

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

698^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 3 OTTOBRE 1967

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

INDICE

COMMISSIONI PERMANENTI

Variazioni nella composizione . . . Pag. 37539

CONGEDI 37539

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione
finanziaria di ente 37540

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di ritiro 37540

Deferimento a Commissione permanente in
sede redigente 37539

Deferimento a Commissioni permanenti in
sede referente 37539

Trasmissione dalla Camera dei deputati . . 37539

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di interpellanze 37581

Annunzio di interrogazioni 37582

Per lo svolgimento di un'interrogazione:

PRESIDENTE Pag. 37581
CASSESE 37581

Svolgimento:

ADAMOLI 37547, 37558
BARTESAGHI 37542
FABRETTI 37561, 37571
GIANQUINTO 37574
LUPIS, *Sottosegretario di Stato per gli af-
fari esteri* 37573, 37577
MACAGGI 37545
NATALI, *Ministro della marina mercantile* 37541
37554, 37569
PIRASTU 37557
SALATI 37575
* VALENZI 37551, 37578

RELAZIONE PREVISIONALE E PROGRAM- MATICA PER L'ANNO 1968

Annunzio di presentazione 37540

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del di-
scorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

BONAFINI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 28 settembre.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Cremisini per giorni 20, Spasari per giorni 13, De Dominicis per giorni 3 e Nencioni per giorni 30.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annuncio di variazioni nella composizione di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Comunico che, su designazione del Gruppo del Partito socialista italiano e del Partito socialista democratico italiano unificati, il senatore Garavelli entra a far parte della 4ª Commissione permanente, in sostituzione del senatore Granzotto Basso deceduto, e della 10ª Commissione permanente, in sostituzione del Sottosegretario di Stato Martinez, precedentemente sostituito dal senatore Tedeschi.

Annuncio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

Deputati PEDINI ed altri. — « Disposizioni in materia di restituzione della imposta ge-

nerale sull'entrata per i prodotti esportati e di imposizione di conguaglio sugli analoghi prodotti di provenienza estera » (2441);

« Compenso per le notifiche degli atti dell'Amministrazione finanziaria relativi all'accertamento ed alla liquidazione delle imposte dirette e delle tasse ed imposte indirette su gli affari » (2442);

« Deroghe al monopolio dei sali e al monopolio delle cartine e tubetti per sigarette » (2443);

« Modificazioni al decreto del Capo provvisorio dello Stato 20 agosto 1947, n. 1711, concernente il servizio sanitario per il personale postelegrafonico » (2444);

Deputati Rossi Paolo ed altri. — « Norme integrative e di attuazione della legge 29 maggio 1967, n. 402, per la tutela del titolo e della professione di agente di cambio » (2445).

Annuncio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede redigente

PRESIDENTE. Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede redigente:

alla 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Assistenza psichiatrica e sanità mentale » (2422), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª e della 10ª Commissione.

Annuncio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

PRESIDENTE. Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

PACE. — « Abrogazione dell'articolo 595 del Codice civile relativo alla successione testamentaria del coniuge del binubo » (2417);

alla 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

MAIER. — « Ricostruzione di immobili nei territori colpiti dalle alluvioni e mareggiate dell'autunno 1966 » (2424), previo parere della 1ª Commissione;

alla 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Proroga del termine per l'esercizio della delega di cui all'articolo 39 della legge 21 luglio 1965, n. 903 » (2428);

BRAMBILLA ed altri. — « Riapertura del termine indicato nell'articolo 39 della legge 31 luglio 1965, n. 903, per l'emanazione di norme delegate in materia di previdenza sociale » (2430).

Annunzio di ritiro di disegno di legge

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Brambilla, anche a nome degli altri firmatari, ha dichiarato di ritirare il seguente disegno di legge: « Proroga del termine di delega previsto dall'articolo 39 della legge 21 luglio 1965, n. 903, sull'avviamento alla riforma e miglioramento dei trattamenti di pensione della previdenza sociale » (2351).

Annunzio di presentazione della relazione previsionale e programmatica per il 1968

PRESIDENTE. Comunico che il Ministro del bilancio e della programmazione economica, insieme con il Ministro del tesoro, ha presentato il 30 settembre scorso, ai sensi dell'articolo 4 della legge 1º marzo 1964, n. 62, la relazione previsionale e programmatica per l'anno 1968, con allegata la

relazione generale sullo stato della ricerca scientifica e tecnologica in Italia (*Doc.* 141).

Annunzio di relazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione concernente la gestione finanziaria dell'Ente nazionale prevenzione infortuni, per gli esercizi 1963, 1964 e 1965 (*Doc.* 29).

Svolgimento di interrogazioni e di interpellanze

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca al punto primo lo svolgimento di interrogazioni e al punto secondo lo svolgimento di interpellanze. Non essendovi osservazioni, le interrogazioni e le interpellanze concernenti argomenti uguali o analoghi saranno svolte congiuntamente.

Le prime tre interrogazioni riguardano il blocco del porto di Genova della motonave cinese « Liming ». Poichè si riferiscono allo stesso argomento, propongo che siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle tre interrogazioni.

BONAFINI, *Segretario*:

BARTESAGHI. — *Al Ministri della marina mercantile, dell'interno e degli affari esteri.* — Per conoscere se ritengano inevitabile che, come è accaduto alcuni giorni fa per due navi mercantili della Repubblica popolare cinese nel porto di Venezia e come sta accadendo per la nave cinese ormeggiata nel porto di Genova il 13 agosto 1967, le nostre autorità portuali e gli organi periferici di governo abbiano a comportarsi in modo che non può non apparire infantile e grottesco, e se valutino esattamente l'opinione, mortificante per il buon nome del nostro Paese, che un tale comportamento

non può non suscitare all'estero, oltre a provocarla nello stesso giudizio e sentimento degli italiani di normale maturità. (1954)

MACAGGI. — *Ai Ministri dell'interno, della marina mercantile e del commercio con l'estero.* — Per conoscere a quale Autorità faccia carico l'iniziativa e l'attuazione del recente blocco nel porto di Genova della motonave cinese « Liming », con conseguente ritardo per ventitre giorni nello svolgimento delle operazioni commerciali di sbarco, risolto con un compromesso che ha dimostrato l'incapacità di valutazione preventiva, da parte di chi ha deciso il blocco, delle negative conseguenze di tale inconsulto intervento sul piano sia della serietà delle nostre Autorità portuali, sia dell'incremento dei nostri rapporti commerciali internazionali;

per sapere inoltre se siasi ritenuto consono ad un normale funzionamento dei nostri porti marittimi e per quali motivi siasi ritenuto opportuno il diverso trattamento usato nel porto di Savona alla motonave cinese « Xu-Chang » la quale, pure nelle stesse condizioni della « Liming » quanto a manifestazioni politiche all'arrivo nelle nostre acque portuali, è stata immediatamente autorizzata allo svolgimento delle operazioni commerciali, nello stesso momento in cui veniva stipulato a Genova, dopo ventitre giorni dall'arrivo in porto, il compromesso fra il comando della « Liming » e un rappresentante dell'Istituto italiano per il commercio estero, per porre fine alla penosa controversia provocata dal blocco della nave e dare inizio alle operazioni di sbarco e rifornimento;

per conoscere infine se siano state date disposizioni alle nostre Autorità portuali per un uniforme loro comportamento in casi simili, meglio rispondente alle esigenze della nostra dignità nazionale e della nostra attività commerciale internazionale. (1965)

ADAMOLI, MINELLA MOLINARI Angiola. — *Ai Ministri della marina mercantile, degli affari esteri e del commercio con l'estero.* — Per sapere se non intendano intervenire con urgenza per la modifica delle

decisioni adottate dal Vicepresidente del CAP concernenti l'interdizione delle operazioni di sbarco, l'isolamento e la pratica « quarantena » nei riguardi di una nave della Repubblica Popolare Cinese attualmente all'ancora nel porto di Genova dove avrebbe dovuto sbarcare 1.600 tonn. di merci;

per sapere, inoltre, se non ritengano non solo assolutamente sproporzionati ma lesivi dell'interesse generale i provvedimenti in questione, assurda e persino grottesca esasperazione di motivi di dissenso verso espressioni propagandistiche che, ripetute ad esempio in questi giorni da altra nave cinese nel porto di Anversa, non hanno impedito per nulla lo svolgimento delle operazioni di scarico a cui sono interessate anche merci destinate a Venezia ove analoga intolleranza delle Autorità portuali ha provocato la partenza della nave;

per sapere, infine, se non ritengano che in assenza di efficaci e pronte misure si possa verificare un nuovo dirottamento verso scali stranieri con grave danno per il porto di Genova, già colpito da una profonda crisi che suscita grandi preoccupazioni fra i lavoratori e la popolazione, e con grave pregiudizio per le sorti future dei rapporti economici tra i due paesi. (1967)

P R E S I D E N T E . L'onorevole Ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile.* I fatti cui si riferiscono gli onorevoli interroganti sono generalmente noti.

Mi limiterò pertanto a ricordare che il giorno 13 agosto in Genova la motonave « Liming », dopo aver completato le operazioni di ormeggio, esponeva alcuni cartelli, due dei quali con espressioni di saluto, mentre il terzo riproduceva un pensiero di Mao Tsè Tung contenente affermazioni di tono propagandistico politico-ideologico, onde l'esposizione del cartello fu ritenuta non conforme alle consuetudini internazionali.

Le autorità locali intimarono l'ordine di rimuovere detto cartello, ma il comandante della nave respinse l'ordine stesso.

Di fronte a tale atteggiamento, le autorità locali disposero di non autorizzare lo svolgimento delle operazioni di scarico.

Aggiungo che le stesse autorità, pur nella necessaria fermezza sulla questione di principio, svolsero tutta un'azione di persuasione, intesa a superare l'incresciosa situazione, invitando il comandante a recedere dall'intransigente atteggiamento assunto con la inosservanza di un ordine dato nell'esercizio dei legittimi poteri amministrativi.

Dopo ripetuti contatti ed incontri, anche con esponenti della rappresentanza commerciale della Repubblica popolare cinese, il 5 settembre la situazione potè essere sbloccata con l'assenso del comandante della nave cinese a trasferire la nave stessa ad altra banchina ed a rimuovere i cartelli di protesta che, durante il periodo della permanenza della nave in porto, erano stati esposti.

Lo svolgimento dei fatti, quali ho testè esposto, dimostra che le autorità locali hanno operato con fermezza e senso di responsabilità.

PRESIDENTE. Il senatore Bartesaghi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BARTESAGHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io mi atterrò strettamente alla formulazione che avevo dato all'interrogazione, nella quale mi limitavo a chiedere se i Ministeri interessati in questa faccenda e che manifestamente avevano partecipato a condurla avanti per ventitrè giorni si rendessero conto dell'aspetto infantile e grottesco che essa aveva assunto fin dal principio e sempre più gravemente durante lo svolgimento della vicenda stessa, e se valutassero la ripercussione non favorevole che un episodio di tale genere e proporzione avrebbe avuto sulla opinione all'estero circa i criteri, la mentalità ed il comportamento delle autorità italiane.

Il fatto che sia venuto personalmente il Ministro a dare risposta alle interrogazioni presentate a questo riguardo dimostra che è stata riconosciuta un'importanza notevole a quell'episodio, direi una notevole sintoma-

ticità; d'altra parte, la natura ed il contenuto della risposta data dall'onorevole Ministro, (che ha praticamente — sia pure in modo molto succinto — confermato la versione che durante tutti quei ventitrè giorni ci siamo sentiti ripetere da tutti gli organi di stampa che hanno dato notizia su questo episodio), questa risposta — mi spiace doverlo dire, onorevole Ministro, ma l'apprezzamento riguarda l'insieme dell'episodio — riproduce una impenetrabilità assoluta, direi teatragona, al senso del ridicolo che è straripato in maniera sempre più travolgente dallo svolgimento delle fasi successive che si sono verificate in quei giorni.

Mi permetta, onorevole Ministro, di pensare che avrebbe potuto dare una risposta di tono diverso, cioè una risposta che, prendendo atto dell'effetto prodotto da un episodio così difficilmente qualificabile sul piano della serietà, assumesse — mi consenta — un tono un po' scherzoso.

Immaginando di essere al suo posto, in tali condizioni avrei pensato di dare una risposta pressappoco del genere: « I cinesi che credevamo fossero tutti travolti nei gorghi cupi della rivoluzione culturale, ci hanno giocato un tiro un po' birbone, prendendoci in giro abbastanza spiritosamente, e poi andandosene compostamente, così come erano venuti, come avevano attraccato nel porto di Genova. La colpa — si poteva concludere — è stata soprattutto del ferragosto ». Questa risposta mi sarebbe sembrata migliore per la dignità e la serietà del Governo, proprio perchè scherzosa. Invece no.

C'è nella sua risposta, onorevole Ministro, ancora tutta la serietà, tutta la gravità, tutta la combattività che è stata dimostrata con un esito tanto comico dalle autorità italiane in tutto il corso della vicenda. Ho detto combattività e ripeto questa parola, che del resto è comprensibile, dato che al centro di questa vicenda e prendere le prime decisioni si è trovato un generale, il generale Gatti, ormai famoso largamente per questo suo gesto e per questo suo comportamento (credo che lo fosse molto meno prima): e lo resterà, credo, per lungo tempo, grazie appunto a questo suo operato.

Ora, in un Paese dove, come si legge a pagina 193 della relazione della Corte dei conti sul rendiconto finanziario del 1966, ci sono 539 generali, di cui 250 a disposizione, su 192 previsti dall'organico; 188 ammiragli, di cui 87 a disposizione, su 70 previsti dall'organico; 200 generali d'aviazione, di cui 117 a disposizione, su 65 previsti dall'organico, in una situazione di questo genere mi rendo conto che anche un generale come il Gatti abbia voluto la sua soddisfazione, la sua guerra, del resto non piccola, così come l'ha condotta, tanto più che si trattava di condurla — egli avrà certamente immaginato — contro la Cina, in un momento come questo.

Come si sono svolti i fatti, onorevole Ministro? Ella li ha riferiti, ripeto, secondo la versione che è corsa in quelle stesse giornate. All'arrivo, il 13 ottobre, la nave, dopo aver attraccato, esponeva quei due striscioni, dei quali forse gli onorevoli colleghi ricorderanno il contenuto. Quegli striscioni dicevano (leggo nella traduzione riportata dal « Corriere della Sera ») in cinese e in inglese: « Lunga vita all'amicizia tra i popoli cinese e italiano » e « Saluto al popolo italiano lavoratore ». C'era poi un cartello, del contenuto del quale dirò tra pochi minuti concludendo; per il momento mi preme soltanto rilevare che lo stesso « Corriere della Sera » del 14 agosto che riportava le traduzioni diceva: « A poppa, un piccolo cartello in inglese, quasi illeggibile da terra ». Bisogna aspettare il 12 settembre per leggere, in una corrispondenza da Genova di Arrigo Repetto all'« Avanti! », questa frase: « La scritta campeggia bianco su nero proprio a poppa della nave, ma non è che dalla banchina si riesca a leggerla ».

Ora, siccome non pare credibile che sia stata attribuita una natura così sovversiva agli striscioni di saluto, tutta la vicenda pare sia stata generata da quel cartello che ha scatenato tanto putiferio e conseguenze così serie e gravi che hanno coinvolto tante e così altolocate autorità; ma poichè esso era illeggibile da terra, si trattava di una faccenda che riguardava la vista più o meno acuta dei cinesi dall'interno stesso del bastimento.

Immediatamente il « Corriere della Sera » apriva la sua corrispondenza dicendo: « È cominciato il braccio di ferro » — il linguaggio assumeva subito il tono della sfida aperta che si deve concludere nella maniera più decisa, o l'uno o l'altro fuori combattimento — « tra le autorità portuali di Genova e il comandante del mercantile "Liming" ». In cinese questo nome significa aurora, e probabilmente il generale Gatti avrà pensato che, siccome un proverbio dice che dall'aurora si conosce il giorno, se l'aurora cominciava così, chissà che cosa sarebbe poi successo lasciando questo precedente. Vorrei anche osservare che, se sarà seguita in altri porti italiani e stranieri una linea di condotta di questo genere, in poco tempo si arriverà al risultato che i pensieri di Mao, pubblicati in quell'ormai famoso libretto, saranno conosciuti a memoria da tutto il mondo: è infatti questo il risultato principale che è stato raggiunto riguardo a quel particolare pensiero.

Sempre il « Corriere della Sera » lo stesso giorno rilevava: « Le autorità portuali che agiscono in stretto contatto — non credano i colleghi che intenda dilungarmi molto, ho quasi concluso — con la Prefettura stanno ora studiando il modo di risolvere la situazione senza creare incidenti ». encomiabile lo sforzo di « studiare » dopo aver creato l'incidente con quel po' po' di ridicolaggini che si sono viste! Prefettura, Questura, polizia marittima, pubblica sicurezza, carabinieri, capo della polizia, Ministri dell'interno, degli esteri, del commercio estero e della marina mercantile, tutti mobilitati per ventitrè giorni ad occuparsi di questo episodio. Scambio di messaggi, di telefonate, consultazioni, ambasciatori degli uni e degli altri che andavano e venivano tra Genova e Roma! C'è da osservare solo che, nel concerto dei Ministri che si sono occupati di questa faccenda, era assente quello forse più competente che, a mio modo di vedere, era quello dello spettacolo, anche perchè, essendo socialista, avrebbe stabilito un migliore equilibrio all'interno della compagine ristretta che si occupava della cosa e che era composta di tre Ministri democristiani e di un socialista soltan-

to. Consultazioni, decisioni, l'assedio posto alla nave, il blocco, la decisione che dovranno capitolare, niente acqua per parecchi giorni! Non sottolineo il carattere di gravità che si è voluto dare, perchè anche il negare l'acqua in questa situazione, per me, è stato più ridicolo che grave e drammatico. Si è rifiutata la famosa bettolina per prelevare i rifiuti dalla nave con questo bel ragionamento: così li scaricheranno in mare e cadranno in contravvenzione.

Il « Corriere della Sera » del 18 arrivava a rilevare e a rivelare che secondo alcune voci che erano corse ci sarebbero state a bordo della nave cinese delle armi: « si parla di due mitragliatrici e di alcuni mitra ». È difficile non riconoscere che, di fronte ad una potenziale minaccia di questo genere, il generale Gatti non poteva fare meno di quello che ha fatto, ed è ancora da ringraziare il Governo italiano se non è intervenuto il Ministero della difesa. E guardi, onorevole Natali, che queste non erano le versioni di alcuni giornali: era il clima in cui hanno vissuto ed hanno operato tutte le autorità che si sono occupate di questo episodio durante quelle settimane.

Si arrivò persino a dire (titolo del « Corriere della Sera » del 19 agosto): « Finto sbarco a Genova dei cinesi della "Liming" ». Pareva ci fosse addirittura un'invasione della città. Il 21 agosto — cito sempre il « Corriere della Sera » che come giornale *leader* della borghesia ha dato giustamente il massimo rilievo e la più imponente serietà al resoconto continuo dell'andamento di questa battaglia — il « Corriere della Sera » diceva: « Solo un barcaiolo forza il blocco della nave cinese ». È il titolo, non invento niente: è scritto.

Ottenevamo dei successi veramente strepitosi nel rendere questo blocco, si può dire, assolutamente invalicabile ed impenetrabile. Si arrivò addirittura poi ad una minaccia che le ostilità si estendessero perfino nella città stessa di Genova, perchè una mattina « gli sparuti maoisti genovesi » avevano « appeso alla balaustra del ponte monumentale in via XX Settembre un lungo striscione bianco con scritto in rosso "Viva Mao Tse Tung" ». Un cittadino ha avvertito la polizia:

sono accorsi agenti, che hanno scoperto, attaccato allo striscione, un pacchetto collegato con fili a due batterie posate sulla balaustra. Sembrava un rudimentale ordigno esplosivo. Un artificiere ha tagliato i fili e poi ha aperto il pacchetto: conteneva due innocue saponette di pietra pomice, avvolte in tre fogli su cui erano scritte massime di Mao ».

E finalmente si arriva alla notizia, data dal « Corriere della Sera » del 28 agosto, che sarebbe stato raggiunto un accordo segreto tra italiani e cinesi — per carità che non trapelasse il contenuto di questo accordo! — per cui carabinieri e poliziotti erano scomparsi. Scomparsi, sì, però le autorità italiane in porto si preoccupavano di nascondere gli automezzi delle forze dell'ordine alla vista degli isolati; scomparsi, ma presenti comunque, presenti sempre in forze adeguate. Alla fine, siccome erano sempre rimasti, anche dopo la scomparsa dello schieramento di forze che aveva occupato tutto il molo per oltre 15 giorni, due agenti di pubblica sicurezza, ad un certo punto le autorità pensarono molto alla consistenza di questi effettivi, e decisero di portarli da due a quattro unità; ma, dato che questo provocò qualche reazione da parte cinese, due di queste quattro guardie furono fatte vestire in borghese, e due in divisa di guardie di pubblica sicurezza.

Il « Corriere » si preoccupa sempre di precisare che questo avveniva su ordine giunto da Roma.

Finalmente la « Liming », arrivata in porto il 13 agosto, isolata per ventitre giorni perchè portava quei due striscioni e quel cartello, se ne va con quegli striscioni e quel cartello posti nel medesimo luogo in cui si trovavano quando l'assedio era incominciato.

Io ho terminato la mia esposizione. Vorrei soltanto far rilevare che il 12 settembre l'«Avanti!», dando notizia della partenza della nave dopo che essa aveva compiuto tutte le sue regolari operazioni di scarico, rendendosi conto evidentemente che la battaglia, per quanto estremamente impegnativa, non era stata molto gloriosa, pubblicava un titolo significativo: « Oggi la "Li-

ming" molla gli ormeggi» e il sottotitolo « Appena un cenno, ma significativo, del comandante, alla piccola guerra: intendo ringraziare i responsabili del commercio estero e quanti si sono attivamente preoccupati dei rapporti commerciali tra Cina e Italia ».

« I responsabili del commercio estero », pubblica l'« Avanti! », e fa dire al comandante della nave cinese queste parole perchè i responsabili del commercio estero erano e sono sotto la giurisdizione di un Ministro socialista.

Ora, siccome quel pensiero suonava così: « Sollevare una pietra per poi lasciarsela ricadere sui piedi, dice un proverbio cinese, per definire il modo di agire di certi stupidi; i reazionari di ogni paese appartengono a questa categoria di stupidi », indubbiamente bisogna riconoscere che i cinesi, senza pensarci, probabilmente, avevano scelto benissimo il pensiero che avevano esposto fin dal primo giorno del loro arrivo. Più calzante e più adatto di così non ne avrebbero potuto trovare un altro, per quanto *l'opera omnia* di Mao sia voluminosa e abbondante.

I socialisti, riflettendo al contenuto di quel pensiero, hanno preferito sottolineare che le mani che avevano sollevato la pietra e i piedi su cui essa era ricaduta erano solo democratici cristiani. È vero ciò? Io non so, ho qualche dubbio in proposito; mi permetto soltanto di segnalarlo, perchè è una considerazione garbata sulla maggioranza e sul Governo di centro-sinistra.

P R E S I D E N T E . Il senatore Macaggi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

M A C A G G I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio innanzitutto il Ministro della marina mercantile per essere personalmente venuto a rispondere alle nostre interrogazioni; questo ringraziamento glielo rivolgo perchè io ritengo che la sua presenza in questo momento in Senato si riferisca all'importanza dell'argomento che il senatore Bartesaghi ha considerato or ora se un piano per lo meno semicomico, ma che tocca da vicino noi genovesi che abbia-

mo vissuto quei giorni e abbiamo constatato i riflessi di quell'azione che si è svolta nel porto di Genova nei confronti della nave cinese « Liming ». Noi dobbiamo sottolineare qui l'importanza di questo fatto, noi che siamo alleati di Governo, ma che sentiamo la necessità di guardare l'accaduto con quel senso di obiettività che riteniamo sia necessario di fronte a certe situazioni che assumono rilevanza dal punto di vista morale e dal punto di vista del funzionamento di un grande emporio qual è il porto di Genova. (Mi riferisco in particolare al porto di Genova, ma nulla cambierebbe se una situazione analoga si fosse verificata in un altro luogo). Soprattutto, a nostro modo di vedere, si rileva da ciò che è avvenuto una incapacità, da parte dei responsabili di questa situazione, di prevedere ciò che sarebbe accaduto con l'atteggiamento preso dalle autorità portuali.

Io, come appartenente al Gruppo socialista, ho chiesto nella mia interrogazione innanzitutto di conoscere a quale autorità faccia carico l'iniziativa e l'attuazione del recente blocco nel porto di Genova, e questo l'ho chiesto proprio perchè mi auguravo che non fosse una iniziativa di Governo. La mia seconda domanda era volta a sapere se si è ritenuto consono ad un normale funzionamento dei nostri porti marittimi, e per quali motivi si è ritenuto opportuno, il diverso trattamento usato nel porto di Savona alla motonave cinese « Xu-Chang », la quale, pur nelle stesse condizioni della « Liming » quanto a manifestazioni politiche all'arrivo nelle nostre acque portuali, è stata immediatamente autorizzata allo svolgimento delle operazioni commerciali, nello stesso momento in cui veniva stipulato a Genova, dopo ventitre giorni dall'arrivo in porto, il compromesso fra il comando della « Liming » e un rappresentante dell'Istituto italiano per il commercio estero.

Desideravo anche conoscere se si fossero date alle nostre autorità portuali disposizioni per rendere uniforme il loro comportamento — questo in rapporto ai rilievi che ho fatto poc'anzi — e, in casi simili, meglio rispondente alle esigenze della nostra digni-

tà nazionale e della nostra attività commerciale internazionale.

Signor Ministro, la sua risposta è stata molto sommaria; ella ha fatto cenno anche ad una violazione di norme internazionali nelle acque dei porti, forse per dare una spiegazione del comportamento di chi ha preso l'iniziativa di bloccare la « Liming », di negare il rifornimento di acqua e di viveri, di tener ferma per ventitre giorni una nave nel porto di Genova; cosa questa che, sotto diversi aspetti, ha una notevole importanza, anche economica, che non deve essere trascurata.

Il fatto, quindi, non è del tutto comico, caro collega Bartesaghi, nè è di una lievità tale da giustificare una risposta sommaria, signor Ministro, quale lei ci ha fornito in questo momento. Vorrei dire anche che la sua risposta lascia degli interrogativi ai quali dovrebbe poter rispondere. Ella lascia aperti questi interrogativi, perchè, mentre noi abbiamo constatato la durezza dell'atteggiamento delle autorità portuali genovesi nei confronti della « Liming » che era entrata nel porto di Genova — è stato ricordato poco fa dal senatore Bartesaghi — con degli scritti, sulle murate, di saluto, di augurio al popolo italiano, e con in poppa un cartello scritto in inglese — fra l'altro molto approssimativo — che riportava una delle tante massime contenute nel famigerato libretto rosso del presidente Mao, ben diverso trattamento è stato usato dopo sole tre settimane alla nave cinese « Xu-Chang » al suo ingresso nel porto di Savona, malgrado si fosse presentata con le sue scritte sulle fiancate e il cartello a poppa con la massima di Mao.

Questo è il fatto obiettivo contro il quale si è scatenata a Genova, nei confronti della « Liming », una reazione evidentemente esagerata; reazione che ha portato a conseguenze — lasciatemelo dire — non comiche, ma penose, nei confronti delle nostre autorità portuali, le quali, per risolvere la questione, hanno dovuto fare una ritirata completa, assoluta, ritornando al punto iniziale, sia per quanto riguarda gli auguri al popolo italiano, sia per quanto riguarda il cartello scritto in erroneo inglese che era affisso a

poppa della « Liming ». Infatti, dopo ventitre giorni, in quel convegno durato un giorno e una notte nel quale si sono discussi tutti questi punti, si è arrivati a una conclusione, che è stata questa: ritorno al cento per cento alle condizioni iniziali. Il che era prevedibile perchè ciò che avviene sulla tolda o nell'interno di una nave straniera non è evidentemente di nostra competenza; e se la scritta a poppa della nave doveva ritenersi lesiva di norme internazionali, allora noi avremmo dovuto insistere perchè il cartello venisse tolto. Invece, niente di tutto questo.

È interessante leggere ciò che è stato scritto sulla stampa socialista a questo proposito. Un marinaio del comando cinese, al quale i giornalisti avevano chiesto come era stata accolta dall'equipaggio la notizia della fine del blocco, rispose (lo riporta la stampa di quei giorni): « Non c'è stata la firma di un accordo » — si è parlato di trattative e di accordi — « ma il riconoscimento da parte delle autorità italiane di avere indebitamente interferito negli affari interni della nave cinese. Pertanto, appena le autorità si sono accorte di aver commesso un grosso errore, hanno fatto marcia indietro. Prova ne sia che gli striscioni di saluto al popolo e ai lavoratori italiani e la massima del Presidente Mao sono ancora al loro posto. Sono spariti i cartelli di proteste, ma noi eravamo disposti a toglierli fin dal primo giorno a patto che le autorità italiane non tenessero il loro barbaro atteggiamento ». Questa è stata la precisazione del marinaio cinese. Come ho detto, tutto ciò era prevedibile, nè, poi, avevamo i poteri e la capacità di cambiare il corso dei fatti che hanno portato a questa meschina conclusione.

Ecco perchè io, come italiano e come genovese, mi sono sentito a disagio di fronte a questi fatti, proprio per la dignità delle nostre autorità e in particolare delle nostre autorità portuali. Ripeto, mi sono augurato che si fosse trattato di un'iniziativa personale, locale. Ma avrei desiderato che questo mi fosse precisato in rapporto a quanto ho chiesto nei tre punti della mia interrogazione. Invece non ho trovato risposta nè al

primo, nè al secondo, nè al terzo punto dell'interrogazione, onorevole Ministro, ed è per questo che mi dispiace di dover dichiarare che non sono soddisfatto della sua risposta.

P R E S I D E N T E . Il senatore Adamoli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, anch'io ringrazio l'onorevole Ministro della sua presenza, anche se devo dichiarare subito la mia completa insoddisfazione per la sua risposta che, tra l'altro, contiene anche degli elementi di fatto che non rispondono alla più nota verità.

La tentazione di trattare tutta questa vicenda in chiave ironica è forte, poichè questa strana, imprevedibile guerra delle scritte, che si aggiunge a certe denominazioni pittoresche di guerra purtroppo molto più gravi di questa, ha un forte potere di suggestione. Io credo che qualche scrittore brillante prenderà questo tema che entrerà forse nel campo delle storielle del regime, aggiungendosi a certe vicende sconosciute di altri tempi (e con questo non voglio fare paragoni se non di costume) del passato tempo staraciano, come quella, che abbiamo letto recentemente, sul clistere per il cavallo bianco di Mussolini. Queste cose oggi possono soltanto far sorridere. Non mi soffermerò molto su questo argomento, anche perchè l'amico e collega Bartesaghi lo ha brillantemente trattato, perchè la questione non è tanto la tartarinata in sè o questa guerra ai mulini di un don Chisciotte moderno che si è messo contro una nave carica di fuochi artificiali e di giocattoli (perchè questa era la minaccia che era arrivata al porto di Genova e al nostro Paese).

Del resto il ridicolo, si dice, uccide più della spada e, sotto questo aspetto, la giustizia è fatta. E vogliamo dire che neanche l'aspetto economico, che pure è molto importante, ci interessa in modo prioritario. Certo è stata pura follia rischiare di tagliare fiorenti rapporti commerciali con il più grande mercato di consumo del mondo. L'«Avanti!» diceva in quei suoi appelli i quali davvero lo facevano apparire, in questo caso,

un giornale di opposizione: la «Liming» passa e 750 milioni di cinesi restano. Un mercato di 750 milioni! Questo era scritto sull'«Avanti!» il 18 agosto e, nonostante questa considerazione molto elementare, son dovuti passare ancora diversi giorni prima che la cosa si potesse chiarire.

Il fatto è che navi con simili scritte sono andate in ogni porto del mondo, signor Ministro; e quando lei dice che la decisione del Governo italiano è stata dettata da norme internazionali, lei non ha potuto citare una norma che non esiste. Infatti, fra l'altro, se davvero esistesse la norma che lei ha portato qui a giustificazione di questo strano operato, neanche l'accordo, di cui qui è stato ricordato il contenuto dal collega Macaggi, si poteva fare, perchè, se la nave cinese con le famose scritte violava un accordo, il Governo italiano non poteva superare con una sua decisione delle leggi internazionali. Navi cinesi pavesate di scritte vanno ad Amburgo, vanno ad Anversa, vanno a Rotterdam, vanno a Liverpool, e proprio a Genova (che fra l'altro è una città che è stata scelta dalla Repubblica popolare cinese come centro europeo e mediterraneo dei suoi affari) nasce una questione di questo tipo.

È davvero un incomprensibile autolesionismo che è venuto fuori e che non troverebbe spiegazioni se non portando il discorso su un altro piano. C'è un Ministro (ecco la cosa incomprensibile), un Ministro di questo Governo che ha dichiarato di non essere d'accordo su questa linea e con le decisioni nei confronti della «Liming» e che nell'estremo oriente oggi il migliore cliente italiano è la Cina popolare, migliore dello stesso Giappone. E continuava a protestare, questo Ministro, senza che si manifestasse nessun atto del Governo diretto a modificare una folle decisione. Stavano per saltare, egregi colleghi, dei contratti per decine di miliardi: in Italia vi sono 400 operatori economici collegati in modo organico con la economia cinese.

I lavoratori portuali erano in allarme, perchè anche Genova deve subire le conseguenze della chiusura del canale di Suez, come tutti i porti del Mediterraneo; per cui è assurdo in questa situazione bloccare lo sbar-

co di una nave che non va considerata solo per quello che è, ma anche in relazione alla corrente di traffico che rappresenta.

Ora, la guerra di posizione già durata per tutto questo tempo, in quella lontana calata del porto di Genova, con il suo bravo cordone di polizia (perchè la polizia c'è sempre in queste occasioni, evidentemente) continuava per vari giorni; si effettuava un assedio per fame, per sete, per malattia: sembrava che la nave fosse una cittadella medievale da prendere per fame, aspettando che la bandiera bianca si levasse sulla ciminiera e che i poveri marinai della nave, stremati, affamati, assetati, malati, finalmente cedessero alle ingiunzioni delle nostre autorità.

Ebbene, tutta questa faziosità, questa meschinità supera il ridicolo e non investe soltanto una questione economica, perchè è anche la manifestazione di un costume politico che è giunto fino al vertice della direzione politica del nostro Paese: infatti, di questa questione si è interessato addirittura il Presidente del Consiglio.

Io sono stato molte volte dal prefetto di Genova invitandolo a fare tutto il necessario per superare questa ridicola situazione in cui si trovava la nostra città ed il nostro Paese; il prefetto mi ha risposto che la « pratica » era stata avocata dal Presidente del Consiglio, addirittura l'onorevole Moro in persona avrebbe dovuto decidere e si sa che il Presidente del Consiglio non è molto immediato nelle sue decisioni; pertanto anche questo ha contribuito a far passare ancora qualche giorno, se non qualche settimana.

Qui non si tratta del culto di Mao. Voi sapete che a noi ciò non piace; sapete che da anni siamo critici della politica del gruppo dirigente del partito comunista cinese: lo siamo stati e lo siamo perchè è in noi la convinzione che si indirizza un grande Paese, uscito da una straordinaria ed ammirevole lotta rivoluzionaria, in una grave crisi che indebolisce il movimento antimperialista e anticolonialista del mondo e indebolisce, secondo noi, la Cina stessa. Ma tale crisi è un aspetto drammatico della difficile lotta dei popoli immensi per risalire il ritardo loro imposto nel passato da disumani regimi di sfruttamento e di corruzione. E non si af-

fronta con il grottesco un grande tema storico, non si affronta con il ridicolo un grande dramma di grandi popoli, non si affronta con delle povere battute, con le guerre agli striscioni. Qui viene fuori davvero l'inguaribile provincialismo della nostra classe dirigente che con la Repubblica popolare cinese non ha mai avuto nessun elemento di contatto, e non vuole neanche riconoscerla; l'unico elemento di contatto sono le navi che giungono nei nostri porti, che portano lavoro e messaggi d'amicizia. Ma anche di fronte a questo elemento il nostro Governo non perde occasione per dimostrare ancora una volta di voler essere il primo della classe nell'esprimere il suo livore contro tutto ciò che non entra — a suo avviso — in quella famosa scelta di civiltà atlantica. Non c'è altra spiegazione: è un miserevole provincialismo il nostro, di cui abbiamo dato qui una dimostrazione grottesca che ha fatto davvero gioire tutti i concorrenti del nostro porto e colpire, credo, quelli che ci osservano in chiave politica.

Il fatto è che se la nave cinese ha potuto sbarcare non è perchè ad un certo momento, come ha detto l'onorevole Ministro, sono stati raggiunti degli accordi e la striscia è stata rimossa. Anzitutto c'erano nuovi vascelli in vista; la guerra si poteva ampliare; navigavano altre navi cinesi: ce n'era una che stava per arrivare al porto di Savona e vi è arrivata, anch'essa con la brava scritta, una scritta che mi sembra ancora più pericolosa di quella che è stata la causa di tutto lo scandalo genovese. Infatti, in quella vi era la questione della roccia che cade sui piedi e niente, diceva il senatore Bartesaghi, è stato più profetico di questo, perchè il generale Gatti e gli altri che sono stati implicati nella vicenda io penso che il piede se lo siano dovuto fasciare per bene. La scritta, invece, della nave di Savona era questa: « Là dove non passa la scopa, la polvere non se ne andrà da sola ». Penso che quest'ultima scritta debba fare più paura; infatti mentre la questione della roccia dipende da voi se alzarla o non alzarla, qui invece qualcuno parla di scopa da dover usare per poter levare la polvere. Scusate se, su cose che io ritengo serie, si usa un tono necessariamente scher-

zoso. Su quest'ultima scritta a Savona nessuno ha osato dire niente in quanto vi era stato il precedente di Genova che aveva coperto di ridicolo tutto quanto si poteva coprire e allora, in questo caso, si è stati costretti a recedere. Non solo per questo, ma anche perchè il giorno prima, signor Ministro, erano andati dal prefetto di Genova i rappresentanti dei lavoratori portuali ad annunciare uno sciopero generale per il giorno dopo: questo è stato il motivo vero che ha imposto al Governo di dover rivedere questa assurda posizione. Ecco la « scopa »! C'è stato bisogno della scopa, una scopa nostrana che si è dimostrata molto efficace, come in genere cerchiamo di fare quando dobbiamo fare pulizia nelle cose che non devono rappresentare vecchie sporcizie.

Ora, questa è una pagliacciata che ormai è passata; ci rincresce pertanto che l'onorevole Ministro abbia voluto darne ancora una giustificazione usando persino la parola « fermezza » — precisamente « con la fermezza necessaria » — dando così il tono di un rapporto di forza che non risponde alla situazione che veramente si era creata. Restano però i problemi reali, soprattutto i pericoli che si celano dietro questi aspetti, pericoli ben più gravi dei miliardi che si possono perdere; pertanto noi vogliamo sperare che anche questo episodio sia servito a dare maggiore coscienza a larghe masse del nostro Paese della necessità di lottare per l'incontro di tutti i popoli, per il rispetto delle scelte di tutti i popoli, per la pace di tutti i popoli. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Seguono due interrogazioni, la prima del senatore Deriu, la seconda del senatore Cuzari e di altri senatori sulla soppressione di alcune linee marittime. Sullo stesso argomento sono state presentate due interpellanze, la prima dal senatore Polano e dal senatore Pirastu, la seconda dai senatori Valenzi e da altri senatori. Propongo che le interpellanze e le interrogazioni siano svolte congiuntamente. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito. Si dia lettura delle interpellanze.

B O N A F I N I , Segretario:

POLANO, PIRASTU. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Sui servizi di collegamento marittimo per la Sardegna, ed in particolare sulla linea-Olbia-Civitavecchia, linea fondamentale per tale collegamento, per cui le notizie di stampa sulla sua ventilata soppressione hanno suscitato un vasto movimento di protesta ad Olbia ed in tutta la Sardegna; e sulla esigenza di un sempre più necessario potenziamento dei servizi marittimi per la Sardegna corrispondente al continuo sviluppo del traffico passeggeri e merci in relazione anche alle previsioni aperte, per l'ascesa economica dell'Isola, dai provvedimenti relativi alla rinascita economica e sociale della Sardegna. (581)

VALENZI, ADAMOLI, VIDALI, GIANQUINTO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere se è vero che sono già pronti dei progetti di « ristrutturazione » dei servizi PIN che, da un lato, prevedono il taglio di diverse linee e la fusione dei servizi mentre, dall'altro lato, non rispondono agli impegni ripetutamente presi dal Governo e ribaditi anche di recente in una risposta ad una precedente interrogazione che annunciavano un piano di nuove costruzioni per l'ammontare di 90 miliardi di lire.

Gli interpellanti desiderano anche sapere se è vero che tali progetti aggraverebbero la stessa negativa tendenza contenuta nelle indicazioni di massima enunciate dall'ultima relazione del Ministero delle partecipazioni statali.

Si chiede di sapere inoltre: 1) come si è giunti a tali decisioni dato che le convenzioni sono state firmate poco più di un anno fa. Quali sono in sostanza i fatti nuovi intervenuti nel frattempo; 2) quando il Governo intende sottoporre questi progetti di « ristrutturazione » al vaglio del Parlamento; 3) come si inquadrano tali progetti (stabiliti — sembra — al di fuori delle linee del piano Pieraccini, che, per altro, deve anche esso ancora essere esaminato dalle Camere) con la conclamata volontà di garantire alla economia italiana uno sviluppo nuovo. (544)

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni.

B O N A F I N I , Segretario:

DERIU. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della marina mercantile, delle partecipazioni statali e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-nord.* — Per sapere, con assoluta precisione e chiarezza, se risponde a verità e — in caso positivo — quale criterio geografico, economico e sociale abbia indotto gli organi competenti a prevedere la soppressione della linea marittima Olbia-Civitavecchia, gestita da vari decenni dalla società Tirrenià, proprio nel momento in cui si sollecitava e si attendeva, con obiettiva fiducia, un potenziamento delle linee che collegano la Sardegna con il continente italiano.

L'interrogante, rifacendosi specificamente alla riunione tenuta a Napoli il 27 febbraio 1967, cui hanno partecipato le Camere di commercio del Mezzogiorno, delle Isole e di Livorno, chiede altresì di conoscere in base a quali considerazioni pratiche ed a quali orientamenti di ordine commerciale e turistico si intenda provvedere, sotto lo specioso pretesto di una generica « ristrutturazione » (eufemismo che significa in realtà effettiva riduzione dei servizi) alla soppressione di alcune linee marittime miste, tra le quali molte interessanti direttamente la Sardegna, e cioè: Genova-Sardegna-Tunisi-Palermo, Livorno-Bastia-Porto Torres, periplo italico-Spagna.

Poichè lo Stato è impegnato, secondo il disposto dell'articolo 13 dello statuto sardo e degli articoli 1 e 2 della legge 11 giugno 1962, n. 588, a favorire la rinascita economica e sociale della Sardegna, non sembra all'interrogante di poter ravvisare nei provvedimenti sopra elencati alcuna connessione con gli indeclinabili doveri statuali nei confronti dell'Isola, particolarmente con quelli che gravano sul Ministero delle partecipazioni statali, rimasto finora singolarmente insensibile alle sollecitazioni degli organi competenti e totalmente assente dal processo di sviluppo economico instaurato in Sardegna.

Stante le vivissime preoccupazioni esistenti in tutti gli strati sociali dell'Isola, preoccupazioni che hanno già dato luogo a manifestazioni di massa ed a gravi turba-

menti dell'ordine pubblico, si chiede una « risposta urgente, responsabile e circostanziata » che valga a placare gli animi, a rasserenare la pubblica opinione, a ridare fiducia a tutto un popolo impegnato nel rinnovamento delle proprie strutture produttive e nel riscatto economico e sociale della propria terra dalle millenarie condizioni di povertà e di arretratezza. (1728)

CUZARI, DI GRAZIA, PECORARO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali, della marina mercantile e del tesoro.* — Per conoscere se sono intervenuti, com'è auspicabile, nuovi orientamenti in ordine al cosiddetto « riassetto » delle linee di PIN, secondo cui oltre alla unificazione delle linee commerciali per l'Africa del Lloyd Triestino si prospettavano:

la soppressione delle linee commerciali Italia-Levante e passeggeri stagionale Dalmazia-Grecia della società Adriatica;

la soppressione delle linee miste Genova - Sardegna - Tunisi - Palermo - Livorno - Bastia - Porto Torres e del periplo italico - Spagna della « Tirrenia ».

Tali proposte comporterebbero un ulteriore grave sacrificio per tutta l'economia del Sud, oltre ad un rilevante danno per la bilancia commerciale, sia per il minore introito di valuta estera in atto acquisita nel solo traffico da e per Oriente, Francia-Spagna, sia per maggior esito di valuta italiana da pagare ad armatori esteri che certamente assorbirebbero il traffico stesso.

Osservano le categorie interessate che, ad esempio, la linea 12 esercitata dalla società « Tirrenia », è servita da natanti antiquati e insufficienti per il loro tonnellaggio rispetto al potenziale traffico della rete anche per quanto riguarda il limitato numero di posti per passeggeri (25 posti su ognuna delle tre navi) che non consente lo sviluppo del traffico turistico il quale non servito con criteri moderni ed adeguati ha portato allo sviamento delle comitive svizzere, francesi, tedesche.

Inoltre, tale linea costituisce l'unico collegamento marittimo regolare tra i centri commerciali del nord Italia e quelli del sud

e un utile servizio complementare ai traffici transoceanici.

La linea 13, concepita a suo tempo per servire porti minori della Puglia, Calabria e Sicilia non toccati dalla linea 12, ha finito con l'assumere sempre più carattere di complementarietà a quest'ultima.

Si può facilmente rilevare l'importanza che rivestono queste due linee nei riguardi del traffico di cabotaggio oltre che nelle relazioni con i porti francesi e spagnoli. Nè può valere l'osservazione che lo sviluppo della rete stradale rende inutile il servizio di cabotaggio: se gli automezzi sono più vantaggiosi per i piccoli quantitativi di merce, il mezzo più idoneo per le merci di massa, quali farine, ferro, legname, eccetera, resta sempre la nave.

Per la Sicilia l'esigenza del rafforzamento di dette linee è ancora maggiore — ed in certi periodi persino drammatica — in considerazione delle difficoltà che la strettoia calabra e la strozzatura dello Stretto di Messina impongono ai servizi terrestri.

Tali linee Mediterranee consentono rifornimenti di generi di prima necessità e di merci di massa, assorbono i trasbordi delle navi transoceaniche, danno lavoro a non trascurabili aliquote di lavoratori a terra, e sono indispensabili per l'economia del Mezzogiorno e delle Isole anche in rapporto alla regolarità periodica dei collegamenti e alla stabilità tariffaria.

Analoghe considerazioni valgono per la linea commerciale Italia-Levante della Società Adriatica che rappresenta l'unico collegamento regolare dell'Italia meridionale con i porti di Levante.

È semmai da lamentare che essa venga esercitata da navi che stentano, per la loro superata concezione, a sostenere la viva concorrenza dell'armamento estero.

Gli interroganti, attese le ragioni di carattere economico che principalmente valgono per i traffici commerciali del Meridione d'Italia, si augurano che i Ministri vogliano mantenere le linee in atto gestite dalle predette Società concessionarie provvedendo al loro potenziamento, mediante l'ammodernamento del naviglio in servizio e l'impostazione di moderne unità in loro sostituzione sì da consentire una gestione competitiva

ed economica in un settore in cui ancora oggi, malgrado le carenze indicate, è viva la tradizione di fiducia e di stima per la bandiera italiana. (1862)

P R E S I D E N T E . Il senatore Valenzi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

* V A L E N Z I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'interpellanza da noi presentata ha cercato di sollevare questioni che già in precedenza erano state poste con delle interrogazioni da parte nostra al Governo, in particolare al Ministro della marina mercantile, interrogazioni rimaste per lungo tempo senza risposta e che, ad un certo punto, abbiamo trasformato in interrogazioni con richiesta di risposta scritta. In tal modo, finalmente, potremmo avere risposta dal Ministro su alcuni di questi problemi.

Nella mia prima interrogazione — mi riferisco ad essa perchè l'interpellanza è derivata appunto da questa interrogazione — io chiedevo al Ministro della marina mercantile se era vero quanto annunciato da diversi giornali e cioè che la flotta di preminente interesse nazionale era minacciata di tagli, di cosiddette ristrutturazioni che, invece di svilupparne l'efficienza, rischiavano di ridurla sempre di più al lumicino e per sapere, inoltre, se era vero che quelle decisioni erano state prese nonostante e contro — si può dire — le conclusioni di convegni che, in particolare un anno e mezzo fa, si erano tenuti in varie parti del nostro Paese. Mi riferisco in particolare a quello di Napoli (quella interrogazione aveva un carattere più locale, mentre poi il suo contenuto è stato ampliato quando l'abbiamo trasformata in interpellanza). In quel convegno si affermava da parte delle autorità portuali e marittime ed anche da parte del Governo che, per esempio, occorreva assolutamente fare di Napoli una specie di porto-capitale, capolinea delle linee di traffico per l'Africa, al fine di incrementare i nostri traffici verso tutto il terzo mondo, in particolare verso il Continente africano.

In quella interrogazione si chiedeva altresì quali piani il Governo aveva affrontato

per poter superare la situazione dal punto di vista tecnico e dal punto di vista direi anche politico; tecnico, perchè come lei sa meglio di me, signor Ministro, le linee ancora oggi funzionano con un rendimento scarso, a causa appunto del materiale scarso, da Napoli e da altri porti, come Genova, verso tutte le zone del terzo mondo, in particolare dell'estremo e medio oriente, verso l'Africa, la Spagna e in parte anche verso il nord Europa. Si tratta di linee i cui servizi sono assicurati da vecchie carrette, come si usa dire in gergo marittimo, di oltre 30 anni; anzi ce ne sono quattro che hanno ormai ben 39 anni di età.

Noi chiedevamo risposta a quella interrogazione e lei ce l'ha data per iscritto con un certo ritardo. A distanza di circa un anno, rileggendo quella risposta, debbo dirle che si rimane un po' stupefatti perchè in essa, tra l'altro, si diceva che, secondo gli intendimenti del Ministero della marina mercantile, il quadro della programmazione generale avrebbe dovuto comprendere un piano di costruzione di nuove navi per tutte le quattro società esercenti linee marittime di PIN, con un investimento — diceva testualmente la sua risposta — « tenuto conto dei prezzi attuali, di più di 90 miliardi di lire ».

E proseguiva: « Desidero inoltre assicurare l'onorevole interrogante che, secondo gli intendimenti del Ministero della marina mercantile, la precedenza dovrebbe essere data appunto alla costruzione di due motonavi miste di 6 mila tonnellate di stazza lorda e 18 nodi di velocità da assegnare alla linea n. 152 esercitata dal Lloyd Triestino e ciò per sostituire le due navi attualmente in servizio che sono di scarso tonnellaggio e di vecchia età. Lo stesso piano inoltre prevede la costruzione, tra le altre, di quattro motonavi miste di 3 mila tonnellate di stazza lorda e 17 nodi di velocità per le linee del Mediterraneo centrale, altre navi consimili per la linea del periplo italico e con la Spagna, nonchè quattro navi di 9 mila tonnellate di stazza lorda e 16 nodi di velocità per le linee per Malta, Tripoli, eccetera ».

Vediamo ora, alla luce di questa risposta, come stanno le cose. Lei sa, onorevole Ministro, che negli ambienti non solo napoletani,

ma meridionali in genere si è molto temuto per queste linee e si è paventato il pericolo di veder ridurre il traffico marittimo, specialmente perchè ad essere particolarmente minacciata è la Tirrenia.

Lei, altresì, avrà avuto notizia di un convegno che si è tenuto nel febbraio scorso tra le Camere di commercio di varie città portuali dell'Italia meridionale, come Cagliari, Catania, Livorno, Messina, Napoli, Palermo, Sassari e Siracusa. In quella sede è stato espresso, mediante i documenti inviati anche a parlamentari, e penso certamente anche a lei, il rispettivo punto di vista. Si faceva notare che dalle disposizioni contenute nel disegno di legge n. 3389, sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'anno 1967, presentato alla Camera dei deputati unitamente alla relazione programmatica sugli enti autonomi di gestione, poteva desumersi una serie di indicazioni che facevano valutare in modo assai preoccupante la situazione. Si parlava in modo esplicito delle gravissime conseguenze economiche e sociali derivanti da quanto previsto in questo documento ufficiale del Governo: unificazione delle linee commerciali per l'Africa del Lloyd Triestino, soppressione delle linee commerciali Italia-Levante e passeggeri stagionali per la Dalmazia e Grecia dell'Adriatica, soppressione delle linee miste per Genova-Sardegna-Tunisi-Palermo-Livorno-Bastia-Porto Torres e periplo italico e per la Spagna della Tirrenia, eccetera. Si rilevava in quei documenti come fosse indispensabile riaffermare l'interesse delle linee per le Isole e per il Mezzogiorno in genere, incrementandole sia sotto il profilo della frequenza che sotto quello della dotazione di mezzi degni di assolvere il loro compito.

Si faceva notare, inoltre, in questi documenti, che io riassumo molto brevemente, che l'efficienza dei trasporti via mare era considerata una delle ragioni di sviluppo delle regioni meridionali, che il potenziamento di questo settore della navigazione deve essere considerato come un fondamentale mezzo per un'espansione commerciale nel Mediterraneo e soprattutto verso l'Africa del nord e l'Africa orientale, e si faceva notare

anche che, su queste linee da potenziare, occorreva sostituire quelle navi ormai troppo vecchie, di 30 o 40 anni, di caratteristiche tecniche superate e quindi di velocità insufficiente, che non potevano adempiere degnamente al loro compito. Si chiedeva quindi al Governo che, invece di « tagliare » delle linee, si facesse uno sforzo reale, concreto, per poter invece assicurare lo sviluppo delle medesime.

Io vorrei insistere, anche se mi attardo a parlare in particolare della situazione napoletana e del Mezzogiorno, sul fatto che è lungi da noi, e in particolare dal mio Gruppo, l'intenzione di voler porre dei problemi in termini campanilistici. Non è che in questo momento io stia difendendo gli interessi della Campania, come il senatore Adamoli non difende gli interessi di Genova quando parla di tali questioni; mi riferisco solo, in particolare, ad una esperienza più vicina alla mia vita quotidiana, dato che a questo proposito posso fornire dei dati che invece non conosco per altre regioni d'Italia.

Il fatto è, appunto, che il problema delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale è molto grosso, e di esso si discute in Parlamento da molti anni. Ricorderò l'episodio del tentativo di « tagliare » parecchie linee, tentativo che fu poi fermato con un ordine del giorno firmato, e non sbaglio, dal senatore Sansone e da me, e che ottenne la maggioranza in Senato, in opposizione all'ordine del giorno presentato dal Governo. Si tratta quindi di una questione vecchia e ben nota, sulla quale si sono svolte lunghe discussioni. Credo che i resoconti parlamentari siano pieni di tali questioni, sulle quali noi siamo parecchie volte intervenuti, ribadendo il concetto che occorre che le linee di preminente interesse nazionale siano potenziate, per fare in modo che esse svolgano una funzione di guida e non siano invece dei « tappabuchi », come avviene adesso, a vantaggio degli interessi privati.

Abbiamo sostenuto che non siamo contrari al riassetto, ma che siamo contro questo tipo di riassetto che tende a « tagliare » senza un programma. Se voi ci presentate un programma che sia efficiente, efficace, che

dimostri una certa buona volontà, potremo evidentemente discutere sul concreto. Ma lei, onorevole Ministro, mi ha risposto tempo fa che si stanziavano 90 miliardi e che si prevedeva — e si indicava la stazza lorda di ogni nave — la fabbricazione di un certo numero di navi. Ma tutto questo non è avvenuto e di tutto questo non si ha più notizia. Come possiamo, quindi, avere fiducia in queste prospettive? Noi non possiamo che riaffermare la nostra vecchia posizione, e cioè che occorre un programma di sviluppo reale della flotta, che sia messo in relazione con le iniziative che il commercio italiano può senz'altro oggi intraprendere facilmente verso le nuove zone.

Inoltre, noi intendiamo, più che avere delle risposte alle interrogazioni, discutere in Parlamento queste questioni e insieme considerare sia gli aspetti positivi che negativi delle soluzioni proposte dal Governo, per trovare in questa sede una maggioranza che sarà forse non d'accordo con quella governativa, per modificare quindi certe posizioni del Governo.

D'altra parte, questo programma non può non tener conto del problema dei cantieri, del problema dei porti e di tutti gli interessi che sono connessi alle questioni delle linee marittime; a noi invece pare si continui con il vecchio andazzo, cioè, praticamente, a favorire gli interessi privati a scapito di quelli delle linee di preminente interesse nazionale.

Abbiamo letto ultimamente, mi pare due giorni fa, il 30 settembre scorso, un articolo, una specie di intervista sul « Globo », del dottor Angelo Costa, nel quale articolo si vede come da parte degli imprenditori privati...

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Forse, senatore Valenzi, sarebbe stato opportuno che proprio quel giorno ella leggesse quello che io ho dichiarato alla Commissione dei trasporti e della marina mercantile del Senato, perchè forse troverebbe nelle mie dichiarazioni una risposta alle sue domande.

V A L E N Z I . Lei capisce, onorevole Ministro, che io non posso leggere tutto; la

sua dichiarazione mi è sfuggita e mi dispiace. Posso anche affermare che sia stato un errore da parte mia non averla letta; comunque, siccome lei è qui presente, può senz'altro ripeterci l'essenziale di questa sua intervista; e siccome lo fa in Parlamento, forse il suo impegno avrà anche maggiore valore.

N A T A L I, *Ministro della marina mercantile*. Non ho rilasciato interviste, ho parlato a conclusione della discussione del bilancio della Marina mercantile al Senato.

V A L E N Z I. Però resta il fatto che, trattandosi di ottenere una risposta a questa interpellanza, noi abbiamo bisogno di una conferma di queste sue affermazioni. Dicevo appunto che, oltre alle posizioni assunte da Costa, ci sono evidentemente per fortuna quelle della organizzazione dei marittimi che postulano la necessità che le navi vecchie siano sostituite, che si potenzi al massimo lo sviluppo della marina mercantile di PIN, che si faccia un'azione nuova che fino adesso si è tentato di intraprendere, ma non si è mai iniziata, nell'interesse non soltanto dei lavoratori che si battono per queste posizioni, ma anche del nostro Paese e per sviluppare dei traffici commerciali. Questi traffici, come dicevo prima, sono aperti innanzi a noi e possono diventare anche monopolio di altre compagnie di navigazione, forse anche estere, come per molte parti avviene, e soprattutto delle linee di gruppi privati che sanno molto ben scegliere le linee utili e redditizie per loro, cercando di lasciare al Governo quelle che invece sono deficitarie.

Noi vorremmo il contrario; desidereremmo per lo meno che il Governo non si lasciasse trascinare su questa via. Perciò è opportuna una politica di potenziamento, di sviluppo delle forze marittime che dipendono dallo Stato allo scopo di potenziare i nostri traffici in un senso che è quello che la storia oggi ci offre come possibile.

P R E S I D E N T E. Il senatore Pirastu è impegnato nei lavori di una Commissione ed ha pertanto rinunciato a svolgere l'interpellanza.

L'onorevole Ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni.

N A T A L I, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, la materia della cosiddetta ristrutturazione delle linee di PIN, sulla quale si sofferma soprattutto l'interpellanza dei senatori Valenzi, Adamoli, Vidali e Gianquinto, è da tempo oggetto di accertamenti e di studi da parte del Ministero della marina mercantile e da parte delle aziende del gruppo Finmare. Le proposte che al riguardo sono state formulate nel corso degli studi non hanno dato luogo a progetti che possano comunque ritenersi definitivi o impegnativi per il Governo.

La delicatezza e la obiettiva difficoltà dei problemi connessi al riordinamento del sistema dei servizi di PIN mi impone, prima di procedere alla predisposizione di progetti nell'ambito della mia responsabilità, di vagliare tutti gli aspetti politici, economici e sociali connessi al tema del riordinamento dei servizi di navigazione di preminente interesse nazionale.

Come ho avuto occasione di rilevare nel mio intervento — lo ricordavo poco fa — recentemente svolto alla Commissione del Senato in occasione della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile, il primo dei problemi che si pongono a tale riguardo è quello del ruolo stesso cui le linee di PIN devono assolvere, cioè, in altri termini, del contenuto e dei limiti dell'intervento pubblico diretto nel settore della navigazione marittima.

Tale questione antica e controversa, generalmente nota nei suoi termini politici ed economici, va oggi affrontata tenendo anche conto delle prospettive e delle possibilità di incremento della flotta italiana e della più generale esigenza di un rinnovamento imposto, almeno in taluni tipi di traffico, dal progresso delle tecniche e dalle modificazioni della realtà. Inoltre, il concetto di linea di preminente interesse nazionale, essenzialmente dinamico, è relativo nel tempo e condizionato dalla stessa politica degli Stati. I costi che la collettività

sopporta debbono essere giustificati in funzione sia dell'interesse politico alla presenza italiana su talune linee e per taluni traffici, sia dell'interesse economico ad una più vasta penetrazione commerciale, favorita appunto dalla presenza della bandiera italiana.

In tale quadro va riguardato l'aspetto concernente le sovvenzioni alle linee di PIN che, come è noto, si è posto fin dall'unificazione nazionale. Lo Stato ha infatti sempre sovvenzionato i trasporti marittimi, prima per istituire e sviluppare i collegamenti fra i principali porti nazionali e successivamente per dare un assetto adeguato alle esigenze dei traffici marittimi che si sviluppavano man mano con il progredire dell'economia e che per varie ragioni non potevano essere assicurati senza l'intervento dello Stato. Si perveniva così all'ordinamento del 1925 che, fra l'altro, prevedeva due distinti interventi: uno per le linee indispensabili (fra porti nazionali e collegamenti con le Isole), l'altro per le linee utili o di penetrazione commerciale.

Tale distinzione fu poi abolita dal successivo regio decreto-legge 7 dicembre 1946, n. 2081, il quale disciplinando la materia precisava, con apposito elenco, le « linee di preminente interesse nazionale » che comprendevano con opportuni ritocchi quelle di cui al precedente ordinamento, fatta eccezione per le linee di interesse locale (servizi minori) che successivamente vennero regolate da apposite leggi (5 gennaio 1953, n. 34; 26 marzo 1959, n. 178; 15 dicembre 1959, n. 1111).

È da rilevare altresì che parallelamente alle convenzioni stipulate in base al regio decreto-legge n. 2081 con le quattro società di PIN, fu stipulata alla stessa data (21 gennaio 1939) « per ragioni politiche e di prestigio », una seconda convenzione per l'esercizio di otto linee, successivamente ridotte a quattro e cioè: espresso Genova-New York; celere Trieste-New York e Genova-Sud America da passeggeri; Trieste-Brasile-Plata da carico.

Tali convenzioni sono scadute, dopo varie proroghe, il 30 giugno 1962 e dal 1° luglio

successivo i servizi di PIN sono regolati dalla legge 2 giugno 1962, n. 600.

In base al meccanismo della legge (articoli 7 e 8), la sovvenzione è suscettibile di modifica sia in funzione della variazione dei ricavi e di alcuni elementi di costo, sia in relazione alla immissione in esercizio di nuove navi o di trasferimento di navi da una ad altra società del gruppo.

Ed in effetti, in concomitanza con l'entrata in vigore della legge, si è verificato un massiccio aumento degli oneri salariali, nonché l'immissione in linea di sei navi di nuova costruzione in parziale attuazione del programma di ammodernamento della flotta (predisposto nel 1959-60) e che contemplava la costruzione di 19 unità per complessive 200 mila tonnellate di stazza lorda.

Tutto ciò ha determinato un progressivo aumento della sovvenzione annuale che sin dal primo anno è passata da lire 23.600.000.000 a lire 29.581.000.000 per arrivare, a programma ultimato, soprattutto per l'entrata in esercizio dei due supertransatlantici « Michelangelo » e « Raffaello », ad oltre 57 miliardi nel 1966 ed a lire 63 miliardi, circa, nel 1967.

Peraltro quest'ultimo importo è suscettibile di riduzioni a seguito del maggiore gettito dei noli, in via di accertamento, verificatosi nel biennio 1965-66.

Tali dimensioni raggiunte dalla sovvenzione, se per un verso testimoniano dell'importanza e della gravità del problema, per un altro verso non devono portare per sé sole a valutazioni unilaterali o sommarie.

Il Governo certamente è sensibile e valuta appieno l'incidenza che le sovvenzioni hanno sul bilancio dello Stato ed è anche convinto che rientra nelle sue sfere di responsabilità operare in modo che a dimensioni così consistenti di spesa corrispondano condizioni di produttività.

Ripeto che l'obbiettivo finale è il raggiungimento di livelli di consistenza e di efficienza della flotta rispondenti al ruolo che vogliamo affidare al nostro Paese nei traffici marittimi internazionali. Si tratta di un obbiettivo comune e sentito dalle Nazioni marittime ed il recente esempio di costruzione di una nave di grandi dimensioni da

parte di un Paese di altissima tradizione ed esperienza marinara testimonia l'interesse al mantenimento delle posizioni tradizionali nel traffico passeggeri.

Certamente esiste per le linee di preminente interesse nazionale, così come esiste per qualche settore dello stesso armamento privato, un problema di adeguamento alle mutate situazioni. E, come ho già rilevato nel mio recente intervento in Commissione al Senato, bisogna riconoscere che molte cose si stanno muovendo nel settore dei traffici marittimi; che tecniche nuove di trasporto si stanno affermando con rapidità e crescente interesse. Il trasporto « containerizzato », ad esempio, sta diventando una realtà di cui occorre prendere atto ed evitare di trovarsi domani sulle stesse linee già servite dalla bandiera italiana con navi tradizionali poste, dal susseguirsi degli eventi, ai margini del mercato. Queste realtà si affrontano con investimenti tempestivi e con spirito di iniziativa nell'aspetto commerciale: le dimensioni delle operazioni potrebbero, oltre tutto, imporre la necessità di accordi su basi consortili, anche al livello internazionale, che debbono essere preparati con la necessaria tempestività.

Si deve anche considerare la possibilità di graduali sostituzioni delle navi tradizionali che operano nel bacino del Mediterraneo con navi traghetto di nuova costruzione, di appropriato tonnello e velocità, che corrispondano alle nuove esigenze, anche tenuto conto della posizione dell'Italia nei confronti delle correnti turistiche provenienti dal nord Europa e dirette ai Paesi mediterranei. In tal senso ad esempio, per quanto concerne le linee di preminente interesse nazionale, la società Tirrenia ha già messo in esercizio tre navi traghetto ed è prevista la costruzione di altre sette unità di tale tipo da destinare ai collegamenti con la Sardegna, Sicilia, nord Africa e Malta.

Evidentemente tali problemi sono comuni sia all'armamento sovvenzionato sia a quello libero il quale, come è noto, rappresenta la più gran parte dell'armamento di bandiera, i quali debbono realizzare formule adeguate di collaborazione affinché, senza dispersione di ricchezza o antagonismi ec-

cessivi, sempre dannosi, possa meglio perseguirsi l'obiettivo finale di una maggiore presenza della flotta di bandiera e di una più elevata consistenza ed efficienza della marineria italiana, rispondenti al ruolo che il nostro Paese ha e deve avere nei traffici internazionali.

Per quanto poi concerne in particolare i collegamenti con la Sardegna, oggetto particolare delle interrogazioni e dell'interpellanza dei senatori Polano e Pirastu, desidero dare assicurazione che ogni notizia sulla soppressione della linea Olbia-Civitavecchia nell'attuale situazione non ha alcun fondamento. Su questo problema non vi sono stati e non vi sono fatti nuovi. È da ritenere, pertanto che le affermazioni svolte in tal senso siano il risultato di preoccupazioni di carattere meramente soggettivo.

Certamente si porrà in avvenire, non appena sarà stato ultimato il programma di costruzione di navi traghetto da parte delle Ferrovie dello Stato e quello da parte della Tirrenia, il problema dell'assetto definitivo del traffico da e per la Sardegna. Esso, ovviamente, dovrà essere attentamente vagliato tenendo conto sia delle iniziative private in corso di sviluppo sia delle capacità ricettive dei porti interessati.

Si deve anche ricordare a tale proposito che il programma quinquennale (approvato con legge 27 luglio 1967, n. 685) afferma, al capitolo undicesimo, punto 133, che « per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, attualmente gestiti da una società di preminente interesse nazionale e dalle Ferrovie dello Stato, occorrerà provvedere alla unificazione della loro gestione, anche ai fini di un miglior coordinamento di questi servizi marittimi tra di loro e con la rete dei trasporti terrestri ».

In ordine poi ai provvedimenti diretti a favorire la rinascita economica della Sardegna, cui si riferisce particolarmente il senatore Deriu, desidero rilevare che nella seduta del 22 settembre ultimo scorso essi sono stati esaurientemente esposti nella risposta che il sottosegretario Donat-Cattin ha fornito all'interpellanza n. 59 dello stesso onorevole interrogante.

In relazione, infine, a quanto sopra esposto e con lo specifico riferimento alle richie-

ste rivolte dai senatori Cuzari, Di Grazia e Pecoraro circa la situazione di alcune particolari linee, non posso che confermare che il loro potenziamento od adeguamento non può che essere rivisto nel quadro che ho delineato.

P R E S I D E N T E . I senatori Deriu e Cuzari sono impossibilitati ad intervenire alla seduta odierna per replicare alla risposta del rappresentante del Governo. Ha quindi facoltà di dichiarare se sia soddisfatto il senatore Pirastu.

P I R A S T U . Ringrazio l'onorevole Ministro per la risposta che ha dato all'interpellanza presentata dal collega Polano e da me. Mi limiterò naturalmente all'oggetto della nostra interpellanza.

Prendiamo atto dell'affermazione dell'onorevole Ministro che la linea Olbia-Civitavecchia non sarà soppressa. Le notizie che si erano diffuse nel marzo di quest'anno avevano un loro fondamento e si basavano su certe posizioni assunte dall'Azienda delle ferrovie, che chiedeva di avere il monopolio dei trasporti per quella linea, in quanto la amministrazione dei traghetti era in passivo e l'Azienda desiderava avere sia il monopolio dei trasporti delle merci, sia il monopolio nel trasporto dei passeggeri.

Pur prendendo, dunque, atto della dichiarazione dell'onorevole Ministro, resta in tutta la sua gravità il problema dei trasporti, dei collegamenti marittimi fra la Sardegna e il Continente. La nostra interpellanza non si riferiva soltanto alle notizie sulla soppressione della linea Olbia-Civitavecchia, ma si riferiva anche a tutto il problema del potenziamento dei trasporti marittimi tra la Sardegna e il Continente. Questo è un problema essenziale per la Sardegna, onorevole Ministro. Essa non ha alcuna colpa di essere un'isola, ma per questa sua caratteristica è condizionata nella propria attività economica, turistica e civile dal problema dei trasporti marittimi.

Per noi sardi, per gli operatori economici e per i turisti non è un problema di scelta tra trasporti marittimi e trasporti di altro tipo, è un problema di necessità: le merci

devono essere trasportate e l'unico mezzo è quello del trasporto marittimo. I passeggeri, soprattutto nel periodo delle punte stagionali, sono costretti a viaggiare per mare; perciò bisogna che la situazione dei trasporti marittimi, soprattutto nelle punte stagionali, durante tutta l'estate, con particolare accentuazione nel periodo di ferragosto, e durante il periodo delle feste natalizie e pasquali venga migliorata, perchè i trasporti marittimi sono del tutto insufficienti. Quest'anno a ferragosto sono avvenute, nel porto di Genova e in quello di Porto Torres, delle scene indecorose e si è determinata una situazione vergognosa. Centinaia di viaggiatori sono stati costretti a pernottare a Porto Torres insieme alle rispettive famiglie sulle banchine del porto, perchè non trovavano posto sulle navi. Si è determinata, in quei giorni, una situazione che ha nuociuto gravemente al turismo, perchè il turista ha bisogno di avere assicurato un posto per l'andata e per il ritorno e, in caso contrario, quando non c'è la sicurezza del posto, le correnti turistiche vengono dirottate verso altre zone ed altri Paesi.

I viaggiatori sardi, ripeto, sono obbligati ad utilizzare i servizi del trasporto marittimo ed hanno il diritto di avere la sicurezza del posto, hanno il diritto di viaggiare con il minimo delle comodità che sono indispensabili. Io so bene qual è la risposta del Governo a questo proposito e cioè che non è possibile ovviare alle difficoltà che si verificano in determinati periodi. Io ritengo che invece sia possibile ovviare a queste difficoltà, perchè si tratta di periodi non improvvisi, al di fuori delle previsioni: si sa quando queste punte stagionali si verificano, ed il Ministero, il Governo, possono intervenire per ovviare a queste situazioni. Ogni anno si ripete la stessa cosa, onorevole Ministro. Noi quindi chiediamo, tutti i sardi chiedono, il potenziamento dei servizi marittimi.

È giusto il riordinamento, è giusto il collegamento tra i servizi delle ferrovie e i servizi della Tirrenia, però è assolutamente indispensabile assicurare il potenziamento, il rafforzamento dei servizi marittimi della Sardegna col Continente durante tutto il pe-

riodo dell'anno. Fino a questo momento ciò non è avvenuto, onorevole Ministro.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Le ho già detto che entreranno in funzione.

P I R A S T U . Ma quando?

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Subito. Credo che siano già in funzione, comunque entro ottobre due nuove navi traghetto entreranno in funzione.

P I R A S T U . Onorevole Ministro, mi permetta, nessuna nave traghetto è entrata in funzione. Delle tre navi che sono state trasformate in navi traghetto — decisione, questa, giusta — una, la « Lazio », che era prima adibita al servizio Genova-Porto Torres, è stata invece, proprio nel periodo di agosto, cioè nel periodo più gravoso dal punto di vista del traffico e dell'afflusso dei passeggeri, sottratta alla linea Genova-Porto Torres e adibita al viaggio inaugurale, al quale ha partecipato anche lei, della linea Napoli-Palermo-Tunisi, ed è stata poi destinata a questa linea, suscitando le proteste fortissime di tutte le correnti politiche sarde.

Lei dice che tra breve entreranno in funzione due navi traghetto: io posso accettare questa notizia, però le assicuro che sino a questo momento nessuna nuova nave traghetto è entrata in funzione, nè si prevede — per quello che io so — che navi traghetto della Tirrenia entrino in funzione.

Fino a quando, quindi, questo potenziamento non dovesse verificarsi . . .

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Faremo il viaggio inaugurale insieme tra qualche giorno.

P I R A S T U . Tanto meglio. Dicevo, fino a quando questo non dovesse verificarsi, io, per quella che è stata la situazione che fino ad ora si è avuta in Sardegna, soprattutto nei momenti di più acuta congestione del traffico, non posso che dichiararmi insoddisfatto, e sarò lieto di poter modificare questa mia opinione se effettivamente il ser-

vizio marittimo verrà potenziato e se navi traghetto verranno immesse nel traffico.

P R E S I D E N T E . Il senatore Adamoli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, mi pare che neanche questa volta il nostro lungo colloquio, e mi riferisco a quello del Gruppo comunista, abbia fatto dei passi in avanti su questo tema.

Infatti, la questione di fondo, e lei onorevole Ministro la conosce perfettamente, è questa: a che punto siamo col piano di riassetto della flotta Finmare, che linea il Governo intende perseguire, come intende fare assolvere alla flotta di Stato una funzione che possa anche significare sviluppo per tutta la flotta italiana?

Da anni continuiamo a sentir dire che gli studi vanno avanti, che si affrontano piano. Il fatto è che la flotta di Stato va sempre più indietro. Io potrei usare le parole di una fonte insospettabile, il presidente dell'IRI, Petrilli. Mercoledì scorso il professor Petrilli ha presentato la relazione dell'IRI con una conferenza-stampa. In questa relazione si legge: « Le società del gruppo Finmare operano in condizione di acuto disagio oltre che per i limiti cui sono soggette sul piano armatoriale, per i gravi inconvenienti connessi alla mancata normalizzazione dei rapporti tra Stato e compagnia. Al riguardo — dice sempre il professor Petrilli — vanno ricordate le gravi insufficienze tecniche commerciali di una parte della flotta del gruppo, per la quale si porrà a breve scadenza la drastica alternativa di un rinnovo o della sospensione delle linee a cui è adibita ». Infine il professor Petrilli conclude: « Alle decisioni governative in materia, è subordinata la formulazione di qualsiasi programma di nuove costruzioni ».

Dalle poche frasi, che testè ho ripetuto testualmente, risulta in primo luogo che le società di PIN operano in uno stato di acuto disagio; inoltre che esse hanno gravi limiti sul piano armatoriale (quali siano gli armatori che possono condizionare la flotta di

Stato si può ben capire); che esistono gravi insufficienze tecniche e commerciali; che non sono neppure normalizzati i rapporti tra Stato e Compagnie, che si è al bivio tra il rinnovo della flotta o la riduzione di linee; infine che, non avendo il Governo presa alcuna decisione sul riassetto di questa flotta, non si è potuto studiare alcun programma, anzi si è deciso di soprassedere alla costruzione della nave traghetto Siracusa-Malta, già progettata, già approntata, oggi sospesa nella costruzione, per vedere se essa entrerà nel quadro della famosa annunciata decisione governativa.

Queste sono notizie che ho desunto da documenti ufficiali che trovano il crisma dei poteri governativi. Lei, onorevole Ministro, non deve quindi smentire me, ma Petrilli.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Lei, senatore Adamoli, è molto bravo perchè legge le frasi e poi desume per conto suo.

A D A M O L I . Io non desumo nulla, ho letto le frasi testuali. Comunque la cosa più seria è che si è arrivati alla teorizzazione dell'inversione del rapporto tra programmi e strumenti per realizzarli, per cui ci si dice che non si possono fare programmi in quanto non si è fatto il riassetto della Finmare. A nostro giudizio — ed è un concetto abbastanza elementare — bisogna prima fare un programma e poi vedere come la Finmare deve articolarsi, deve strutturarsi per realizzarlo.

Ora, Petrilli dice che le cose non vanno bene, mentre stranamente Costa dice che vanno bene! È strano come il presidente degli armatori privati dica: « Perchè si vuole modificare la struttura della Finmare quando va benissimo per noi? Anzi, poiché adesso si parla di eleggere il nuovo presidente, non si cambino gli amministratori ».

Onorevole Ministro, pensi a queste patenti che vengono da certi settori; infatti la realtà è proprio questa e cioè che la flotta di Stato va indietro, perde punti di fronte alla flotta privata. Lei sa perfettamente che la

flotta italiana, nonostante gli sforzi fatti — e ne abbiamo dato atto per quanto riguarda un processo di ringiovanimento, e un certo sforzo per nuove costruzioni — va sempre indietro, perchè il rinnovamento delle costruzioni mondiali e dell'ammodernamento mondiale è molto intenso e noi facciamo la marcia del gambero. È una constatazione che purtroppo nessuno può contestare.

Ora, la decadenza della flotta di Stato è andata a vantaggio dell'armamento libero e qui si vede come c'è questa connessione, come il problema è unitario, perchè, nonostante l'arretramento della flotta di Stato, la flotta italiana nel suo insieme non ha fatto dei grandi sviluppi: ecco la funzione della flotta di Stato anche nei confronti della flotta libera!

Infatti, tra il 1965 e il 1966 la flotta italiana nel suo insieme ha avuto l'aumento del 3 per cento; la Finmare invece è rimasta bloccata: 691 mila tonnellate nel 1965, 691 mila tonnellate nel 1966. Un anno perduto completamente! Tra il 1965 e il 1966 la flotta italiana ha fatto ancora qualche passo avanti sulla via del rinnovamento, la Finmare ha fatto passi indietro, perchè l'età media del naviglio della Finmare in un anno è passata da 10 ad 11 anni e non poteva che essere così, perchè non si è fatto nessun rinnovamento e gli anni passano per tutti, anche per le navi, anzi passano con una certa rapidità. Prima l'amico Valenzi parlava di navi decrepite, di 39 anni di età; meno male che per noi non vale la stessa regola, ma certo la flotta di Stato rimane ferma e quindi invecchia, e non è come il vino che invecchiando diventa migliore. Perfino nelle sue caratteristiche la flotta di Stato va cambiando: per esempio vi è la questione della flotta passeggeri. Mentre Costa dice che in questo settore c'è il grosso pericolo della concorrenza dei trasporti aerei, egli stesso fa la politica della flotta passeggeri, avendo varato l'« Eugenio C. », senza contare che lo scorso anno sono entrate in lizza grandi navi passeggeri private come l'« Angelina Lauro », l'« Achille Lauro », l'« Eugenio C. » che già ricordavo,

grandi navi moderne delle quali una si trovava a Sidney dove è accaduto quell'increpabile, incredibile ma prevedibile episodio, quando si è ospiti di certi armatori che poi sono dei cafoni e agiscono sempre sotto questo aspetto nelle forme e nella sostanza.

Il problema è che la flotta passeggeri ha sempre caratterizzato la flotta di Stato italiana, e sappiamo che una impostazione di questo tipo non è di alto rendimento. Chi segue questi problemi sa che c'è un rapporto di gestione economica tra linee passeggeri e linee commerciali, e mentre il rapporto mondiale tra flotta passeggeri e flotta commerciale è del 10 per cento, nella nostra flotta tale rapporto è del 14 per cento, per cui siamo già sfasati, e ancora più in particolare nella flotta di Stato tale rapporto è addirittura del 70 per cento: e poi ci meravigliamo se vengono fuori certe conclusioni rispetto alle gestioni economiche, quando rinunciamo alle linee commerciali che sono quelle che rendono.

Dice il signor Costa: la Finmare faccia pure i servizi con le Isole, i servizi vicini, quelli non glieli leva nessuno. Lo credo bene! Sarebbe come se, nel campo dei trasporti ferroviari, ad un certo punto uscisse fuori un grande trasportatore a dire: lo Stato faccia pure il servizio tra Roma e Frascati, ma alle linee rapide, al trasporto merci tra Milano e Napoli, tra Milano e Palermo ci pensiamo noi, perchè lì abbiamo la possibilità di ricavarne un alto rendimento. Questo è il ragionamento che fanno gli armatori privati e purtroppo, onorevole Ministro, si ha l'impressione che in definitiva ancora oggi una politica di questo tipo riesca ad avere la sua base.

Ora io non voglio riprendere qui il discorso di carattere generale, anche perchè siamo in sede di replica; ma poichè lei parlava di investimenti, onorevole Ministro, io mi permetto di dirle: faccia la battaglia degli investimenti dal momento che, come ben sappiamo, lei stesso è stato affascinato, direi, da questo problema al quale oltretutto, pur essendo talmente aperto alle più diverse so-

luzioni, nessun Ministro è riuscito a dare un contenuto aderente alla realtà.

Lei ha detto in Senato lo scorso anno che per il nostro Paese occorrono almeno un milione di tonnellate all'anno per rinnovare la flotta; invece il piano quinquennale parla di un milione di tonnellate in cinque anni. Perchè lei ha accettato questa cifra, dopo aver riconosciuto ufficialmente al Senato che occorre un milione di tonnellate all'anno? E per quanto riguarda gli investimenti, che cosa abbiamo in concreto oggi? Lasciamo stare il problema dei porti che lei conosce bene e che rappresenta una vera tragedia per il nostro Paese; ma per quanto riguarda i trasporti marittimi, l'anno scorso sono stati iscritti in bilancio fondi per un miliardo e 400 milioni, 4 miliardi sono stati iscritti per il 1967, e poichè per i cinque anni il piano quinquennale prevede 7 miliardi di stanziamento, per i prossimi tre anni abbiamo a disposizione soltanto uno stanziamento di 1 miliardo e 600 milioni. Quale flotta vogliamo rinnovare con queste cifre? Per quanto riguarda i cantieri, nel 1965 sono stati stanziati 4 miliardi, nel 1966 7 miliardi: che cosa possiamo fare con queste cifre?

È evidente che qui siamo di fronte a delle scelte governative che si impongono anche alle singole volontà ministeriali, anche a coloro che si sentono responsabili di certi settori. Noi però continueremo questa nostra battaglia.

Lei, onorevole Ministro, ci ha risposto in una maniera pulita ed anche esauriente, del che la ringraziamo, però nella sostanza non ha affrontato il problema, per cui siamo costretti ancora una volta a procedere sulla base di un discorso estremamente generico.

Onorevole Ministro noi non ci stancheremo di condurre avanti questa nostra battaglia, perchè bisogna che nel nostro Paese venga finalmente alla ribalta l'assoluta esigenza di una adeguata politica del mare. Non voglio ripetere qui quanto ha detto in Commissione il senatore De Unterrichter, il quale ha fatto una relazione discutibile, ma ha iniziato col dire che non si può più so-

stenero che il nostro è un Paese marinaro quando abbiamo una bilancia dei noli che presenta un *deficit* di 110 milioni di dollari, quando paghiamo 80 miliardi l'anno per poter importare pesce in Italia, quando nei porti italiani il 70 per cento delle navi battono bandiera straniera. Ma che Nazione marinara è questa? È evidente che noi siamo ben lontani da assolvere al nostro compito!

Onorevole Ministro, questa nostra interpellanza, che ha sviluppato il collega Valenzi e che io ho avuto l'onore di concludere, è ancora un momento di un lungo discorso che porteremo tenacemente e pazientemente avanti, convinti di assolvere ad una grossa funzione per il nostro Paese. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Segue un'interpellanza dei senatori Fabretti, Santarelli e Tomasucci. Se ne dia lettura.

B O N A F I N I , *Segretario*:

FABRETTI, SANTARELLI, TOMASUCCI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Considerato il grave stato di perdurante crisi che travaglia il settore della pesca e che ora sta investendo anche la pesca oceanica; che non si è ancora provveduto ad emanare adeguati provvedimenti a difesa dei diritti salariali e previdenziali dei lavoratori, provocando vivissimo malcontento e la fuga verso altri settori delle giovani e più qualificate maestranze; che non si è provveduto a potenziare e difendere il pescato dalla concorrenza estera, ed a distribuirlo in forme capaci di tutelare i produttori e i consumatori, predisponendo per ciò le necessarie attrezzature, eccetera;

che non si è fatto uso adeguato e razionale delle sovvenzioni le quali dovevano e debbono tendere alla costituzione di una moderna e specializzata flotta da pesca, in grado di concorrere vantaggiosamente con le altre flotte, affiancata adeguatamente dalla ricerca tecnico-scientifica tuttora quasi inesistente, eccetera,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) quali sono, a giudizio del Ministero, le cause che travagliano attualmente la pesca oceanica;

2) quale azione urgente si propone di svolgere il Ministero, in accordo con il Governo, per la tutela e potenziamento del settore, ed in particolare per:

a) migliorare adeguatamente le condizioni previdenziali e mutualistiche dei lavoratori, evitando di imporre insostenibili gravami al settore;

b) la difesa del prodotto dalla speculazione distributiva, mediante l'ammodernamento funzionale e tecnico dei mercati comunali e delle attrezzature a terra per la conservazione del prodotto, potenziandone la gestione cooperativistica;

c) il potenziamento e la specializzazione della flotta da pesca, del naviglio ad essa collegato ed i mezzi finanziari che si intende a ciò investire, favorendo il sorgere di cooperative per la gestione delle navi costruite con il pubblico denaro;

d) lo sviluppo della ricerca scientifica e studio della fauna marittima, della preparazione scientifico-tecnica dei ricercatori e degli addetti al settore. (524)

P R E S I D E N T E . Il senatore Fabretti ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

F A B R E T T I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, mi accingo ad illustrare l'interpellanza n. 524, presentata il 17 novembre 1966, con un ritardo quindi di ben 11 mesi. Non posso esimermi dal protestare contro questo ritardo, poichè se noi presentiamo un'interrogazione o una interpellanza vi è evidentemente una ragione che la rende necessaria. Ora, attendere 11 mesi per darci una risposta credo sia un fatto abbastanza criticabile che dovrebbe far riflettere il signor Ministro.

Perchè tanto ritardo da parte del Governo nel rispondere a questa nostra interpellanza?

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue F A B R E T T I). Forse perchè è impreparato a rispondere ai quesiti che in essa sono contenuti? Non è possibile, poichè è da anni che discutiamo i problemi in essa elencati. Vi è forse un certo imbarazzo per una situazione grave che si trascina da anni nel settore della pesca, o vi è il riconoscimento della carenza di una politica adeguata ai bisogni del settore?

Comunque, nonostante queste considerazioni e il ritardo di 11 mesi, riteniamo che i motivi dell'interpellanza siano sostanzialmente validi, poichè in questi 11 mesi non sono cambiate molte cose. Infatti, nonostante le cose fatte e i provvedimenti adottati, la pesca è ben lungi dallo strutturarsi in modi e forme adeguati e moderni, come da lungo tempo e da più parti è stato ripetutamente sollecitato ed indicato. Conseguentemente il suo sviluppo è quasi stagnante e ben lungi dal soddisfare le esigenze del nostro Paese; esigenze, onorevole Ministro, che sono in costante e prevedibile aumento specie per quanto concerne i consumi dei prodotti ittici. Siamo cioè in una situazione nella quale, pur con gli impegni e le iniziative adottate, le importazioni di pesce dall'estero si espandono. Di conseguenza si aggrava, come ricordava testè il collega Adamoli, il *deficit* della bilancia dei pagamenti, in quanto la spesa per l'importazione di pesce da altri Paesi si avvicina rapidamente agli 80 miliardi all'anno, con conseguenze sulla bilancia dei pagamenti facilmente intuibili, nonostante che il consumo medio *pro capite* di pesce nel nostro Paese sia tra i più bassi d'Europa. Ciò testimonia la sostanziale stagnazione della produzione ittica nazionale e la precarietà strutturale del settore, vulnerabile alla concorrenza estera; concorrenza che non solo crea difficoltà alla nostra pesca mediterranea — la quale, secondo il Governo, con un giudizio che noi riteniamo errato, avrebbe raggiunto il massimo delle capacità produttive — ma

investe il settore che il Governo — ed anche noi lo riteniamo importantissimo — ritiene fondamentale e vitale per lo sviluppo della nostra pesca, cioè la pesca oceanica in direzione della quale, per il suo potenziamento, si sono orientati sforzi ed investimenti in misura quasi assoluta in questi ultimi anni. Ma questo settore è minacciato dalla concorrenza estera. Oltre ai Paesi europei che si sono costruiti moderne e forti marinerie da pesca, con tutta un'adeguata organizzazione e struttura a terra, si affaccia ora in modo preoccupante anche il Giappone con la sua importazione di pesce nel nostro mercato. Il Giappone, signor Ministro, costituisce veramente un esempio che dovrebbe far riflettere non soltanto lei, ma tutto il Governo italiano: infatti, questa Nazione ha raggiunto la quota che lei sa nel campo dello sviluppo della flotta, si accaparra circa il 50 per cento delle commesse cantieristiche, minaccia di invadere con i prodotti ittici i nostri mercati. Inoltre su « 24 Ore » — un giornale di fonte insospettabile — è apparsa la notizia che entro il 1975 il Giappone avrà ammodernato e riorganizzato i sette porti della rada di Tokio, mediante investimenti il cui ammontare è di circa mille miliardi. Il Giappone dovrebbe farci riflettere sulle linee e sulla politica da seguire per il potenziamento della pesca, e sulla misura degli investimenti adatti a riorganizzare questo importante settore.

Ma in che modo questa Nazione ci crea delle difficoltà nella pesca oceanica e minaccia di metterla in crisi? Con l'importazione del pesce a basso prezzo, cioè ad un prezzo non remunerativo per i nostri pescherecci atlantici.

Come pensa il Governo di affrontare questo pericolo serio? La questione è stata esaminata dal Ministro per il commercio con l'estero in un'ampia risposta ad una interrogazione di altri colleghi: il Governo cioè ha preso l'impegno di esaminare la questio-

ne nel quadro dei rapporti commerciali col Giappone ed ha assicurato di studiare una adeguata soluzione, tramite un sistema di protezione doganale da adottarsi eventualmente in sede GATT.

Conclusione? Si sono adottati dei prezzi minimi, remunerativi per l'importazione dei molluschi e altro pesce: ma questo è solo un tamponamento, un provvedimento che non può non essere provvisorio; intanto esso cozza contro il principio della liberalizzazione che è invece la bandiera del Governo; inoltre gli importatori premono perchè vogliono togliersi questo ostacolo per poter acquistare pesce — non importa loro se nazionale o di importazione — a prezzi più bassi, quindi riusciranno ad abolire anche questa forma di protezionismo, che comunque è una forma di autarchismo sulla quale non siamo d'accordo.

Questa non è, secondo noi, la via per difendere la pesca oceanica, in quanto frena lo sviluppo ed il consumo del pesce e non consente a questa pesca e a questo settore uno sviluppo adeguato ai bisogni del Paese.

Il citato Ministero, difatti, riconosce che la difficoltà non è creata da una maggiore disponibilità del prodotto sul mercato internazionale a cui sarebbe opportuno provvedere con misure protezionistiche, quanto dalla mancanza di un'adeguata organizzazione commerciale a terra, con particolare riferimento alla mancanza di opportuni magazzini frigoriferi, atti a consentire la conservazione del prodotto per un lungo periodo di tempo.

Senza tali attrezzature — continua il Ministero per il commercio con l'estero — infatti, si verifica che i pescherecci atlantici (e non soltanto atlantici, signor Ministro), essendo alla mercè della speculazione di concessionari poco scrupolosi, sono spesso costretti a svendere il pesce da essi catturato.

È da anni, signor Ministro, che noi denunciavamo questa forma di speculazione, di sfruttamento nei riguardi del pescatore e delle aziende da pesca ad opera di questi intermediari, per cui il pesce pescato viene pagato a prezzi addirittura non remunerativi al pescatore, mentre poi sul mercato i

prezzi di tale merce — sia del pesce surgelato sia di quello fresco — arrivano a cifre enormi.

Però, nonostante la nostra denuncia, la nostra battaglia, i risultati sono stati scarsi ed ora sorgono le preoccupazioni; lo sviluppo della pesca oceanica è frenato, la pesca atlantica minaccia di arrestarsi. Noi riteniamo che non è solo in direzione della difesa del prodotto, contro la speculazione commerciale, che si deve operare per potenziare la pesca oceanica e tutta la nostra pesca, ma soprattutto in direzione della riduzione dei costi di produzione. Di tutto ciò fino ad ora ben poco si è fatto.

È da qui che nasce la concorrenza delle altre marinerie, il troppo lento sviluppo e i timori dei pescatori. Occorre un piano concreto per attrezzare e organizzare la pesca oceanica che prevede almeno, secondo noi, la costruzione di moderne navi oceaniche di adeguato tonnellaggio. Bisogna dire di no all'acquisto di vecchie navi e al loro adattamento (cosa che ancora continua a verificarsi) come bisogna dire di no a navi troppo piccole, non adeguate. Lei sa che tutte le nazioni rivierasche, atlantiche e no, tendono ad allargare il limite delle loro acque territoriali marittime, per cui la pesca si fa sempre più lontana dalle coste e certi tipi di navi moderne, ma piccole di tonnellaggio, non possono essere adeguate a questo tipo di pesca.

Che faremo allora? Facciamo piccole barche e poi non ci possiamo pescare, perchè i paesi rivieraschi ci allontanano dalle loro coste. Facciamo la guerra a queste nazioni? Non credo che questa possa essere la strada.

Secondo noi bisogna orientare gli aiuti del credito, del finanziamento, per costruire nuove navi e per gestirle attraverso cooperative di veri pescatori, e occorre che queste possibilità di aiuti di credito, di finanziamento siano estese a tutta l'Italia, che le sovvenzioni, gli aiuti, le possibilità della Cassa per il Mezzogiorno siano estese a tutte le regioni del nostro Paese. Occorre sviluppare questa via della cooperazione, preparare gli equipaggi scientificamente, tec-

nicamente; dare fiducia a gente che crede nella pesca, che vive nel mare e per il mare.

Signor Ministro, bisogna finirla con lo spendere il denaro pubblico per un tipo di clientelismo deteriore. Qualche mese fa è stato risposto al collega Guanti che aveva presentato l'interrogazione circa la costruzione di una nave da pesca oceanica, l'Atlas I, per conto della società Atlas-Pesca. Al varo di questa nave, avvenuto qualche mese fa a Molfetta, è stato presente anche il Presidente del Consiglio onorevole Moro; ma a quell'interrogazione fu risposto che la concessione del finanziamento era regolare in base alle norme, in base alla legge del 1962, eccetera. Ma io non credo che sia questo il tono che doveva avere la risposta e il fondo della nostra critica; ho parlato di pescatori che credono e vivono per il mare, e ho chiesto di impedire che degli intrallazzatori siano favoriti e che per clientelismo si aiuti qualcheduno che crede di arricchirsi nel mare grazie a certi finanziamenti, mentre per il mare egli non ha nessuna passione e nessuna competenza.

Ora, su questa questione — poichè desidero che ciò resti agli atti — leggerò l'elenco dei componenti della società Atlas; mi scuserà questa Assemblea, ma desidero farlo. Elenco dei soci, rappresentanti della società Atlas-Pesca, società per azioni, proprietaria della motonave da pesca Atlas I: Cormio dottor Carlo, presidente dell'Atlas, nato a Molfetta il 21 gennaio 1921, domiciliato a Matera (sono quasi tutti di Matera) via Passarelli 64, direttore provinciale dell'ente di sviluppo di Matera, assessore DC alla provincia, presidente dell'Atlas-Pesca; onorevole Tantalo avvocato Michele, nato a Matera il 31 gennaio 1929, ivi domiciliato in via Stigliano 43, segretario regionale della Democrazia cristiana, presidente degli Ospedali riuniti di Matera, presidente dell'associazione provinciale coltivatori diretti bonomiana, deputato al Parlamento; Cormio Cesario nato a Molfetta il 5 gennaio 1909 e ivi domiciliato in via Gasparo Salepico 108, marittimo in pensione, fratello del presidente; Cormio Domenico nato a Molfetta il 14 ottobre 1942 ivi domiciliato in via D'Azeglio 69, anch'esso marittimo fratello del presi-

dente; Tortorelli dottor Eustachio nato a Matera il 6 aprile 1925 ed ivi domiciliato in via Gramsci 33, medico, dirigente del servizio sanitario della Cassa mutua dei coltivatori diretti, consigliere provinciale della Democrazia cristiana, membro del Consorzio nucleo industriale di Matera; Laudadio Giorgio nato a Matera il 24 giugno 1924 e ivi domiciliato in via Castello 10, funzionario Ente riforma di Policoro: Vigliara, ingegner Gaetano, nato a Salerno il 1° gennaio 1916, domiciliato a Bari in via Flacco 9 interno 10, direttore del Consorzio per il nucleo industriale Val Basento; Bortiglio dottor Francesco, nato a Calatafimi, il 22 maggio 1926, domiciliato a Scanzano provincia di Matera, frazione Montalbano Jonico, vice-direttore Ente sviluppo agricolo di Matera; Mastroluisi Giovambattista, nato a Pisticci il 29 novembre 1912, domiciliato a Policoro, presso AGIP, commerciante di Policoro; Florio Ambrogio, nato a Pisticci il 22 marzo 1923 ed ivi domiciliato, corso Margherita 108, funzionario Ente di sviluppo agricolo; Florio Giuseppe, nato a Pisticci il 28 marzo 1925, ivi domiciliato corso Margherita 108, agricoltore; Specchio Nicola, nato a Cerignola il 25 febbraio 1918 e domiciliato a Bari, viale Salandra 28, funzionario Ente sviluppo agricolo di Policoro. Sono tutti democratici cristiani. Tattoli Ignazio, titolare del cantiere navale di Molfetta costruttore dell'ATLAS. Non è tanto il fatto di appartenere a questo o a quell'altro partito, ma lei mi deve dire, onorevole Ministro, questa gente che passione può avere per la pesca? Che cosa ha investito, che cosa investe? Con le possibilità che ha avuto, che noi chiamiamo di sottogoverno, spera di riuscire ad accumulare denaro. E non è da meravigliarsi se in poco tempo vedremo che quella nave (e quella che forse verrà finanziata ancora, perchè pare che ci sia la domanda per una seconda nave) la venderanno facendo i soliti affari.

Ebbene, noi riteniamo che il Governo debba dire di no a queste cose. È su altro terreno che bisogna camminare: bisogna evitare che il denaro finisca spesso male in questo modo aberrante. Riteniamo che sia indispensabile la costruzione sollecita di alme-

no due navi fattoria di adeguato tonnellaggio da adibirsi a ricevere, conservare, confezionare e trasportare il prodotto delle navi che pescano in oceano. Si può rendere più lunga la campagna di pesca, si può avviare lo studio concreto dei doppi equipaggi per i pescherecci con l'uso continuo delle navi da pesca. Si possono dotare queste navi-fattoria di unità satelliti, adibite direttamente alla pesca. Lei sa, onorevole Ministro, quanta esperienza hanno gli altri Paesi in questo senso. Si può consentire uno studio comparativo sulla resa e sui costi di questo tipo di nave, cioè della nave-fattoria con i satelliti (è il tipo di nave oceanica che incoraggiamo come tipo di costruzione). Si tenga conto che le navi che costruiamo nella migliore delle ipotesi operano per sette-otto mesi all'anno; quindi questi capitali che investiamo, e che investe anche l'armatore, vengono utilizzati per tale lasso di tempo.

È in questa direzione, onorevole Ministro, che noi riteniamo si debbano adeguatamente investire le possibilità del nostro Paese. Bisogna aiutare la pesca potenziando e attrezzando la ricerca scientifica. Nel campo delle attrezzature di bordo, è vero, sono stati fatti dei progressi, ma non siamo all'avanguardia in questo campo. I nostri tecnici, i nostri scienziati possono fare di più nel campo della ricerca, dell'individuazione dei banchi di pesce, nello studio dell'evoluzione delle varie razze di pesce, nella difesa dalla cattura e dalla distruzione irrazionale della fauna ittica, specie nei mari che bagnano le nostre coste. Siamo d'accordo su questo, onorevole Ministro.

Occorre poi portare avanti uno sforzo per la preparazione tecnico-professionale degli equipaggi. Se si vuol fare uscire la pesca italiana dalla situazione attuale, cioè se si vuole farla passare da uno stato artigianale di improvvisazione ad una fase industriale, scientifica, abbiamo bisogno di fare questo sforzo. Se vogliamo produrre a costi competitivi, se vogliamo produrre quanto è necessario al nostro mercato e al nostro Paese, occorre che sulle moderne navi da pesca vi sia un equipaggio tecnicamente istruito. E il campanello d'allarme sulle difficoltà di equipaggiare con personale adat-

to e tecnicamente preparato le navi da pesca che andiamo costruendo è una realtà che lei, onorevole Ministro, conosce o che dovrebbe conoscere abbastanza bene.

Bisogna riorganizzare modernamente le troppo poche scuole tecnico-professionali. Sarebbe necessario e opportuno che lei facesse un'indagine e ci facesse conoscere quante sono, quali strutture hanno, come sono dirette, almeno nei grandi centri pescherecci, le scuole per la preparazione tecnico-professionale. Occorre fare dei problemi complessi del mare e della sua fauna materia di studi fino all'università. Questa è una via obbligata se vogliamo progredire. L'esperienza degli altri Paesi, con i relativi risultati, ci è maestra. È ora che dimostriamo di aver imparato la lezione.

Tutto ciò però non può disgiungersi dalla necessità di migliorare le troppo precarie condizioni di vita, di lavoro, salariali, previdenziali dei pescatori. Qualcosa si è fatto in questo campo. L'ultima legge sulla riforma della previdenza marinara ne è una testimonianza. Ciò però non basta a frenare la fuga dei giovani verso altre attività lavorative. Ci sono poi le complesse questioni contrattuali.

Lei lo sa: 130 mila sono i marittimi, anche se non tutti pescatori al cento per cento, come spesso si fa osservare. Credo che sia rimasta una delle categorie così numerose che non hanno nessun contratto di lavoro, ed è cosa estremamente seria. Vigono ancora alcuni contratti locali non rinnovati che non rispondono più a determinate esigenze.

Io vorrei che almeno si iniziasse dalla pesca oceanica. I pescatori che vanno in oceano con tutti i rischi e le tragedie che lei conosce bene, sono dei marittimi a tutti gli effetti; ma perchè non devono essere regolamentati, almeno sugli istituti essenziali, con il contratto dei marittimi che navigano su navi da carico o navi passeggeri? Tale situazione salariale precaria spinge i giovani verso altri lavori, come ho accennato. Gli armatori devono comprendere che è loro dovere e loro interesse definire questo rapporto di lavoro con gli equipaggi; è un rapporto di fiducia essenziale per l'anda-

mento della pesca, dati i sacrifici che essa richiede. Ma gli armatori e le loro associazioni dimostrano di non voler adempiere a questo loro dovere primario.

Il Governo non può dire che non è compito suo occuparsi di questo problema, come qualche volta mi si è risposto su questo argomento, poichè ha modi e mezzi per intervenire, ma addirittura ha l'obbligo, secondo noi, di intervenire in modo efficace.

Io mi permetto di rubare tre minuti all'Assemblea, a lei e al Presidente per leggere una circolare del Ministero della marina mercantile, che credo sia utile che resti agli atti del nostro Parlamento: « Ministero della marina mercantile, direzione generale pesca, demanio marittimo, circolare n. 13 del 19 dicembre 1959. A tutte le capitanerie di porto, loro sedi. Oggetto: contratto di arruolamento per gli equipaggi di motopescherecci. Dall'esame dei contratti locali di lavoro e dalle convenzioni di arruolamento inviati dalle singole capitanerie di porto, questo Ministero ha rilevato che la mancanza di un contratto collettivo nazionale di lavoro ha dato luogo ad una situazione caotica nella regolamentazione del rapporto di lavoro degli equipaggi dei motopescherecci.

« Purtroppo le trattative per la stipulazione di un nuovo contratto nazionale di lavoro per gli equipaggi dei natanti addetti alla pesca, nonostante l'opera di mediazione svolta da codesto Ministero, non sono andate a buon fine. In attesa che si giunga alla ripresa delle trattative » (sono passati 8 anni e ancora non ci si riesce)...

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Di quando è questa circolare?

FABRETTI. È del 19 dicembre 1959 e porta la firma del ministro Jervolino. « ...attraverso le quali si possa ottenere una uniforme disciplina delle convenzioni di arruolamento, il Ministero richiama l'attenzione delle capitanerie di porto sui seguenti contratti nazionali collettivi di lavoro per i lavoratori della pesca che, in base all'articolo 43 del decreto-legge 23 novembre 1944, n. 369, continuano a conservare la loro efficacia ».

Circolare del 10 ottobre 1937 che stabilisce per i contratti la compartecipazione; nella colonna delle spese formanti la cifra da detrarsi al ricavato lordo, dovranno essere conteggiate esclusivamente le seguenti voci: spese per vitto consumato a bordo, viveri acquistati per nutrimento, spese di consumo effettivo della nafta, di carbone a prezzo locale, spese per le piccole riparazioni di ordinaria manutenzione; spese per il ghiaccio occorso per la conservazione del prodotto, spese per l'imballaggio, spese per la spedizione ed il trasporto del prodotto sia l'importo affrancato o assegnato. (E qui avviene quel che avviene per la mezzadria. Sui pescatori si carica una serie di spese e quando vanno a fare il riparto della paga il monte da ripartire è calato di parecchio).

Altra circolare del 10 novembre 1938: corresponsione della gratifica natalizia agli equipaggi imbarcati su navi da pesca. Tale contratto stabiliva che « per gli equipaggi imbarcati su navi da pesca e che esercitano la loro attività peschereccia entro il Mediterraneo, alle seguenti categorie sarà corrisposta una gratifica pari ad un mese di salario: comandanti, capo barca, marinaio autorizzato al comando, capo pesca, primo macchinista, meccanico navale, motorista, radiotelegrafista. Alle altre categorie dell'equipaggio sarà corrisposta una gratifica pari ad una settimana di salario. Per gli equipaggi imbarcati su navi che esercitano la loro attività oltre agli stretti, comprese le navi che trasportano il pesce in Turchia, alle seguenti categorie sarà corrisposta una gratifica pari ad un mese di salario: stato maggiore, personale di coperta, comandante, capitano di macchina, primo e secondo macchinista o motorista con patente e autorizzazione, radio telegrafista; alle seguenti categorie sarà corrisposta una gratifica pari a quattordici giorni di salario: sottufficiali, nostromo, rettiere, frigorista, capo fuochista, caporale di macchina, cuoco, cambusiere. Alle altre categorie sarà corrisposta una gratifica pari ad una settimana di salario. Nel caso di inizio o di cessazione del rapporto di lavoro: durante il corso dell'anno per ogni bimestre di anzianità presso l'azienda o per frazioni suc-

cessive inferiori, con un minimo di quindici giorni, sarà corrisposto alle categorie di cui alla lettera *a*) dell'articolo primo e lettera *a*) dell'articolo 2, cinque giorni di salario; alle categorie di cui alla lettera *b*) e alla lettera 2): sottufficiali, due giorni e mezzo di salario, alla altre categorie un giorno di salario.

Agli effetti della gratifica di cui sopra, per salario si intende la retribuzione globale risultante dall'insieme della paga fissa più la percentuale del prodotto pescato o trasportato, più la panatica, dove esista. La somma da prendere a base come percentuale dovrà essere determinata alla media degli ultimi sei mesi di lavoro degli equipaggi imbarcati su navi addette alla pesca oltre gli stretti; il salario giornaliero sarà determinato sulla base di un trentesimo della retribuzione mensile. Per gli equipaggi arruolati con contratto alla parte, il salario sarà determinato sulla media degli ultimi sei mesi di lavoro ».

Circolare del 21 aprile 1943, con la quale veniva stabilito quanto segue: « Quando nei contratti collettivi di lavoro esistenti e da stipulare valevoli per gli equipaggi delle unità dell'armamento industriale della pesca, sia prevista la forma di retribuzione di cui alla lettera *c*), secondo comma, dell'articolo 325 del codice della navigazione; i contratti stessi devono determinare il minimo garantito che in ogni caso non può essere inferiore alla metà del salario di fatto.

Si richiama l'attenzione della capitaneria di porto sull'articolo 2109 del codice civile, sul riposo festivo e le ferie annuali, sull'articolo 2118 dello stesso codice circa l'obbligo del preavviso in caso di recesso del contratto a tempo indeterminato, e alle norme dettate dal codice della navigazione sulla cessazione e sulla risoluzione dei contratti e sui relativi diritti, tenendo presente che tali norme non possono essere derogate dal contratto individuale se non a favore dell'arruolato, fatta eccezione per gli articoli 346 e 347 che sono inderogabili, e sulla legge 5 gennaio 1953, n. 4, pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* del 21-27 gennaio 1953, con la quale viene posto l'obbligo per i datori di lavoro di corrispondere la retribuzione ai propri dipendenti a mezzo di prospetti paga

dai quali debbono risultare gli elementi costituenti la retribuzione.

Le autorità in indirizzo — scriveva il ministro Jervolino — dovranno altresì tener presente quanto disposto dall'articolo 328 del codice della navigazione, che dispone che il contratto di arruolamento deve essere fatto per atto pubblico, a meno che non si tratti di navi minori di stazza lorda non superiore alle cinque tonnellate, nel qual caso può essere fatto verbalmente, effettuando sulla licenza le annotazioni prescritte, e dall'articolo 332 che elenca le indicazioni che debbono risultare nel contratto di arruolamento.

Si confida che l'applicazione delle norme sopra accennate varrà a riportare verso la normalità la regolamentazione del rapporto di lavoro nel settore della pesca. Le capitanerie d'indirizzo sono pregate di inviare le opportune istruzioni ai dipendenti uffici ».

Rinnovo le mie scuse per aver tediato il Parlamento. Però credo sia giusto che questa circolare resti agli atti perchè ne discende un preciso dovere del Governo e del Ministero di affrontare questo problema. A parte i limiti delle leggi fasciste, qui ste, qui vi sono tutti gli elementi perchè vi sono tutti gli elementi perchè il Ministero possa e debba intervenire, dato che questa circolare non ha avuto nessun seguito. Queste sono violazioni che il Ministero riconosce, ma non fa niente per superarle.

Se si è trovata una forma di intervento contrattuale per la mezzadria, non si vede perchè sulla base di questi elementi non si debba fare uno sforzo in direzione del settore della pesca, almeno per quanto riguarda la pesca oceanica, per fare in modo che la insensibilità degli armatori e delle loro associazioni possa essere sconfitta e li si possa invitare e costringere a riflettere.

Nessuna ragione giustifica il rifiuto degli armatori, se non motivi di carattere egoistico.

Per quanto riguarda i problemi della previdenza marinara, vi è stata la legge sulla riforma e noi ne diamo atto al Governo. Ci sono volute lotte di decenni; lei sa, signor Ministro, quante manifestazioni, quanti sacrifici sono stati necessari per convincere il

Governo, per costringerlo a prendere un provvedimento. Conosciamo i limiti e le insufficienze di questa legge (da noi rilevati) cui il Governo però non ha voluto tener conto nella sua stesura definitiva; speriamo che, alla luce dell'esperienza la necessità di certi ritocchi si renda evidente. Di certo — e lei, signor Ministro, lo sa bene — il carico contributivo per il settore della pesca, e specialmente per la pesca mediterranea, è eccessivo ed insopportabile. Io rinnovo qui l'invito che le feci in Commissione, che cioè il Governo provveda rapidamente, sollecitamente a mantenere l'impegno assunto in sede di Commissioni riunite del lavoro e della marina mercantile nel luglio scorso, per fare in modo che si trovino i mezzi necessari (non si tratta di una grande cifra) affinché si possa alleggerire il carico contributivo alle piccole aziende di pesca e ai pescatori, almeno quanto riguarda quelli che praticano la pesca all'interno del Mediterraneo.

Basta pensare che, da uno studio fatto, risulta che un contributo ulteriore di 2 miliardi all'anno fa sì che il carico contributivo venga moltiplicato per tre per questa categoria.

Il Ministro ci ha assicurato il suo impegno a questo riguardo, ci ha informato che la questione è all'esame del Tesoro, ma noi riteniamo che questo sia un problema del Governo. Noi comprendiamo, onorevole Ministro, anche il suo rammarico per non poter risolvere certi problemi, ma questo è un problema che riguarda l'intero Governo e bisogna che si trovi il modo di risolverlo rapidamente se non si vuole dare un colpo ulteriore alla nostra pesca.

Per quanto riguarda i problemi assistenziali non si può, signor Ministro, continuare a considerare il marittimo, il pescatore, come appartenente ad una razza inferiore.

A parte il problema dei ricoveri ospedalieri, dell'assistenza inadeguata ai familiari, dell'impossibilità di ottenere le specialità, vi è quello dell'indennità giornaliera: un pescatore che naviga in Oceano e che cade ammalato riceve un'indennità di 300 lire al giorno; è concepibile, oggi, un'indennità di questo tipo? Come si possono incoraggiare i giovani ad imbarcarsi sulle nuove navi da pesca quando il trattamento mu-

tualistico è questo? Lo stesso discorso vale per gli infortuni: un marittimo al quale capita una disgrazia e che deve restare a terra per un infortunio, sovente grave, riceve un'indennità giornaliera di 300 lire al giorno. Per quanto riguarda la indennità di morte — e lei conosce la tragedia del « Pinguino » — che è una disgrazia, un sinistro sul lavoro, si liquida un marittimo con 147 mila lire. Si può andare avanti così? Questi sono i temi, signor Ministro, che lei deve affrontare, che il Governo deve affrontare se vuole veramente dare una svolta positiva al settore della pesca.

Questi problemi, insieme a quelli del credito, degli aiuti finanziari al settore — che urge parificare, come ho già ricordato, per tutte le regioni d'Italia — sono vitali per la pesca. A questi va aggiunto il problema dei porti — sul quale non mi trattengo — della loro specializzazione, della loro attrezzature. Da tempo noi solleviamo questi problemi e le indichiamo, signor Ministro, le possibili soluzioni. Ora pare che il Governo intenda prestarvi più attenzione. Noi le diamo atto, signor Ministro, delle dichiarazioni da lei fatte in sede di bilancio il 27 settembre 1967 presso la Commissione marina mercantile quando ha affermato di riconoscere che è in corso un grande processo di trasformazione della pesca a livello internazionale, riconoscendo inoltre che non possono essere più fatti interventi assistenziali, ma che occorrono massicci interventi incentivanti e riconoscendo altresì, come da tempo noi sosteniamo, che occorre un piano organico per portare la pesca al livello dei bisogni del Paese, che occorrono più credito e più investimenti, che occorre affrontare tutto il complesso problema delle infrastrutture, del mercato ittico e che occorre affrontare il problema della cooperazione aiutando i pescatori a liberarsi da questa forma di sfruttamento. Lei, signor Ministro, ci ha dichiarato che è allo studio un piano organico per risolvere questi problemi e ci ha detto con molta convinzione che sono stati avviati e stimolati gli studi e la ricerca scientifica poichè la pesca deve portarsi rapidamente a livelli e a strutture marittime moderne.

È un discorso nuovo, anche se impegni e volontà di fare ne abbiamo intesi da altri suoi colleghi che l'hanno preceduto; ma ci è parso di avvertire qualche cosa di nuovo. Ascolterò attentamente la risposta che lei darà alla mia interpellanza, alle cose che modestamente ho cercato di trattare.

Quello che lei ci ha detto, gli impegni assunti in Commissione sono impegni seri, ma che rivelano da parte sua il riconoscimento del dramma, delle difficoltà, della arretratezza della nostra pesca. Chiediamo di conoscere in particolari più ampi ciò che il Ministero intende fare perchè intendiamo dare tutto il nostro apporto di competenza, di conoscenza, di passione affinché i problemi della pesca possano essere avviati a soluzione definitivamente. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere all'interpellanza.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, l'interpellanza del senatore Fabretti, alla quale rispondo, investe il settore della pesca con particolare riferimento a quella oceanica che si assume in grave stato di perdurante crisi. Certamente non sfugge al Ministro della marina mercantile (che anche di questo settore ha parlato a lungo in sede di esame da parte della Commissione del Senato del bilancio del 1968) la problematica che certe nuove realtà pongono all'industria della pesca italiana che, per alcuni aspetti, risente di una visione legata ancora a vecchi sistemi artigianali e locali che si presentano in una posizione sfavorevole, rispetto ad organizzazioni più progredite riguardanti il settore in questione, le quali godono di una strutturazione più ampia e a carattere industriale. Anche nella fase distributiva, poi, si notano alcune carenze che possono essere eliminate attraverso la creazione di idonea attrezzatura a terra per la conservazione del prodotto ittico e attraverso un'efficiente catena del freddo che dai porti di sbarco si estenda fino ai più importanti mercati all'ingrosso.

Volendo enucleare le cause che maggiormente sono alla radice dei problemi del settore della pesca, ritengo possano indicarsi le seguenti come principali: 1) insufficienza di adeguate dimensioni industriali per tradizionali inerzie, che occorre superare in una visione della pesca oceanica come fatto industriale; 2) esodo da parte dei lavoratori che preferiscono indirizzarsi verso altri settori maggiormente retributivi e che danno loro più idonee garanzie assistenziali, comportando minori disagi di lavoro; 3) minori costi che la concorrenza internazionale pratica in ordine a certi prodotti; 4) mancanza di una adeguata struttura di ricerca e di informazione scientifica per quanto riguarda il settore.

Dinnanzi a questi problemi, e al fine di evitare una crisi di tale industria, che deve essere invece rafforzata e portata a livelli concorrenziali, il Ministero della marina mercantile sta esercitando una continua e penetrante opera di rafforzamento del settore e di forte incentivazione. Anzitutto, nel quadro generale della politica di ammodernamento della nostra flotta, è stato dato carattere di priorità alla concessione dei contributi previsti dalle varie leggi per la costruzione di navi da pesca oceanica. In particolare desidero comunicare che tali contributi si sono sostanziali nelle seguenti misure: credito navale, legge 9 gennaio 1962, n. 1; contributo di interesse del 3,50 per cento sul pagamento degli interessi passivi derivanti da finanziamenti a tasso agevolato sul 60 per cento del prezzo della nave approvato dal Ministero, concessi o da concedere dalla sezione autonoma del credito navale presso l'IMI. Finanziamenti concessi 6 miliardi 622 milioni e 200 mila lire per 26 unità, per tonnellate di stazza lorda 18 mila 755; finanziamenti da concedere per pratiche in istruttoria 4 miliardi 494 milioni e 458 mila lire per 13 unità per tonnellate di stazza lorda 11.300; totale 11 miliardi 116 milioni e 658 mila lire per 39 unità, per un totale di 30.055 tonnellate di stazza lorda. Inoltre sono stati concessi 12 finanziamenti per complessive lire 710 milioni per lavori di riparazione e trasformazione di unità da pesca. Il contributo di interesse relativo a

tutti i predetti finanziamenti è di complessive lire 2 miliardi 54 milioni e 350 mila lire ed è erogabile a rate semestrali per la durata del finanziamento.

Provvidenze a favore dei cantieri. Legge 31 marzo 1961, n. 301. Contributo integrativo pari al 30 per cento del prezzo della nave approvato dal Ministero a favore dei cantieri per la costruzione di navi da pesca nazionali. Navi ultimate 35 per tonnellate di stazza lorda 31 mila 800, per lire 8.879.993.265 di contributo. Navi in corso di costruzione 10, per 6.770 tonnellate di stazza lorda, con un contributo di lire 2.550.201.000. Il totale quindi è 45 navi per 38 mila 570 tonnellate, con un contributo di lire 11.430.194.265.

Tali provvidenze hanno consentito ed agevolato un continuo aumento della consistenza della nostra flotta peschereccia che è passata dalle 46 unità del 1963 alle 65 unità del 1964, alle 77 unità del 1965, alle 81 unità del 1966. Considerato poi in tonnellate di stazza lorda l'incremento è stato di 17 mila 600 tonnellate nel 1963, 27 mila 800 nel 1964, 39 mila 200 nel 1965, 44 mila 800 nel 1966.

È da rilevare ancora che la flotta atlantica è migliorata anche qualitativamente con l'entrata in esercizio di navi più grandi e di nuova costruzione che offrono maggiore sicurezza, condizioni di vita e di lavoro meno disagiate, consentono l'adozione di sistemi di pesca più produttivi e un primo trattamento a bordo del pescato con sistemi moderni e razionali.

Le migliori condizioni di vita a bordo, in particolare, sono uno degli elementi da tenere nella dovuta considerazione allorchè si esamini il problema dell'esodo del personale dall'attività di pesca. Bisogna infatti riconoscere la validità delle giuste ragioni dei lavoratori, le cui esigenze vanno valutate con la volontà politica di creare le migliori condizioni e di assicurare le necessarie garanzie di lavoro e di previdenza.

Venendo poi ad esaminare la tutela del nostro prodotto ittico, desidero rilevare che anche in tale settore il Ministero della marina mercantile segue con la dovuta attenzione tutti i fenomeni, assumendo quelle iniziative che si appalesano più opportune per

la migliore tutela da ogni forma perturbatrice. In particolare, e limitandomi al biennio in corso 1966-67, l'intervento del Ministero si è indirizzato su diversi problemi:

A) per la difesa da illeciti traffici internazionali si è adottata l'obbligatorietà del certificato di origine in accompagnamento a tutti i traffici di pesce, compresi quelli intracomunitari. È stato altresì adottato il criterio generale di conferire un significato restrittivo al termine origine per i prodotti inscatolati provenienti dall'estero.

Per quanto invece riguarda l'introduzione in Italia di prodotto pescato dalle nostre navi si è già provveduto — o sono in corso di approvazione — facilitazioni doganali speciali intese a colmare preesistenti lacune legislative (esenzione doganale per molluschi, olii e farine di pesce, trasbordo di pescato tra navi nazionali);

B) criteri costantemente restrittivi sono stati applicati nel corso di accordi commerciali con taluni Paesi a regime di scambi bilaterali. Riguardo agli scambi con il Giappone, regolati da un principio generale di liberalizzazione, le importazioni di « pesce vario » da tale provenienza sono tuttora mantenute a contingente esiguo.

Inoltre, ottenuta, nel settembre 1966, la ammissione di un rappresentante della Marina mercantile in seno alla Commissione interministeriale per gli scambi speciali (extra contingenti), si è perseguito un rigido criterio di contenimento di tali operazioni speciali relative a prodotti ittici;

C) alla tutela quantitativa delle importazioni ristretta nei limiti consentiti dall'attuale sistema generale degli scambi internazionali si è aggiunto il provvedimento relativo ai prezzi minimi all'importazione di talune specie di molluschi (seppie, polpi e calamari).

Il relativo provvedimento (decreto interministeriale 18 gennaio 1967) è analogo a quello adottato per talune specie ittiche da altri Paesi della Comunità (Francia).

Esso serve ad ovviare ad alcune conseguenze che si erano verificate a seguito dell'imponente introduzione a prezzi bassissimi di prodotto estero, verificatasi negli ultimi anni.

L'estensione dello stesso provvedimento ad altre specie merceologiche (dentici e pagelli) è in corso di istruzione ed oggetto di sondaggi presso la CEE;

D) gli interessi dell'Italia nel settore della pesca, pur conglobati in quelli più generali della Comunità, sono stati sostenuti ed attentamente valutati dalla delegazione comunitaria anche nel corso del *Kennedy round*.

E pur se vi è stata una riduzione del danno per i calamari, essa verrà ad incidere per circa 4-5 lire al chilogrammo. Inoltre la sua applicazione sarà scaglionata in cinque anni a partire dal 1° luglio del prossimo anno, per cui è da ritenere che il mercato non debba risentire sensibilmente di tale situazione.

Questo complesso di provvedimenti e di misure economiche è da ritenere atto a fornire idonee garanzie per i produttori ed evitare turbative di mercato.

Inoltre, anche per assicurare ogni garanzia al consumatore e favorire così la tendenza ad un sempre maggiore consumo di prodotto ittico, sono in corso contatti con il Ministero della sanità per prescrivere idonee norme di tutela sanitaria particolarmente rigorose.

Il Ministero della marina mercantile ha altresì attentamente vagliato il problema del settore ricerca, sia scientifica che di mercato.

In tale quadro la Direzione generale della pesca marittima sta coordinando una serie di studi a carattere monografico fra i quali, per quanto attiene al settore in questione, va ricordato quello sulla commercializzazione in Italia del pescato in relazione alla possibilità di semplificare e ridurre la struttura dei prezzi al minuto; è inoltre in corso di completamento uno studio specifico sul commercio del prodotto ittico congelato che presenta buone prospettive sia sotto il profilo economico che sotto quello sociale, concernendo il problema dell'alimentazione di vasti settori della popolazione.

Inoltre, sempre sotto il profilo della ricerca, in uno schema di provvedimento legislativo in fase di concerto con le altre Amministrazioni interessate, del quale ho dato

notizia nel corso della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile presso la Commissione del Senato, e che tende a dare organicità e respiro all'intervento statale nel settore della pesca, è stato previsto un decisivo avvio agli studi tecnologici e biologici concernenti la pesca.

È infatti previsto un apposito stanziamento per dotare l'Amministrazione marittima di una nave, debitamente attrezzata, da destinarsi a ricerche e sperimentazioni dirette non solo alla localizzazione di nuovi banchi di pesca, ma anche alla sperimentazione di nuovi tipi di attrezzature e sistemi.

In tale settore il Ministero della marina mercantile affianca poi con ogni mezzo e con l'assistenza di tecnici le iniziative del Consiglio nazionale delle ricerche.

Desidero infine ricordare la costante azione che il Governo svolge per la tutela di tradizionali zone di pesca lungo le coste Nordafricane: ciò in relazione alla estensione fino a 12 miglia delle acque riservate alla pesca, disposta di recente dalla Mauritania e dal Senegal e, prossimamente, dal Rio de Oro.

Sono in corso azioni diplomatiche con detti Governi e con la Spagna intese a mantenere la possibilità di pesca in quelle zone da parte dei nostri battelli.

Si tratta, come si vede, di una attività vasta, complessa ed articolata in vari settori, alcuni dei quali, peraltro, di più diretta competenza di altre Amministrazioni.

Il Ministero della marina mercantile ha avvertito le necessità che una nuova visione della pesca importa, ed esercita ed eserciterà una funzione di stimolo, di sostegno e di incentivazione per favorire sempre più la creazione di una grande flotta atlantica, per creare condizioni favorevoli ai nostri pescatori, per agevolare la possibilità di smercio del prodotto.

P R E S I D E N T E . Il senatore Fabretti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

F A B R E T T I . Onorevole Ministro, debbo dichiarare, non per prammatica perchè sono un parlamentare di opposizione,

ma per franchezza, che questa risposta mi lascia molto insoddisfatto e anche preoccupato. Infatti, al di fuori di una risposta concreta, che lei ha avuto la cortesia di darmi, sui problemi dei provvedimenti per la difesa del pescato e sullo sforzo per la ricerca scientifica, e al di fuori di una elencazione delle navi da pesca oceanica che sono state finanziate o che sono in via di costruzione, nulla ha detto sul resto. Facendo un raffronto fra le cose che lei ci ha dichiarato in Commissione discutendo del bilancio e le cose che ho inteso dire adesso (tenendo conto anche del tono dimesso, mi consenta; a volte queste cose contano), mi permetto di dire con franchezza che ho avuto la sensazione che lei abbia temuto di essersi spinto troppo avanti in Commissione. Io mi auguro che questa sia una mia impressione.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Vede, senatore Fabretti, non a caso ho esplicitamente ricordato il discorso che ho fatto in Commissione; ella comprende che, oltre tutto, è anche stancante, a distanza di una settimana, dover ripetere testualmente le stesse cose che una settimana fa ho detto.

FABRETTI. Ma lei in Commissione ha fatto degli accenni su alcuni punti programmatici ed io non solo mi aspettavo di vederli qui confermati ma, dato il tono della mia interpellanza, dati gli undici mesi di attesa, dato che da tempo dibattiamo questi problemi, mi aspettavo una risposta più circostanziata, che confermasse, che desse una consistenza concreta, seria (mi si passi l'espressione) alle affermazioni, all'impegno di lavoro che lei ha assunto in Commissione.

Invece qui io vedo riconfermati i mali della pesca, che lei riconosce: siamo arretrati industrialmente, esiste la fuga drammatica dei giovani, ci sono costi troppo alti, la ricerca scientifica è scarsa, eccetera. Su questo siamo d'accordo, ma direi che è un riconoscimento piuttosto tardivo perchè da anni noi indichiamo in questi mali la causa dell'arretratezza e della quasi stagnazione della nostra pesca e indichiamo le insufficienze de-

gli interventi del Governo e del Ministero della marina mercantile.

Ma dei problemi di fondo, di una struttura nuova si è parlato poco. Occorre non limitarsi a costruire navi tradizionali, ma orientarsi verso una struttura diversa del mezzo per pescare il pesce, cioè verso la nave-fattoria, verso i satelliti; occorre guardare se è più economico l'uno o l'altro sistema. Lei sa quali sforzi fanno le altre marine mercantili; non voglio tediare con le citazioni, ma l'Unione sovietica ha già varato una nave-fattoria di 43 mila tonnellate, con 16 satelliti, a bordo della quale si eseguono tutte le trasformazioni. Immagini quindi quale sicurezza, quale abbassamento di costi si realizza!

È evidente che noi dobbiamo incamminarci su quel terreno, tenendo conto delle nostre possibilità. È questa la strada che bisogna seguire per dare alla pesca oceanica una struttura nuova, non artigianale.

Le nostre perplessità, signor Ministro, pur riconoscendo i suoi meriti e dandole atto dei suoi sforzi, riguardano il fatto che queste sue volontà, questi suoi impegni (che oggi ci ha esposto, sia pure con meno ampiezza e con meno convinzione di quando aveva parlato in Commissione) siano destinati ancora una volta a cozzare contro la realtà, data una diversa volontà del Governo.

Del resto, basta vedere ciò che nel quinquennio si prevede per la pesca; lei conosce la vicenda dei 50 miliardi iscritti nel primo piano previsionale e poi spariti. Restano le formulazioni vaghe, ma non un impegno serio, preciso; e senza i mezzi non si fa una politica nuova. È un problema di scelte, di investimenti e se non c'è il coraggio di affrontare tutto l'arco dei problemi dell'economia marinara, non si cambierà certamente strada.

Comunque io, pur avendo dichiarato la mia insoddisfazione, assicuro che per le cose positive che il Ministero vorrà fare non verrà meno il nostro appoggio, il nostro stimolo; noi — lo ripeto con il collega Adamoli — continueremo la nostra lotta, la nostra pressione, la nostra critica sapendo di servire

in questo modo il Paese e l'economia marittima.

PRESIDENTE. Seguono due interrogazioni, una del senatore Gianquinto e una dei senatori Salati, Gianquinto, Mencaraglia e Valenzi. Poichè le due interrogazioni trattano argomenti affini, propongo che vengano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle due interrogazioni.

CARELLI, Segretario:

GIANQUINTO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere quali iniziative abbia intrapreso per ottenere l'immediata liberazione del musicista veneziano Luigi Nono arrestato dalle Autorità peruviane per essersi rifiutato di dedicare un suo concerto a quella polizia.

Il maestro Nono intendeva dedicarlo invece al popolo peruviano ed ai combattenti della libertà.

Per conoscere anche quali passi siano stati compiuti per protestare contro la gravissima inammissibile violazione della libertà consumata dal Governo peruviano contro uno dei più qualificati esponenti del mondo culturale italiano. (1961)

SALATI, GIANQUINTO, MENCARAGLIA, VALENZI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere quali passi abbia compiuto e con quali risultati, od intenda compiere verso il Governo del Brasile al fine di ottenere per lo studente universitario italiano Dario Canale, arrestato dalla polizia militare a S. Paolo del Brasile, sotto l'accusa di attività sovversive, garanzie per la sua incolumità e per la sua libertà;

per conoscere infine se ha disposto una inchiesta sull'operato del Console italiano a S. Paolo, il quale, — secondo informazioni di agenzia — a conoscenza della vicenda che si è svolta attraverso un primo arresto dello studente, il rilascio e un secondo arresto, ha rifiutato il suo interessamento. (1982)

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha

facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

LUPIS, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. In entrambe le interrogazioni nn. 1961 e 1982, presentate rispettivamente dai senatori Gianquinto e Salati insieme con altri senatori, si chiede di conoscere l'azione svolta dai nostri rappresentanti diplomatici per assistere i nostri connazionali appartenenti al mondo della cultura e cioè il musicista veneziano Luigi Nono e lo studente universitario Dario Canale, entrambi incorsi in provvedimenti di arresto da parte delle autorità di polizia rispettivamente peruviana e brasiliana.

Desidero innanzitutto precisare che i nostri agenti diplomatici e consolari proteggono, senza alcuna distinzione di credo politico, i connazionali che si trovino all'estero e siano coinvolti in incidenti di qualsiasi sorta con le autorità locali. Nell'effettuare i loro interventi le nostre rappresentanze prescindono sempre, nei limiti del possibile, dalla sola valutazione dell'aspetto strettamente giuridico delle vertenze, ritenendo doveroso perseguire la loro azione di tutela dei nostri cittadini sotto il più ampio profilo dell'assistenza e della comprensione umana. Ciò è stato del resto dimostrato da una molteplicità di casi avvenuti in vari Paesi stranieri e che hanno trovato notevole eco anche sulla stampa.

Queste considerazioni si sono riproposte nel caso particolare del musicista Luigi Nono le cui dichiarazioni nel corso di una sua conferenza, tenuta il 31 agosto ultimo scorso presso una sala pubblica in Lima (e precisamente le parole: « dedico la mia conferenza alla memoria dei guerriglieri peruviani massacrati dalla guardia civile »), sono suonate offensive e hanno determinato la reazione dell'autorità di polizia peruviana. Non risulta, invece, che il motivo del fermo del maestro Nono sia stato causato da un suo rifiuto di dedicare un concerto alla polizia peruviana.

La nostra ambasciata in Lima — alla quale il maestro Nono non aveva segnalato nè la sua presenza in Perù nè la sua intenzione di tenere una conferenza presso una sala

di concerti in Lima — intervenne d'ufficio non appena ebbe notizia del suo fermo da parte delle guardie civili peruviane. L'azione svolta dalla nostra rappresentanza diplomatica ha ottenuto felice e pronto esito e, in tutta obiettività, è giusto darne atto anche alle autorità peruviane. Entro ventiquattro ore il maestro Luigi Nono è stato posto in libertà senza che nei suoi confronti venisse istituito alcun procedimento penale.

Un intervento analogo è stato svolto dai nostri rappresentanti diplomatici e consolari in Brasile in favore dello studente universitario Dario Canale, arrestato a Rio de Janeiro perchè trasportava materiale di propaganda ritenuto sovversivo dalle autorità brasiliane e perchè privo di un valido permesso di soggiorno. Ottenuta il 16 agosto scorso la libertà provvisoria (grazie ai passi svolti in suo favore dal consolato generale in San Paolo), il signor Canale veniva subito dopo nuovamente arrestato dalla polizia militare sotto l'accusa di aver svolto traffico d'armi.

L'azione di tutela in suo favore da parte delle autorità italiane si è, fin dall'inizio, articolata in una duplice direttiva. Da un lato, il nostro console generale a San Paolo si è costantemente tenuto in contatto con le autorità brasiliane per poter chiarire ogni aspetto della vicenda, vagliare le accuse mosse al giovane, accertare la regolarità della procedura giudiziaria seguita e assicurarsi che il Canale fosse validamente assistito. A più alto livello, invece, l'ambasciata d'Italia in Rio de Janeiro interveniva presso il Ministero degli affari esteri brasiliano facendo presente, in adesione ad una precisa richiesta dello stesso signor Canale, come, qualora dal procedimento in corso risultassero confermate le accuse, fosse preferibile chiudere la vertenza con l'espulsione dal Brasile dell'accusato.

Il nostro console generale aggiunto in San Paolo ha visitato a più riprese il signor Canale per sincerarsi delle sue condizioni fisiche e morali, che risultano soddisfacenti.

Il procedimento contro il nostro connazionale è tuttora in corso. Sia la nostra Ambasciata che il console generale in San

Paolo continuano i loro contatti con il legale del signor Canale e con le autorità brasiliane, al fine di assicurare al nostro connazionale tutta l'assistenza possibile.

P R E S I D E N T E . Il senatore Gianquinto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

G I A N Q U I N T O . La notizia dell'arresto del maestro Luigi Nono, quando pervenne a Venezia, fu accolta da profonda e generale commozione, simpatia e solidarietà, non soltanto da parte degli ambienti culturali (in quel periodo particolarmente e largamente presenti a Venezia dato che era la stagione della Mostra cinematografica internazionale ed eravamo alla vigilia dei *festivals* della prosa e della musica) ma anche da parte di Venezia popolare, onorevoli colleghi, nella quale Luigi Nono è conosciutissimo e molto amato, specialmente nell'isola della Giudecca dove egli abita con la sua gloriosa famiglia (egli discende dal pittore veneziano Nono).

Si mossero quindi ambienti culturali e popolari, al di fuori e al di sopra di ogni differenza di parte; si mosse il sindaco di Venezia, nella sua veste di sindaco e in quella di presidente della Biennale d'arte veneziana. In questa veste egli espresse al Governo le nostre ansie, le nostre preoccupazioni e la nostra solidarietà per Luigi Nono.

Noi comprendiamo bene ed apprezziamo il movimento di ribellione e di protesta del maestro Nono nel Perù: egli volle differenziare la sua azione culturale nel Perù da ciò che avveniva in quel momento in quel Paese. L'orchestra sinfonica nazionale peruviana dedicava i suoi concerti alla guardia civile, la cui gloria è quella di massacrare i guerriglieri peruviani, i combattenti per la libertà del Perù. Luigi Nono volle dire che l'ambiente culturale e musicale nel quale egli viveva in quel momento, che le lezioni che egli teneva, che i concerti che egli dava dovevano essere nettamente distinti e non confusi con l'attività di quell'altra orchestra, che dedicava i suoi concerti alla guardia civile che a noi ricorda, onorevole Lupis, le

brigade nere che abbiamo tutti combattuto e che anche Luigi Nono ha combattuto.

Venezia ha espresso la sua solidarietà e la sua approvazione in nome della libertà e non posso concordare (mi meraviglia anzi, onorevole Sottosegretario) con l'accenno che ella ha fatto nella sua risposta al comportamento del Governo peruviano, il quale poteva anche rivendicare il diritto di espellere Luigi Nono da quel Paese, ma non aveva il diritto di incarcerarlo e, tanto meno, di interrogarlo.

Le espulsioni si possono anche decretare come misura di polizia, ma esse si eseguono intimando al colpito l'allontanamento dal Paese, accompagnandolo, eventualmente, in casi di rifiuto alla frontiera: non si può però ricorrere alla carcerazione perchè non esistono reati; tanto meno si può sottoporre il colpito ad un interrogatorio.

Il maestro Nono è stato tenuto in prigione per trentasei ore ed è stato sottoposto a stringenti interrogatori. È contro questo atteggiamento del Governo del Perù che il nostro Governo avrebbe dovuto insorgere e protestare. Quindi, mi meraviglia come ella qui, onorevole Sottosegretario, quasi voglia additare al Parlamento il Governo del Perù, il Governo della guardia civile come quello che in questo caso abbia tenuto un comportamento tale da meritare l'apprezzamento del Governo italiano.

L U P I S , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Io non ho detto questo. Ho detto che le dichiarazioni sono suonate offensive e hanno determinato la reazione delle autorità di polizia peruviana.

G I A N Q U I N T O . Non nego, onorevole Sottosegretario, che il nostro Governo, che le nostre autorità consolari si siano mosse anche con tempestività a seguito della protesta che saliva dal nostro Paese, dall'Italia, da Venezia, a seguito della protesta che veniva dagli uomini di cultura e dai ceti popolari di Venezia. Vi siete mossi, anche sotto questa spinta, e forse è stata questa spinta, questa protesta unanime a impedire il peggio e a costringere il Governo peruviano a limitare la sua misura all'espulsione.

Ma noi dobbiamo protestare perchè Luigi Nono è stato tenuto in prigione ed è stato sottoposto a lunghi ed estenuanti interrogatori. Sarei stato molto, molto lieto, signor Sottosegretario, se ella, invece di elogiare quasi il comportamento del governo del Perù, lo avesse condannato, sia pure con il linguaggio diplomatico che un Sottosegretario agli esteri deve avere.

L U P I S , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Io ho detto che le dichiarazioni sono suonate offensive, non ho detto di dividerle.

G I A N Q U I N T O . Per questi motivi, mi dichiaro non soddisfatto della sua risposta.

P R E S I D E N T E . Il senatore Salati ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

S A L A T I . Signor Presidente, comprendo benissimo che un governo non possa esprimersi, nei confronti di un altro governo, anche se militare e fascista, che si comporta come si è comportato il Governo brasiliano verso un cittadino italiano, con le stesse vibrazioni, con le stesse parole, del resto più pertinenti e più vere, con le quali si sono espressi parlamentari di ogni corrente politica. Comprendo pure che il nostro Governo non può esprimersi come si esprime un manifesto degli uomini di cultura o delle organizzazioni giovanili che, appreso dell'arresto, hanno immediatamente espresso non soltanto la loro solidarietà, ma il loro sdegno, la loro condanna per questo atto compiuto nei confronti dello studente Dario Canale. La sua risposta a nome del Governo, onorevole Sottosegretario, mi pare, è anzi, almeno a mio parere, molto al di sotto delle regole diplomatiche e, ancor più, dell'origine antifascista, della natura profondamente democratica della Repubblica italiana.

Nella sua risposta infatti non abbiamo avvertito un minimo accenno critico — che, per la posizione che ella ha, avrebbe assunto un significato importante — nei confronti dell'atteggiamento del Governo del generale Costa e Silva, che come tutti sappiamo è

un governo di tipo militare e fascista, uno dei tanti governi militari e fascisti dell'America latina che prosperano sotto l'ala dell'imperialismo statunitense e che rappresentano una vergogna ed un pericolo per l'umanità, e non tanto per la « latinità » di cui spesso e volentieri il Governo italiano retoricamente ed inutilmente mena gran vanto.

Ora, informarsi, signor Sottosegretario come pare che ella abbia fatto anche se ampiamente, puramente e semplicemente presso le fonti di questo Governo, è perlomeno un po' ingenuo per dirla bonariamente. Infatti, sappiamo tutti, ed anche ella lo sa, che cosa significhi « attività sovversive » per un Governo militare fascista; ne abbiamo l'esempio oltre che per il passato in Italia, nella vicina Grecia, per non andare nella America latina. Conosciamo tutti l'altra notissima, abusata motivazione: « detenzione abusiva di materiale propagandistico » che sa di tipica montatura fascista. Sappiamo anche che eventuali confessioni o visite in carcere non sono per nulla probanti, conoscendo bene i metodi con i quali tutte le polizie, particolarmente quelle fasciste, conducono gli interrogatori. Non era questo ciò che volevamo sapere. Volevamo conoscere quale tipo di intervento, quale continuità di intervento il Governo e le autorità che lo rappresentano all'estero avevano condotto per risolvere positivamente una questione gravissima, quale quella rappresentata dalla vicenda dello studente Dario Canale.

Non passa giorno ormai che cittadini italiani o di altri Paesi che si recano nei Paesi dell'America latina non incappino nelle reti di valutazioni quali quelle di « attività sovversive » o « detenzione abusiva » o di « propaganda sovversiva », che — ripeto — hanno solo quel significato che anche noi abbiamo conosciuto. Ciò che chiedevamo con l'interrogazione, i miei colleghi ed io, era di ottenere, oltre ad una doverosa protesta, sia pure diplomatica — sebbene occorre anche abbandonare un pochino le eccessive prudenze diplomatiche nei confronti dei Governi militari e fascisti — l'immediata scarcerazione ed il rimpatrio dello studente in modo da strapparli subito alle grinfie della polizia. Infatti che cosa è av-

venuto? È avvenuto un arresto, poi un rilascio, ed infine un secondo arresto. Ciò vuol dire che in effetti l'azione diplomatica nei confronti del primo arresto non aveva né ha avuto né poteva avere, data la pendenza, quell'efficacia, quella forza che il Governo italiano doveva e poteva manifestare. Che ciò non si sia ancora ottenuto non è da attribuirsi soltanto alla natura reazionaria del governo Costa e Silva, dei quali in questi giorni i giornali anche non di sinistra hanno illustrato le delizie, ma anche, secondo me, alla debolezza dell'intervento governativo, che del resto è stato confermato dalla risposta del Sottosegretario.

Per quanto concerne poi l'atteggiamento del rappresentante consolare, che è indicato come un solertissimo funzionario che si sarebbe immediatamente mosso, le notizie apparse sulla stampa, che riporta anche la lettera dei genitori e dei parenti in Brasile dello studente arrestato, smentiscono completamente tale valutazione. E ciò è confermato anche dal fatto che non v'è stata da parte del Governo una smentita immediata alle notizie secondo le quali il rappresentante consolare a San Paolo aveva offerto soltanto un diniego alla richiesta di intervento dei genitori e dei parenti. Questa notizia andava immediatamente smentita, proprio per il discredito, se essa era falsa, che faceva ricadere non solo sul console ma anche e soprattutto sul Governo italiano.

Del resto, una prova di questa debolezza colpevole la si è avuta, mi permetta onorevole Sottosegretario, anche dalla sua risposta odierna. Il fatto che il Governo abbia sentito il dovere di rispondere abbastanza sollecitamente (non è questo un gran merito, ma rispetto al ritardo con cui il Governo risponde alle interrogazioni il fatto che questa volta si sia risposto meno tardi del solito può configurarsi come un merito), ma soltanto dietro sollecitazione parlamentare e tardivamente rispetto al fatto grave, sta ad indicare una notevole insensibilità e rivela una grave lentezza nel comprendere non solo la gravità della situazione in cui veniva a trovarsi lo studente Canale, ma anche e soprattutto, direi, il fatto che tale

arresto fosse stato operato sulla base di denunce, di accuse, che rappresentano un vecchio, logoro e stantio ritornello di tutti i Governi reazionari.

Le chiedo inoltre, onorevole Sottosegretario, se quanto è stato fatto e si sta facendo è stato portato a conoscenza almeno dei genitori. Si è parlato oppure si è scritto ai parenti da parte del console, o dell'ambasciata, o del Governo? Nella sua risposta questo non risulta. Eppure era giusto e naturale che venissero informati sia i genitori, sia la stampa, sia gli uomini di cultura e gli intellettuali che hanno interessato alla cosa anche noi parlamentari, e non soltanto comunisti; era giusto che si esprimessero parole di speranza e di conforto nei confronti dei familiari, ancor prima del 19 o 20 agosto.

Tutto ciò rivela — e mi avvio alla conclusione — una grossolana insensibilità che diventa poi colpevole, proprio perchè si trattava e si tratta di agire nei confronti di un Governo, il quale non deve aspettarsi da noi dei riguardi o delle parole edulcorate, bensì una risposta, sia pur diplomatica, ma ferma ed esplicita, inoltrata non attraverso i soliti canali semi-segreti dai quali nulla trapela e che restano scarsamente efficaci, proprio perchè non sorretti dalla pubblica opinione. Non voglio essere malizioso, ma credo che, se questi episodi si fossero verificati in altri Paesi socialisti europei o in Cina o a Cuba, si sarebbe provocato in Italia ben più rumore, sia da parte del Governo sia da parte di molta della stampa italiana che su questo gravissimo episodio si è dimostrata piuttosto reticente. Invece il rumore va fatto, e con decisione, specie nei confronti di questo tipo di governi che ormai sono universalmente conosciuti come governi che stanno in piedi soltanto con la ferocia, con l'oppressione, con l'aiuto americano, e così via, e che si comportano in maniera così pesante e reazionaria non soltanto nei confronti dei cittadini del loro Paese, ma anche nei confronti di quanti stranieri esprimono legittimamente le motivazioni democratiche del loro atteggiamento o critico o di insoddisfazione.

Concludo, onorevole Presidente, esprimendo non solo la mia insoddisfazione, ma an-

che la mia preoccupazione per il modo estremamente carente e debole con cui, stando almeno a questo episodio, il cittadino italiano è difeso all'estero dal nostro Governo, e dichiaro che mi riservo (interpretando, credo, il pensiero degli altri colleghi interroganti, senatori Mencaraglia, Valenzi e Gianquinto) di utilizzare altri strumenti per andare a fondo della questione, per ottenere non solo la rapida e doverosa scarcerazione dello studente, ma anche per sollecitare una più efficace e degna iniziativa della nostra diplomazia, e quindi della nostra politica estera, nei confronti dei Governi militari e fascisti dell'America latina. (*Approvazioni dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Valenzi, Pajetta, Palermo, Salati e Mencaraglia. Se ne dia lettura.

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

VALENZI, PAJETTA, PALERMO, SALATI, MENCARAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere la portata reale dei recenti accordi con la Tunisia, dopo lo scambio di visite dell'estate 1967 dei Ministri degli esteri dei due Paesi, sia per ciò che si riferisce ai vantaggi che ne potrà trarre quella parte della nostra collettività che è rimasta in Tunisia e che intende continuare a vivere in quel Paese, sia per i rimpatriati che per i rimpatriandi, sia infine per gli scopi di politica internazionale che sarebbero stati raggiunti, soprattutto in relazione alla situazione mediterranea e alla permanente tensione che grava sul Medio Oriente. (1978)

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

L U P I S , Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, l'inaugurazione della linea di traghetto Napoli-Palermo-Tunisi ha fornito la felice occasione per la visita in Tunisia del Ministro degli affari esteri nonché per la venuta in Italia del Ministro degli esteri tunisino, che nella sua visita ufficiale

a Roma ha partecipato alla firma degli accordi cui ella si riferisce nella sua interrogazione.

Tali visite hanno anzitutto segnato la normalizzazione dei rapporti fra i due Paesi, notevolmente turbati dalle note misure tunisine di espropriazione aventi per oggetto le proprietà agricole straniere. Gli accordi conclusi in tale occasione non potranno non avere, nel loro insieme, ripercussioni favorevoli nei riguardi dei nostri connazionali rimasti in quel Paese, oltre a produrre diretti benefici per diverse categorie di connazionali già rimpatriati o prossimi al rimpatrio. Mi riferisco in particolare all'accordo specifico che prevede e disciplina la concessione di un indennizzo agli agricoltori italiani espropriati in Tunisia, avendo riguardo, bene inteso, anche a tutti coloro che hanno lasciato quello Stato.

È stato anche possibile ottenere dalle autorità tunisine incoraggianti affidamenti per il rinnovo delle autorizzazioni necessarie per l'esercizio di talune attività cui sono interessati non pochi fra gli italiani rimasti in Tunisia e che esercitano la loro professione nei centri urbani.

Anche in materia di trasferimenti dei beni lasciati in Tunisia dai connazionali rimpatriati si ha ragione di confidare che in un prossimo futuro potranno essere eliminate le residue difficoltà di ordine amministrativo e valutario: ciò riguarda fra l'altro la categoria di coloro che fruiscono di pensione maturata e pagabile in Tunisia.

Le incoraggianti prospettive di una collaborazione sempre più intensa fra Italia e Tunisia, in vari settori economici, costituiscono una garanzia obiettiva per ristabilire un'atmosfera di fiducia e serenità nella nostra operosa collettività ancora residente in Tunisia, nonché una premessa per l'ulteriore riduzione delle difficoltà che essa ha incontrato negli ultimi anni. Lo scambio di visite tra i Ministeri degli esteri italiano e tunisino ha confermato la continuità dei tradizionali rapporti tra l'Italia e i Paesi arabi al di là degli eventi che recentemente hanno turbato in modo così grave la pace del Medio Oriente e l'atmosfera politica del Mediterraneo. Già altre conferme, d'altronde,

aveva ricevuto in precedenza tale continuità nei confronti ad esempio della RAU e dell'Algeria, il cui Governo ha inviato al nostro Ministro degli esteri un invito a visitare quello Stato. L'invito è stato accettato e la relativa data verrà concordata a tempo debito.

V A L E N Z I . Non ho inteso bene se si è riferito alla RAU.

L U P I S , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Ho detto nei confronti ad esempio della RAU e dell'Algeria, il cui Governo ha inviato al nostro Ministro degli esteri un invito a visitare quello Stato. L'invito è stato accettato e la relativa data verrà concordata a tempo debito.

In tale azione il nostro Governo si ispira a quelle che sono le linee fondamentali della politica italiana rivolta con perseveranza a favorire nel mondo, e nel Mediterraneo in particolare, un clima di distensione e di smobilitazione degli animi, propizio allo stabilimento di una pace giusta e duratura.

P R E S I D E N T E . Il senatore Valenzi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

* V A L E N Z I . Signor Presidente, onorevoli colleghi. Devo anzitutto ringraziare l'onorevole Sottosegretario perchè questa tempestività nella risposta, come osservava il senatore Salati, non rientra nel costume solito e segna un fatto nuovo. Lei risponde nello spazio di pochissimo tempo a un'interrogazione riguardante un viaggio di questa estate dell'onorevole Fanfani in Tunisia, e di questo, appunto, le sono grato.

Venendo all'argomento dell'interrogazione e alla sua risposta, occorre considerare quest'ultima per parti separate. In un primo momento avevo pensato che questa visita costituisse un passo politico di maggiore rilievo di quanto ella non l'abbia considerata. Infatti ella ha detto che l'inaugurazione della nave traghetto ha permesso questo scambio di visite. Io credevo invece il contrario e cioè che, essendo venuto prima il Ministro degli esteri tunisino in Italia, avendo avuto colloqui col Presidente del Consi-

glio, essendo poi partito Fanfani insieme a lui per la Tunisia, l'inaugurazione della nave traghetto fosse stato un pretesto perchè si potessero avere questi contatti...

L U P I S . *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* Senatore Valenzi, c'è una situazione internazionale che non possiamo ignorare.

V A L E N Z I . Sì, ma non è che la situazione internazionale può essere scossa da questo cambiamento di posizione. La mia preoccupazione ora è che si ridimensioni di molto questa visita. Lei, adesso, con questa interruzione, mi dimostra che siete costretti a ridimensionare l'accaduto.

Però, il fatto poteva avere una certa importanza per tre aspetti: anzitutto per quello concernente la situazione di quegli italiani che sono rimasti in quel Paese. Quando io andavo a scuola, la comunità italiana di quel Paese assommava a 100 mila unità; 75 mila erano gli italiani alla fine della guerra, e tale numero si è ridotto a 45 mila dopo l'indipendenza, mentre oggi vi sono 14 mila unità. Si tratta perciò di una comunità che non è la più importante, come un tempo era, dell'Africa ma di una collettività ridimensionata. Credo d'altra parte che la situazione politica tunisina costringesse ad un ridimensionamento della comunità italiana, ma forse questa ha subito troppi colpi e poteva essere, prima di ora, aiutata. (Il fatto che il ministro Fanfani si sia recato in Tunisia per noi è positivo, perchè sono anni che noi chiediamo che questo problema sia affrontato).

C'è però un altro fatto da ricordare: già nel 1962 l'onorevole Fanfani si recò in Tunisia (devo riconoscere in quest'Aula che egli è l'uomo politico della formazione governativa che sente di più questo problema, per lo meno questo problema particolare di questa collettività) e prese degli accordi: gli accordi Bourghiba-Fanfani. Che cosa successe dopo questi accordi? Nulla, perchè essi sono praticamente naufragati miseramente: abbiamo speso dei soldi, credo qualche miliardo, senza avere nessun vantaggio. Ho parlato con alcuni amici, che fanno parte del

Governo tunisino, i quali mi hanno detto che questa somma non è stata ben spesa.

Ora io mi domando: c'è pericolo che con questo ridimensionamento si ritorni ancora indietro, cioè c'è pericolo che si sia fatto un passo coraggioso, in un primo momento, ma che poi non si arrivi a concludere niente? Sì, c'è questa collettività di 14 mila individui, noi facciamo altri prestiti, stabiliamo degli accordi per la pesca, siamo arrivati ad avere una certa influenza nel Paese, dato che la televisione vi è arrivata, abbiamo avuto sempre delle relazioni abbastanza intense; però abbiamo fatto in modo di dare una certa tranquillità a queste 14 mila persone, abbiamo dato loro un *modus vivendi*, abbiamo realizzato una sistemazione per cui sia concesso a queste persone di continuare a risiedere in quel Paese? Dalle sue parole, onorevole Sottosegretario, sembra che tutto sia ancora un po' in aria: lei infatti ha affermato che per il trasferimento dei beni di queste persone si vedrà in futuro.

Allora, questi accordi non sono ancora completamente redatti, non sono ancora siglati, sono soltanto delle idee in aria? Pare che il 12 ottobre, se sono bene informato, ci debba essere un incontro della Commissione mista; da ciò si deduce che i problemi sono rimasti aperti. Bisogna trovare una sistemazione per quelle 14 mila persone, dando loro la certezza di una vita tranquilla: non si deve cioè badare soltanto al rinnovo della tessera di coloro che, per esempio, sono commercianti, ma bisogna dare alla collettività italiana vantaggi uguali a quelli degli italiani che si sono stabiliti in Tunisia dopo che l'ENI ha impiantato la sua famosa raffineria. Questi italiani hanno dei vantaggi superiori a quelli degli italiani che si trovavano in Tunisia da più antica data, per cui si deve equiparare la situazione di queste due categorie. Inoltre, quelli che vorranno rimpatriare, debbono avere la garanzia di portare con loro quello che hanno.

Tutto ciò è rimasto insoluto. Un'altra questione: avete ottenuto 9 miliardi, ed è molto, me ne rendo conto, da parte del Governo tunisino come indennizzo per le circa mille famiglie colpite dall'esproprio di 30 mila ettari compiuto il 12 maggio del 1964. (Ricor-

do questa data perchè Bourghiba l'ha scelta dato che essa corrispondeva a quella dell'anno 1881, in cui si ebbe l'occupazione da parte delle truppe francesi, occupazione di cui purtroppo anche noi italiani paghiamo le conseguenze). Però questo esproprio poteva evitarsi se il Governo avesse stabilito degli accordi in precedenza; si poteva evitare questo colpo come molti altri.

Non muovo rimproveri a coloro che si interessano della questione, però debbo affermare che vi è stato un lungo periodo di disinteresse nei riguardi di questi problemi specie per quanto riguarda il passato.

Ci sono pertanto tre questioni: la questione di coloro che sono residenti in questa Nazione, la questione di coloro che devono tornare, e anche la questione dei rapporti col mondo arabo.

Su questo punto dirò ancora due parole e poi concluderò, perchè l'ora tarda ci costringe a stringere i tempi. La questione è questa: quando Fanfani è partito, alcuni giornali, ad esempio il « Corriere della Sera », hanno scritto: sì, è giusto, bisogna andare in questi Paesi e stabilire i contatti con la Tunisia e con gli altri Paesi del mondo arabo, perchè bisogna stare attenti; ormai la flotta russa è scesa nel Mediterraneo e allora all'Italia tocca di prendere il posto di quelle forze, come l'Inghilterra e la Francia, che oggi disertano il Mediterraneo. Ci è stata assegnata, quindi, una specie di funzione di gendarmi al posto dell'Inghilterra o della Francia, quando invece il gendarme lo fa l'America e non c'è bisogno di toglierle questo lavoro.

Ma il fatto più importante è che una smentita in tal senso non c'è stata; c'è stato un brindisi di Fanfani, durante il quale, con una certa abilità, egli ha sottolineato che quell'incontro con quella parte del mondo arabo, che è la più occidentalizzata, era un modo di riprendere un contatto, e questo è certamente un modo intelligente di incominciare una certa azione. Però — e lei non ha detto niente in questo senso ed io non posso che rammaricarmene — nel documento conclusivo degli incontri italiani e tunisini, e nel momento in cui c'è una situazione di crisi molto grave nel Mediterraneo e in

cui una posizione è stata presa da tutti i Paesi, anche dall'America (la quale ha dichiarato ultimamente all'ONU che la situazione nel Mediterraneo non troverà la via del risanamento se gli israeliani non tornano alla posizione di partenza), voi questo non lo dite, non l'ha detto nemmeno il comunicato comune con un Paese arabo. Allora la vostra azione è castrata in partenza; voi prendete una posizione che apre le porte al riconoscimento della necessità di accettare, oltre all'esistenza di Israele (della quale ormai nessuno mette più in dubbio la sorte), anche i problemi gravissimi dei profughi arabi e del mondo arabo. Voi questo lo dite nei discorsi, ma quando fate un incontro con un Paese arabo non avete nemmeno il coraggio di scrivere che questi Paesi chiedono che l'aggressore non paghi, che si vuole la pace ma anche che coloro che sono usciti fuori dalle frontiere e hanno occupato un altro territorio se ne tornino a casa loro. La qual cosa risponde anche al nostro interesse, perchè sappiamo benissimo che l'ENI ha perduto dei pozzi petroliferi...

L U P I S, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Senatore Valenzi, questo problema di carattere generale lo discuteremo quando parleremo della politica internazionale del Paese; non è argomento di una interrogazione e non posso rispondere io. Io ho detto « mi auguro » ma non posso fare qui una discussione di politica estera.

V A L E N Z I. Lei rappresenta il Governo italiano in questo momento e la mia interrogazione poneva il problema: che cosa intendete fare verso il mondo arabo? Lei mi dice che questi contatti sono utili, che si spera nella pace. Ma ormai i termini pace o guerra non possono costituire delle aspirazioni, ma debbono avere a sfondo proposte concrete. Una delle idee fondamentali è che non ci può essere pace per la stessa Israele se non attraverso un contatto col mondo arabo che faccia tornare queste truppe, che sono uscite fuori dal confine, in casa loro. Questo bisogna dirlo e ripeterlo, perchè è interesse degli israeliani, che voi difendete, di capire che non si può continuare

a fare la guerra per anni, perchè un giorno potrebbero avere una sorte diversa e andare addirittura verso la distruzione. Poichè non vogliamo la guerra, allora, se vogliamo lavorare per la pace, occorre che noi affermiamo questo principio: che l'aggressore non paga e che chi è uscito dalle proprie frontiere occupando il territorio di altri Paesi deve tornare a casa propria. Questo è un modo costruttivo non soltanto per avere dei rapporti col mondo arabo, ma per dimostrare che vogliamo veramente la pace, e non soltanto a parole e in termini molto vaghi. *(Applausi dall'estrema sinistra).*

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Bartesaghi. Se ne dia lettura.

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

BARTESAGHI. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'interno.* — Per conoscere quali siano state le procedure seguite, nei rapporti con la Confederazione generale italiana del lavoro, riguardo alla domanda intesa ad ottenere i visti di autorizzazione per l'ingresso e la sosta in Italia di una delegazione di sindacalisti della Repubblica democratica del Vietnam, e quali siano i motivi per cui tali visti non sono stati accordati tempestivamente, così che i sindacalisti vietnamiti non hanno potuto entrare ed essere ospitati nel nostro Paese; per conoscere inoltre quale atteggiamento il Governo intenda assumere per la preannunciata richiesta di ingresso in Italia di un'altra delegazione di sindacalisti della stessa Repubblica democratica del Vietnam, che intenderebbe venirvi nel novembre 1967. (1971)

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Bartesaghi non è presente, l'interrogazione s'intende decaduta. Il Governo potrà dare, via breve, risposta scritta.

Lo svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze è esaurito.

Per lo svolgimento di un'interrogazione

C A S S E S E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A S S E S E . Onorevole Presidente, sollecito lo svolgimento dell'interrogazione n. 1969 per avere una risposta dal Governo in merito ad una questione molto grave, vale a dire lo sciopero che dura da 36 giorni in un'azienda a partecipazione statale gestita dall'Ente carta e cellulosa.

P R E S I D E N T E . La Presidenza si farà interprete di questo suo sollecito presso il Ministro competente.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

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

MASCIALE, SCHIAVETTI, DI PRISCO, PREZIOSI, TOMASSINI, ALBARELLO, RODA, PASSONI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Considerato che la prima annata della campagna olearia a regime comunitario ha registrato molte difficoltà nell'attività dell'AIMA che ha dovuto svolgere le operazioni di liquidazione del prezzo integrativo con scarsi mezzi, insufficienti attrezzature e pochi funzionari e che malgrado tutte le manovre messe in atto dalla Federconsorzi la predetta AIMA per essere un organo pubblico va tutelata, gli interpellanti chiedono di conoscere se non ritenga:

1) di predisporre misure di emergenza perchè tutte le integrazioni ancora non pagate siano liquidate entro il 10 ottobre 1967;

2) di dare una sistemazione organica agli uffici periferici dell'AIMA, fornendoli di mezzi ed impiegati, specialmente per l'enorme lavoro che dovranno fronteggiare;

3) di emettere con tutta urgenza il decreto per la regolamentazione per la prossima annata olearia già in atto in alcune zone a causa della cascola delle olive e dell'attacco della mosca olearia;

4) di precisare che destinatari dei contributi siano i produttori di olive;

5) di riconoscere le associazioni degli olivicoltori come organi di rappresentanza degli olivicoltori associati, con facoltà di raccogliere e trasmettere le domande, nonché di riscuotere e quietanzare per quanto riguarda le somme dovute per l'integrazione;

6) di stabilire il diritto di ogni consorzio costituito ad avere un proprio rappresentante nelle commissioni provinciali;

7) di fissare un termine per la liquidazione delle somme. (655)

Annunzio di interrogazioni

PRESDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

SIMONUCCI, Segretario:

GATTO Simone. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere quale atteggiamento e quali iniziative intende assumere il Governo italiano sulla situazione oggi esistente in Grecia dopo il voto espresso dalla Commissione delle comunità europee, con cui è stato giustamente negato al Governo dei colonnelli un prestito di 10 milioni di dollari da parte della Banca europea di investimento.

In particolare l'interrogante, sottolineando l'alto valore del giudizio espresso dall'autorevole organismo europeo, intende riferirsi anzitutto al voto di ratifica del parere anzidetto, che dovrà essere espresso in questi giorni dai delegati dei sei Paesi della CEE in seno al Consiglio di amministrazione della Banca europea d'investimento e al fatto che anche il solo voto dell'Italia può esser valevole alla conferma del parere espresso dalla Commissione.

A parte tale necessità di immediato impegno, l'interrogante chiede di conoscere se il Governo non ravvisi nel recente avvenimento una ulteriore conferma del dovere morale di assumere un fermo atteggiamento di condanna del regime antidemocratico in seno alla Commissione della CEE, già convocata per discutere sulla legittimità di associazione della Grecia, e di prendere l'iniziativa del ricorso alla Commissione europea

dei diritti dell'uomo per la denuncia delle violazioni dei principi di associazione al Consiglio di Europa compiute dal Governo greco in carica con la soppressione delle libertà costituzionali e gli atti compiuti contro i diritti della persona umana, che hanno suscitato la sollevazione morale del mondo civile. (2000)

CASSESE. — *Ai Ministri del turismo e dello spettacolo, dei lavori pubblici, della pubblica istruzione ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per sapere quali provvedimenti siano stati adottati o stiano per essere promossi per armonizzare, ai fini dello sviluppo turistico, i programmi di fabbricazione dei comuni di Capaccio e Agropoli, in provincia di Salerno, lungo il litorale tirrenico, con l'intervento dello Stato inteso a creare le indispensabili infrastrutture, al fine di evitare la ulteriore deturpazione del paesaggio ad opera della speculazione edilizia, in violazione delle più elementari norme di difesa delle aree da adibire ai servizi e della zona di rispetto degli importantissimi monumenti archeologici esistenti localmente. (2001)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

DARÈ. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se, e in quale misura, il Ministero dell'interno è in grado di corrispondere all'esigenza di alleviare almeno i danni materiali subiti dalle innocenti vittime — o dai loro familiari superstiti — di atti di banditismo del genere di quelli purtroppo verificatisi recentemente a Milano. (6765)

DARÈ. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se si intende (eventualmente con una variazione al bilancio attualmente allo esame del Parlamento) stanziare un apposito congruo fondo, nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno, al fine di consentire un tempestivo intervento economico a favore delle vittime — o dei fami-

liari superstiti — di atti di banditismo del genere di quelli purtroppo recentemente verificatisi a Milano. (6766)

MASCIALE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — In relazione alla grave minaccia determinata dalla cascola delle olive negli agri dei comuni di Barletta, Bisceglie, Trani, Molfetta e Giovinazzo con la inevitabile conseguenza dell'attacco della mosca olearia,

l'interrogante chiede di conoscere se non ritenga di impartire sollecite disposizioni agli uffici periferici perchè intervengano con ogni mezzo per ridurre il più possibile le dannose ripercussioni alla produzione olearia di quelle zone. (6767)

SCARPINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi per i quali dopo tre anni di numerose richieste avanzate al Ministero della pubblica istruzione da parte del comune di Decollatura (Catanzaro), posto al centro di 14 comuni della fascia pre-silana, che contano oltre 42 mila abitanti e 1.400 frequentanti la scuola media unificata, non è stato provveduto per l'istituzione di corsi di studi superiori alla media; se non ritenga, anche in considerazione che l'Amministrazione comunale di Decollatura ha disponibili i locali e le attrezzature necessari, di autorizzare per l'anno scolastico 1967-68 almeno l'istituzione di una sezione staccata in Decollatura del Liceo scientifico « L. Siciliani » di Catanzaro per venire incontro al sempre maggior numero di studenti di grado superiore e alle famiglie della zona, per le quali la frequenza dei figli in scuole medie superiori in sedi molto lontane non solo comporta sacrifici economici insopportabili, ma rende ancora drammatica e dolorosa l'attesa del rientro a casa degli studenti a seguito del disastro ferroviario sul viadotto della « Fiumarella » in Catanzaro avvenuto nel 1961 e nel quale persero la vita 71 persone nella quasi totalità studenti del comune di Decollatura. (6768)

PINNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — Premesso che rispondendo a due interrogazioni dell'onorevole E. Endrich nel 1954, i Ministri riconobbero la necessità dell'apertura di un varco sull'istmo che congiunge l'Isola di S. Antioco alla Sardegna, con conseguente costruzione di un ponte, in modo da collegare direttamente la laguna di S. Antioco col Golfo Palmas, ed « assunsero l'impegno » di finanziare l'opera; che malgrado siano ormai trascorsi 13 anni l'opera non è stata ancora finanziata; che — frattanto — la sua mancata realizzazione, oltre ad aver aggravato le situazioni già lamentate nella interrogazione dell'onorevole Endrich, ha provocato il completo inquinamento della laguna di S. Antioco; che i diversi provvedimenti di divieto di pesca adottati dall'Autorità marittima su richiesta di quella sanitaria non vengono osservati dalla miserrima categoria dei pescatori che da quelle acque hanno sempre tratto i mezzi di vita; che già si sono verificati numerosi casi di malattie infettive e sussiste incombente pericolo di epidemie,

l'interrogante chiede di conoscere se non ritengano necessario includere la realizzazione del varco e del ponte nei programmi delle opere pubbliche per l'anno 1968. (6769)

GUARNIERI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* — Persistendo fin dal principio di questo nuovo anno scolastico il grave disagio negli Uffici delle Direzioni didattiche, degli Ispettorati scolastici delle scuole elementari e in uffici di altre scuole medie per la proibizione, da parte del Ministero dell'interno, ai Comuni e alle Amministrazioni provinciali, di sostenere le spese per l'ordinaria manutenzione dei locali, per l'uso del telefono e per altre necessità, l'interrogante si permette chiedere quali provvedimenti si intendano adottare per sopperire alle carenze segnalate. (6770)

TORELLI. — *Al Ministro della sanità.* — Premesso:

che l'ECA di Colvecchio (Rieti) con determinazione 30 giugno 1967 indiva una

licitazione privata a' sensi dell'articolo 89 lettera a) del Regolamento per l'amministrazione e contabilità dello Stato, per l'alienazione del diritto di esercizio della farmacia di proprietà del predetto Ente di Collevechio;

che la determinazione stabiliva che la licitazione doveva essere fatta col metodo delle offerte segrete da pervenire entro le ore 17 del giorno precedente a quello della licitazione fissata per il 2 settembre 1967, giorno in cui dopo l'apertura dei plichi si sarebbe proceduto alla stesura del verbale di deliberamento con restituzione dei depositi ai non aggiudicatari;

che in detto giorno, rese palesi le due sole offerte pervenute, il Presidente dell'ECA si è fatto lecito chiedere agli offerenti se alcuno ritenesse di migliorare la più elevata offerta, il che venne effettuato dal concorrente che aveva fatto l'offerta minore con somma che superava l'offerta maggiore, dopo di che la farmacia venne a lui aggiudicata;

che a seguito di ricorso dell'interessata, vincitrice in base alla scheda segreta, il Prefetto di Rieti con suo decreto numero 7927/3-B del 23 settembre 1967 disponeva un nuovo esperimento di licitazione privata e quindi immediatamente l'ECA di Collevechio in data 26 settembre 1967 diramava gli inviti per la nuova licitazione su basi totalmente nuove, con clausole illegali fissando all'uopo la data del 7 ottobre 1967.

Tutto ciò premesso si desidera conoscere:

1) se reputa legittimo il sistema di offerta in miglioramento dopo la lettura delle offerte segrete che — per esplicito dettato del bando — dovevano essere presentate obbligatoriamente entro le ore 17 del giorno precedente a quello della gara, e con esplicita affermazione che « decorso tale termine non resta valida alcuna offerta, anche se sostitutiva, integrativa o aggiuntiva all'offerta precedente », o se invece ritiene applicabili nella specie gli arresti giurisprudenziali in materia i quali prevedono che: « in caso di licitazione privata ad offerte segrete non deve essere fatto invito ad offerta di miglio-

ramento perchè è nel sistema stesso della gara che l'aggiudicazione venga fatta in base alle prime offerte » (Consiglio di Stato - Sezione V - 11 luglio 1962, n. 661);

2) se reputa legittimo e valido il provvedimento del Prefetto di Rieti che ordina una nuova licitazione privata;

3) se in definitiva non ritiene di ordinare con provvedimento d'urgenza la sospensione della nuova licitazione fissata per il 7 ottobre 1967 e quindi procedere all'annullamento del verbale di licitazione privata 2 settembre 1967 di cui trattasi, « nella sola parte relativa all'offerta di miglioramento », confermando il resto. (6771)

GIGLIOTTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quale è stata la spesa per opere pubbliche a carico dello Stato che il Ministero dei lavori pubblici ha sostenuto nel corso degli esercizi 1963-1964, 2° semestre del 1964, 1965 e 1966 e quale parte di dette spese attiene ad opere pubbliche a carico dello Stato o col concorso dello Stato per le quali sono da applicare i contributi di migliororia di cui al decreto legge 28 novembre 1938, n. 2000 (15 per cento dell'aumento di valore) e alla legge 5 marzo 1963, numero 246 (25 per cento dell'aumento di valore). (6772)

GIGLIOTTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere:

a) l'ammontare complessivo, alla data del 1° gennaio 1967, dei mutui « assunti » dai Comuni ed in corso di ammortamento;

b) l'ammontare complessivo, alla data del 1° gennaio 1967, dei mutui « deliberati » (dai Consigli comunali o dalle Giunte municipali, in forza dell'articolo 140 del testo unico del 1915), « ma non ancora perfezionati », e perciò non in ammortamento, relativi ai bilanci ordinari e straordinari a tutto il 1966;

c) l'ammontare, alla data del 1° gennaio 1967, dei mutui « da deliberare », relativi ai bilanci ordinari e straordinari a tutto il 1966;

d) l'ammontare dei mutui che i Comuni prevedono di dover deliberare, in rela-

zione alle risultanze dei bilanci ordinari e straordinari del 1967.

Le identiche notizie si richiedono per le Provincie e per le Regioni.

Si chiede inoltre di conoscere rispettivamente per i Comuni, le Provincie e le Regioni l'ammontare dell'onere per interessi, quote di ammortamento e spese per l'assunzione dei mutui iscritti nei bilanci del 1966 e quale, secondo i bilanci preventivi approvati o in corso di approvazione, il prevedibile aumento nel 1967. (6773)

GIGLIOTTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso che l'interrogante ha proposto la seguente interrogazione (n. 6516):

« Al Ministro dell'interno. Per conoscere se, a suo criterio, è esatta l'interpretazione che il comune di Napoli, Servizio affissioni e pubblicità, gestione IGAP, dà alla legge 5 luglio 1961, n. 641, applicando l'imposta di pubblicità ai cartelli " si loca " e " si vende ", di comuni dimensioni, che i proprietari di appartamenti appongono ai lati del portone di ingresso degli edifici.

Per conoscere inoltre se, a prescindere dall'interpretazione della legge, l'applicazione di tale imposta a detti cartelli (che importa la necessità per gli utenti di presentare, prima di poter apporre il cartello, regolare domanda all'ufficio su carta bollata da lire 400, di pagare la relativa imposta ed infine di ottenere il provvedimento di autorizzazione con altre modalità ancora) non costituisca una vessazione dei cittadini, che sarebbe consigliabile, per molteplici motivi, di evitare.

Per conoscere, infine, se altri Comuni, oltre quello di Napoli, applicano l'imposta di pubblicità ai cartelli sopra richiamati ».

Premesso che, in data 4 settembre 1967, è stato risposto nei sensi seguenti:

« Per i cartelli recanti la scritta " si loca " o " si vende " esposti da parte dei proprietari di appartamenti all'esterno degli edifici, per evidenti scopi pubblicitari, occorre corrispondere i diritti comunali sulle pubbliche affissioni ai sensi dell'articolo 1, primo comma, della legge 5 luglio 1961, n. 641.

L'articolo 3 della succitata legge, dà, infatti, facoltà ai Comuni di autorizzare l'esposizione diretta dei mezzi pubblicitari da parte degli interessati, previo pagamento dei prescritti diritti di affissione, come nel caso dei cartelli di locazione o vendita, che vengono, di solito, apposti sui portoni degli appartamenti offerti in vendita o in locazione e non negli appositi spazi destinati dai Comuni alla pubblicità affissionale.

Dato il chiaro disposto della citata disposizione legislativa, è da ritenere che anche in altri Comuni vengono riscossi i diritti per le affissioni dei cartelli in questione, salvo il minor rigore rilevabile nel perseguimento delle evasioni in quelle località dove l'uso dei cartelli stessi è divenuto più sporadico per la preferenza accordata a più moderni sistemi pubblicitari ».

Considerato che la risposta si limita alla legittimità della imposta sui cartelli « si loca » e « si vende », ma non prende in esame la seconda parte della interrogazione, si chiede di conoscere se, a parere del Ministro:

a) l'imposta di pubblicità sui cartelli « si loca » e « si vende », di normali dimensioni, apposti ai lati del portone d'ingresso degli edifici, in considerazione anche delle numerose formalità (domanda, autorizzazione, pagamento eccetera) e dell'onerosità dell'accertamento delle numerosissime evasioni, sia opportuna o sia soltanto vessatoria, e quindi da sconsigliare;

b) quali, oltre Napoli, sono i Comuni con popolazione superiore alle 100.000 unità, che l'applicano.

Si chiede, infine, di conoscere se, a giudizio del Ministro, il comune di Napoli, in ogni caso, ha male interpretato la legge, avendo applicato l'imposta di pubblicità invece dei diritti di affissione. (6774)

MORVIDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se è a conoscenza che in un locale appartenente al comune di Viterbo e posto in piazza del Plebiscito, n. 17, di questa città esiste un affresco raffigurante una Madonna con angelo e recante la data del

maggio 1642, affresco che si presenta con una spaccatura tale da far temere una parziale rovina forse irreparabile;

se la Sovrintendenza ai monumenti ne conosce l'esistenza e se si è preoccupata — e in qual modo — di garantirne l'integrità e la conservazione. (6775)

MORVIDI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere quanto è costata all'Erario la stampa del « Codice di avviamento postale » e per quale ragione si è affidata all'industria privata anzichè al Poligrafico dello Stato. (6776)

BISORI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Il sottoscritto:

riallacciandosi a precedenti suoi molteplici interventi affinchè una città dell'importanza di Prato (quarta dell'Italia centrale e importantissimo centro industriale) sia collegata, mediante raccordi adeguati, all'autostrada Firenze mare, all'autostrada del Sole ed alla costruenda superstrada Livorno-Firenze, anche in considerazione della particolare intensità del traffico automobilistico che si svolge in Prato e nelle sue vicinanze;

ricordando che nel maggio 1962 egli apprese, dopo ripetute insistenze, da un telegramma dell'allora ministro onorevole Sullo che il Consiglio di amministrazione dell'ANAS, nell'approvare raccordi autostradali per 100 miliardi di lire, aveva compreso fra quei raccordi quello destinato a congiungere la stazione di Prato Calenzano sulla autostrada Firenze mare, stazione posta fra le località di Spazzavento e Fogliaia in comune di Calenzano, con la frazione di Mezzana in comune di Prato;

ricordando pure che egli ripetutamente sollecitò la costruzione di quel raccordo, ma invano perchè tuttora vengono addotte difficoltà d'ordine finanziario;

trovando d'altra parte incomprensibile che non sia stato ancora costruito un raccordo fra l'attuale stazione di Prato sull'autostrada Firenze mare e la vicina strada statale che dalla Val di Bisenzio va a

congiungersi, presso l'indicatore, alla strada Abetone Brennero;

rilevando inoltre che, spostata anni fa verso Sud l'autostrada Firenze mare presso Prato, l'esperienza ha chiaramente dimostrato esser indispensabile (com'egli ha sempre sostenuto) che su tale autostrada venga costruita una stazione « Prato Ovest » affinchè gli automezzi che da Prato vanno verso Ovest (e cioè verso Pistoia, Lucca, Viareggio, Livorno eccetera) non debbano, per entrar nella predetta autostrada, assurdamente, procedere verso Est (e cioè verso l'attuale stazione di Prato, che è posta ad Est della città) per poi avviarsi verso Ovest; oppure andare, altrettanto assurdamente, a Pistoia per strada ordinaria ed entrare solamente là, dalla stazione di quella città, nell'autostrada Firenze mare;

considerando infine come, nel quadro organico delle comunicazioni autostradali e stradali con Prato, vada tenuta ben presente la necessità che la costruenda superstrada Livorno-Firenze abbia, sboccando nella pianura Firenze-Prato, non solo un adeguato collegamento con Firenze, ma anche un adeguato collegamento con Prato, e cioè che venga costruita a tal fine, da quello sbocco sino a ciascuna delle due città, la cosiddetta « bretella » che viene invocata dai pratesi;

dichiarando, quanto a quest'ultimo punto, che non è soddisfatto della risposta ricevuta a interrogazione a risposta scritta n. 4869, nella quale espressamente domandava se l'anzidetta necessità venisse tenuta presente nel progetto per l'anzidetta superstrada, al che non è stato risposto;

domanda quali siano ad oggi le valutazioni e gli intendimenti dell'Amministrazione circa gli anzidetti vari raccordi dei quali Prato lamenta tuttora la mancanza, che risulta particolarmente strana quando si osserva che città di minore importanza sono ormai dotate di imponenti raccordi che ad esse — non certo più che a Prato — occorrono. (6777)

ROMANO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro.* — Per sapere quali prov-

vedimenti s'intendano adottare per la regolamentazione del rapporto d'impiego del personale dell'ISES, che, a norma dell'articolo 8 della legge 15 febbraio 1963, n. 133, doveva essere effettuata entro sessanta giorni dalla data di promulgazione della legge stessa;

per sapere se non si ritenga di dover informare il personale, per il tramite delle organizzazioni sindacali, sulle norme contenute nel testo del Regolamento, prima che esso sia definitivamente approvato;

per sapere dal Ministro del tesoro quando intenda restituire all'ISES, corredato del prescritto parere, il Regolamento a lui inviato. (6778)

MASCIALE, TOMASSINI, DI PRISCO. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere a quale uso sono adibiti i 1253 automezzi in dotazione del Ministero dell'agricoltura e delle foreste e come sono stati spesi i 300 milioni stanziati, per il servizio automobilistico, nel bilancio 1966 del predetto Ministero dell'agricoltura. (6779)

ROMANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga di dover intervenire presso la Sovrintendenza ai Monumenti di Napoli per indurla ad accogliere la proposta formulata dall'Amministrazione comunale di Cava de' Tirreni affinché un rappresentante di quell'Ufficio partecipi alle sedute della commissione edilizia del Comune, al fine di raccordare la rispettiva attività, evitare incomprensioni e fraintesi, rendere più rapida l'approvazione dei progetti conformi alle norme edilizie.

L'accoglimento della proposta si rende necessario, perchè nel passato notevoli difficoltà e divergenze sono intervenute fra i due organismi, il che ha reso molto lenta la procedura di approvazione dei progetti ed ha generato sfiducia e malcontento fra i cittadini. (6780)

BATTAGLIA. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'agricoltura e delle foreste.* —

L'interrogante, premesso che la produzione di olio di oliva della Grecia è prevista quest'anno in circa due milioni di quintali contro un milione e 806 mila quintali dell'anno 1966;

che il consumo nazionale greco ammonta a circa un milione e 350 mila quintali annui e che, pertanto, il Governo della Grecia ha deciso di versare un sussidio di 7,50 dracme (pari a lire 150) al Kg. per le esportazioni da quel Paese di olio di oliva vergine o raffinato,

chiede di conoscere quale sia il loro parere in merito, ed in particolare se tale aiuto verrà applicato anche nei confronti delle esportazioni greche di olio di oliva nel territorio comunitario e ciò per le implicazioni concorrenziali che comporterebbe. (6781)

MORINO. — *Al Ministro del commercio, dell'industria e dell'artigianato.* — Per segnalare urgentemente e per conoscere se non ritenga necessarie ed indilazionabili la revisione e la sistemazione della difesa del canale idrico di adduzione del fiume Oglio in Valle Camonica, Brescia — proveniente dalla presa — deviazione del fiume in comune di Esine alla centrale idroelettrica Italsider in frazione Gratacasolo, località Paraviso, in comune di Pisogne.

Si tratta di un canale di larghezza oltre i dieci metri e con portata d'acqua di diversi metri cubi secondo.

Il canale che si estende per una lunghezza di circa 18-20 Km. scorre liberamente attraverso proprietà private in zone completamente scoperte e per tratti sia di proprietà privata che degli abitati rivieraschi con protezione irrisoria di filo spinato — ed a volte assolutamente mancante — protezione ormai superata dal tempo e dallo sviluppo agricolo della zona specie nel tratto interessante il comune di Gianico. Poichè tale protezione, sempre lamentata insufficiente ed a seguito di denunciati incidenti anche mortali risulta inadeguata alle funzioni di difesa, si richiama la sensibile e premurosa attenzione del Ministro per i provvedimenti urgenti del caso e per una sicura e definitiva sistemazione. (6782)

MORINO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere quale fondatezza abbiano — e se fondate quali provvedimenti adeguati intendano adottare — le voci diffuse in ordine allo smantellamento delle ferrovie in concessione Società nazionale ferrovie tranvie - SNFT con sede sociale in Roma, via Paisiello n. 33 e sede amministrativa e di esercizio in Iseo, Brescia, che serve l'intera e popolosa valle Camonica oltre al lago di Iseo per complessivi circa 75 chilometri da Iseo ad Edolo Stazione terminale.

Si fa presente che tale ferrovia, pur con tutte le sue deficienze ed arretratezze nello svilupparsi del progresso e dell'economia, ha sempre assolto il suo compito di trasporto in genere dal passeggero alla complessità dei materiali pesanti e voluminosi sin dall'inizio del suo esercizio risalente all'anno 1909.

Se per ragioni economiche, come sembra, la ferrovia in discorso dovesse rientrare nel programma di smantellamento si impone subito il dovere di far rilevare, non solo lo stato di disagio in cui verrebbero a trovarsi le popolazioni del lago di Iseo ed in modo particolare della valle Camonica, ma, come la stessa economia della zona già fortemente depressa e nota anche al Governo come zona di depressione economica ad indice più elevato fra le già note della Lombardia e nella fattispecie nella provincia di Brescia, subirebbe un ulteriore ed insopportabile appesantimento gravissimo di danno economico. Si vuole doverosamente evidenziare la insufficiente viabilità in valle Camonica più volte lamentata ed oggetto di molteplici interrogazioni ai Ministri interessati; tale viabilità verrebbe ad essere maggiormente gravata dal traffico già rallentato per i molteplici ingombri che si verificano sulla strada stessa spesso mancante anche, oltre che di ammodernamento, di ordinaria manutenzione. Lo smantellamento della SNFT recherebbe inoltre danno incalcolabile al turismo specie nella zona lacuale iseana. Le industrie sia della zona del lago che quelle della intera valle Camonica ne risentirebbero il dan-

no rilevante in rapporto ai costi di trasporto, mentre il fatto più grave da lamentare sarebbe quello di porre sul lastrico oltre 450 famiglie che attualmente trovano impiego e lavoro presso la predetta ferrovia in concessione, senza alcuna speranza di reimpiego o di eventuali altri posti lavoro data la depressione economica della zona: ciò che potrebbe anche in definitiva turbare l'ordine pubblico. (6783)

Ordine del giorno per la seduta di mercoledì 4 ottobre 1967

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 4 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Votazione per la nomina di un senatore segretario.

II. Discussione dei disegni di legge:

1. FENOALTEA. — Prevenzione e repressione del delitto di genocidio (96).

Prevenzione e repressione del delitto di genocidio (2038) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Delega al Governo per l'emanazione di un testo unico delle norme relative al trattamento di quiescenza dei dipendenti dello Stato (1161).

3. NENCIONI e FRANZA. — Estensione alle diffusioni radio-televisive del diritto di rettifica previsto dall'articolo 8 della legge 8 febbraio 1948, n. 47, recante disposizioni sulla stampa (19).

4. Deputati ROSSI Paolo ed altri. — Limite di età per l'ammissione alle classi della scuola dell'obbligo (1900) (*Approvato dalla 8ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

5. Riordinamento delle Facoltà di scienze politiche in Facoltà di scienze politiche e sociali (1830).

6. BOSCO. — Inclusionione dei tribunali di Brescia, Cagliari, Lecce, Messina, Salerno e S. Maria Capua Vetere fra quelli cui sono addetti magistrati di Corte di cassazione in funzioni di Presidente e di Procuratore della Repubblica (891).

7. Proroga della delega contenuta nell'articolo 26 della legge 26 febbraio 1963, n. 441, per la unificazione di servizi nel Ministero della sanità (588).

III. Seguito della discussione della proposta di modificazioni agli articoli 63 e 83 del Regolamento del Senato della Repubblica (*Doc.* 80).

IV. Discussione dei disegni di legge:

1. TERRACINI e SPEZZANO. — Del giuramento fiscale di verità (1564) (*Iscritto all'ordine del giorno ai sensi dell'arti-*

colo 32, secondo comma, del Regolamento).

2. VENTURI e ZENTI. — Riapertura e proroga del termine stabilito dall'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione di proposte di ricompense al valore militare (1867).

3. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — LUSSU e SCHIAVETTI. — Emendamento dell'articolo 85, comma primo, della Costituzione della Repubblica (938) (*Iscritto all'ordine del giorno ai sensi dell'articolo 32, secondo comma, del Regolamento*).

La seduta è tolta (*ore 20,15*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari