con stanziamenti dettati da colpevole superficialità o da una aberrante forma di ipocrisia.

Non può qualificarsi, infatti, altrimenti uno stanziamento, sia pure straordinario, che prevede, per le 150 mila famiglie di gente di mare, l'insignificante somma di 42 milioni, dato che dai 50 milioni debbono essere detratti gli 8 milioni di sovvenzione agli enti aventi finalità marinare. E 42 milioni, onorevoli colleghi, divisi tra le 150 famiglie, importano, sapete quanto? solo 300 lire *pro capite!*

Ognuno tragga le dovute conseguenze da questo illuminante esempio. Potrà, forse, così spiegarsi perchè i nostri ceti popolari rimangono ancorati a certe forme di utopia marxista. Lenin del resto insegna!

Il problema del trattamento previdenziale ed assistenziale ai pescatori ci porta necessariamente ad allargare la nostra indagine e,

con essa, le nostre critiche sui criteri che hanno ispirato la redazione di un bilancio che prevede, per il settore della pesca, lo stanziamento di soli 181 milioni, su 55 miliardi che costituiscono il bilancio della Marina stessa.

A noi pare che sia importante, molto importante, direi, considerare che la nostra bilancia dei pagamenti è gravata da un onere aggirantesi sui 40 miliardi annui, per sopprimere alle deficienze di pesce del nostro mercato, che, peraltro, fino ad oggi non è stato molto esigente, dato che il consumo di esso ci pone, tra i Paesi d'Europa, agli ultimi posti, se non addirittura all'ultimo posto.

Lo stanziamento, invero, non costituisce affatto quell'incentivo urgente e necessario per impegnare più intensamente e più proficuamente i nostri pescatori nell'ammodernamento dei mezzi di lavoro e delle tecniche di pescaggio.

La nostra flotta da pesca, infatti, non è in grado di affrontare in termini competitivi ed efficaci la pesca oceanica, che oggi è la unica remunerativa e costituisce la valvola di sicurezza contro il depauperamento dei banchi di pesca dei mari interni.

Cosa si è fatto per potenziare tale attività così necessaria, onorevole Ministro, per il nostro mercato e per i nostri pescatori, all'intuitori della manifestazione di semplici stati di animo, non concretati in impegni di carattere legislativo?

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Lo vuol sapere, senatore Battaglia?

Glielo dico subito! È stata data la priorità, nei contributi dello Stato, ai cantieri per costruzioni di navi da pesca oceanica e ai contributi sugli interessi da parte dello Stato per le contrazioni di crediti per la pesca oceanica, rispettivamente per 4 miliardi e 10 miliardi.

BATTAGLIA. Vengo subito a dette norme di legge, e le farò vedere come esse non possono essere operanti.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Queste che le dico sono cifre!

BATTAGLIA. Mi lasci, onorevole Ministro, affondare il bisturi su questo argomento, che aspetta già da tempo una soluzione urgente e completa e si accorgerà come le cose in effetti vanno.

La produzione ittica italiana è stata, nel 1961, di 212.683 tonnellate, per un valore lordo di 55 miliardi di lire; nel 1962 si è verificata una contrazione di circa 19 mila tonnellate, ossia del 10 per cento sulla quantità, che si è ridotta a 193.608 tonnellate.

Si può fondatamente ritenere che tale diminuzione dipenda dal progressivo depauperamento dei banchi del Mediterraneo, nonchè dalle crescenti limitazioni che i Paesi che si affacciano su tale mare frappongono alla pesca italiana nelle zone che sono al limite delle acque territoriali. È viceversa cresciuta la produzione oceanica, cioè quella che proviene dall'armamento italiano che si spinge oltre gli stretti, sui banchi della Mauritania e del Senegal, e che è passata, con un aumento di circa il 20 per cento sull'anno precedente, dalle 7.704 tonnellate del 1961 alle 10.933 tonnellate del 1962.

Ciò deve attribuirsi senz'altro, onorevole Ministro, all'aumento del numero delle unità di pesca oceanica, la massima parte delle quali sono state acquistate all'estero e per lo più in Germania. Si deve tuttavia a tale proposito far notare che tali unità sono state ritenute ormai di tipo sorpassato proprio dagli armatori tedeschi, in modo che ci si potrebbe chiedere se si sia saggiamente operato in tale campo, specie in considerazione del fatto che il futuro avvento di una politica comunitaria della pesca ci porrà in diretta concorrenza con le marine pescherecce degli altri Paesi, le quali, oltre ad essere agevolate dalle loro posizioni geografiche, disporranno di quelle unità più moderne ed efficienti con le quali hanno rimpiazzato le vecchie vendite a noi.

Il problema è ancora più delicato se si considera, onorevole Ministro, che sempre più i banchi tradizionali della pesca oceanica italiana, che si trovano, come ho detto già, sulle coste della Mauritania e del Senegal, hanno evidenziato una tendenza alla diminuzione delle catture medie e giornaliere; diminuzione dovuta, oltre che alle sempre

più numerose presenze di battelli in tali zone, anche ai metodi di pesca delle unità, ad esempio, russe o polacche, che provocano catture della fauna marina agli inizi dello sviluppo fisiologico.

Tale decrescente produttività implica la necessità di ricerca in banchi più lontani, e, quindi, nuove esigenze circa l'autonomia delle navi, la durata delle campagne, l'addestramento e l'avvicendamento degli equipaggi, il trasporto del pescato. A questo proposito, inoltre, non si deve dimenticare che il pesce di provenienza oceanica e, ovviamente, congelato. I moderni sistemi frigoriferi installati sulle nostre navi permettono lo sbarco in Italia di un prodotto che è comparabile sotto ogni punto di vista con quello pescato nel Mediterraneo. Ora, dato che il prodotto oceanico, come si è detto dianzi, è fatalmente destinato — questo nonostante i sempre lodevoli sforzi degli equipaggi degli armatori che operano nel Mediterraneo — ad occupare un posto sempre più importante nella produzione ittica nazionale, e dato che il suo costo rispetto a quello del pesce fresco è notevolmente inferiore, sorge spontanea la domanda del perchè, onorevole Ministro, l'Amministrazione statale e quelle comunali non cerchino di incoraggiare in ogni modo possibile, anche per ragioni economiche, la vendita di tale tipo di pesce.

Secondo dati facilmente controllabili in qualsiasi mercato delle nostre città, il prezzo al pubblico del dentice fresco si aggira intorno alle lire 1.700, 1.800 al chilogrammo, contro le lire 350, 400 del dentice congelato, il prezzo dell'ombrina va dalle 1.500 alle 1.800 lire al chilogrammo per il fresco, scende alle 400, 450 lire per il congelato; di fronte al prezzo di 2000, 2100 lire per il palombo fresco, il pubblico paga 700, 750 lire al chilogrammo per il palombo congelato. In questo particolare momento di tensione dei prezzi dei prodotti alimentari, che in misura così grande influisce sull'aumento del costo della vita, sarebbe quanto mai opportuno che le autorità governative, nel quadro dei provvedimenti presi e che si intendono prendere, onorevole Ministro, per ovviare a tale situazione, si occupassero anche di questo problema, sia attraverso una congrua riduzione

o, meglio ancora, una completa abolizione delle elevate quote d'imposta di consumo, sia autorizzando una diffusa installazione di appositi banchi frigoriferi in mercati e supermercati, negozi di generi alimentari eccetera, come d'altra parte è già avvenuto da tempo all'estero.

Una tale politica potrebbe, anche in considerazione del fatto già accennato della progressiva diminuzione della produzione mediterranea, permettere un aumento del consumo del pesce, che si aggira attualmente nel nostro Paese intorno a soli 6 chilogrammi annui *pro capite*, pari alla metà di quanto si consuma in media nei Paesi dell'Europa occidentale.

Per quanto concerne la pesca oceanica, onorevole Ministro, un problema di particolare rilievo credo sia quello del diritto per i servizi amministrativi, che attualmente grava nella misura dello 0,50 per cento del valore sul pescato catturato dalle navi italiane da pesca oceanica. L'applicazione a tale prodotto di detto diritto non pare, secondo il mio modesto avviso, fondata, in quanto esso venne istituito con la legge n. 300 del 15 giugno 1950, per essere applicato alle merci importate dall'estero. Aggiungasi che la suddetta legge n. 330 istituiva il diritto amministrativo dello 0,50 per cento dopo di aver abolito il diritto di licenza sulle merci importate dall'estero, previsto dall'articolo 1 del regio decreto-legge 13 maggio 1935. Devesi pertanto ritenere che l'attuale diritto amministrativo dello 0,50 per cento concerne le merci importate dall'estero e non il pescato delle navi italiane da pesca oceanica. Se si volesse obiettare poi che tale pescato, proveniente da oltre la linea doganale, deve considerarsi merce importata, se ne avrebbe come conseguenza, onorevole Ministro, che contrariamente a quanto avviene, tutto il pescato catturato dalle navi da pesca italiane senza distinzione di costa, mediterranea o atlantica, dovrebbe essere assoggettato al pagamento di detto diritto amministrativo e per questa via si potrebbe giungere all'assurdo che la esenzione da tale diritto spetta solo al prodotto catturato, se esistente, entro i porti nazionali.

Sempre in ordine alla pesca oceanica è opportuno richiamare l'attenzione del Governo sulla circolare diramata dal Ministero della marina mercantile in data 23 settembre 1959 concernente l'applicazione dell'articolo 5 della legge 29 luglio 1957, n. 634.

A norma del predetto articolo 5 la Cassa per il Mezzogiorno è autorizzata a concedere ai singoli pescatori, a cooperative, a consorzi di pescatori e a imprese non organizzate in forma cooperativa, contributi a fondo perduto in misura non eccedente il 40 per cento della spesa per la provvista ed il miglioramento degli scafi e delle attrezzature di bordo, la costruzione, l'acquisto e l'ampliamento delle attrezzature di terra per la conservazione e la lavorazione del pescato, l'acquisto dei mezzi di trasporto. La citata circolare ministeriale precisa che fra i soggetti beneficiari del contributo non debbono considerarsi le « società di capitali ».

Tutti i beneficiari, a norma del citato articolo 5 della legge n. 634, per essere ammessi al contributo, debbono aver sede nei territori di cui all'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 634. Non si riesce, però, assolutamente a capire cosa significhi esclusione delle società di capitali dal novero delle imprese non organizzate in forma cooperativa. A che si riferisce, in sostanza, la dizione « imprese non organizzate in forma cooperativa »? Forse alle sole società in accomandita semplice o in nome collettivo?

La circolare in parola ha un evidente sapore demagogico. È noto, infatti, come l'esercizio della pesca oceanica richieda una organizzazione imprenditoriale di dimensioni tali che è persino assurdo ritenere che esso debba essere svolto da imprese di piccole dimensioni, tanto più che al punto c) la circolare su menzionata precisa che sono ammessi al contributo soltanto gli scafi nuovi che debbono essere costruiti in metallo. Tutto ciò presuppone un volume di investimenti considerevoli, e, al di fuori di preconette posizioni populistiche, ciò dovrebbe semmai indurre il Ministero a favorire, accanto alla costituzione delle cooperative e dei consorzi, il sorgere delle società per azioni.

Soltanto questa forma imprenditoriale, infatti, è in grado di rendere strutturalmente

efficiente, sotto il profilo industriale, un'attività che oggi, malgrado le caratteristiche marinare del Paese, non può considerarsi espletata con criteri produttivistici che tengano conto, fra l'altro, dell'importanza di un consumo primario per il quale, come già detto, l'Italia occupa l'ultimo posto fra le Nazioni europee. Da qui la ragion d'essere dei miei ordini del giorno che riguardano la materia.

E vengo ora ad un altro problema: quello dell'attuale legislazione in tema di lavoro portuale.

In tale materia è ancora vigente in Italia il regime di disciplina vincolistica, recepito nell'articolo 110 del Codice della navigazione emanato nel 1942: questa disposizione stabilisce che l'esecuzione delle operazioni portuali (imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di altro materiale nel porto) è riservata alle compagnie od ai gruppi portuali.

Accanto a questa esclusiva, che costituisce la regola generale, lo stesso articolo 110 del codice della navigazione prevede, a titolo di eccezione, una possibilità di dispensa, comunemente denominata autonomia funzionale, la cui concessione può essere accordata — si badi, onorevoli colleghi — dal Ministro della marina mercantile con apposito provvedimento da emanarsi volta per volta mediante decreto. È però da considerare che è ammessa tale dispensa limitatamente a casi speciali la cui valutazione e determinazione sono attribuite, per volontà legislativa, alla competenza dello stesso Ministro della marina mercantile, come risulta dalla relazione al regolamento di esecuzione del codice della navigazione e come riconosciuto anche dal Consiglio di Stato in ripetute decisioni pronunziate in sede giurisdizionale sullo specifico argomento.

In relazione a questo regime di disciplina vincolistica, radicato sulla regola generale della esclusiva delle cooperazioni portuali riservata alle compagnie o ai gruppi, sono da considerare valide ed attuali le critiche costantemente mosse, fin dal periodo post-bellico, dirette a sottolineare che l'esclusiva, accolta dalle norme ancora in vigore, si traduce in un vero e proprio monopolio delle

compagnie portuali che si sovrappone, in linea di fatto, all'interesse pubblico e nel contempo limita e sacrifica notevolmente, in materia di lavoro portuale, il principio della libertà di contratto che costituisce regola normale nel campo del lavoro.

Non appare giustificata, quindi, la sopravvivenza di una limitazione così grave che, traendo origine ed ispirazione da concetti corporativi e da indirizzi autoritari vigenti al tempo dell'emanazione del codice della navigazione, nell'ora attuale non è invece da considerare più ammissibile perché in contrasto con i principi dell'attuale ordinamento politico a base democratica, donde la necessità indilazionabile, secondo il mio modesto avviso, di una riforma della disciplina legislativa della materia, impostata sul ripristino della regola della libertà di offerta di lavoro anche in campo portuale, sia pure con alcuni temperamenti e vincoli per la tutela della sicurezza e dell'ordine pubblico.

Peraltro una doverosa ed attenta considerazione andrebbe riservata, a mio avviso, onorevoli colleghi, a quello che è il punto cruciale dei contrasti relativi all'attuale ordinamento legislativo del lavoro portuale, contrasti che investono la pratica applicazione dell'ordinamento stesso, e quindi il rispetto concreto delle finalità per le quali risulta predisposto.

Non vi è dubbio che sia da respingere la pretesa che l'interesse pubblico tutelato dalle norme vigenti in materia di lavoro portuale possa essere circoscritto all'interesse delle compagnie o dei gruppi portuali. Quest'ultimo è un interesse particolare che dall'ordinamento attuale è adeguatamente protetto, ma non costituisce finalità dell'ordinamento stesso, essendo esso rivolto a tutelare un interesse ben più ampio, che si definisce interesse pubblico appunto perché abbraccia gli interessi di tutti, dell'economia nazionale ed anche dei singoli cittadini che, in quanto consumatori di beni, finiscono per essere indirettamente i destinatari del pagamento del costo del traffico portuale che alimenta in gran parte il movimento dei beni prodotti e delle materie prime occorrenti per produrli.

In concreto, quindi, onorevole Ministro, la tutela del pubblico interesse in materia

di lavoro portuale, intesa come difesa del cittadino nella sua qualità di anonimo utente dei porti e di soggetto che indirettamente, ma effettivamente, paga il costo delle operazioni portuali, non può che essere doverosamente raggiunta mediante obiettiva e responsabile applicazione delle norme vigenti, che abbia come risultato l'adozione di tangenti tariffarie proporzionate alla effettiva e necessaria prestazione d'opera dei portuali, e la concessione della autonomia funzionale in tutti quei casi in cui tale agevolazione si traduce in un sensibile alleggerimento del costo dei beni destinati al cittadino consumatore, che nel pagare quei beni sopporta tutti gli oneri inerenti alla loro produzione e distribuzione.

Come si vede, non basta formulare programmi ambiziosi, ritenersi una potenza marinara, sventolare una politica di baldanzosi impegni, se non si ha una visione umana e scientifica dei problemi che ci affliggono.

Sono problemi che riguardano l'assistenza, la previdenza, il trattamento pensionistico, le agevolazioni creditizie, il potenziamento della pesca oceanica, l'eliminazione del regime di monopolio nel lavoro portuale; sono ancora problemi di attrezzatura portuali, mai risolti perchè mai affrontati con serietà e concretezza.

I nostri porti maggiori, invero, sono completamente inadeguati all'intensificato traffico di oggi, perchè sono insufficienti le banchine e gli ormeggi e insufficienti ancora le linee di trasporto che ad essi fanno capo.

Il problema dei porti è stato ampiamente trattato al Senato nel corso della discussione sul bilancio dei Trasporti. È un problema di vastissima portata che va affrontato e risolto sul piano di un più efficiente coordinamento dell'azione delle Amministrazioni direttamente interessate. Ma attualmente sifatto coordinamento è assente.

Si assiste, infatti, ad un inammissibile spezzettamento di competenze fra il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero della marina mercantile, competenti il primo per le opere di struttura ed infrastruttura e il secondo per la disciplina delle attività mercantili marittime.

È evidente che fra le due attività vi sono strette interconnessioni, ove si rifletta sul fatto che esse stanno l'una in funzione dell'altra. Non è possibile, infatti, che un organo amministrativo, ignaro della effettiva portata dei problemi del traffico marittimo, riesca a predisporre in modo efficiente e funzionale tutte quelle opere di struttura che assumono un ruolo strettamente strumentale rispetto allo svolgimento del traffico stesso. Allo stato attuale, il Ministero della marina mercantile appare, se non addirittura superfluo, privo delle necessarie competenze per l'espletamento delle attività per le quali esso dovrebbe funzionare.

Quando si parla della necessità di un coordinamento e dell'opportunità di estendere e meglio definire la competenza del Ministero della marina mercantile, non si intende, ovviamente, proporre l'avocazione, da parte di quest'ultimo, delle attribuzioni dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Il problema è un altro: le attribuzioni dei due Ministeri potrebbero, in definitiva, non subire trasformazioni di grande rilievo se soltanto ci si sforzasse di attuare un sistema di consultazione preventiva che rendesse possibile un'effettiva partecipazione dell'Amministrazione marittima nella fase deliberativa sulle questioni attinenti ai porti. (*Cenni di assenso del Ministro della marina mercantile*). Mi piace vederla assentire, onorevole Ministro.

Si parla con crescente frequenza della predisposizione di un piano generale dei porti, il cosiddetto « piano azzurro ». Ebbene, mentre si deve sollecitare il Governo ad accelerare i tempi di questa predisposizione, si può notare come il « piano azzurro », sia nella fase di studio sia in quella di attuazione, possa costituire un valido banco di prova dell'auspicato coordinamento. Finora si è parlato di « piano azzurro » come un problema di stretta competenza del Ministero dei lavori pubblici, mentre è fuori dubbio che detto piano interessa in egual misura l'Amministrazione marittima.

Per rendersi conto dell'importanza urgente del potenziamento dei porti nazionali, è sufficiente riflettere che il commercio estero

italiano transita per gli scali marittimi nella misura dell'80 per cento.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Un po' di più.

BATTAGLIA. Grazie della rettifica, onorevole Ministro: è meglio approssimarsi in difetto che in eccesso.

Occorre inoltre non dimenticare che, data la particolare configurazione geografica del Paese, considerevoli aliquote di traffico interno si avvalgono del trasporto marittimo.

Tutto ciò pone in particolare risalto la incidenza negativa del congestionamento

portuale sulla efficienza dei traffici. Una sosta prolungata presso un porto significa l'aumento di interessi passivi sui capitali investiti nonché ingenti perdite di reddito prospettivo, in ragione del deterioramento di competitività che inevitabilmente viene a gravare sui prodotti costretti ad enormi ritardi di trasporti.

Tale perdita di competitività si riduce molto spesso ad un fattore di abbandono di determinati mercati positivamente collaudati in passato e crea la correlativa necessità di un'assai difficile ricerca di nuovi sbocchi e nuove possibilità di lavoro.

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(Segue **BATTAGLIA**). L'urgenza di una lungimirante politica mercantile di ammodernamento radicale delle strutture portuali italiane risulta pienamente provata dalla considerazione che mentre tali attrezzature sono nella media già invecchiate rispetto alle esigenze attuali, il volume dei traffici tende continuamente ad aumentare e si calcola che per il 1970 raggiungerà i 400 milioni di tonnellate.

A quanto fin qui detto, onorevoli colleghi, fanno riferimento altri due ordini del giorno che ho presentato e che credo di avere, quindi, illustrato sufficientemente.

Ma oltre al problema dei porti di grande traffico e di interesse nazionale, esiste un problema parallelo che giorno per giorno diventa più vivo, anche per i suoi riflessi nel campo turistico: i porti minori. La nostra costa, infatti, onorevole Ministro, non riesce assolutamente a offrire un approdo sicuro agli innumerevoli croceristi estivi, così come non riesce a offrire approdi sicuri ed efficienti alle piccole flottiglie attrezzate o da attrezzare per la pesca d'alto mare.

Per potenziare le attività marinare, si cominci proprio costellando di porti la no-

stra costa, in maniera da incoraggiare e stimolare chiunque ritenga ancora di dover continuare una tradizione familiare marinara o l'esperienza di un'intera vita, vitalizzando così un settore tanto importante e per l'economia della Nazione e per i suoi riflessi di ordine sociale ed umano.

E passo ad altro argomento, onorevoli colleghi, al quale intendo solo accennare, tanto esso è chiaro nella sua portata. Ma ritengo che l'esame del bilancio in discussione sarebbe incompleto se trascurassimo di trattare l'inefficienza dei collegamenti della Penisola con la Sardegna e, nei periodi estivi, con la Sicilia. La società Tirrenia, che fa parte del gruppo Finmare — azienda a partecipazione statale — non dovrebbe avere nessuna difficoltà a venire incontro ad una necessità indilazionabile per l'ordinato traffico con la Sardegna, specialmente in seguito all'esplorazione turistica di quest'Isola.

Ciò detto, e nel concludere, onorevole Ministro, vengo al tema di fondo del mio intervento: crisi dei noli e crisi dei cantieri navali. Due problemi, cioè, strettamente interdipendenti nelle cause e negli effetti.

Gli onorevoli colleghi che hanno avuto la bontà di seguirmi sanno perfettamente che la crisi dei noli trae origine e causa remota dalla crisi di Suez, che fece aumentare a dismisura le commesse ai vari cantieri, provocando così un notevole squilibrio tra la domanda e l'offerta, ma sanno anche che le cause prossime sono dovute in principal modo alla nascita di nuovi Stati che ritengono un punto d'onore creare una loro flotta che faccia concorrenza ai Paesi di antica tradizione marinara.

Quest'eccesso di offerta ha determinato, in massima parte, la pesantezza del settore, proiettando i suoi riflessi negativi sui cantieri navalmeccanici che, dopo aver portato la loro potenzialità produttiva a livelli mai raggiunti prima d'ora, sono costretti, invece, a lavorare con un ritmo pari alla metà della loro capacità di produzione.

A ciò aggiungasi la discriminazione di bandiera, che ha dato il colpo di grazia al principio della liberalizzazione ed a quello della competitività.

Per avere un quadro ancora più chiaro della situazione, poi, bisogna aver riguardo alle forme di sovvenzione diretta di cui fruiscono le costruzioni statunitensi e canadesi, alle agevolazioni creditizie ed alla remunerazione dei fattori produttivi vigenti in Giappone ed in Spagna, alle varie forme di sovvenzione indiretta operate nei Paesi del Nord Europa, ed infine alla politica di diretto intervento statale nei Paesi d'oltre cortina.

Da questo quadro apparirà chiaro come la nostra flotta mercantile e i nostri cantieri siano esposti, nel campo internazionale, ad una concorrenza che li pone in una situazione di netta inferiorità.

Così stando le cose, ed essendosi evidenziata durante l'anno passato la contrazione delle richieste alle nostre navi da trasporto, con conseguente aggravamento della bilancia dei pagamenti che, giusto dai noli — cioè dalle cosiddette partite invisibili — riceve un sollievo non indifferente, che si aggira sui 350 milioni di dollari, non v'ha chi non veda l'assoluta necessità di un intervento governativo in campo internazionale, in maniera da predisporre le contromi-

sure per la normalizzazione di un settore che si avvia verso una crisi di cui non è dato valutare le conseguenze.

Che dire poi dell'industria cantieristica? Al declino di essa corrisponde, oltre all'affermazione sempre crescente dei Paesi che si sono di recente affermati sui mercati delle costruzioni navali, l'invadenza della produzione giapponese.

Tutti questi Paesi, come ho già detto, attuano una politica di sostegno dell'industria cantieristica, che consente a quest'ultima di praticare prezzi che mettono fuori concorrenza le industrie similari dei Paesi tradizionalmente costruttori ed esportatori di navi.

A questo punto mi corre l'obbligo di ricordare, onorevoli colleghi, che la politica di sostegno realizza risultati di gran lunga superiori all'entità degli aiuti concessi e ciò perchè, specialmente in un'industria come quella cantieristica, soggetta alle fluttuazioni conseguenti alla variabilità della domanda del settore armatoriale, il poter contare su un certo *standard* di produzione consente di operare in modo più economico e quindi più competitivo. E, se così è, occorre tener presenti queste circostanze quando si considera il da farsi in vista dell'ormai imminente scadenza della vigente legislazione in materia di costruzioni navali; dieci mesi soltanto ci separano, infatti, dalla scadenza della legge n. 522.

Dal punto di vista tecnico-organizzativo, i cantieri italiani sono certamente alla pari di quelli esteri ed i loro impianti, per il cui aggiornamento sono stati spesi importi ingenti, rispondono alle esigenze della tecnica più moderna. Che i cantieri privati siano tuttora sulla breccia, rispondendo alla loro funzione di termini di paragone anche nei confronti dell'industria estera, sta a provare che l'industria cantieristica italiana è sana ed efficiente e può operare in regime di economia, sempre che le sia concessa parità di condizioni e che si ponga rimedio alle cause di maggior costo ad essa non imputabili. In un settore come quello delle costruzioni navali, il cui mercato è il mondo, occorre tener presenti, oltre alle condizioni favorevoli al-

trove realizzate dai Governi con aiuti diretti ed indiretti, sia palesi che occulti, le cause di maggior costo in Italia dovute a fatti extra-economici, nonché la disparità di condizioni interne fra i gruppi diversi che nello stesso settore operano in Italia. Di questo deve essere tenuto conto in vista dell'aggiornamento, da farsi con criteri di giustizia e di economia, della legislazione sulle costruzioni navali. Non si deve, inoltre, dimenticare l'esigenza di realizzare condizioni tali che consentano ai cantieri navali di superare i momenti di crisi onde possano mantenere in perfetta efficienza i loro organismi, tenendo presente che ai detti cantieri deve rivolgersi anche la Marina militare per il rinnovo del proprio naviglio, realizzando la massima garanzia tecnica ed economica.

Si richiama, infine, l'attenzione sull'aspetto sociale del problema dei cantieri e in particolare sull'esigenza che i tecnici e le maestranze di prim'ordine e di alta specializzazione di cui essi dispongono non vadano dispersi, nonché sul fatto che la vita dei cantieri, in molti casi, costituisce la ragione di sussistenza delle popolazioni industriali di alcune zone della Penisola, come per la zona industriale della Riviera di Levante il cantiere di Riva Trigoso, per quella di Monfalcone i Cantieri riuniti dell'Adriatico e per quella delle Marche il cantiere di Ancona.

Così essendo, noi riteniamo che l'attuale crisi della marina mercantile potrà essere superata solo se l'Europa dei Sei riuscirà ad esprimere un indirizzo omogeneo nel settore marinaro al fine di neutralizzare, o con una competitività più accentuata o con misure legislative più funzionali e realistiche, il pericolo incombente sulle industrie navalmeccaniche e sui noli dalle discriminazioni di bandiera ed altro, operate dalla maggior parte degli Stati concorrenti.

In tali sensi noi riteniamo di dover impegnare il Governo perchè promuova sollecitamente nuovi incontri fra i Paesi aderenti al M.E.C., dalle cui decisioni dipende o meno la sopravvivenza della nostra flotta mercantile e delle attività industriali ad essa connesse. Non è un problema di poco conto ed ogni ritardo perciò potrebbe es-

sere veramente esiziale. E noi vogliamo, di contro, che venga il tempo in cui si possa, con D'Annunzio, dire alla nostra flotta mercantile: « Arma la prora e salpa verso il mondo ». (*Applausi dal centro-destra. Molte congratulazioni*).

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

F E N O A L T E A, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che nonostante gli impegni precedentemente assunti dal Governo restano tuttora insoluti i problemi della previdenza marinara, per cui molti vecchi lavoratori del mare, dopo i recenti miglioramenti concessi a pensionati di altre categorie, percepiscono emolumenti inferiori anche di un terzo a quelli correlativi dell'I.N.P.S.;

rilevato il grave distacco, talvolta anche del 50 per cento, che permane fra le retribuzioni effettive e il livello delle pensioni marinare,

impegna il Governo:

1) a disporre, con decorrenza 1° gennaio 1962, per un giusto aumento delle pensioni marinare, tenuto anche conto del pesante aumento del costo della vita;

2) a predisporre una riforma del sistema di previdenza marinara tale da eliminare le gravi sperequazioni tuttora esistenti e da porre a base del computo delle pensioni l'ammontare delle retribuzioni effettive;

3) a disporre, in attesa del perfezionamento dei provvedimenti, la rapida concessione di un congruo acconto ».

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

A D A M O L I. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole ministro Domi-

nedò ritorna spesso ad una sua immagine, che indubbiamente ha una certa efficacia, quella del quadriportico o del quadrilatero su cui dovrebbe poggiare l'intero edificio dell'economia marittima: la flotta, i cantieri, i porti ed i problemi del lavoro.

Noi non possiamo che concordare con questa visione a punti cardinali della struttura dei problemi del mare, precisando però che questi quattro aspetti, o quattro momenti, assumono pieno significato solo se vengono mantenuti in un quadro unitario e se ne colgono tutti gli organici collegamenti.

L'immagine è dunque giusta, ma purtroppo essa non è la rappresentazione di qualcosa che è stato già costruito, o che anche solo si è progettato di costruire. Anzi, proprio la debolezza, l'incompletezza, la fragilità di ciascuno dei pilastri, denunciano i limiti, i vuoti, le arretratezze che permangono e si aggravano in un settore che ormai, con grande imbarazzo, continuiamo a definire di fondamentale importanza nell'economia del nostro Paese.

Qui noi dobbiamo essere espliciti e dobbiamo subito dire che mai come in questo periodo, in questi anni di Governo nel corso dei quali la Democrazia cristiana non ha mancato occasione per dichiararsi insostituibile pilastro, mai come in questo periodo i problemi del mare sono stati sottovalutati, abbandonati di fatto alle scelte, e quindi agli interessi dei grandi gruppi armatoriali, avulsi da una realtà economica e politica in movimento, così da creare e da far scoppiare le clamorose contraddizioni alle quali stiamo assistendo.

Siamo, si dice, un Paese marinaro; ma è proprio la flotta mercantile che presenta il più basso indice di sviluppo: il 2 per cento annuo nel decennio, tasso che si ritrova solo in certi settori dell'agricoltura.

Nel settore dell'industria è per i cantieri navali che si deve registrare una crisi cronica; nel settore delle strutture portuali siamo da tempo entro un camicia di forza, che ha portato un grande porto, come quello di Genova, nella lista nera dei porti dei tempi lunghi, dei costi gravi e, talvolta, delle banchine inaccessibili.

Onorevole Ministro, sono anni che denunciavamo una situazione che qualsiasi Governo davvero sensibile ai problemi vivi della collettività avrebbe affrontato con ben altra volontà e chiarezza. Sono anni che ci siamo sforzati di compiere analisi obiettive, di presentare proposte, di assumere iniziative; e con soddisfazione abbiamo potuto constatare la convergenza, attorno a certi punti essenziali, dei gruppi politici più vari. Abbiamo visto raccolti i nostri giudizi, con una concordanza di valutazioni, in documenti parlamentari, anche nelle relazioni di maggioranza, anche in quella ultima del nostro illustre collega Florena, ed anche in autorevoli discorsi di Ministri in carica. Anche lei, onorevole Ministro, ha trovato diverse occasioni per assumere atteggiamenti critici e, vorrei dire meglio, autocritici, sulla base di valutazioni che nel passato...

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Non ho che da apprendere in termini così espressi!

A D A M O L I . Però nel passato, da quei banchi, certe affermazioni che oggi vengono riconosciute vere, sono state sistematicamente respinte. Queste sono le parole, però la realtà, egregio onorevole Ministro, non è affatto mutata! E la realtà delle cose è che nel corso di questi anni il nostro Paese è sceso dal quarto al settimo posto nella scala delle potenze marinare.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Con la Liberia al terzo posto; ma ne parleremo ancora.

A D A M O L I . La Liberia è al suo posto!

D E L U C A L U C A . A Crotone la Capitaneria di porto dispone di una barca a remi!

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Le stiamo potenziando, e sono lieto di sentirne parlare. Abbiamo stanziato mezzo miliardo per questo.

A D A M O L I . Per le barche a remi? (Ilarità).

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Per attrezzare le Capitanerie di porto!

A D A M O L I . È nel corso di questi anni che la percentuale della flotta italiana, rispetto a quella mondiale, è scesa via via dal 5 al 3,80 per cento. E questo processo negativo sembra debba ancora aggravarsi, nonostante la depressione già registrata.

L'anno scorso — è stato già ricordato — mentre la flotta mondiale è aumentata ancora del 4 per cento, e forti percentuali di aumento hanno registrato alcuni Paesi come la Grecia con il 19 per cento, il Giappone con il 10 per cento, la Germania occidentale con il 7 per cento, l'Italia ha registrato un aumento di appena 34.600 tonnellate lorde, ossia per una percentuale, davvero irrisoria, dello 0,60 per cento.

Qualcuno vuol trovare un correttivo a questo ridimensionamento quantitativo in rapporto alle consistenze mondiali, con i dati relativi alla età della flotta, che segnano un ringiovanimento rispetto a qualche anno fa. Ma anche sotto questo aspetto non siamo riusciti a mantenere il ritmo di ammodernamento e di rinnovamento assunto dalla flotta mondiale.

Non credo sia qui necessario ripetere i dati sull'età della flotta italiana rispetto a quella mondiale, che del resto si trovano anche nella relazione del nostro collega Florena. Credo sia sufficiente segnalare un dato estremamente significativo: alla fine del 1962 il tonnellaggio in disarmo, come totale mondiale, era di 2 milioni e mezzo di tonnellate; di questo, 280 mila tonnellate appartenevano alla flotta italiana: ossia l'8,32 per cento delle navi in disarmo battono bandiera italiana. Ciò vuol dire che, mentre la percentuale della flotta italiana è solo del 3,80 per cento rispetto al totale mondiale, quando si passa alle navi che più risentono della lotta competitiva, la percentuale quasi si triplica. È chiaro — e non può essere altrimenti — che l'inferiorità qua-

litativa della nostra flotta si riflette sul tonnellaggio reale che possiamo presentare nella competizione mondiale.

Al discorso della flotta nei suoi termini quantitativi e qualitativi si lega immediatamente quello dei cantieri, la cui crisi cronica dovrebbe trovare una prima spiegazione nella saturazione, appunto, del mercato nazionale. Ma ciò certamente non è, poichè è diventato ormai chiaro per tutti, fuorchè per il Governo...

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Come no?

A D A M O L I . Non so se lei personalmente — e me lo auguro — abbia idee più chiare. È diventato chiaro per tutti, dicevo, che, se vogliamo tenere il campo dei traffici mondiali, in un'epoca di profonde trasformazioni della carta politica ed economica del mondo e di grandi innovazioni nella tecnica dei trasporti, se non vogliamo vedere definitivamente declassato il nostro Paese al rango di una nazione marinara di secondo o di terz'ordine, dobbiamo deciderci ad impostare un programma di costruzioni per centinaia di migliaia di tonnellate di naviglio all'anno. Si è fatto un calcolo secondo il quale sarebbero necessarie 500.000 tonnellate all'anno per dieci anni, per portare fra dieci anni la nostra marina, come quantità e come qualità, al livello che oggi ha raggiunto la marina mondiale.

Ora, un tale programma, che è indispensabile se davvero si vuol rimanere legati alla realtà del nostro Paese e del mondo, deve avere la sua premessa fondamentale nel potenziamento e nel rammodernamento dell'industria cantieristica. Ed è veramente straordinario ed incredibile che in questa situazione, da anni ed ancora adesso, non di potenziamento si parli, ma di ridimensionamento e addirittura di liquidazione dei cantieri! In questi anni 9.200 lavoratori del settore cantieristico — maestranze di alta specializzazione — sono stati passati ad altre lavorazioni o sono stati costretti all'emigrazione. Livorno ha già avuto la sua brava conversione; così Taranto, così Porto Marghera.

Di Trieste, di La Spezia e di altri cantieri resta sempre, più o meno, misterioso il destino.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Le parlerò di riorganizzazione, non di ridimensionamento.

A D A M O L I . Sentiremo, su basi concrete.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Concrete!

Voci dalla sinistra. Finalmente!

A D A M O L I . Ora, anche per i cantieri rammodernati, come Monfalcone e Sestri Ponente, non si è aperta affatto una nuova prospettiva di sviluppo e di carico di lavoro adeguati. Gli scali e i bacini si vanno vuotando; commesse non ne arrivano; tra pochi mesi noi dovremo risentire la dolente storia delle attese di lavoro, della sospensione, dei licenziamenti. Ma ecco che puntualmente, quando cominciano le proteste, le agitazioni, gli ordini del giorno dei Comuni, delle Province, ecco che arriva l'annuncio di nuovi provvedimenti a favore, come si dice, dell'industria cantieristica.

Gli anni passano, piani non se ne fanno, non si fanno programmi, occorre solo attendere che il Ministro di turno annunci che sta per salire dall'orizzonte oscuro la ciclica buona stella apportatrice di generosi doni. E così si susseguono le leggi per l'erogazione di miliardi che passano come in un condotto attraverso i cantieri navali, lasciando in questi il tempo che trovano, per andare a riversarsi nei conti patrimoniali dei grandi gruppi armatoriali.

Quanti miliardi abbiamo già erogato in tutti questi anni per salvare — tra virgolette — i cantieri italiani?

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Agevolare, non salvare!

A D A M O L I . Non abbiamo agevolato niente perchè i termini della crisi si ripresentano addirittura più aggravati.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Immagini che cosa sarebbe stato, diversamente! Ne parleremo poi a fondo.

A D A M O L I . La crisi dei cantieri, dopo tutti questi salvataggi o agevolazioni come dice lei, si è andata sempre più aggravando. È difficile fare il conto, è sempre difficile fare i conti degli oneri che lo Stato, ossia la collettività è chiamata a sopportare per sostenere le più anomale situazioni che vengono create nel nostro Paese. Ma tentando di fare qualche conto e solo partendo dalla legge n. 522 del 1954 si giunge a cifre impressionanti che portano a riflettere sul peso che avrebbero potuto avere sulle strutture della nostra economia queste cifre, se fossero state impiegate per una diversa e più giusta finalità, sempre nel campo dei cantieri.

Ecco il discorso delle «agevolazioni». La legge del 1954, n. 522, ha comportato oneri per 104 miliardi e 750 milioni, poi è venuta la legge del 1961, n. 301, per modificare, aggiungendo nuovi miliardi alla legge del 1954: altri 24 miliardi. Poi è venuta la legge n. 318, che ha prorogato la n. 301, nel 1963: altri 24 miliardi. Intanto abbiamo fatto la legge per il credito navale, che prevede un contributo in conto interessi di 15 miliardi; altri contributi per interessi sono previsti dalla legge n. 522, per un totale finora erogato o accettato di 5 miliardi e 105 milioni.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Il credito è tutt'altra cosa.

A D A M O L I . Dieci miliardi sono stati fissati con la legge famosa sulle demolizioni, senza parlare di tutte le altre esenzioni fiscali, tutta una serie talvolta sconosciuta di agevolazioni di cui godono gli armatori.

In pochi anni, dunque, noi abbiamo erogato — queste sono le cose alla luce del sole — oltre 200 miliardi, che sono alla base delle nuove grandi fortune di grandi gruppi armatoriali italiani. Dopo la guerra, in Italia sono nati nuovi gruppi di armatori, che hanno nomi che una volta erano conosciuti in altro modo. Essi possiedono tonnellaggi po-

tenti, superiori a quelli della flotta di Stato: un solo armatore, Lauro, oggi ha più navi di tutta la flotta di Stato.

Ebbene, tutto questo è accaduto, i miliardi a decine e centinaia sono stati spesi, ma i cantieri non si sono portati su un piano diverso. Resta il problema del divario fra i costi interni e i costi internazionali. Anche qui dobbiamo intenderci una volta per sempre, onorevole Ministro. Quali sono i reali limiti della famosa competitività dei cantieri italiani? Noi dobbiamo ritornare su tali questioni, che abbiamo già cercato di chiarire, sperando di riuscire ad eliminare una volta per sempre i luoghi comuni sui costi delle costruzioni navali con i quali si tenta di coprire una politica lesiva degli interessi della collettività.

L'onorevole Ministro ha già riconosciuto alla Camera che il divario fra i costi interni e i costi internazionali si è ridotto dal 33 al 20 per cento. Ma il discorso va approfondito. Qual è la causa di questi maggiori costi che persistono? Voi sapete che un cantiere è un'officina di montaggio; il cantiere riceve materiali costruiti da altre fabbriche. Pertanto i costi di cui risponde il cantiere in modo diretto sono soltanto quelli della mano d'opera, oltre che dell'organizzazione del lavoro e della produzione. Ora, nella costruzione di una nave i costi di mano d'opera incidono per il 30 o 36 per cento, secondo che si tratti di nave da carico o di nave passeggeri. Un terzo, più o meno, va alla mano d'opera; il 40-48 per cento va ai materiali; il 16 per cento va all'apparato motore. Il resto comprende oneri per ammortamenti.

Ora, il maggior costo dei nostri cantieri, rispetto a quelli internazionali, dipende forse dalla mano d'opera? Tutti sanno che la nostra mano d'opera non può essere considerata come il punto delicato della situazione: i salari dei nostri lavoratori — e basta leggere le statistiche degli organi comunitari — sono i più bassi del settore.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Su questo punto le darò dei dati precisi.

A D A M O L I La ringrazio anticipatamente; comunque sono cose già abbastanza note.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Sono più bassi nei confronti degli Stati Uniti e della Danimarca...

A D A M O L I. Nel settore del M.E.C., anche.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. ...ma nei confronti degli altri Paesi le dovrò dare dei dati precisi.

A D A M O L I. Va bene, sentiremo.

Dicevo, dunque, che i salari dei nostri lavoratori sono i più bassi del settore, mentre il rendimento del lavoro, ossia la produttività — come spesso voi amate dire — è fra le più alte ed è in aumento. Basti ricordare che mentre sono stati diminuiti di 9.200 unità gli organici, il fatturato della produzione cantieristica è fortemente aumentato.

Il divario con i costi internazionali trova, dunque, la sua origine nella maggiore incidenza dei materiali per il 10-12 per cento, e degli apparati motori per il 4-5 per cento. Ecco che arriviamo a quel 20 per cento di cui parlava lei, onorevole Ministro. La differenza, cioè, è nel costo di quei beni che vengono prodotti totalmente nell'ambito del gruppo I.R.I.

Certo, esistono tuttora esigenze di rammodernamento tecnico dei cantieri, ma sul piano economico ci troveremo sempre al punto di partenza se non si affronterà tutta la catena dei costi, di cui molti anelli si trovano al di fuori del campo dell'industria cantieristica. Ecco il punto centrale; ecco che cosa significano gli aiuti ai cantieri, quando resta poi per gran parte un processo industriale ed economico fuori dai cantieri, ma che rimbalza sui cantieri.

Da chi dipende tutto questo, se questi costi nascono nell'interno di un sistema controllato dallo Stato? Da chi dipende una politica di gruppo se non dalla volontà politica del Governo? Non è il Governo che controlla acciaierie, officine meccaniche, motori-

stiche, cantieri, officine d'allestimento e via via fino alla flotta?

Ora, avverrà di nuovo — come è sempre avvenuto da 10-15 anni a questa parte — che ci porterete un provvedimento per elargire altre decine di miliardi agli armatori. È già pronto. Ci farete naturalmente il discorso d'obbligo sulle ragioni profondamente sociali del provvedimento e il Parlamento sarà posto di fronte a una specie di ricatto: o votare i miliardi o licenziare qualche migliaio di operai. Ancora una volta, quindi, non si parlerà di programmi, di piani, ancora una volta tutto resterà nel vago e nella nebbia, per quanto riguarda l'avvenire dell'industria cantieristica italiana, ma ancora una volta tutto sarà chiaro per gli armatori italiani, che hanno sospeso le commesse aggravando così la crisi dei cantieri attraverso una impostazione meditata. Lo stesso Stato non ha più presentato le commesse con il ritmo con cui le doveva presentare, affiancandosi così agli armatori e spingendo in tal modo verso quella legge che deve dare ad essi una nuova elargizione di miliardi.

C'è inoltre il grande mistero dei rapporti con la Commissione economica europea, i cui termini veri non si riescono a conoscere: addirittura non si riesce a sapere se esistano o non esistano degli impegni e, se esistono, quale ne sia la portata, quali i tempi e i modi di attuazione. Vedremo se a questo riguardo riusciremo ad avere qualche notizia.

Da anni pende sui cantieri italiani la minaccia di ridimensionamento, in seguito alla cessazione, che avrebbe imposto la Commissione economica europea, di quegli aiuti e di quelle sovvenzioni che noi stessi, con ben altre finalità evidentemente, siamo i primi a deprecare. Di fatto, una politica di ridimensionamento ha già iniziato il suo nefasto corso, ma con un metodo clandestino che di per sé dimostra che non si ha la coscienza tranquilla.

Noi abbiamo continuato a chiedere invano informazioni precise su tale delicata questione che, tra l'altro, getta un fascio di luce sulla debolezza della nostra situazione nell'interno del Mercato comune europeo.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Attenda di sapere, prima!

A D A M O L I . Mi riferisco ad una interrogazione che ho presentato ed alla quale lei ha risposto. Noi abbiamo risollevato con questa interrogazione il problema degli impegni assunti e da assumere: il ministro Dominedò ha risposto con uno stile molto elegante e con abbondanza di frasi tornite, come è suo costume, ma senza in realtà rispondere a nulla, e non vorrei che anche questo fosse nel suo costume. Il Ministro parla di documenti di lavoro, di studi, esclude l'acquisizione di oneri, ossia di impegni da parte del nostro Governo; con grande candore vuole svuotare di ogni contenuto un grave problema che invece esiste, tant'è vero che nelle stesse relazioni alla Camera ed al Senato si parla di impegni assunti, e nessuno ha smentito tali affermazioni.

Del resto, nel n. 25 dell'8 aprile 1961 della *Gazzetta Ufficiale* della Comunità europea è apparso il decreto con il quale si dava il *placet* — bontà sua — alla nuova legge n. 301 per nuovi stanziamenti a favore delle costruzioni navali a condizione di effettuare il cosiddetto risanamento dei cantieri entro il 1964 e con l'impegno da parte del Governo italiano di presentare tali programmi entro 6 mesi dall'entrata in vigore della nuova legge. Il Ministro sembra ignorare tutto questo, e ciò può denotare l'imbarazzo del Governo a riconoscere l'esistenza di impegni così gravi assunti al di fuori del Parlamento.

È necessario uscir fuori dalle nebbie e dalle incertezze, occorre finalmente passare dall'improvvisazione, dal cedimento, alla programmazione e alla costruzione di una organica piattaforma di sviluppo che dalla flotta giunga fino ai cantieri. Occorre guardare la realtà del nostro Paese e del mondo, partire dalle insufficienze della nostra marina, dal prestigio che hanno saputo conquistarsi i nostri cantieri nella competizione internazionale, dagli aspetti nuovi della tecnica delle costruzioni navali. Il tempo delle grandi dimensioni delle navi si è ormai chiuso e va sui mari, come segno concreto di questi tempi, la petroliera giapponese « Nissho-Maru »

di 130.000 tonnellate. E noi a Genova, nel nuovo bacino rammodernato, una petroliera, quella sovietica recentemente varata, si è dovuto costruirla a rate: è il bacino nuovo e non vi entra una nave di 280 metri! I cantieri giapponesi fanno andare per i mari navi da 130 mila tonnellate!

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Lei dovrebbe vedere il bacino di carenaggio di Napoli che è una realtà, quello di Palermo e gli altri che fanno parte di un piano generale dei porti adeguato al traffico e alle dimensioni della flotta mondiale.

A D A M O L I. Comunque, mentre qui noi ci attrezziamo per l'aspetto delle dimensioni, è già aperto un altro tempo, quello dell'automazione e quello delle grandi specializzazioni del naviglio. In questo periodo si sono inoltre precisati i piani di sviluppo della flotta mondiale in collegamento con l'apertura di nuove correnti di traffico. Sotto questo aspetto sarebbe sufficiente considerare i piani dell'Unione Sovietica, che si è dimostrata nostra ottima committente e verso la quale noi ci siamo dimostrati ottimi costruttori. Sono felicissimi i dirigenti sovietici di aver commissionato navi nei nostri cantieri e attendono grosse iniziative nostre. Non è un mistero per nessuno: i programmi definiti dall'U.R.S.S. prevedono il passaggio da 6 milioni di tonnellate a 14 milioni e 700 mila tonnellate entro il 1970 e a 29 milioni e 400 mila entro il 1980. Di fronte a queste cifre ha davvero una colorazione grottesca il gioco grave a cui da qualche anno ci siamo dedicati, di sfogliare la margherita sul chiudere o sul non chiudere questo o quel cantiere. Ma tutti i problemi dell'economia marittima hanno talvolta delle colorazioni, degli aspetti paradossali, per cui è difficile cogliere davvero il fondo degli atteggiamenti e quindi delle responsabilità assunte dai Governi di questi anni. C'è un intreccio di scelte politiche di un certo tipo, ma anche di distacco, di miopia, di assenza di esatta valutazione. L'ondata del traffico è andata aumentando, è giunta a sommergere

re i nostri porti più importanti; si sono posti problemi nuovi nei tempi e nei modi del carico e dello scarico delle merci, sono mutate le caratteristiche merceologiche dei trasporti, dai carboni agli olii minerali, ai rottami di ferro; ma tutto questo non ha interessato affatto l'azione del Governo, come se non riguardasse il nostro Paese, bensì chissà quale pianeta di chissà quale sistema stellare. Pesanti errori sono stati compiuti e si continuano a compiere nel settore delle strutture portuali, a partire dalla ricostruzione dei porti distrutti dalla guerra, quando tutto venne risolto in chiave di puro e semplice ripristino, senza nessun avvio all'adeguamento degli impianti portuali, alla evoluzione già in atto delle costruzioni navali

È venuto poi il tempo delle dispersioni dei pochi stanziamenti nei bilanci dei lavori pubblici ai porti più inutili e spesso inventati dalla fantasia elettorale di personaggi che hanno frantumato in provincialismi e in municipalismi le poche risorse che i bilanci dello Stato mettevano a disposizione delle opere marittime e portuali. La miopia governativa è stata davvero sconcertante: nel 1958, quando si registrava già in un decennio, un aumento del traffico portuale del 164 per cento, un provvedimento per i porti che importava una spesa di appena 25 miliardi e 750 milioni in tre esercizi venne accantonato per la mancata adesione del Ministro del tesoro. Oggi siamo nel 1963: dal 1958 al 1962 il traffico è ulteriormente aumentato del 64 per cento. Dal 1950 ad oggi il traffico in Italia è aumentato di due volte e mezzo, con un ritmo sconosciuto in ogni tempo. Ma alla fonda, in mare aperto, di fronte al porto di Genova, ad esempio, come ha visto lei, onorevole Ministro, e come hanno visto i membri delle Commissioni trasporti e marina mercantile della Camera e del Senato che hanno ufficialmente visitato nei giorni scorsi quel grande emporio marittimo, davanti al porto di Genova le navi sono costrette a mettersi in coda, obbligate a soste anche di 15-20 giorni in attesa di un attracco disponibile; così a Venezia, a Savona. È un fenomeno che si va diffondendo e che dimostra una miopia generale.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Perciò, onorevole collega, lei fa molto bene a denunciare queste cose, così come le ho denunciate io stesso alla Camera. In questo consiste, del resto, la collaborazione tra Governo e Parlamento. L'incremento enorme del traffico ha generato questo fenomeno; ed ecco la fase nuova che si apre con il piano generale dei porti, che va condotto in porto.

A D A M O L I . Ma vede, onorevole Ministro, il traffico viene a vostro dispetto, nonostante gli oneri, i sopra noli, perchè le leggi economiche l'impongono. Voi dovete creare i porti, le attrezzature. (*Interruzione del Ministro della marina mercantile*).

Noi è da dieci anni che denunciavamo queste cose. Siete voi al Governo, se ci fossimo noi qualcosa di meglio faremmo.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Ma questo è uno sbaglio; io vorrei la collaborazione tra Governo e Parlamento, perchè la produttività è frutto della Nazione.

A D A M O L I . E lei ha la nostra collaborazione, l'avrà, e glielo riconfermerò. Onorevole Ministro, sulle banchine dei porti montagne di merce attendono i vagoni che mancano. Non vi è solo il problema dei porti, vi è anche quello della via libera verso strade o verso ferrovie che, di fatto, sono le stesse di 50 anni fa: attorno al porto di Genova il sistema dei collegamenti, soprattutto quello ferroviario, è quello di 50-60 anni fa. In questa situazione, che cosa vediamo da parte del Governo? Lo stanziamento del 1962-63 per le opere marittime, che è di 5 miliardi e 715 milioni, davvero assume un significato soltanto simbolico; è la lira che si mette nei contratti quando si fa finta di voler tener conto di certe prestazioni. Ma lo strano è che un tale stanziamento così irrisorio è stato ridotto, rispetto a quello dell'anno precedente, di 250 milioni. Non è certo questa una riduzione la cui entità meriti una particolare attenzione. Ma è indicativo il fatto che fra tutte le cifre di bilancio si è ritenuto

di dover comprimere proprio quella relativa alle opere portuali.

È ormai prossimo il traguardo dei 150 milioni di tonnellate di merce che saranno sbarcate ed imbarcate nei nostri porti. È certo che arriveremo alle soglie degli anni settanta con un tonnellaggio di 200 milioni di tonnellate. E come ci stiamo preparando, affinché tutto questo non si risolva in aumento di costi e in nuovi fattori di distorsione e di squilibrio dell'economia nazionale? Lei risponderà certo, anzi lo ha già detto: ci stiamo preparando col piano nazionale dei porti. Non vogliamo qui insistere sul grave ritardo; su questo tema ha parlato in modo preciso il collega Vidali. Basti ricordare quello che è accaduto nel mondo: che ad Anversa si sta ultimando con anticipo il piano decennale di ampliamento iniziato nel 1956; che Rotterdam, un porto che da solo ha un movimento quasi uguale a quello dell'intero sistema portuale italiano, non per questo è fermo sugli allori dei 100 milioni di tonnellate, ma prevede di andare avanti e certamente andrà avanti rapidamente; la Francia ha iniziato il terzo piano di ammodernamento; la Germania occidentale ha approvato il suo nuovo piano quadriennale di ammodernamento.

La prima questione, dunque, è quella dell'urgenza; una parola che non basta più per definire i termini della situazione, quando la crisi dei porti è già esplosa drammaticamente e quando si consideri che si tratta di affrontare opere che impongono tempi lunghi per la loro realizzazione.

Qui il futuro è davvero cominciato, lo abbiamo alle spalle! Eppure le complesse questioni dello sviluppo dei porti sono ancora da definire, anche solo nei termini generali. E noi ci auguriamo che l'onorevole Ministro, nella sua replica, riesca ad eliminare molti dubbi e a dare una chiara risposta alle ansiose attese di tutto il mondo vivo della marineria italiana.

Ma anzitutto come, da chi, sulla base di quali scelte verrà elaborato il piano nazionale dei porti?

Il Ministro della marina mercantile aveva rivendicato le sue prerogative nei confronti del Ministero dei lavori pubblici al quale,

secondo la decrepita legge sui porti del 1885, era attribuita la competenza in materia.

Ecco un altro indice di ritardo. Siamo ancora regolati con la legge del 1885, una legge fatta secondo il *cliché* francese, come si usava a quei tempi, quando si attribuivano ai Lavori pubblici poteri che i Lavori pubblici non possono e non debbono avere.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Lei ha completamente ragione. Del resto sa che l'Inghilterra è regolata ancora dalla Magna Charta di sette secoli fa!

A D A M O L I. E allora si continua: come abbiamo il Codice della navigazione che è del tempo di Colbert, abbiamo la legge sui porti che è del tempo di Napoleone!

Noi concordiamo con l'impostazione che vuol dare l'onorevole ministro Dominedò, proprio perchè il piano dei porti sarà veramente tale, ossia sarà una scelta programmata, solo se terrà conto, da una parte, dei rapidi cambiamenti del volto del commercio mondiale e delle caratteristiche che ha assunto e va assumendo la flotta moderna, e dall'altra dei problemi già esistenti nel Paese, secondo le linee di sviluppo fissate da una programmazione democratica.

Ma la via scelta dal Ministro non ci pare che collimi troppo con l'impostazione che ha voluto dare, poichè con la circolare n. 2151, che ha per oggetto proprio la elaborazione di un piano generale di sviluppo e di potenziamento dei porti italiani, si faceva riferimento nientemeno che al regolamento di questa famosa legge del 1885, un regolamento che ebbe venti anni di gestazione, allora!

DOMINEDO' *Ministro della marina mercantile*. Mi consenta, senatore Adamoli, di dare un chiarimento su questo punto, e sono lieto di darlo ora al Senato perchè poi nella mia replica potrei forse non accennarne. Nella circolare, che ha costituito la base e la fonte di nascita del piano, è stato menzionato il regolamento del 1905, che si ricollega alla legge del 1885, poichè nel regolamento è posta in evidenza la competenza

del Dicastero della marina mercantile rispetto a quello dei lavori pubblici. Noi abbiamo adesso realizzato un concerto perfetto, ed è stato necessario in quella fase citare il regolamento.

A D A M O L I. Speriamo che questo concerto non sia un concerto di musica dodecafonica, con tutto il rispetto per gli amatori di tale stile musicale

DOMINEDO' *Ministro della marina mercantile*. Una volta tanto mi creda, quando le parlo con semplicità assoluta! Io vengo a dire la verità.

A D A M O L I. Io le credo, non è che non le creda; non è questione di buona fede o di moralismo. Qui si tratta di scelte, di concezioni.

Ora, con questa sua circolare, venivano invitati tutti i porti, di ogni categoria e classe, a presentare l'elenco delle opere da ciascuno preventivate. Sarebbe interessante conoscere il totale dei finanziamenti richiesti, poichè, secondo la circolare, tutti i porti, grandi e piccoli, avrebbero già dovuto rispondere. Non so se il Ministro si è tolto una tale legittima curiosità. Credo che, anche per lasciare margine alla contrattazione che ciascun porto ritiene di avere aperto con il Governo — lei ha messo in moto una macchina di cui forse non ha valutato tutti gli aspetti, perchè ogni porto ha aperto la saracinesca a delle speranze e poi, con la solita concezione che è un po' nel nostro costume, probabilmente ha pensato di chiedere di più, in modo da poter fare poi un po' di marcia indietro — io credo, dicevo, che se lei fa la somma delle richieste che ha avuto da tutti i porti, secondo il metodo da lei seguito, arriva ad una cifra veramente impressionante.

Ma il problema non è tanto di quantità quanto di metodo. Con l'impostazione data dalla circolare ministeriale non si arriva ad un piano, ma si raccolgono una serie di dati, che possono anche essere utili, ma che permetterebbero solo di fare una somma di finanziamenti.

Con tale impostazione, inoltre, si sono messi i porti tutti sullo stesso piano e tutto viene ridotto a progetti di costruzione di opere, al di fuori di una valutazione economica generale del problema. Solo un organico piano, concertato ed elaborato in una chiara visione dei problemi generali del Paese ed articolato sulla base di piani regionali ed interregionali, può imporre quell'ordine di priorità che invoca giustamente il Ministro della marina mercantile, e può permettere di affrontare il grosso problema dei finanziamenti del piano.

È proprio il Governo di cui lei fa parte che, muovendosi sulle direttrici indicate dal Governatore della Banca d'Italia, ha riproposto i termini dei pubblici investimenti. Il piano dei porti arriva quando si parla di ridurre il piano delle autostrade, di ridurre perfino quello ferroviario, per non parlare delle prospettive di falcidia nel settore delle partecipazioni statali. È impensabile un finanziamento per una sommatoria di elaborati tecnici, in una situazione come questa, seguendo le vostre linee, che noi non accettiamo e che combatteremo sempre con maggiore decisione. Però voi, che impostate in questo modo la vostra politica economica, come credete alla realizzazione di un piano dei porti, che comporta centinaia e centinaia di miliardi di investimento, quando avete scelto una tale linea? Specialmente se tutto viene ridotto ad una sommatoria di elaborati tecnici, come è possibile sostenere seriamente un finanziamento di questo tipo?

Ecco, noi crediamo che sia necessario, anche per sostenere questo piano, per renderlo vivo ed immediato, giungere ad una chiarezza completa, programmatica, nel settore dell'economia marittima. È qui che il Governo non ha mai voluto o saputo esprimere idee chiare; vede, io dico anche « voluto ». Pare persino che si rifugga dal volerle ricercare ed esprimere. Come spiegare altrimenti la riluttanza ad organizzare quella Conferenza del mare, da noi proposta due anni fa, che a parole una serie di Ministri ha ritenuto necessaria per mettere finalmente a fuoco tutti i problemi del mare e per trovare il momento unificatore del famoso « quadriportico », ma

che nei fatti non ha avuto nemmeno l'inizio di una preparazione? Quante volte ancora, e a quanti Ministri — non so se ancora a lei o a chi altro — dovremo muovere l'appunto di non aver saputo assolvere un compito che segnerebbe davvero una svolta nella storia della marineria italiana?

Onorevole Ministro, dovrei completare lo esame di questi aspetti dopo aver trattato della flotta, dei cantieri, dei porti riferendomi ai problemi del lavoro. Me ne manca il tempo; noi siamo rispettosi degli accordi. Ed annunciando, a nome del Gruppo comunista, che assumeremo prossimamente opportune iniziative per contribuire a far adeguare la condizione dei lavoratori del mare e dei porti ai principi della Costituzione ed all'apporto che essi danno alla formazione del reddito nazionale, voglio qui soltanto, anche ad illustrazione dell'ordine del giorno che ho presentato insieme con altri colleghi, richiamare la sua attenzione sul profondo disagio che si è creato fra i pensionati marittimi. La decorrenza degli ultimi aumenti delle loro pensioni risale al 1° gennaio 1958; da allora il costo della vita ha avuto il corso che tutti sanno; da allora per tutte le categorie dei pensionati, e non solo per i pensionati, vi sono stati aumenti. Sono rimasti esclusi proprio quei vecchi lavoratori, i marittimi, per i quali l'età della pensione potrebbe rappresentare finalmente davvero un approdo, l'acquisizione piena dei valori della famiglia dopo una vita di vagabondaggio sui mari, se il grande divario fra la retribuzione effettiva e il livello della pensione, tipico di tale categoria, non significasse un penoso arretramento delle condizioni di vita.

Questo Governo, che si è assunto serie responsabilità nei confronti dei lavoratori, non può chiudere il suo ciclo senza aver compiuto questo elementare atto di giustizia. Lei stesso, onorevole Dominedò, pochi giorni fa a Genova ha potuto misurare tutta l'amarazza e tutta l'ansia di quegli uomini stanchi, che senza entusiasmo ritiravano dalle sue mani quel segno di riconoscimento della loro lunga fatica nel corso di una cerimonia che, purtroppo, ha preso un carattere rituale nella vita del suo Ministero.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. È stata sempre bella, per la verità!

ADAMOLI. Sempre umana, ma avrà colto il significato di quei silenzi e la mancanza di sorriso nel momento in cui si dava a questi vecchi lavoratori, con la faccia bruciata dal sole e dalla salsedine, una medaglia a riconoscimento per quel che avevano fatto. Ma non si dà a costoro il giusto riconoscimento: non è demagogia, è realtà umana.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Poichè ha accennato ad una grande cerimonia alla quale partecipammo insieme e che riguardava il premio ad una vita di lavoro, dobbiamo sottolineare il significato di adesione e di plauso che l'assemblea caldissimamente ci dette e sottolineare il calore e la letizia che leggevo nei volti mentre dava la medaglia d'oro. Con questo non escludo che problemi gravi ci siano, e per primo quello delle pensioni. Sono il primo a dirlo.

ADAMOLI. Tutti questi lavoratori, nel momento in cui ritiravano la medaglia, le hanno detto: pensi alle pensioni!

DOMINEDO' *Ministro della marina mercantile*. Qualcuno, e sono lietissimo di dirlo pubblicamente.

ADAMOLI. Tutti i discorsi sulla disponibilità di fondi sono incomprensibili a chi si vede isolato di fronte a tutte le altre categorie. Diventa persino provocatorio dire proprio a questi lavoratori: per voi non ci sono fondi, quando per tutte le altre categorie il problema delle pensioni è stato in qualche modo affrontato, non dico risolto, ma comunque mandato avanti. Il Governo poi deve trovare, come sempre sa trovare quando ha la volontà politica, i mezzi necessari.

Questa è la risposta che non attendo io, ma migliaia di vecchi lavoratori del mare.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, anche quest'anno non è stato consentito, per la tirannia del tempo, nè al nostro Gruppo, nè agli altri Gruppi, nè allo stesso relatore svi-

luppate come sarebbe stato necessario il dibattito intorno al problema del mare che tanto appassiona e tanto peso ha nell'economia nazionale, anche se di ciò non vi è ancora diffusa coscienza. Ci siamo sforzati ugualmente di portare un contributo, il più possibile valido, e ci preme affermare che svilupperemo ancora di più il nostro impegno e la nostra iniziativa e cercheremo pazientemente tutti i punti di incontro con le forze politiche democratiche, affinché si creino le migliori condizioni per il successo di una pacifica battaglia di progresso nei nostri porti, nei nostri cantieri, sul nostro mare e su tutti i mari del mondo. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Angrisani. Ne ha facoltà.

ANGRISANI. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è la seconda volta che prendo la parola sulla relazione al bilancio della Marina mercantile. Pertanto, rifacendomi a quanto già ebbi a dire, e alla luce dei successivi avvenimenti, penso di limitarmi a considerare pochi argomenti che, però, ritengo formino l'impostazione della vita di un importante settore dell'economia nazionale. In molte occasioni diciamo e sentiamo dire, secondo le reminiscenze scolastiche, che siamo un Paese di altissime tradizioni marinare e che la nostra vita dipende dal mare. Purtroppo però dobbiamo riconoscere che in tutte le circostanze in cui noi parlamentari siamo chiamati a prendere vantaggiosi provvedimenti per la vita economica nazionale, siamo sempre maggiormente inclini a guardare con occhio più benevolo agli altri settori che non a quello marittimo. ragione per cui quelle limitate decisioni che per esso prendiamo seguono sempre le altre, come se la Marina mercantile fosse una figlia sputata, mentre dovrebbe essere la figlia prediletta.

Quando osserviamo che nel 1962 il movimento di merci via mare è stato di 80 milioni di tonnellate contro i 10 via terra, troviamo valida conferma al fatto che la nostra vita dipende dal mare. E non a caso l'onorevole Leone, intervenendo recentemente al-

l'inaugurazione della nuova sede del Ministero della marina mercantile, ebbe a rilevare l'importanza che la Marina mercantile ha nella vita di ogni Paese quale elemento essenziale per il sopravvivere dell'industria e dei traffici.

Con tali presupposti, non possiamo fare altro che chiedere per il Ministero della marina mercantile il riconoscimento dell'importanza che naturalmente gli spetta, riconoscimento che deve iniziare col convogliare alle dipendenze del Ministero medesimo tutte quelle attività che hanno alla base motivi di vita marinara e che sono tuttora alle dipendenze di altri Ministeri.

Passando a trattare della politica marinara del nostro Paese, mi soffermerò molto brevemente sui seguenti punti fondamentali, facendo tesoro del dibattito che si è svolto nell'altro ramo del Parlamento: gente di mare, potenziamento della flotta, cantieri navali, piccola proprietà marinara, porti, ed infine — è la parte che maggiormente interessa il mio intervento — previdenza e assistenza marinara.

Parlando della gente di mare, non si può ignorare l'uomo che rende efficiente la nave, cioè il marinaio. Ebbene — e nessuno me ne voglia per questo rilievo — di questo oscuro lavoratore non si parla quasi mai nelle relazioni ufficiali o negli interventi. Ho creduto perciò opportuno parlarne all'inizio del mio intervento per rivolgere a quanti dal mare traggono la ragione della loro esistenza — e siamo tutti noi italiani — l'esortazione a tenere nella debita considerazione la opera del marinaio, in modo che i giovani siano allettati ad intraprendere tale professione, se si vuole evitare che sotto la bandiera italiana navighi fra non molto gente raccogliatrice, con conseguenze facili ad immaginare.

Da qualche anno il nostro potenziale è fermo ai 5 milioni di tonnellate lorde, mentre, come dissi nel mio intervento di due anni or sono, dovremmo raggiungere i dieci milioni di tonnellate, da ripartirsi fra il nostro fabbisogno ed il servizio all'estero. La programmazione di tale potenziale non può avvenire che seguendo i concetti espressi da

lei, onorevole Ministro, rispondendo, alla Camera dei deputati, agli interventi che avevano avuto luogo in tale sede.

Ma perchè lei, onorevole Ministro, possa darci al più presto la flotta cui aspiriamo, è opportuno che tutti noi sosteniamo la necessità di ottenere per il Ministero della marina mercantile uno stanziamento pari a quelli che vengono dati per altri settori che, pur non procurando all'economia nazionale ed all'erario utili diretti in misura pari a quelli che procura il settore della Marina mercantile, ricevono migliaia di miliardi, mentre per la Marina mercantile sono stanziati appena 71 miliardi con i quali bisognerà provvedere, fra l'altro, alle costruzioni portuali ed ai cantieri.

Vengo ora ai cantieri navali. È un problema questo che, inquadrandosi nell'interesse del M.E.C., pone i Governi comunitari ad un esame di tutti i fattori connessi all'industria cantieristica, non ultimo quello sociale, per regolare i costi produttivi ai fini competitivi. Indubbiamente quello dell'impostazione redditizia del cantiere navale è un problema di non facile soluzione, dato che il cantiere navale, nell'interesse nazionale, deve essere aperto anche quando non lavora. A questo proposito debbo ripetere quanto dissi nel precedente intervento, che cioè penso che dovrebbe farsi strada anche per detta industria il concetto di ridimensionamento multilaterale accolto in diversi settori industriali, per cui il cantiere navale dovrebbe costruire anche la nave.

Piccola proprietà marinara. Le difficoltà creditizie per l'industria navale, dato il valore della nave, sono molto rilevanti, specie nei periodi attuali, per cui l'industria dell'armamento logicamente ne risente. Indubbiamente i provvedimenti creditizi adottati dal Governo hanno avuto la loro efficacia, ma per costituire il patrimonio navale di cui abbiamo bisogno penso che avremmo necessità di porti, di disponibilità di fondi e di un sistema di intervento più immediato. Inoltre, al fine di potenziare il piccolo armamento e il settore della pesca, che hanno tradizioni inalienabili nel nostro Paese, penso che anche in questi settori risponderebbe bene la crea-

zione di quella piccola proprietà, così come fu istituita per il contadino.

Porti. È ormai di dominio pubblico la situazione dei nostri porti in ordine alle nuove esigenze del traffico. È ugualmente a conoscenza di noi tutti il lavoro che sta svolgendo il ministro Dominè per risolvere detto problema, che è uno dei più forti e complessi dal punto di vista della tecnica, per quanto riguarda l'apprestamento delle opere in rapporto alle esigenze del continuo progredire della tecnica navale, e dal punto di vista dell'economia per quanto riguarda l'enorme spesa che non ha mezzi di rivalsa.

Debbo esprimere la mia piena solidarietà al concetto espresso dall'onorevole Ministro nel rivendicare al suo Ministero la competenza primaria nella valutazione e nella scelta delle opere portuali. Nell'altro mio intervento alla Camera dei deputati ebbi a trattare l'argomento con più dettaglio, dimostrando la necessità, per la Marina mercantile, di avere un proprio servizio del Genio civile, così come la Marina militare; oggi ne sottolineo la indispensabilità al lume dell'appesantita situazione.

Previdenza e assistenza marinara. Ecco l'argomento che più mi sta a cuore e per il quale principalmente ho voluto prendere la parola. Fui nell'altro ramo del Parlamento firmatario, insieme ad altri colleghi, della prima proposta di legge dell'onorevole Saragat, presentata il 25 maggio 1961, sull'unificazione degli enti previdenziali ed assistenziali nel settore marittimo. Ebbi modo allora di constatare lo stato di arretratezza in cui si trova la previdenza della gente di mare nei confronti del trattamento usato alle altre categorie di lavoratori. Infatti, mentre le pensioni dei marittimi sono restate ancorate al 1958, i pensionati dell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia hanno ottenuto i seguenti aumenti: il 20 per cento in base all'articolo 6 della legge 20 febbraio 1958, n. 55; il 30 per cento in base all'articolo 1 della legge 12 agosto 1962, n. 1338.

I pensionati marittimi hanno invece beneficiato della sola provvidenza stabilita dalla legge del 12 ottobre 1960, n. 1183, che, come è noto, non aumentò di fatto le pen-

sioni in essere alla data del 1° gennaio 1958, ma si limitò a concedere l'aumento del 12 per cento delle competenze medie approvate dalla legge 25 luglio 1952, n. 915. Sta di fatto, però, che tale limitazione determinò per taluni pensionati l'aumento delle pensioni percepite, mentre per molti altri non fu possibile concedere alcun miglioramento perchè il trattamento che percepivano risultava superiore a quello che sarebbe derivato dalla legge n. 1138. Da quanto detto, nasce spontaneo il desiderio assillante della gente di mare di vedere risolto il suo problema previdenziale, il cui trattamento è inadeguato ai sacrifici della vita che essa conduce. E ne fan fede le numerose interrogazioni avanzate in questi ultimi tempi, interrogazioni che confermano la mia osservazione sullo stato di arretratezza del sistema e soprattutto sulla inspiegabile subordinazione dei marittimi alle altre categorie di lavoratori, mentre furono proprio i marinai ad avere un trattamento previdenziale, unico per allora, ben 63 anni prima degli altri, ossia nel 1861. Le interrogazioni cui mi riferisco reclamano l'aumento delle attuali pensioni e, se non vado errato, le risposte a dette interrogazioni dicono che, con tutta la buona volontà di interessamento, non si può accedere a tale richiesta per il *deficit* di 15 miliardi della Cassa di previdenza marinara e per l'impossibilità di aumentare ancora il peso dei contributi, a meno che non intervenga lo Stato.

Esaminando il primo dei suddetti punti, è giocoforza che mi rifaccia alle note esplicative compilate per la prima legge dall'onorevole Saragat e ripetute nella seconda. In esse è precisato che in tale *deficit* sono compresi: 2 miliardi e 400 milioni di interessi passivi per anticipazioni ricevute dallo I.N.P.S., ente amministratore della Cassa di previdenza marinara, per cui non ci spieghiamo l'ostinazione a non voler sganciare la previdenza marinara da detto Istituto che non dà nessun beneficio e si limita a fare la semplice figura di amministratore banchiere; 3 miliardi riguardanti l'onere per la assistenza ai pensionati marittimi, onere al quale avrebbe dovuto provvedersi con un aumento dei contributi: per tale inosser-

vanza, ha dovuto rimediare la Cassa di previdenza marinara coi propri fondi, mentre per le altre categorie, ad esempio per gli artigiani, lo Stato vi concorre in base alla legge 27 febbraio 1963, n. 260; 11 miliardi di contributo dello Stato per abbuoni e servizi militari.

Passando poi all'impossibilità di concedere l'aumento del 50 per cento sulle attuali pensioni, dato ai pensionati dell'assicurazione obbligatoria, per mancanza di fondi, penso che sia necessario, per noi parlamentari, fare un esame di coscienza per riconoscere ai marittimi un diritto finora loro negato per una capziosa, sfavorevole interpretazione data alla legge 3 aprile 1952, n. 218, per cui lo Stato concorre col 25 per cento dell'onere della pensione. Facendo un calcolo approssimato dell'ammontare di tale contributo su 107 miliardi di importo delle pensioni liquidate dal 1952 al 1963, vediamo che se fosse stata applicata ai marittimi la suddetta legge, la Cassa di previdenza marinara avrebbe incassato ben 27 miliardi e oggi non avrebbe il *deficit* denunciato. E perciò, stabilito assiomaticamente il diritto a beneficiare di tale concorso, ben s'intende dal 1952, ne consegue l'altro diritto agli interessi per mancato pagamento, il cui importo approssimativo sarebbe di 7 miliardi i quali, naturalmente, porterebbero la disponibilità finanziaria della Cassa di previdenza marinara a ben 34 miliardi i quali consentirebbero di sanare il *deficit* di 15 miliardi e di concedere l'aumento del 50 per cento delle attuali pensioni che, sulla base di quelle liquidate nel 1962 con tre anni di arretrati, ammonterebbe a 19 miliardi.

Passando ora all'assicurazione malattia affidata alle tre Casse marittime, si osserva che, pur governate da una legge a carattere nazionale, esse a causa della loro autonomia hanno un comportamento differente l'una dall'altra, per cui si osserva una disparità di trattamento e di costi invece di un unico trattamento e di un unico costo. Dal che è nata nel 1961 la proposta di legge dell'onorevole Saragat per l'unificazione degli enti previdenziali in principio ricordata. Proporre oggi la creazione di una quarta

Cassa per la Sicilia, significa non avere approfondito il problema nei suoi molteplici aspetti, da quello psicologico, in quanto l'unificazione riflette un'antica aspirazione della gente di mare, a quello economico che è evidente ed è inutile quindi approfondire.

I motivi ispiratori della creazione dell'ente unico sono stati ampiamente illustrati dalle relazioni alle due proposte e dalla stampa, per cui posso anche astenermi dal trattarli, tanto più che essi sono stati espressi efficacemente e condivisi, nell'altro ramo del Parlamento, nella relazione dell'onorevole Di Capua, al quale invio un sentito grazie per l'adesione alla nostra tesi che, se realizzata con i suoi presupposti nella proposta di legge dell'onorevole Saragat, non darà alcuna preoccupazione di instabilità finanziaria, in quanto nessuna gestione, ad eccezione di quella della previdenza, denuncia disavanzi. E poichè per la previdenza la sistemazione del bilancio avverrà con l'estensione ai marittimi dei benefici della legge 4 aprile 1952, n. 218, come precedentemente indicato, è ovvio dire che pertanto sono fugate tutte le preoccupazioni.

Come per la previdenza, anche per l'assicurazione malattia la gente di mare ha subito un maltrattamento, benchè fosse stata l'antesignana di tale forma di assicurazione che le era stata concessa fin dal secolo scorso a ragione della peculiarità del suo lavoro. Sta di fatto, però, che mentre per gli artigiani lo Stato concorre con un contributo annuo di 1.500 lire per ciascun artigiano e per ciascun familiare assistibile e con un contributo fisso, che per gli esercizi 1956-1963 hanno dato un gettito di 24 miliardi, per i marittimi che, come abbiamo detto, sono stati gli antesignani di tutte le leggi sociali di cui oggi beneficiano tutti i lavoratori, nessun concorso è stato dato mai per legge e da nessun Governo.

Se finora su tale incongruenza non si è fatta parola, non è detto che nessuno se ne possa interessare. E poichè dal 1ª gennaio le Casse marittime dovranno sopportare ancora l'onere dell'assistenza sanitaria ai marittimi pensionati, penso che sia dovere di noi parlamentari intervenire per far ottene-

re ai marittimi lo stesso trattamento concesso agli artigiani in attività di servizio con le leggi 29 dicembre 1956, n. 1533, 10 febbraio 1961, n. 77, 12 agosto 1962, n. 1339, e agli artigiani pensionati con la legge 27 febbraio 1963, n. 270.

Pertanto invitiamo il Ministero della marina mercantile e l'onorevole Ministro ad avanzare qualche proposta relativa a questo argomento; e siamo sicuri che verremo ascoltati, a giudicare dall'interesse che il ministro Dominedò pone alla soluzione dei problemi che riguardano il mondo del lavoro marinaro.

Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, nel ringraziarvi della cortese attenzione prestata a quanto esposto, termino sollecitando il vostro autorevole interessamento al potenziamento della Marina mercantile, che è l'ambasciatrice di tutte le virtù delle nostre genti. *(Applausi dal centro-sinistra)*.

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

M A C A G G I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la tirannia del tempo, che maggiormente ci costringe alla brevità nella discussione dei bilanci che ancora restano al nostro esame, ci obbliga ad essere sommarî anche di fronte al bilancio della Marina mercantile, che pure, nella molteplicità dei suoi capitoli e per l'importanza di ognuno di essi per un Paese come il nostro che sul mare trova tanto sviluppo di lavoro e dal traffico marinaro trae tanta ricchezza per la sua economia, richiederebbe un'indagine, da parte di ognuno di noi, di maggior completezza.

Lo stesso onorevole relatore si è trovato di fronte alla necessità di una esposizione sommaria e non ha nascosto il suo disagio nel dover limitare qualche sua più ampia trattazione ai problemi che principalmente si dibattono nel campo dell'attività del Ministero della marina mercantile, augurandosi, a chiusura della sua relazione, di essere riuscito in una esposizione, per quanto breve — così è scritto —, sufficientemente chiara dei problemi stessi.

Debbo dargli atto che alla chiarezza ha saputo unire una visione sinteticamente completa della materia in esame, così da prospettarla nel modo più utile ed efficace alla nostra considerazione.

Chiarificatrice, intanto, l'esposizione sui problemi amministrativi, ed obiettivi e coraggiosi i suoi rilievi sulle deficienze di molti fondamentali stanziamenti, inevitabili d'altra parte, se si tenga conto del fatto che la spesa complessiva, per un bilancio di tanta importanza per la nostra economia, è contenuta in 55.373.000.000, con un aumento, rispetto alle previsioni 1962-63, di 29.573.000.000, ma sempre in misura esigua e ben lontana dal poter far fronte ai bisogni della vita marinara del nostro Paese e quindi alle esigenze del Ministero che la regola nei molteplici suoi settori, sia pure con il concorso di altri Dicasteri.

Le deficienze che oggi si riscontrano e per le quali si cerca di correre ai ripari di fronte alla concorrenza straniera, in una competizione che ogni giorno si fa più aperta e per noi più preoccupante anche in ragione dei nostri recenti accordi internazionali europei, sono il risultato di troppo lunghe illusioni sulla possibilità di trascurare, senza gravi conseguenze, sul piano dei finanziamenti, un settore di lavoro che è invece di primissimo rilievo per un Paese come il nostro, che svolge sul mare, per la sua stessa configurazione, gran parte delle sue attività. Bene ha fatto pertanto l'onorevole relatore Florena a denunciare le più gravi deficienze che attendono rapido rimedio, a cominciare da quelle degli organici del personale il quale, se ha finora risposto, nei limiti delle sue possibilità e con sacrifici che devono essere qui pubblicamente riconosciuti, ad un lavoro sempre più gravoso in ragione delle deficienze numeriche degli organici stessi, non può essere in tal modo ulteriormente sacrificato, se non con grave danno specialmente dell'amministrazione periferica, chiamata a compiti numerosi e quanto mai gravosi. Occorrerà pertanto considerare seriamente, onorevole Ministro, col potenziamento dei ruoli organici, la possibilità di offrire migliori attrattive economiche e di carriera

in questo settore della nostra Amministrazione, onde non persistano anche in futuro il grave fenomeno dei concorsi pressochè deserti e, ciò che è altrettanto grave, la fuga dei migliori dagli uffici dipendenti dal Ministero; fenomeno mortificante e non esclusivo, purtroppo, del suo Dicastero.

L'onorevole relatore ha riportato qualche esempio ammonitore al riguardo di cui bisognerà tener conto, in particolare nel settore degli arruolamenti volontari nel corpo equipaggi e nella formazione scolastica professionale, verso la quale occorre avviare, anche con opportuna propaganda, i giovani che possono essere interessati alla carriera marittima. Ed è ovvio che a tale scopo dovranno esser conservate anzitutto le relative scuole di avviamento, in particolare deroga alla legge sulla scuola media unica; deroga che, a conforto dell'onorevole relatore, dichiaratosi al riguardo, e giustamente, preoccupato, potrà essere sostenuta, e credo con probabilità di successo, in base alle proposte della Commissione nazionale di indagine sulla scuola, la quale, in una prima sintesi dei risultati raggiunti, ha fra l'altro ammesso, per l'istruzione tecnica professionale, l'istituzione di scuole professionali biennali successive alla scuola media unica, per la formazione di lavoratori qualificati, tra le quali potrebbero essere comprese tali indispensabili scuole, ed in particolare quelle dell'Ente nazionale per l'educazione marinara.

È indubbio che fondi adeguati dovranno però esser messi a disposizione di tali istituti, data anche la necessità di aggiornare le loro attrezzature agli odierni progressi scientifici e strumentali, così che non debba lamentarsi, ad esempio, quella carenza in Italia di scuole radar che l'onorevole relatore ha segnalato giustamente e che in verità non è oggi più ammissibile.

Tra i settori nei quali più particolarmente si fanno sentire le deficienze di personale e di attrezzature stanno indubbiamente quelli del demanio e dei porti; argomenti dei quali mi occuperò in questo intervento, sia per la loro importanza generale, anche in ordine alle larghe competenze del Ministe-

ro della marina mercantile, sia perchè alcuni fra i problemi che ne emergono interessano direttamente, specie in questo momento, la regione ligure e la città di Genova, che qui ho l'onore di rappresentare. Regione ricca di spiagge ed arenili, che ne costituiscono fonti di ricchezza per le attrattive turistiche e balneari che li caratterizzano; porti che, nelle loro varie destinazioni funzionali e nelle specifiche attrezzature, costituiscono gran parte dei più attivi empori marittimi nazionali, gangli vitali dei nostri traffici, attorno ai quali pulsano attività industriali di primissimo piano. Gli uni e gli altri, pertanto, campi di larga occupazione di maestranze specializzate, alla cui tutela, e *in primis* alla tutela delle cui fonti di lavoro, devono rivolgersi le attenzioni del Governo e le nostre, onde mai abbia a decadere uno fra i nostri più tradizionali primati quale quello del lavoro sul mare e per il mare, nel quale la gente ligure, dai primordi della sua storia ad oggi, ha sempre avuto un posto preminente, rivolto ieri alla potenza e ricchezza della Repubblica dei Fieschi, dei Grimaldi e dei Doria, oggi alla prosperità e al progresso della più grande Repubblica di tutti gli italiani.

È per questo che, quale rappresentante in quest'alta Assemblea della città marinara di Genova, intervengo nella discussione di questo bilancio, anche per sottolineare alcune delle più vive ed attuali esigenze di Genova, delle sue spiagge, del suo porto, con le sue strutture ed infrastrutture, e dei lavoratori marittimi. Questioni più intimamente collegate alla vita della città e del suo *hinterland*; problemi che, per la loro importanza ed estensione, costretti, come saranno, nei limiti di tempo a mia disposizione, non potranno trattarsi senza andare incontro a lacune, per il cui compenso faccio affidamento sulla diretta conoscenza che l'onorevole ministro Dominedò ha già dimostrato di avere dei problemi marittimi della Liguria e di Genova ove, proprio in questi giorni, l'abbiamo seguito, contemporaneamente ai parlamentari del Senato e della Camera dei deputati componenti le Commissioni permanenti interessate a questi problemi, in una

visita agli impianti portuali ed industriali della città e in simpatici contatti con i lavoratori del mare e particolarmente con i vecchi pensionati marittimi. Visite e contatti che hanno certamente arricchito le conoscenze sue e degli onorevoli colleghi che vi hanno partecipato, sui problemi vitali che si agitano attualmente a Genova e in Liguria.

Prima di affrontare però il problema di più attuale interesse, che è quello del porto e della sua funzionalità, e prima inoltre di prendere in considerazione alcune questioni attinenti al personale addetto ai traffici marittimi, che è in attesa di un più vivo interessamento del Governo a certi suoi annosi problemi, mi sia permesso un accenno ad alcuni argomenti di interesse generale per tutto il Paese, anche se riguardano in modo particolare le esigenze della popolazione della riviera ligure. Intendo riferirmi al problema attinente alle spiagge e agli arenili, argomento che interessa quindi i beni demaniali, che assumono particolare importanza sia per l'incremento che hanno avuto recentemente, tanto a fini industriali che turistici balneari, sia per il conseguente aumento del gettito delle entrate erariali per canoni demaniali marittimi e tasse relative.

Questo sviluppo delle attività e dei servizi connessi, che sta assumendo proporzioni notevolissime, anche per i nuovi indirizzi turistici balneari che stanno valorizzando molte delle migliori zone costiere continentali e insulari del nostro Paese (basti accennare alla Sardegna e alla Calabria) e stanno conquistando un pubblico per noi di particolare interesse economico, impone per altro una tempestiva e seria considerazione dei problemi che ne derivano, di ordine amministrativo e di altra natura.

La stessa applicazione delle norme del Codice e del Regolamento della navigazione che, come è noto, regolano la materia, esige ormai una migliore conoscenza innanzitutto del patrimonio demaniale costiero, specie per quanto concerne i suoi confini la cui attuale incertezza, in ordine alle disposizioni previste dagli articoli 54 e 1161 del Codice di navigazione, sta alla base di incertezze ed

abusi che non raramente si verificano in materia. Un censimento delle concessioni in atto e dei diritti ormai acquisiti da terzi sarebbe a nostro avviso utilissimo, sia per la loro conoscenza, sia per l'acquisizione di indirizzi futuri che riteniamo sarebbe opportuno uniformare a scampo di contrastanti deliberazioni e in vista delle sempre più frequenti richieste di concessioni.

Siamo anche qui in una materia la quale, se veramente si vuole giungere a quella auspicata moralizzazione del costume amministrativo che oggi è all'attenzione di tutti i cittadini italiani, occorre sia chiaramente regolata in una rigida applicazione di norme ben definite, tenendo innanzitutto conto dell'interesse collettivo, che impone inoltre una sollecita, aggiornata rivalutazione dei beni demaniali marittimi, dei quali in questo momento ci occupiamo, nonché delle sanzioni previste dall'articolo 1161 del Codice di navigazione, ormai ridotte a funzioni di spaventapasseri, incapaci di frenare molti abusi e arbitri sulle coste del nostro Paese.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Qui cade il discorso sulla mia ultima circolare in cui questi criteri vengono ribaditi con estrema — credo — chiarezza circostanziata.

MACAGGI. La ringrazio di queste assicurazioni. So che disposizioni sono in corso al riguardo anche per quanto concerne quella unità di indirizzo nella concessione e nell'applicazione dei canoni che poc'anzi è stata invocata, e me ne rallegro; ma ritengo occorra aggiornare le stesse norme legislative le quali non sono andate esenti da quel processo di invecchiamento che in altri campi ha reso necessaria una revisione dei codici, alla quale lodevolmente si pone mano da parte dei competenti Dicasteri, e sarà molto utile sviluppare quei rapporti di collaborazione con le competenti Sovrintendenze ed enti locali che meglio possono tutelare gli interessi pubblici di natura funzionale, paesaggistica ed estetica, che troppo spesso si vedono ancor oggi manomessi da audaci iniziative private concomitanti a molto discutibili concessioni ed utilizzazioni

di beni demaniali marittimi, in particolare rapporto ad iniziative turistiche balneari. E poichè la discussione mi porta sul terreno del turismo balneare marittimo, sul cui grande interesse per il nostro Paese, data l'estensione delle sue spiagge e lo sviluppo che tale attività ha preso e continuamente incrementa, non è il caso di insistere, mi permetta, onorevole Ministro, di raccomandare alla sua sempre attenta cura un problema che a me, anche perchè medico, appare di primaria importanza sotto il suo aspetto igienico, ma che, esaminato con una visione più larga, quale si addice a noi legislatori, assume anche un aspetto d'indubbia importanza per i suoi riflessi economici, che non sono pochi nè di lieve momento. Direi anzi che possono essere decisivi per lo sviluppo del nostro turismo balneare.

Mi riferisco agli inquinamenti delle nostre acque marine, intesi nel senso più comprensivo del termine, che vanno dagli inquinamenti da fogne a quelli da idrocarburi e nafta, questi ultimi particolarmente dannosi al buon nome delle nostre stazioni balneari ed anche delle spiagge più rinomate. Non che ci si debba preoccupare del pericolo, forse sbandierato a fine intimidatorio fuori luogo, di far ritorno da certe nostre spiagge con in corpo quella misteriosa spinta metaplastica tissurale nella quale si individua una causa del cancro, che nella fattispecie dovrebbe essere conseguenza di contatti balneari con idrocarburi cancerogeni, quali il benzopirene, o dell'essersi nutriti con pesci o molluschi pescati in acque inquinate da nafta, essendo stata dimostrata in questi elementi la presenza di tale sostanza cancerogena. Ben altre e più serie, evidentemente, sono le cause del cancro da prendersi in considerazione.

Ma è un fatto che inquinamenti organici di acque marine balneari portati a determinate concentrazioni, malgrado i poteri battericidi dell'acqua marina e dei raggi solari, possono dar luogo a malattie infettive dell'apparato digerente, così come il contatto con la nafta può dar luogo a malattie cutanee che di fatto sono state riscontrate, come le predette infezioni intestinali, in reduci da spiagge notoriamente inquinate. Nè va tra-

scurato il fatto, di notevole importanza sotto l'aspetto economico di interesse del Ministero della marina mercantile in ordine alla protezione della pesca, che gli inquinamenti da nafta sono dannosi anche alla vita e alla riproduzione dei pesci e dei molluschi, e quindi al patrimonio ittico, di fatto profondamente impoverito laddove l'inosservanza del divieto dello scarico di nafta sotto costa dalle navi si verifica con una maggiore frequenza, in dispregio delle Convenzioni di Londra.

È facile figurarsi le giuste reazioni di quei nostri ospiti che, scesi da Albione, dalla Germania, dalla Svizzera, dall'Olanda con i loro romantici ricordi delle azzurre e limpide acque del mare italiano, cantate da Lord Byron e da Goethe, escono dai loro tuffi nel Tirreno o nell'Adriatico inzaccherati e debbono sottoporsi a lavaggi con solventi prima di rivestire i propri indumenti.

Se non vogliamo assistere alla fuga dalle nostre spiagge — e le statistiche liguri della stagione 1963 già danno qualche indizio allarmante per questo ed altri motivi, quali le difficoltà viarie — occorre, onorevole Ministro, provvedere in tempo e con severità, onde le leggi che al riguardo esistono vengano osservate e vengano intanto posti in opera quei mezzi moderni di depurazione superficiale e profonda delle acque che in qualche sede, peraltro limitatamente alle acque portuali, vengono usati con risultati soddisfacenti.

La vigilanza, che in base alla circolare 28 novembre 1962 è stata demandata al riguardo alle Capitanerie, per quanto riguarda l'armamento e i depositi portuali di oli minerali, per ridurre l'inquinamento delle acque portuali e di quelle della fascia di mare costiera entro le 50 miglia, se veramente esercitata al di fuori dei porti, come è applicata, almeno per quanto ho constatato nel porto di Genova, nelle acque portuali interne, oggi ripulite anche mediante l'installazione di recettori dei residui idrocarburi che le navi-cisterne sono obbligate a versarvi, potrebbe con ogni probabilità risolvere il problema.

Sappiamo però che purtroppo alle accresciute attività demaniali e alle nuove esigenze che si prospettano per il futuro non si può e non si potrà far fronte con il troppo limitato personale oggi a disposizione in tale settore nè con i finanziamenti troppo esigui che anche il bilancio 1963-1964 prevede, con i 14 milioni e 200 mila lire per le spese ordinarie e i 3 milioni per le straordinarie. Ma bisognerà pure che ad un tale stato deficitario si trovi rimedio se non si voglia che un patrimonio di tanto valore quale quello demaniale si avvii a trascuratezze esiziali.

Ed ora, dopo le spiagge, veniamo allo spinoso problema dei porti, che non è possibile, ovviamente, affrontare nel suo complesso in questa sede, ma al quale dev'essere ormai rivolta la nostra massima attenzione, in modo utile a porre rimedio alle conseguenze di una troppo prolungata inadeguata considerazione di problemi di così vitale interesse per il nostro Paese, la cui stessa struttura geografica, con i suoi 8.310 chilometri di fascia costiera, e i cui problemi del traffico interno e con le isole e dell'intenso traffico internazionale e transoceanico, oggi condizionato al rapido aumento dei rapporti commerciali con quei Paesi che con i porti italiani trovano convenienza o necessità di rapporti e collegamenti conseguenti anche ad esigenze di mercato sorgenti da interessi politici associativi a prevalente fine economico, sono tutte condizioni che impongono adeguati aggiornamenti strutturali e funzionali dei nostri porti.

Ed è per questi complessi motivi, onorevole Ministro, che, a nostro avviso, non è più possibile oggi limitarci ad una visione frammentaria del problema, ma occorre che questo sia studiato nel suo complesso e vengano rapidamente affrontati, in uno sviluppo per necessità di cose graduale di un piano generale, i provvedimenti più urgenti, seguendo criteri di priorità riferiti all'importanza dei singoli porti, alle loro attuali esigenze sul piano dell'interesse nazionale e allo stato delle loro attuali strutture ed attrezzature.

È chiaro che, seguendo concetti di tal fatta, si renderà possibile quella visione unita-

ria dei problemi portuali italiani che noi del Gruppo socialista auspichiamo, rifiutando cioè quegli atteggiamenti concorrenziali che possono trovare spiegazione in interessi controproducenti sul piano dei vantaggi collettivi nazionali, ai quali deve, a nostro avviso, mirare oggi l'azione del Governo in questo settore della sua politica.

Non ci nascondiamo naturalmente, nella situazione politica e parlamentare in cui oggi ci troviamo, la inopportunità di chiamare il Governo attualmente in carica alla diretta responsabilità di attuazione di un piano generale di sviluppo e di potenziamento dei porti italiani, quale l'onorevole ministro Dominè ha peraltro predisposto con la nota circolare del 15 luglio 1963, n. 2151, per la costituzione di una base essenziale di programmazione — come egli stesso ha affermato — in una materia la cui incidenza nei riguardi di tutte le attività economiche del Paese assume carattere assolutamente prioritario.

Prendiamo atto con soddisfazione di questi apprezzamenti e intendimenti dell'onorevole Ministro, certi del suo interessamento, di cui ha dato prova con le personali sue visite ai principali porti nazionali e, per quanto riguarda il porto di Genova, con quegli scambi di idee avuti con noi parlamentari genovesi e che furono uno fra gli ultimi impegni, e il più sentito, del nostro compianto capo gruppo senatore Barbareschi. Siamo grati all'onorevole Ministro per queste prese di posizione e per quest'opera di preparazione che sarà comunque utilissima per il prossimo Governo che, comunque composto, non potrà non riportare in primissimo piano, di fronte alla gravità dell'attuale nostra situazione, il problema dello sviluppo e del potenziamento dei porti italiani.

È infatti la stessa prosperità economica nazionale che al riguardo è in gioco, se sono vere, come purtroppo sono, le risultanze della recente Mostra dei porti, che hanno dimostrato come i porti italiani siano ormai invecchiati e lenti, così da non poter sostenere la concorrenza di altri grandi scali europei per difetto di spazi per gli impianti e della stessa recettività, per difetto di reti ferroviarie interne, di banchine e di mezzi mec-

canici di sollevamento, di strade per i collegamenti con l'*hinterland* e con le regioni e provincie viciniori, per non dire dei contributi finanziari statali che, generosi in altri Paesi ove da tempo sono stati valorizzati i porti quali cardini della economia nazionale, sono tuttora concessi col contagocce in Italia, ove l'esempio di Genova è molto eloquente. Basti considerare che al Consorzio autonomo del suo porto, il primo in ordine di importanza e redditività (il 30 per cento del movimento italiano con l'estero passa per il porto genovese, il quale conferisce oltre un centinaio di miliardi all'anno allo Stato a titolo di esazione), ad un Consorzio di primaria importanza, quindi, che funziona, come tutti gli enti autonomi, quale delegatario dello Stato al quale passa i redditi delle attività portuali espressi sotto forma di apporti fiscali, è stato assegnato fino al 1962 un contributo statale annuo di 4 milioni di lire, ora elevato (sulla carta per il momento) a 100 milioni. Cifre irrisorie, come si vede, le quali dimostrano l'incomprensione fino ad oggi dimostrata dallo Stato nei confronti di problemi pure fondamentali per il proprio sviluppo commerciale ed economico, quali quelli portuali; incomprendenza emergente d'altra parte da constatazioni di diversa natura, con le risultanze negative, in fatto di competitività dei nostri porti con i porti stranieri, che oggi destano allarme ed hanno già fatto scendere i nostri maggiori empori portuali, ivi compreso il porto di Genova, di qualche gradino nella graduatoria dei porti europei e mediterranei.

L'importanza dei traffici marittimi nella nostra economia non è stata sufficientemente valutata e l'arretramento dei nostri porti ne è indice eloquente. Non vi è perciò altro tempo da perdere: Stato e Governo devono bruciare ora le tappe se non vogliamo, noi popolo marinaro, trovarci nella scia di altre Nazioni di noi più previdenti in politica di tanta importanza economica. Non si possono affrontare problemi di tali dimensioni con criteri ristretti oggi che — come anche un recente convegno della Sezione italiana della Camera di commercio internazionale ha rilevato — l'organizzazione regionale e mon-

diale dei trasporti e delle comunicazioni, *in primis* di quelli marittimi, riportata alle esigenze dei Paesi sviluppati e dei Paesi in fase di iniziale sviluppo ed espansione, impone interdipendenza e cooperazione all'interno e all'esterno dei mercati regionali e cooperazione internazionale sul piano della produzione e del commercio dei prodotti di base, con concetti operativi di interdipendenza miranti ad un equilibrio, prodotto di collaborazione economica multilaterale, ed al superamento di quelle tendenze nazionalistiche sempre pronte alla ripresa che abbiamo visto del resto recentemente riaffacciarsi, con deprecabili risultati inibitori, anche in seno alla Comunità economica europea.

Questi giusti principi d'interdipendenza economica e commerciale tra Nazioni e Continenti, che avranno indubbiamente prospettive di grande sviluppo se gli accordi internazionali di pacificazione saranno consolidati fino a offrire all'umanità sicurezza di pace e di lavoro, è peraltro evidente che daranno luogo ad esigenze di sviluppo e di perfezionamento di tutti i mezzi di comunicazione e impianti di ricezione e spedizione di merci e quindi degli impianti portuali, tra i quali si aprirà una concorrenza anche più viva e dura di quanto attualmente non sia. L'economicità funzionale, dipendente nei porti essenzialmente dall'ammodernamento e dalla ricchezza degli impianti oltre che dallo spazio di manovra e recettività di naviglio, avrà un ruolo di primissimo ordine in questa gara, che sarà vinta dal Paese che meglio avrà provveduto, anche sul piano delle previsioni e quindi di tempestivi provvedimenti all'aggiornamento delle strutture e, ove occorrono, delle infrastrutture portuali.

È precisamente in ordine a questi problemi che le nostre gravi preoccupazioni trovano conferma nell'attuale nostra situazione portuale, specie se raffrontata a quella di scali europei in più diretto rapporto concorrenziale con i nostri porti. Rotterdam, per esempio, si avvia a 100 milioni di tonnellate annue di merce; Anversa ai 41 milioni e mezzo; Amburgo e Marsiglia ai 26 milioni; Genova ha toccato quasi i 28 milioni nel 1962 e potrà forse superare quest'anno i 30 milioni di

tonnellate di merci sbarcate o imbarcate, se si tiene conto che nel primo semestre del 1963 il traffico ha raggiunto i 15.110.773 di tonnellate, rispetto ai 13.459.424 del primo semestre del 1962, con un aumento quindi del 12,3 per cento, con un movimento di sbarco di tonnellate 13.211.935, contro 11.696.535 del semestre corrispondente del 1962 (aumento del 13 per cento) e movimento di imbarco (limitato, come del resto è caratteristica del porto di Genova, nei confronti di quello di sbarco, sempre di gran lunga superiore) di tonnellate 1.898.838, contro tonnellate 1.762.889, con un incremento cioè del 7,7 per cento rispetto al primo semestre dell'anno precedente. L'afflusso di navi e di merci a Genova è ancora aumentato nel mese di luglio del corrente anno con impegno giornaliero di 73 navi in operazioni commerciali e movimento di navi in arrivo di 869 unità, per tonnellate 2.723.697 di stazza netta, ad un livello cioè di punta massima fino ad oggi non raggiunto.

Da rilevarsi inoltre il notevole incremento del traffico svizzero che, avviato al porto di Genova nell'immediato dopo guerra per l'impraticabilità della via fluviale del Reno e la distruzione delle vie di comunicazione in Germania, pur con il naturale decremento successivo dovuto alla ripresa di quelle vie dirette di traffico elvetico nonchè ad iniziative di scali concorrenti e ad errori anche dei nostri operatori e delle nostre autorità, ha mantenuto il contatto col porto di Genova ed è salito dalle 380.299 tonnellate del primo semestre del 1962 a 757.426 tonnellate del primo semestre del 1963, con avvio di combustibili liquidi in Svizzera nello stesso periodo del 1963 per 675.002 tonnellate nei confronti delle 272.164 del primo semestre del 1962.

L'intensità del traffico con la Svizzera, che qui ricordo quale aspetto della vitalità del nostro massimo emporio portuale malgrado le sue indiscutibili attuali deficienze strutturali e infrastrutturali, ha anzi consigliato al Consorzio autonomo del porto, alla Camera di commercio, alle Associazioni armatoriali, un'iniziativa della quale anche il Governo dovrà forse tener conto: cioè la costi-

tuzione in territorio elvetico di due centri di smistamento in regime di deposito franco, nei quali verranno raccolte le merci destinate al porto di Genova e da esso provenienti, centri che saranno probabilmente ubicati sulle linee del Gottardo e del Sempione e mediante i quali, in circa 12 ore, la merce sbarcata a Genova potrà arrivare a destinazione con risparmio di giornate per il traffico con i continenti meridionali e per gli scambi svizzeri col Levante, col Continente africano, con l'Asia, l'Oceania, il Sud e il Centro America. Iniziativa dunque che tende a fare dell'emporio ligure il porto naturale della Svizzera e a dar luogo a una nuova situazione nei confronti della concorrenza belga e olandese e della concorrenza tedesca.

Queste notizie, confortanti sotto il riguardo della massa sempre crescente di movimento del porto di Genova, non possono farci tacere i gravissimi inconvenienti che accompagnano tale afflusso di navi e di merci, tali per cui già vi è tendenza a dirottamenti che mirano ad evitare le lunghe soste fuori del porto per l'insufficienza di recettività e di banchine, la lentezza delle operazioni di sbarco per la vetustà e scarsità delle attrezzature nei confronti delle nuove esigenze, la lentezza inoltre del trasferimento dei carichi destinati all'entroterra per l'insufficienza di mezzi ferroviari e particolarmente per le deficienze viarie verso la pianura padana e verso il Piemonte. Tutti inconvenienti che hanno portato alla lamentata imposizione di sopra-noli per i carichi diretti a Genova, ai dirottamenti su Rotterdam e su Marsiglia e in conclusione a quel declassamento del nostro grande porto rispetto ad altri empori stranieri, che non si arresterà ovviamente se il porto di Genova, con tempestivi provvedimenti di finanziamento, non sarà messo in grado di migliorare la propria funzionalità e di rispondere alle nuove e sempre crescenti esigenze del suo traffico.

Genova, onorevole Ministro, non chiede contributi a fondo perduto poichè quanto lo Stato potrà e vorrà investire nel suo porto sarà dato nell'interesse collettivo nazionale, innanzitutto, e porterà a maggiori entrate

per l'erogatore, conseguenti all'intensificazione dei traffici.

Le tenaci iniziative dei genovesi, inoltre, che stanno conquistando al mare palmo per palmo, e lei l'ha visto, le aree per l'espansione del loro porto come hanno strappato al mare le piste per il nuovo aeroporto, gli spiazzi e le fondamenta per la loro Fiera del mare, per i magnifici Palazzi dei Congressi e dello Sport, meritano oggi la più seria considerazione delle loro istanze per dare nuove possibilità di vita al porto che è, sì, dei genovesi, ma è pure massimo ganglio vitale dell'economia del Paese. Sarebbe d'altra parte assurda mortificazione delle iniziative di Genova non valersi, sia pure nell'ambito del piano generale dei porti italiani, di quanto le Autorità locali hanno già approntato all'uopo con progetti concreti, lungamente ponderati, e particolarmente con quel piano regolatore del porto di Genova, recentemente elaborato da apposita Commissione, presieduta dal professor Capocaccia, che impegnerebbe un finanziamento complessivo di 70 miliardi, frazionabili in un primo contributo di 40 miliardi per opere da compiersi nei primi cinque anni e in un secondo di 30 miliardi per lavori differibili ad un secondo quinquennio. Piano aperto, comunque, che consente cioè ulteriori espansioni, che speriamo possa essere inserito integralmente nel « piano azzurro », peraltro con la dovuta considerazione di quei giusti criteri di priorità che riteniamo indispensabile vengano adottati in considerazione delle urgenti esigenze di un emporio di importanza primaria, ripeto, nell'economia nazionale.

Vi è d'altra parte da tener conto del problema dei mezzi meccanici, il cui aggiornamento richiederà ingentissimi finanziamenti, e di un problema essenziale nel campo delle infrastrutture, che maggiormente incidono oggi sul complesso delle difficoltà funzionali del porto di Genova, cioè del problema delle comunicazioni terrestri tra il porto e l'entroterra.

Oggi — per dirla in breve — il nostro massimo porto è strozzato nelle vie di afflusso e di deflusso delle merci, per l'insufficienza delle sue comunicazioni con l'interno.

Un certo quale parziale rimedio si è trovato, per lo smaltimento dei carichi oleosi, con oleodotti in via di sviluppo; ma per tutte le altre merci il problema dello strozzamento resta, si aggrava di giorno in giorno e si farà ancor più pesante se non si correrà in tempo ai ripari, prima che i progetti di sviluppo e potenziamento della capacità recettiva dello scalo siano realizzati.

Poco e troppo lentamente si è fatto in questi ultimi anni per adeguare ferrovie — comprese quelle interne portuali — e strade ai progressi del traffico portuale. Le merci, oltre a difficoltà di sbarco, incontrano pertanto, a Genova, anche insormontabili difficoltà di smaltimento, le quali concorrono in tal modo al penoso spettacolo delle 30-40 navi in attesa per intere giornate nello avamposto, con relativo aumento dei costi, ed al costante intasamento stradale da parte di autocarri e autobotti, poichè non tutti i prodotti — come ad esempio gli oli combustibili ed altri raffinati — possono usufruire degli oleodotti, per il frazionamento dei carichi e la molteplicità delle loro destinazioni.

C'è da chiedersi come verrà smaltito il traffico ferroviario e stradale nel prossimo futuro, quando il movimento ferroviario e camionistico con il retroterra, rapportato ai previsti 30 milioni di tonnellate del traffico portuale, dovrà smaltire almeno 15 milioni di tonnellate.

Dato lo scarso ausilio delle ferrovie — le cui già all'origine disgraziate condizioni, aggravate dal tempo, sono a tutti note — sarà il traffico stradale a sentirne più pesantemente le conseguenze, se non si provvederà tempestivamente a rendere più razionale, capace e rapido il sistema viario di comunicazioni tra Genova e l'entroterra.

Molte furono le esitazioni e molti gli errori del passato, con il risultato che oggi balza agli occhi di tutti: la Genova-Savona praticamente interrotta ai suoi due estremi, in una fase di ultimazione che procede a tre chilometri all'anno; la via Aurelia pressochè inutilizzabile per i trasporti commerciali dato l'intasamento turistico e la sua struttura; la camionabile Genova-Serravalle, il lento

procedere del cui raddoppio gareggia con quello della costruzione della Genova-Prà e Albissola-Savona; la stasi nelle decisioni per fare della statale 45, che costituirebbe un utilissimo « scarico » del traffico su Piacenza, Cremona, Mantova, Brescia eccetera, un diretto secondo mezzo di comunicazione verso la pianura padana e l'arco alpino; il mancato collegamento, fino ad oggi, con Ovada mediante una nuova arteria stradale della quale pure esiste da tempo il progetto. Queste ed altre gravi trascuratezze e deficienze di visione dei più vitali problemi nel futuro sono le cause di una situazione giunta pressochè al limite estremo della tollerabilità e che, se ulteriormente mantenuta, ridurrà la funzione di Genova a quella di un porto regionale o, al massimo, interregionale e farà salire i costi delle nostre industrie alle stelle, tanto più oggi ch'esse tendono, per necessità di cose, a portarsi nelle zone transappenniniche dell'*hinterland* genovese. So, onorevole Ministro, che, toccando questi tasti dolorosi, si coinvolgono nell'appello — il che non può essere trascurato — i bilanci di altri Dicasteri, in particolare di quello dei Lavori pubblici. Ma poichè la produttività dei porti è direttamente condizionata dalla esistenza di adeguate vie di comunicazione con l'entroterra, pena la loro paralisi, e Genova lo è, per la sua struttura, più di altri, soprattutto più dei grandi porti stranieri, che col suo sono oggi in diretta concorrenza, faccio appello alla sua piena comprensione dell'eccezionale gravità di questi problemi, perchè, sulla base di accordi interministeriali e di opportuni ed utili coordinamenti nello sviluppo prossimo dei piani di rispettiva competenza, gli organi ministeriali più direttamente responsabili provvedano tempestivamente ad evitare che il nostro maggior porto, orgoglio di Genova e della Nazione, debba vedere inaridire le fonti di lavoro e di ricchezza propria e del nostro Paese a causa di imprevidenze e grettezze che il Paese stesso non potrebbe domani non condannare severamente.

Poche parole, per finire, dopo aver tanto parlato di strutture, di infrastrutture, di navi, di banchine, di strade, su questioni più

intimamente umane, attinenti al bilancio in esame. Le condizioni di lavoro del personale marittimo, e in particolare navigante, meriterebbero invero ampia considerazione, particolarmente da parte di chi vi parla, medico, interessato da lungo tempo ai problemi della medicina del lavoro e della patologia dei marittimi. Ma devo oggi risparmiare, e risparmiare a voi, onorevoli colleghi, un discorso in materia che, se adeguatamente sviluppato, mi manterrebbe troppo lontano dalla fine di questo mio intervento, che certamente l'onorevole Presidente e la vostra pazienza ormai reclamano.

Vorrei solo ricordare al riguardo che il lavoro portuale e il lavoro a bordo delle navi offrono particolare interesse alla patologia, cosicchè molteplici problemi di carattere igienico-sanitario e medico-legale si prospettano in materia, da quelli dell'idoneità fisica della gente di mare, il cui accertamento dovrebbe essere, a mio avviso, anche più scrupoloso di quanto oggi non sia — e qui vengono in ballo le tre Casse marittime di cui fu fatto qualche cenno poco fa — fino a quelli dell'igiene e dell'abitabilità degli alloggi di bordo, per non dire dei problemi infortunistici, complicati dalla sommarietà degli accertamenti raccolti nei libri di bordo e, nei casi mortali, da insufficiente raccolta di elementi tecnici e medico-legali o, peggio, dalle deprecabili sepolture in mare, che ancora oggi sono in uso...

D O M I N E D O', *Ministro della marina mercantile*. Sarà presentato prossimamente un disegno di legge in proposito.

M A C A G G I. La ringrazio: è veramente un'onta per un Paese civile come il nostro che i marinai morti in navigazione vengano gettati ai pesci, e tutto per non avere a bordo una cella frigorifera. Basterebbe questo in un piroscafo, per riportare almeno le salme ai parenti. Dicevo, dunque, che i problemi infortunistici sono complicati anche da queste deprecabili sepolture in mare, tuttora in uso nel caso di morti in navigazione, così che si creano non raramente difficoltà per il proseguimento delle pratiche infortunistiche ed una esatta impostazione e

conclusione delle pratiche assicurative, a parte il lato umano ed affettivo della questione sul quale è superfluo ogni commento. Questo dico per la mia lunga esperienza in materia; proprio nei miei rapporti professionali con le Casse marittime, ho visto sorgere molte complicate controversie per mancanza di dati positivi, perchè i cadaveri erano scomparsi in mare.

Per chiudere queste considerazioni di ordine assicurativo e previdenziale, mi permetta l'onorevole relatore, al quale ho rivolto in precedenza meritate lodi, che io rilevi la eccessiva brevità con cui ha trattato nella sua esposizione, che ha inteso avere un carattere informativo sulle più attuali e interessanti questioni, un problema che da tempo, ma particolarmente in questi giorni, è agitato dai marittimi d'Italia: ossia quello delle pensioni della gente di mare, problema ormai maturo, che dovrebbe essere affrontato decisamente per rendere giustizia ad una categoria di lavoratori la quale, precisamente per i disagi ed i sacrifici che caratterizzano il periodo della vita attiva sul mare, dovrebbe avere un trattamento quanto meno uguale a quello degli altri lavoratori italiani. Purtroppo così non è (ed abbiamo sentito poco fa l'onorevole Angrisani esporci i suoi rilievi in proposito) e mentre i pensionati in base all'assicurazione generale obbligatoria di invalidità e vecchiaia hanno usufruito per la legge 27 gennaio 1958 di un aumento delle loro pensioni del 20 per cento, più il 30 per cento con la legge 12 agosto 1962, n. 1338, con quell'elevazione dei minimi che ha portato a misure meno irrisorie le pensioni a basso livello, i pensionati marittimi hanno beneficiato solo della legge 12 ottobre 1960 che di fatto, come è già stato rilevato, non aumentò per altro le pensioni quali erano al 1° gennaio 1958, ma permise solo l'aumento del 12 per cento delle competenze medie previste dalla legge 25 luglio 1952, n. 915, con la conseguenza che, mentre per alcune pensioni si ebbe realmente un aumento, nella maggior parte dei casi questo non poteva verificarsi dato che il trattamento già in atto risultava superiore a quello derivante dalla legge n. 1183, talchè, all'atto pratico, dal 1° agosto 1952 non è stato ot-

tenuto per i pensionati marittimi alcun miglioramento, a differenza di ciò che è avvenuto per altre categorie di lavoratori.

Per questo, e sarebbe atto di giustizia lo ascoltarle e provvedere con rapidità specie per i vecchi marinai, le categorie interessate chiedono l'aumento immediato delle pensioni di almeno 8 decimi delle effettive retribuzioni di bordo, possibilmente con tempestiva erogazione di un acconto per le feste natalizie, e comunque l'aumento del 30 per cento già accordato ai pensionati dell'I.N.P.S. con decorrenza dal 1° luglio 1962. Chiedono inoltre provvedimenti legislativi per avere una vera e propria riforma della previdenza marinara che tenga conto delle caratteristiche del loro lavoro, che abolisca il sistema delle competenze medie-convenzionali, modifichi le basi di contribuzione e il computo delle pensioni in rapporto alle effettive retribuzioni di bordo, introduca l'automatico adeguamento delle pensioni al costo della vita, elimini infine le ingiuste sperequazioni per le quali tuttora, a parità di anni di servizio, di categoria e grado, sono corrisposte pensioni disuguali.

Si tratta di aspirazioni che hanno avuto il riconoscimento di legittimità, fino dal 1958, da parte del Consiglio nazionale della economia e del lavoro, il quale ha anche indicato le possibili vie di finanziamento dei maggiori oneri, per i quali non si può far conto soltanto sulla deficitaria Cassa per la previdenza marinara. Sono le vie alle quali ancor oggi si appellano i vecchi marittimi, sempre in attesa di provvedimenti che li sollevino finalmente dalle angustie economiche veramente gravi, anche per l'avvenuto aumento del costo della vita, specie per le categorie di bassa forza.

Si tratta, in base alle proposte del Sindacato nazionale pensionati della previdenza marinara, di un nuovo contributo straordinario alla Cassa di previdenza che tenga conto dei periodi di servizio militare non coperti da contribuzione e del fatto che anche le pensioni dei superstiti dei marittimi morti in guerra gravano oggi sugli oneri della Cassa; si tratta di aumentare il contributo ordinario annuo da 1.700 a 2.500 milioni, come già proposto al Ministro del te-

soro dai competenti Dicasteri o in misura maggiore come proposto dall'ordine del giorno presentato dal collega senatore Giancane e da me sottoscritto; si tratta di estendere anche ai marittimi le provvidenze già attuate per altri lavoratori con la legge 4 aprile 1952, n. 218, e 20 febbraio 1958, n. 55, per il versamento alla Cassa di un contributo annuo pari al 25 per cento dell'onere delle pensioni (proposta, anche questa, fatta propria dai Ministeri competenti e trasmessa al Ministero del tesoro): si tratterebbe infine di aumentare il contributo a carico dell'armatore per le navi d'alto tonnellaggio, proporzionalmente alla loro maggiore portata, tenuto conto del maggior ricavo dei noli e della riduzione, rispetto alle navi di tonnellaggio inferiore al medio, del numero del personale di equipaggio necessario all'armamento e di conseguenza dei contributi destinati alla Cassa di previdenza e, ancora, di applicare, se del caso, quella lieve tassa sull'imbarco e sullo sbarco delle merci e sui biglietti di viaggio che già è stata adottata in altri Paesi, come ad esempio in Francia

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, si afferma che un indice della civiltà di un popolo sia il trattamento riservato ai suoi vecchi lavoratori. Il concetto, aderente ai più nobili principi di umanità, è accolto nella nostra Costituzione e deve essere applicato con giustizia, senza discriminazioni di sorta.

A questa giustizia fanno da tempo appello i vecchi marinai italiani per essere posti, in fatto di pensioni, sullo stesso piano degli altri lavoratori.

Non possiamo dimenticare, nell'atto in cui ne trattiamo in Parlamento, che i marittimi italiani hanno sempre tenuto ben alto il nome della Patria in pace e specialmente in guerra, allorchè solcare i nostri mari significava grande probabilità di sacrificio estremo. I nostri marinai mai si sono sottratti a questi rischi e al loro dovere. Le enormi perdite del nostro naviglio commerciale nell'ultima guerra ne sono la prova più eloquente. Ebbene, non sottraiamoci oltre, noi parlamentari, al dovere di promuovere quei provvedimenti che possono rendere più sereni gli ul-

timi anni o gli ultimi giorni di questi valorosi che tanto hanno meritato dal Paese. Se ciò potrà avvenire per sua iniziativa, onorevole Ministro — e me lo auguro — sarà da lei compiuto un atto di umana riconoscenza, dallo Stato un atto di doveroso riconoscimento di cui tutto il Paese sarà grato a lei e al Governo di cui ella fa o farà parte.

È questo l'augurio che io formulo perchè, anche in questa occasione, venga da noi rispettata quella tradizione di civiltà che è antico e glorioso retaggio italiano. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni.*)

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

M O N N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non era mia intenzione intervenire in questo dibattito, ma, dato lo scarso numero di colleghi che hanno preso la parola, ritengo utile aggiungere alcuni schematici rilievi.

Io che viaggio molto spesso in mare, da tanti anni, e constato la vita di sacrificio, la vita attiva, serena ed aliena da agitazioni della gente di mare, non posso fare a meno di mandare a questa gente così cara il più cordiale saluto e il ringraziamento che è dovuto a chi vive nell'isolamento, talvolta in condizioni di estremo disagio.

A lei, onorevole Ministro, debbo dire una parola di plauso. Non sono un adulatore, in nessun caso, ma mi pare che sia necessario talvolta dare agli uomini la soddisfazione che meritano. Io penso che le si debba dare atto, onorevole Ministro, non soltanto della nota competenza specifica nella materia, ma soprattutto della assidua, attenta, diligente cura che ella dedica ai problemi della marina mercantile. Fra le tante attività che ella svolge, so che ella ha voluto anche rendersi conto *de visu* della situazione e dei bisogni dei più importanti porti italiani. Non sempre i Ministri fanno questo; in genere lasciano questo compito ai loro funzionari i quali poi riferiscono. Ella invece ha voluto personalmente recarsi a visitare i porti e a constatarne le esigenze e i problemi.

L'ora non mi consente un lungo discorso, come sarebbe stato forse necessario, amico Florena, tenendo conto dei motivi e degli argomenti che offre la tua diligentissima relazione. Debbo pertanto limitarmi, come dicevo prima, ad osservazioni e rilievi schematici.

Intanto comincio col dire subito che sono d'accordo con il collega Macaggi quando egli si preoccupa della situazione dei marinai in ordine alla previdenza e all'assistenza. Del resto già se ne era dato carico il relatore quando, parlando appunto della previdenza marinara, ha detto che è più che mai sentita la necessità di migliorare le pensioni della gente di mare e di risolvere i problemi particolari riguardanti la categoria dei marittimi.

Io sono sicuro, onorevole Ministro, che il suo buon cuore, la sua buona volontà, la consapevolezza di questi problemi la porteranno alla proposta di provvedimenti che rendano giustizia a questa benemerita categoria.

Sicurezza della vita umana in mare. Poco fa il collega Macaggi parlava dei morti in mare, cioè della sorte delle salme che vengono affidate alle onde. Io mi preoccupo anche della sorte di coloro che sono in vita e che corrono numerosi rischi in mare. Onorevole Ministro, sulle navi che fanno servizio per la Sardegna, da Cagliari a Civitavecchia, da Olbia a Civitavecchia, da Porto Torres a Genova, da Cagliari a Palermo, eccetera, viaggiano ogni giorno centinaia di persone oltre agli equipaggi, e tutti sono esposti a rischi e pericoli. Ebbene, tutte queste persone non hanno nessuno che le assista in caso di bisogno: sulle navi non c'è un medico, non c'è un infermiere, non ci sono nemmeno i presidi di medicina indispensabili.

M A C A G G I . Per superaffollamento.

M O N N I . C'è superaffollamento, ma non è tutto questo. In media viaggiano da 500 a 600 persone circa, che spesso arrivano fino a 1.200. Si tratta comunque all'incirca della popolazione di un piccolo Comune; e così come esiste un medico in ogni Comune non vedo perchè non deve esistere un medico sulle navi di linea.

Spesso ho dovuto personalmente prestare aiuto e frugare nella mia valigia (porto sempre appresso molte medicine anche se poi non ne uso alcuna) per soccorrere qualche passeggero indisposto o che abbia avuto improvviso malore. Una volta si è verificato un doloroso e pericoloso parto durante la traversata: quella povera donna fu assistita, in mancanza di meglio, da un medico veterinario che era casualmente a bordo.

È male che tutto questo succeda; non vi è viaggio in cui qualcuno o a causa del maltempo, e quindi del mare agitato, o a causa di altre sofferenze non vada alla ricerca disperata di un medico a bordo o di una medicina. Generalmente non trova nulla; al massimo qualche volta si riesce a trovare appena qualche compressa di aspirina o qualche calmante.

Pertanto, collega Macaggi, è necessario che non soltanto i morti abbiano degna sepoltura, ma che sia tutelata la salute e la sorte dei vivi; come è nel loro diritto.

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile.* Lei sa che c'è il ruolo degli ufficiali medici che va dilatato per coprire tutte queste esigenze su cui pienamente concordo.

M O N N I . Sono certo che ella terrà presente il problema e vorrà risolverlo quanto più rapidamente possibile.

Osservo, a questo riguardo, che non sono infrequenti incidenti alla stessa gente di mare, agli equipaggi, anche questi esposti al rischio di non avere nessun presidio, nessun soccorso. Possono invocare, attraverso la radio, di essere assistiti, ma, supposto che il soccorso sia possibile, può arrivare in ritardo, sì da compromettere la vita di chi abbia urgente bisogno di assistenza.

M A C A G G I . Il servizio funziona bene.

M O N N I . Sì, funziona molto bene, bisogna darne atto, onorevole Macaggi, ma è praticamente impossibile sulla navi di linea che fanno le traversate notturne. Onorevole Ministro, voglia interessarne il Ministro della

sanità, con il quale ella può prendere gli accordi opportuni.

Altro problema al quale voglio accennare — sto procedendo rapidamente — è quello che soprattutto noi sardi dobbiamo rilevare, e cioè un problema veramente scottante, che ha un'incidenza negativa nei costi del traffico marittimo fra la Sardegna e la Penisola; parlo dell'alto costo dell'imbarco e sbarco delle automobili a seguito dei passeggeri e di quello dei portabagagli, la cui tariffa grava sui biglietti di viaggio anche quando la prestazione non viene fatta. Badate, onorevoli colleghi della sinistra, che questo problema, nella discussione che i vostri amici hanno fatto alla Camera dei deputati, è stato per ragioni di parte taciuto, mentre è molto importante. Citerò brevissimamente qualche cifra. Un passeggero che si reca in Sardegna con l'automobile sulla linea Civitavecchia-Olbia, con le navi della Tirrenia, paga per una macchina normale — una 1100 o una 600 — 11.700 lire, anche se introduce egli stesso la macchina nel garage, che è a livello della banchina nelle navi che attualmente prestano servizio. Quindi non vi è nella massima parte dei casi prestazione. Ebbene, di queste 11.700 lire solo 6.000 rappresentano la parte del nolo marittimo di pertinenza della società, del vettore, mentre 5200 lire rappresentano il compenso della mano d'opera portuale, anche se la prestazione normalmente non avviene, perchè le automobili vengono introdotte e tolte dallo stesso proprietario dal garage. Le altre 500 lire rappresentano la I.G.E. e accessori. La stessa onerosa incidenza esiste anche per il costo del biglietto. Ai portabagagli, per ogni passeggero, anche se non ha nessun bagaglio, compete, per imbarco e sbarco dalle navi di linea, la cifra di 400 lire per la prima classe, di 300 per la seconda e, per la linea di Cagliari, che è la più lunga, 700 lire per la prima classe e 500 per la seconda. (*Interruzione del senatore Genco*). No, senatore Genco. Il viaggiatore non è tenuto a compensare il portabagagli. Però, se vuole, può dargli una mancia. Ma l'incidenza è evidente anche perchè su 700, 800, 1.000 passeggeri, una parte normalmente non ha bagaglio di sorta o se lo porta a mano sol-

dati che tornano a casa, viaggiatori che non hanno bisogno di portare appresso valigie o casse.

Ora, considerando la notevole capacità ricettiva delle navi di linea, che possono contenere nel garage circa 30 macchine, e la media delle automobili che giornalmente vengono imbarcate, se ne deduce che solamente nei periodi di eccezionale afflusso, di eccezionale traffico, si rende necessario l'intervento della manodopera portuale, e così anche per quanto riguarda i bagagli. Ora, questo problema va attentamente considerato: molti accusano, e qui ingiustamente, la « Tirrenia », società di navigazione, dell'alto costo dei viaggi mentre, come vi ho ora dimostrato, il costo è alto perchè vi è un'incidenza eccessiva per effetto delle tariffe che vengono pagate, sia per gli imbarchi e sbarchi delle macchine sia per quota fissa bagagli, alle compagnie portuali. Mi rendo conto del perchè, da parte dei nostri oppositori di sinistra, il problema non sia considerato; mi è già accaduto di constatarlo quando qui si discusse del piano di rinascita per la Sardegna. Un articolo di quel disegno di legge portava appunto qualche disposizione che contrastava con la situazione attuale di queste tariffe; *pro bono pacis* non insistemmo perchè non sembrasse che chiedevamo qualche privilegio, noi sardi, in confronto agli altri. Ma la verità, onorevole Ministro, è questa, che noi ci troviamo sempre in situazione di svantaggio di fronte a tutti gli altri italiani. Ed è questo divario ingiusto che bisogna eliminare; non vi è ragione alcuna perchè il viaggio in Sardegna o dalla Sardegna costi molto di più di quanto in altre linee pagano gli altri italiani. Questa non è giustizia.

Dato che parliamo di comunicazioni marittime con la Sardegna, segnalo all'onorevole Ministro l'ordine del giorno anche da me firmato relativo alla carenza di navi nel collegamento marittimo con l'Isola. Sono state costruite parecchie navi; i servizi, onorevole Ministro, sono migliorati ed ella ha fatto quanto ha potuto; ma le navi per migliorare questi servizi non nascono da un giorno all'altro. Le do atto delle sue attenzioni e lo

faccio volentieri, ma debbo anche, per la verità, e per i bisogni che emergono, dire che non è ancora sufficiente quello che si è fatto. Durante i periodi di punta, estivi e turistici, abbiamo rilevato ogni anno, e quest'anno in particolar modo, che i passeggeri stanno a terra a centinaia sulle banchine di Olbia, Porto Torres, Civitavecchia e Genova. Che cosa bisogna fare? Sulla linea Olbia-Civitavecchia sono in servizio ora due navi, così chiamate pulman (nè sto a dire della polemica che per queste navi si svolse). Io proponrei, per risolvere il problema, che le navi pulman, che secondo me non sono adatte — ed io ci viaggio molto spesso — per i normali servizi di linea, siano riservate per i servizi ausiliari nei periodi di maggiore frequenza per la linea da Genova a Porto Torres e per la linea Civitavecchia-Olbia ma che, per la linea di Olbia, che è la più importante, si costruiscano altre due navi del tipo « Caralis » e « Arboorea » che, già costruite per la linea Civitavecchia-Olbia sono state dirottate al servizio Cagliari-Civitavecchia. Vi è dell'altro nell'ordine del giorno che io ho firmato, ma questo concerne in particolare i traghetti, problema di competenza del Ministero dei trasporti e non della Marina mercantile. Ad ogni modo l'ordine del giorno dovrà ancora essere svolto dal collega che lo ha presentato.

Per il porto di Civitavecchia vi è un altro problema che è molto importante: la nave traghetto, onorevole Ministro, manovra malissimo, ha già corso rischio ripetutamente ed hanno corso rischio anche i marinai che vi sono imbarcati, perchè durante il tempo cattivo la nave non può agevolmente attraccare; e la nave traghetto ha bisogno di una manovra particolare di attracco. Questa manovra è impedita dall'esistenza nel porto di Civitavecchia del cosiddetto molo Lazzaretto mantenuo e difeso come un importante monumento nazionale. Mentre i Ministeri dei trasporti e della marina mercantile sono d'accordo perchè il molo venga demolito, la Sovrintendenza alle belle arti è contraria, non permette che il molo Lazzaretto venga eliminato.

Ora, onorevole Ministro, bisogna decidersi! Questi ricordi antichi vanno valutati nel-

la giusta misura e con buon senso. Io penso che questo sia un ricordo di non rilevante valore, perchè in tanti anni — sono vent'anni che viaggio su quella linea — non mi sono mai accorto di una particolare bellezza di quel monumento antico, di quel residuo archeologico, mentre mi sono accorto delle gravi difficoltà che crea. Bisogna fare in modo che le navi viaggino con sicurezza, che approdino con sicurezza e che non corrano rischio nè i passeggeri, nè i marinai. Questo molo bisogna demolirlo una buona volta, e lasciare che la Sovrintendenza dica quello che vuol dire! Quando i tecnici dei due Ministeri — dei trasporti e della marina mercantile — sono d'accordo, non c'è Sovrintendenza che tenga!

Il molo deve essere demolito, perchè crea — ed ha già creato — pericoli gravissimi!

Voce dal centro. Chi lo ha costruito?

M O N N I . Io non so chi lo ha costruito ma è certo che non è un monumento di grande valore; è una costruzione, a parer mio, insignificante.

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile.* Questo è importante, sapere chi lo ha costruito; perchè noi siamo riusciti a demolire a Civitavecchia un molo che era stato costruito dai romani, quindi come antichità doveva avere un certo valore!

M O N N I . Certi ricordi, signor Ministro, possono sembrare importanti; ma spesso, ad esempio, anche nelle nostre case si ha timore di distruggere un oggetto da tempo esistente nella casa e che si pensa abbia un qualche valore, viceversa si tratta spesso di cianfrusaglia qualunque che non ha valore di sorta, neppure come ricordo.

G E N C O . E magari noi lo conserviamo e poi lo distruggono i nostri figli.

M O N N I . Ora, non è possibile dimenticare che il compito preminente è quello di assicurare l'integrità alle persone e alle navi,

assicurare la possibilità per le navi di manovrare tranquillamente e senza pericolo.

Ma a Civitavecchia c'è anche un altro problema, signor Ministro, ed ella ne è a conoscenza, perchè ha visitato anche il porto di Civitavecchia — le dobbiamo riconoscere anche questo — e quindi ha potuto constatare con i suoi occhi questa situazione. A Civitavecchia non esiste una stazione marittima; i 700 mila viaggiatori da e per la Sardegna, che durante l'anno passano per Civitavecchia, nella stagione inclemente sono esposti a tutte le intemperie; allo scoperto attendono il treno o attendono di imbarcarsi, al vento o sotto la pioggia, la neve, la grandine. Non c'è un rifugio, non c'è un buco dove riparare! Ora, non è possibile, onorevole Ministro, che questo sia ulteriormente tollerato. Abbiamo diritto anche noi ad essere difesi!

Io stesso, in certe giornate invernali, ho cercato di difendermi, prima dell'imbarco o allo sbarco, con la borsa o con giornali sulla testa, dalla pioggia; ed ho visto madri, bambini, vecchi, messi a dura prova, cercare di rifugiarsi, affollandola o sovraffollandola, nella saletta della « Tirrenia », ove si fanno i biglietti, urtandosi, bisticciando, facendo a gomitate per salvarsi dal maltempo e dai rischi del maltempo.

È troppo urgente che la stazione marittima, anche se modesta, sia costruita!

A N G E L I L L I . Sarebbe ora!

Voce dal centro. Ma il Comune non fa niente?

M O N N I . Non è compito del Comune.

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile.* È lo Stato che deve provvedere.

M O N N I . Non ho altro da dire, onorevole Ministro. Ho fatto queste segnalazioni, come promesso, schematicamente e rapidamente. La ringrazio di avermi ascoltato e soprattutto spero di poterla ringraziare per le realizzazioni che vorrà disporre. (*Applausi dal centro. Congratulazioni.*)

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Genco, il quale nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori De Unterrichter e Athos Valsecchi. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

F E N O A L T E A , *Segretario:*

« Il Senato,

considerata la grave depressione che caratterizza la situazione dei cantieri nazionali il cui carico di lavoro va rapidamente assottigliandosi;

ritenuto che la difficoltà in cui le aziende cantieristiche si trovano di reperire nuovo lavoro è determinata, oltre che dall'aspra competizione internazionale, dalla inoperatività delle leggi in vigore, per l'esaurimento dei fondi stanziati al loro servizio,

invita il Governo a presentare urgentemente al Parlamento i provvedimenti finanziari necessari per:

1) assicurare il finanziamento della legge 31 marzo 1961, n. 301, in favore delle costruzioni navali e dell'armamento, fino alla data di scadenza fissata al 30 giugno 1964, sulla base delle richieste già avanzate al Ministero del tesoro dal Ministero della marina mercantile;

2) assicurare il funzionamento della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sul credito navale, elevando i limiti d'impegno nella misura di lire 500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari 1963-64 e 1964-65 e prorogando la legge fino all'esercizio 1966-67;

3) restituire vigore alle disposizioni legislative, scadute il 30 giugno 1963, miranti a favorire le demolizioni di vecchio naviglio e il rinnovamento della flotta mercantile ».

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

G E N C O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, cercherò di essere breve, perchè l'ora tarda mi induce alla brevità. Ho ascoltato attentamente molti, se non tutti, gli oratori che mi hanno pre-

ceduto. Ho ascoltato anche poco fa la simpatica esposizione del collega Monni, al quale voglio dire che ci siamo trovati proprio noi l'anno scorso, dopo che andammo in Sardegna, a discutere le condizioni del porto di Civitavecchia, per poi approvare, sia pure non rapidamente, la legge istitutiva del Consorzio del porto di Civitavecchia. Abbiamo appreso dai giornali in questi giorni che è stato nominato il presidente; speriamo che si metta all'opera. Naturalmente la sistemazione dei porti non è di competenza diretta — e questo è il guaio — del Ministero della marina mercantile.

Il senatore Adamoli ha detto stamattina che, in sostanza, il problema principale che riguarda il bilancio della Marina mercantile si articola in quattro parti — la flotta, i cantieri, i porti, le infrastrutture — ed ha aggiunto: in questi anni la Democrazia cristiana, che ha tenuto il Governo della Nazione, ha fatto ben poco, se non addirittura — egli ha detto — quasi nulla. Il senatore Adamoli si è però contraddetto, perchè ad un certo momento ha aggiunto: la marina mercantile italiana qualche anno fa era al quarto posto, adesso è passata al settimo posto. Ora io vorrei fargli rilevare (peccato che sia assente) che al quarto posto della marineria mondiale è arrivata qualche anno fa, proprio durante il Governo della Democrazia cristiana, dopo che la guerra aveva quasi totalmente distrutto la nostra marina mercantile ed era rimasto appena qualche centinaio di migliaia di tonnellate di naviglio, mentre oggi siamo a cinque milioni e mezzo circa di tonnellate. Naturalmente tutto questo cammino si è fatto proprio in questi ultimi 15 anni, e si è fatto mercè l'opera di tanti, onorevole ministro Dominedò, che l'hanno preceduta al Ministero della marina mercantile, alla cui memoria — parlo degli scomparsi — mi piace elevare un pensiero. Come non pensare al nostro collega onorevole Cappa, al nostro collega onorevole Marelli...

D O M I N E D O', *Ministro della marina mercantile.* A Tambroni!

G E N C O. Al collega Tambroni, ed a quelli che, avendo retto il suo Dicastero, sono ancora vivi? In effetti il paragone tra l'incremento percentuale della marina mercantile mondiale, che nel periodo dal 30 giugno 1962 al 30 giugno 1963 è stato del 4,6 per cento, e l'incremento della marina mercantile italiana, che nello stesso periodo è stato solo del 2 per cento, sembra che autorizzi a dire che si è fatto poco; sembra dimostrare che la nostra marineria mercantile ha fatto dei passi indietro, ma non è così. Va sottolineato intanto che quella di registrare annualmente un incremento di tonnellaggio inferiore a quello della marineria mercantile mondiale è una caratteristica che distingue da alcuni anni, e precisamente dal 1959, la dinamica della nostra flotta mercantile; caratteristica, del resto, messa in evidenza non solo dalla nostra marina, ma anche dalla flotta della maggior parte degli altri più importanti Paesi marittimi. Il fenomeno trova una spiegazione in alcuni ordini di fattori, cui accennerò brevemente. Prima di tutto, le discriminazioni di bandiera e il crescente sviluppo delle flotte cosiddette nuove di Paesi in fase di arretratezza economica e di sottosviluppo, che hanno posto in essere misure atte a sostenere artificialmente la propria marina mercantile, creata qualche volta addirittura dal nulla. La politica discriminatoria attuata dagli Stati Uniti ha indotto tutto il gruppo dei Paesi ad economia diretta e controllata dall'alto, impostata su base collettivistica, ad attribuire tutti i trasporti alle navi nazionali, prescindendo da ogni considerazione economica.

I trasporti per i Paesi al di là della cortina di ferro sono affidati a navi nazionali di quei Paesi, anche se ciò costa il doppio rispetto a quello che potrebbe offrire la marina mercantile di altri Paesi. Di qui i programmi di investimento in questo settore, sia nei Paesi a economia sottosviluppata sia da parte dei Paesi al di là della cortina di ferro, per cui sembra che per il futuro l'armamento internazionale sia destinato ad avere preoccupazioni.

I danni della discriminazione di bandiera finiscono appunto per ricadere principalmente sulle flotte dei Paesi marittimi tradizionali, per cui molto opportuno appare il provvedimento varato, or non è molto, con cui si concede facoltà al Ministro della marina mercantile di sottoporre ad autorizzazione i trasporti effettuati da navi di Paesi che pongono in atto misure discriminatorie a danno della nostra marina mercantile. Credo che di questa facoltà lei, onorevole Ministro, se ne sia servito o stia per servirsene, non come misura di rappresaglia, perchè la rappresaglia nei rapporti internazionali crea delle complicazioni, ma come misura intesa a stabilire una valida linea di difesa per il nostro armamento, posto in sempre maggiori difficoltà dalle discriminazioni altrui.

Secondo punto. Se è vero che l'incremento percentuale del nostro tonnellaggio è stato inferiore a quello della marineria mercantile mondiale, è altresì vero, e questo è più importante, che la nostra flotta si è notevolmente ringiovanita, se è vero che nel 1954 le navi con oltre 25 anni rappresentavano il 24 per cento del tonnellaggio totale della nostra marina, mentre oggi sono scese all'11 per cento, ed inoltre le navi con età minore di 5 anni sono passate dal 10 per cento del 1954 al 27 per cento del 1962. Quindi è chiaro che c'è stato un rinnovo accelerato del nostro naviglio, e queste cifre danno un indice della ingente sostituzione in atto, sulla quale, onorevole Ministro, bisogna persistere.

Passiamo al terzo punto del mio ordine del giorno. Costi portuali. Ne ha parlato il senatore Monni, ma io vorrei osservare come la diminuzione dei costi portuali si ottiene in due modi: con il potenziamento tecnico degli scali, con il rammodernamento, con il rifacimento delle attrezzature, non solo dal punto di vista quantitativo, ma soprattutto dal punto di vista qualitativo, e poi con la revisione dell'ordinamento del lavoro portuale.

Questi sono i due aspetti fondamentali dei costi portuali: potenziamento degli scali ed esame del lavoro portuale. In Italia oggi in materia di lavoro portuale vige ancora

un regime di disciplina vincolistica; ne abbiamo parlato in occasione del bilancio della Marina mercantile di due anni fa, quando ebbi l'onore di essere relatore. E mi dispiace di non vedere nessuno dell'estrema sinistra, perchè mi avrebbero subito interrotto quasi che queste cose non si potessero dire, quasi che si facesse dell'antidemagogia o dell'accademia, quando diciamo queste cose.

L'articolo 110 del codice della navigazione riserva alle compagnie, ai gruppi di lavoratori portuali, la cui costituzione e il cui funzionamento sono disciplinati dall'articolo 161 e seguenti del regolamento, l'esclusiva della somministrazione di mano d'opera per l'esecuzione delle operazioni portuali di imbarco, di sbarco, di trasbordo, di deposito e di movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale del porto, secondo l'elencazione contenuta nell'articolo 108 dello stesso codice della navigazione.

Accanto a questa esclusiva che costituisce la regola generale, lo stesso articolo 110 del codice della navigazione prevede, sia pure come eccezione, la possibilità di dispensa dalla disciplina vincolistica. È ammessa la dispensa in casi speciali, la cui determinazione è attribuita, secondo la legge, alla competenza del Ministro della marina mercantile, come risulta dalla relazione al regolamento di esecuzione del codice della navigazione, e come è stato anche ripetutamente riconosciuto dal Consiglio di Stato in numerose decisioni in sede giurisdizionale; e allo stesso Ministro della marina mercantile è riservata la potestà di emettere, volta per volta, il provvedimento relativo mediante decreto di concessione della cosiddetta autonomia funzionale.

A questo regime di disciplina vincolistica, radicato sulla regola generale dell'esclusiva delle operazioni portuali riservate alle compagnie e ai gruppi, non sono mancate critiche, particolarmente acute nel periodo post-bellico, dirette a sottolineare che l'esclusiva, accolta dal codice, si traduce in un vero e proprio monopolio delle compagnie portuali che si sovrappone, in linea di fatto, all'interesse pubblico e nel contempo limita e sacrifica notevolmente il principio della

libertà di contratto in materia di lavoro portuale.

A questo proposito è stato fatto rilevare anche che una limitazione così grave, traendo origine da concetti corporativi e da indirizzi autoritari vigenti al tempo dell'emanazione del codice della navigazione, allo stato attuale appare non più ammissibile, perchè in contrasto con i principi dell'attuale ordinamento politico a base democratica, donde la necessità indilazionabile di ripristinare, anche in campo portuale, la regola della libertà di offerta di lavoro, sia pure con alcuni temperamenti e vincoli per la tutela della sicurezza dell'ordine pubblico ed anche per il rispetto dei diritti dei lavoratori del porto.

Peraltro il punto cruciale dei contrasti relativi all'ordinamento legislativo del lavoro portuale investe, come è facile intuire, il modo di applicazione dell'ordinamento stesso, e quindi il rispetto concreto delle finalità per le quali risulta predisposto. Non vi è dubbio che sia da respingere la pretesa che l'interesse pubblico tutelato dalle norme vigenti in materia di lavoro portuale possa essere circoscritto all'interesse delle compagnie e dei gruppi portuali. Quest'ultimo è un interesse particolare, che nell'ordinamento attuale è adeguatamente tutelato, ma non costituisce finalità dell'ordinamento stesso, essendo quest'ultimo rivolto a tutelare un interesse più ampio, ben più ampio, che si definisce pubblico, appunto perchè abbraccia gli interessi di tutti, dell'economia nazionale ed anche dei singoli cittadini che, in quanto consumatori di beni, finiscono per essere, direttamente o indirettamente, i destinatari del pagamento del costo del traffico portuale e parimenti, in gran parte, del movimento dei beni prodotti e delle materie prime per produrli.

In concreto, quindi, la tutela del pubblico interesse in materia di lavoro portuale, intesa come difesa del cittadino nella sua qualità di anonimo utente dei porti e di soggetto, che indirettamente ma effettivamente paga il costo delle operazioni portuali, non può che essere doverosamente raggiunta mediante obiettiva e responsabile applicazione

delle norme vigenti, che abbia come risultato l'adozione di tangenti tariffarie proporzionate alla effettiva e necessaria prestazione d'opera dei portuali e la concessione dell'autonomia funzionale in tutti quei casi in cui tale agevolazione si traduce in un sensibile alleggerimento del costo dei beni destinati al cittadino consumatore, che, nel pagare quei beni, sopporta tutti gli oneri inerenti alla loro produzione e distribuzione.

Io mi volevo spiegare con un esempio che ho attinto giorni fa a Genova, ma l'esempio è stato fatto dal senatore Monni con tale semplicità e forza di persuasione che non ha bisogno di essere ripetuto.

Investimenti adeguati: costituiscono il quarto cardine su cui si articola la politica marinara. Onorevole Ministro, non mi soffermerò lungamente sul problema dei porti anche perchè ne riparlerò — mi sono già iscritto a parlare — in occasione del bilancio dei Lavori pubblici.

Io ho ascoltato prima l'intervento del senatore Crollalanza, il quale tra l'altro ha chiesto l'istituzione del traghetto tra Bari e Ragusa. Condivido perfettamente questa richiesta. In questo momento tra le due città presta servizio una nave di 2.000 tonnellate che batte bandiera jugoslava, sicchè nel mare Adriatico che bagna oltre 1.000 chilometri di costa italiana, noi, per stabilire queste relazioni, abbiamo bisogno della marina jugoslava! Ecco la necessità di affidare anche alla nostra marina le comunicazioni tra Bari e Ragusa, che sono di estrema importanza. Io due anni e mezzo fa sono stato a Ragusa in occasione di un Convegno internazionale dei trasporti ed ho visitato quella bella città: ho potuto constatare che c'è un flusso turistico veramente imponente, non solo per la bellezza del mare, delle spiagge, per la capacità ricettiva, ma anche perchè i cittadini del nord Europa trovano molto più comodo scendere in Jugoslavia e verso Ragusa, onde sarebbe veramente utile di fare in modo di avviarli anche verso l'Italia, sicchè possano tornare al nord Europa risalendo il nostro Paese. Altrimenti perchè abbiamo fatto o stiamo facendo le autostrade?

Condivido altresì la richiesta del senatore Crollanza di potenziare il traffico nell'Adriatico, ma tutto ciò non mi esime dall'obbligo di coscienza di dire quello che ho visto la settimana scorsa a Genova, dove ho incontrato l'onorevole Ministro. Una rappresentanza non molto nutrita della 7ª Commissione è stata a Genova, insieme con la rappresentanza della analoga Commissione della Camera dei deputati, per verificare quello che accade in quel porto. Ebbene, siamo rimasti profondamente stupiti per due ordini di ragioni: non soltanto per la bellezza di quella città, situata in posizione topografica veramente invidiabile, tra il mare e i monti, ma anche e soprattutto per la congestione, per la saturazione incredibile del suo porto. In quei tre giorni abbiamo visto con i nostri occhi fuori del molo foraneo da 10 a 13 navi al giorno, ferme in mare aperto in attesa di poter entrare nel porto.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Non era lo sbarco di Normandia...

MACAGGI. Erano giorni fortunati quelli: la media è di 20-25.

GENCO. Senatore Macaggi, io non sapevo di dover parlare questa mattina, comunque ho aderito di buon grado all'invito della Presidenza di concludere la discussione. Se lo avessi saputo avrei portato con me i dati, che mi sono procurato, relativi al porto di Genova, nel quale confluiscono qualcosa come 800-900 navi al mese, e lo spazio è quello che è.

Di questo io parlo così, *per incidens*, sul bilancio della Marina mercantile, perchè il problema dei porti è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Torneremo quindi a parlarne, come parleremo del suo collegamento con il problema dei trasporti stradali e ferroviari.

È necessario però — consentite di farlo a me, meridionale dell'altra sponda, dell'Adriatico — mettere doverosamente e lealmente in rilievo la situazione veramente precaria in cui versa il porto di Genova, che potrebbe

tradursi in un danno notevole per l'economia nazionale, perchè il giorno in cui le navi non trovassero un facile scalo a Genova se ne andrebbero verso Marsiglia e noi avremmo così ottenuto il risultato, certo senza volerlo, di potenziare il porto di Marsiglia. Anzi, dal momento che abbiamo visitato anche la Mostra internazionale dei porti alla Fiera del mare a Genova, vi posso dire che ci siamo accorti che nel Mediterraneo e fuori del Mediterraneo vi sono dei porti di fronte ai quali i nostri sono, non voglio dire delle scatoline, ma qualcosa di simile. Ripareremo di questo argomento a proposito del bilancio dei Lavori pubblici, ma vorrei fare ora un'altra osservazione. Bisogna potenziare i porti dell'Adriatico, onorevole Ministro, bisogna potenziare il porto di Venezia, bisogna soprattutto attivare la idrovia Po-Cremona-Milano, Po-Cremona-Locarno, perchè soltanto così noi potremo attirare il traffico verso il porto di Venezia e verso i nostri porti adriatici; infatti potenziando il porto di Venezia si potenziano, indirettamente, gli altri porti dell'Adriatico, così come il potenziamento del porto di Genova ha recato vantaggio ai porti di Savona, di La Spezia, di Livorno, eccetera. Ora, tutta questa questione non è di competenza del Ministero della marina mercantile, ma un'azione di Governo postula un concerto tra i vari Ministri, in modo da poter fare dei programmi concordati. Personalmente sono un po' contrario alla parola programmazione intesa nel senso attuale, ma si possono fare quanto meno dei programmi senza andare troppo per le lunghe, non a grande scadenza, a piccola scadenza, ma concordati tra i vari Ministeri.

Il piano nazionale dei porti: ne parleremo. Le realtà industriali in atto nella mia Puglia consigliano, impongono il potenziamento di alcuni determinati porti del basso Adriatico. Ripeto che di tale argomento ne ripareremo.

Concludo su questo argomento. Il porto di Genova oggi è intasato e lo sarà di più tra un anno, e peggio ancora tra due se non si provvede immediatamente: i programmi, i tempi di esecuzione dei lavori portuali, sono lunghi, tre, quattro, cinque anni, e bisogna

partire subito se non si vuole arrivare in ritardo. L'apertura dei trafori alpini (il primo sarà pronto tra qualche mese, un altro tra un anno o due) dirotterà verso il porto di Genova, che è il porto naturale, la via più breve, la maggior parte del traffico merci del sud Europa. E bisogna non arrivare in ritardo, altrimenti ci faremmo soffiare il traffico dagli altri.

Voglio terminare il mio discorso, perchè l'ora, onorevole Presidente, mi consiglia di chiudere. Sabato sera a Genova il Ministro della marina mercantile ha invitato le due Commissioni della Camera e del Senato alla cerimonia per la distribuzione delle medaglie di lunga navigazione e ha voluto che noi, uno per uno, io, il senatore Macaggi, il senatore Fabretti, il senatore Guanti, distribuissimo qualche medaglia a questi lavoratori. Ne abbiamo visti sfilare circa 200: avevano nei volti il riflesso della loro fatica sul mare, qualcuno zoppicava, qualcuno era sparito e al suo posto sono venute le vedove e i figli; gente benemerita che merita questo riconoscimento, che merita anche l'attenzione del Ministro, particolarmente sulla previdenza marinara, per il cui provvedimento io qui in Senato ebbi l'onore di essere relatore. Nel ricordare questa cerimonia desidero che dal Senato parta un saluto a questa gente che, con la sua fatica, ha assicurato (quelli che sono andati in pensione) e assicurato (quelli che lavorano) i traffici dell'intera Nazione.

Signor Ministro, io la prego di leggere attentamente l'ordine del giorno, nel quale ho chiesto di assicurare il finanziamento della legge n. 301, poichè nel bilancio, nella spesa straordinaria, sono stanziati 14 miliardi. Naturalmente i 14 miliardi di spesa straordina-

ria sono subordinati alla concessione del finanziamento da parte del Ministero del tesoro, così come il punto 2) dell'ordine del giorno è subordinato all'assegnazione da parte del Ministero del tesoro e alla proroga che ella vorrà fare della legge fino all'esercizio 1966-67.

Non mi fermerò a parlare di questo stanziamento, dell'effetto che i finanziamenti precedenti hanno avuto, dello sviluppo della marineria mercantile; concludo, dicendole: ella ha portato nel Ministero il suo giovanile entusiasmo, ha portato anche una certa nota che caratterizza la sua persona. È un Ministero che sembra modesto, ma è importantissimo per i riflessi che ha in tutti i settori della vita economica della Nazione; ci si metta di buon impegno, faccia in maniera non che la nostra marineria risalga i gradini che ha perduti, ma che si rinnovi, si ringiovanisca, sia cioè all'altezza alla quale ha diritto per la presenza della nostra Nazione nel mare. La nostra Nazione è sul mare e vive nel mare. Questo concetto bisogna tradurre in termini legislativi, in termini finanziari. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 13,55).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari