# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

# 170ª SEDUTA PUBBLICA

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## MERCOLEDÌ 15 LUGLIO 1959

(Pomeridiana)

**Presidenza del Presidente MERZAGORA,**

**indi del Vice Presidente BOSCO**

## INDICE


**Disegni di legge:**

Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . . *Pag.* 7980

Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente . . . . . 7943, 7980

Deferimento all'esame di Commissione permanente . . . . . 7943

Rimessione all'Assemblea . . . . . 7980

Trasmissione . . . . . 7943, 7979

« Istituzione del Ministero del turismo e dello spettacolo » (456-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Procedura urgentissima*) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . . 7943, 7946
BATTAGLIA . . . . . 7952
BO, *Ministro senza portafoglio* . . . . . 7947
BUSONI . . . . . 7945
GIANQUINTO . . . . . 7952
ZOTTA, *relatore* . . . . . 7943 e *passim*

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (630) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione e approvazione):

ANGELILLI . . . . . *Pag.* 7954, 7972
ANGELINI Nicola . . . . . 7971
BARBARESCHI . . . . . 7979
CRESPELLANI . . . . . 7978
FIORENTINO . . . . . 7972
JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile* 7958, e *passim*
MASSARI . . . . . 7978
PESSI . . . . . 7976
RESTAGNO, *relatore* . . . . . 7955, 7971

**Interpellanze:**

Annunzio . . . . . 7980

**Interrogazioni:**

Annunzio . . . . . 7981

**Per l'iscrizione di un disegno di legge all'ordine del giorno:**

PRESIDENTE . . . . . 7979
CARELLI . . . . . 7979


TIPOGRAFIA DEL SENATO (1190)

# Presidenza del Presidente MERZAGORA

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

C E M M I , *Segretario, da lettura del processo verbale.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

**Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati**

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Condono in materia tributaria per sanzioni non aventi natura penale » (648);

« Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni » (649).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

**Annunzio di deferimento di disegno di legge alla deliberazione di Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito il seguente disegno di legge alla deliberazione:

*della 5ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

« Condono in materia tributaria per sanzioni non aventi natura penale » (648), previo parere della 2ª Commissione.

**Annunzio di deferimento di disegno di legge all'esame di Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito il seguente disegno di legge all'esame:

*della 5ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

« Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali previsti dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni » (649).

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Istituzione del Ministero del turismo e dello spettacolo » (456-B)** (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Procedura urgentissima*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione del Ministero del turismo e dello spettacolo », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che, a norma dell'articolo 54 del Regolamento, il Senato dovrà deliberare soltanto sulle modificazioni apportate dalla Camera dei deputati.

Poichè per il disegno di legge in esame è stata approvata, nella seduta antimeridiana di oggi, la procedura urgentissima, ha facoltà di parlare il senatore Zotta per riferire oralmente.

Z O T T A , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli signori, il disegno di legge contiene pochi emendamenti sostanziali sui quali avrò l'onore di richiamare l'attenzione dell'Assemblea; gli altri emendamenti hanno un carattere puramente formale: è una di-

versa dizione di un concetto che è stato già affermato da questo ramo del Parlamento ed una trasposizione, una inversione, una anticipazione o una diversa presentazione di commi o di articoli che sono stati già approvati, per cui sui medesimi non occorre una nostra indagine particolare, in quanto hanno già avuto il nostro assenso.

L'articolo 1 è identico, l'articolo 2 sostanzialmente, nella revisione della Camera, si scompone in tre articoli che diventano articoli 2, 3 e 4. L'articolo 2 nel nostro testo conteneva le attribuzioni del nuovo Ministero; nei tre articoli che ne sono germinati, sono enumerate le attribuzioni del Ministero del turismo e precisamente sono menzionate le attribuzioni già del Commissariato per il turismo e della Direzione generale dello spettacolo, nonchè quelle del C.O.N.I. A questo proposito può apparire un mutamento nel nuovo testo quando si dice che al Ministero è attribuita la vigilanza sul Comitato olimpico nazionale italiano e sono trasferite le funzioni esercitate dalla Presidenza del Consiglio dei ministri nei confronti di esso, mentre nel nostro testo precedente si parlava solo delle funzioni e non della vigilanza, ma il concetto sostanzialmente è identico perchè per vigilanza noi si intendeva e quella amministrativa e quella contabile, mentre nella nuova dizione è stata separata l'una dall'altra. Non vi è nessuna modifica, dunque.

L'articolo 3, che è la seconda parte di quell'articolo 2 di cui discutiamo, contiene l'enumerazione delle attribuzioni che sono devolute al Ministro, così elencate: quelle già attribuite al Presidente del Consiglio dei ministri nei riguardi dell'Istituto per il credito sportivo, e qui nulla di nuovo ancora; nulla di nuovo inoltre per quanto riguarda la lettera *b*) e la lettera *c*), cioè le attribuzioni spettanti al Ministro dell'interno riguardo alle stazioni di cura, di soggiorno e di turismo, e le attribuzioni devolute allo stesso Ministro dell'interno per quanto riguarda l'ordinamento dell'imposta di soggiorno, di cura e di turismo. Vi è una aggiunta. Nel testo approvato dal Senato i provvedimenti in materia sarebbero stati presi di concerto con il Ministro dell'interno; il testo della Camera restringe invece questa dizione, limitando tale concerto esclusivamente ai provvedimenti concernenti il riconoscimento e le modificazioni del carattere di stazioni di cura, soggiorno e turismo al territorio di un comune e dei consorzi inter-provinciali delle stazioni stesse.

La Commissione è stata del parere di accogliere questa modifica. Mi corre tuttavia l'obbligo di riferire l'osservazione del senatore Cerabona al quale si sono associati i colleghi della sua parte, che ha suggerito che nei casi in cui il riconoscimento e le modificazioni del carattere di stazioni di cura riguardassero particolarmente o prevalentemente stazioni di cura, il Ministro dell'igiene e della sanità non debba rimanere estraneo alla deliberazione. Senza proporre di emendare il testo approvato dalla Camera, egli invita il Governo a tener presente questa sua raccomandazione: il Ministro del turismo, in tali circostanze, dovrebbe tener presente anche il parere del Ministro dell'igiene e della sanità pur non parlandosi di « concerto » fra i due Ministri in senso tecnico.

La Commissione non ha nulla da obiettare su questo punto. Si tratta in verità di un accertamento in cui non è inopportuno ascoltare i suggerimenti del Ministro della igiene.

Il terzo articolo, germinato dalla scomposizione dell'articolo 2 del testo del Senato, disciplina la materia riguardante i documenti che debbono essere allegati al bilancio del nuovo Ministero. Vi si parla di una relazione annuale del C.O.N.I. sull'attività svolta e sull'andamento della gestione; del bilancio dell'Istituto per il credito sportivo; di un elenco dei mutui concessi nell'anno. Fin qui nulla di nuovo. La parte nuova infatti riguarda una relazione annuale del Consiglio di amministrazione dell'E.N.I.T. sull'attività svolta e sull'andamento della gestione.

Nessuna innovazione viene introdotta nel successivo articolo 5 che riproduce l'articolo 3 del testo approvato dal Senato.

P R E S I D E N T E . Senatore Zotta, se ella non ha osservazioni in contrario, passeremo ora all'esame delle singole modifica-

zioni cominciando da quelle relative agli articoli 2, 3 e 4.

B U S O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B U S O N I. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarà la mia una breve dichiarazione preliminare a nome dei senatori del Gruppo del Partito socialista italiano, che varrà anche come dichiarazione di voto.

Noi già votammo contro questo disegno di legge e non tanto per i motivi pregiudiziali che avanzammo ed illustrammo, quanto anche per motivi di sostanza. Il dibattito che si è svolto nell'altro ramo del Parlamento, il quale ci ha restituito questo disegno di legge con l'approvazione della maggioranza, ma anche dalla stessa maggioranza profondamente rimaneggiato, almeno nella forma, non ha fatto che rafforzarci nella convinzione che avevamo ragione ad essere contrari.

Lo stesso relatore alla Camera dei deputati, l'onorevole Lucifredi, che già nella relazione scritta aveva rivelato un certo disagio a riguardo della norma per la delega al Governo circa il riordinamento degli Enti turistici, nella risposta conclusiva rilevava che, per tale norma, esisteva anche un diffuso malcontento fra gli stessi funzionari degli Enti turistici ed affermava che, come noi abbiamo sempre sostenuto e richiesto, l'*optimum* sarebbe stato un provvedimento legislativo che organizzasse tutti gli innumerevoli aspetti dei problemi dell'Amministrazione dello Stato.

Un altro parlamentare non di nostra parte, un parlamentare della destra, affermava che questo diciannovesimo Ministero nasce asfittico a causa delle polemiche che ha suscitato e che derivano da quelle perplessità che — come un altro parlamentare ancora rilevava — questo disegno di legge aveva fatto sorgere e corrispondenti ad altrettante incertezze degli stessi proponenti, perplessità che già in quest'Aula avevano avuto manifestazione e che lo stesso parere della 9ª Commissione della industria e commercio aveva ampiamente documentato.

Il fatto stesso del vasto rimaneggiamento del disegno di legge compiuto dalla Camera dei deputati, a nostro giudizio, è indice della fretta ed anche in un certo senso della superficialità con cui era stato approntato e presentato da coloro stessi che avevano fatto, poi disfatto e quindi rifatto ancora questa stramba tela di Penelope tessuta con fili di ragno.

La realtà è che se per coprire i motivi di disagio si volevano in ogni modo raggruppare in un Ministero materie eterogenee che non hanno affinità economiche, sociali e politiche e che qui ci furono dette unite da sole attività ricreative, se si voleva ad ogni costo creare questo zibaldone incongruo, bisognava affrontare il problema con ben altra e più ampia visione e cioè anche con maggiore studio, tempo e ponderazione. Si sarebbe compreso allora che non ci si poteva limitare a presentare un disegno di legge che crea soltanto un altro organo burocratico con la minaccia di appesantire ancora di più i meccanismi già in azione e di far pesare maggiormente il potere centralizzato in settori periferici che avevano una tradizione di autonoma creazione, di autonomo sviluppo e di autonoma regolamentazione.

Ma è stato detto perfino che se vi sono enti, settori, attività che hanno bisogno dello aiuto dello Stato, non debbono pretendere poi che lo Stato non intervenga nella loro attività e nelle loro decisioni. E l'apparente pretesa di diritto crea volutamente la confusione che copre a nostro giudizio tutto il meditato disegno; perchè l'aiuto finanziario è dello Stato, cioè del complesso dei cittadini, mentre l'intervento è del Governo che è sempre l'intervento di una maggioranza, cioè di una parte. Per questo, per il settore del turismo, col grosso pericolo rappresentato dalla delega al Governo ad emanare norme per le quali già qui a lungo discutemmo e battagliammo e che dovrebbero essere di primaria competenza del Parlamento, c'è stato il pronunciamento contrario anche dell'A.N.C.I. e della Unione delle provincie. Ma il rispetto per gli enti periferici è tale che di quel pronunciamento, signori del Governo, non avete voluto tenere nessun conto perchè anche per voi vale evidentemente la massima del tirare di-

ritto. Se il problema fosse stato affrontato con la ponderatezza necessaria, si sarebbe anche compreso che occorreva soprattutto avere ed esporre idee e direttive precise e quindi presentare programmi ispirati ad esse ed enunciare e per lo spettacolo e per il turismo le linee di una politica che è sempre mancata e che da parte nostra sempre abbiamo reclamato e sollecitato.

Si sarebbe data allora una giustificazione che invece manca o è solo meccanica, funzionale, burocratica della creazione di un diciannovesimo Ministero. E solo se se ne fosse discusso in sede di riordinamento di tutta la struttura governativa, determinando col numero le funzioni dei singoli Ministeri, come la Costituzione indica, si sarebbe potuto esaminare se, risultando utile crearlo, questo non avrebbe dovuto comprendere allora anche il settore ricreativo e quello del tempo libero, oggi così male affidati a quell'E.N.A.L. che ha fatto tanto parlare di sè (e non certo, credo, per ricevere attestazioni di elogio) e che da ben 14 anni è tanto poco democraticamente affidato ad un commissario che viene definito straordinario ma che è divenuto permanente; e se nel campo dello spettacolo questo Ministero non avrebbe dovuto avere, nelle sue competenze, pure i programmi televisivi anche per determinare un'uniformità di revisione degli spettacoli, cioè di applicazione della censura. È stato detto: è vero, questi settori hanno bisogno di un riordinamento, ma intanto creiamo il Ministero così come è stato proposto; faccia questo Ministero la sua esperienza nella struttura prevista e poi sarà riveduta la sfera delle sue attribuzioni e delle sue competenze. Ciò che ci conferma che qui si improvvisa senza meditazione, senza programmi e senza idee chiare e soprattutto senza necessità. Ci era stato sempre insegnato che la funzione crea l'organo; ora si vuol creare l'organo per poi cercargli la funzione. Affermammo che non di un Ministero si sentiva la necessità, bensì di leggi di riordinamento sia per il turismo sia per il teatro lirico e di prosa che per il cinematografo. Signori del Governo, si fanno le cose superflue e non si provvede invece a quelle necessarie. Il Governo ci ha presentato questo disegno di legge per la creazione di un Ministero anche dello spettacolo, ma il 30 giugno 1959 — e noi l'avevamo reiteratamente preavvisato — è scaduta la legge 31 luglio 1956, n. 897 sulla cinematografia e non ci sono state presentate proposte di proroga e tanto meno la nuova legge che è necessaria. Così che attualmente il settore cinematografico è scoperto di leggi e rimarrà scoperto per vari mesi ancora e si procederà illegalmente; perchè coi bilanci di previsione dei Dicasteri finanziari abbiamo approvato anche disposizioni finanziarie riferentisi ad una legge che non esiste più. Invece, dal giorno in cui le disposizioni di bilancio sono entrate in vigore a questo, crediamo che si sarebbe dovuto provvedere. Riteniamo che sarebbe stato molto più opportuno, regolare, giusto ed utile che invece della legge per un Ministero superfluo, il Governo ci avesse presentato una nuova legge per la cinematografia, che non solo è necessaria, ma è divenuta indispensabile dopo la scadenza di quella che era in vigore e che con il 30 dello scorso mese non lo è più.

Mentre si crea un Ministero *ad hoc*, per il turismo il Governo era impegnato da un voto del Senato — che, come già altra volta rilevai, così viene eluso — a presentare al Parlamento le leggi di riordinamento; ed i settori dello spettacolo aspettando le promesse nuove leggi languono; e non ci si dice una parola sulle intenzioni con cui il Ministero si muoverà, sulla politica che dovrà svolgere, ma ci si presenta per la firma una cambiale in bianco.

Onorevoli colleghi, onorevoli signori del Governo, come già rifiutammo la nostra firma, a maggior ragione torniamo a rifiutarla ora, a maggior ragione torniamo a votare contro l'istituzione di questo Ministero che, allo stato delle cose, noi riteniamo superfluo ed ingiustificato. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Ricordo agli oratori l'osservanza dell'articolo 54 del nostro Regolamento al quale non si è attenuto il senatore Busoni, che ha trattato nel suo intervento di argomenti non strettamente pertinenti agli emendamenti in discussione.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro Bo. Ne ha facoltà.

B O , *Ministro senza portafoglio.* In verità sono stato prevenuto da lei, signor Presidente, perchè se con la sua autorità lei non avesse ora ricordato che, secondo un articolo del nostro Regolamento, (esattamente l'articolo 54, ultimo capoverso), che tutti dobbiamo rispettare, nuovi emendamenti possono essere presi in considerazione dal Senato solo se si trovino in correlazione con gli emendamenti introdotti dalla Camera, mi sarei dovuto far carico di ribattere al senatore Busoni che tutto quello che egli ha creduto adesso di ripeterci — (e s'intende che non entro nel merito e posso quindi rispettare le sue opinioni) — non attiene ai punti che ora sono in discussione dinanzi a questa Assemblea.

Comunque, io desidero dire solo pochissime parole, non foss'altro per la ragione che, se a questo punto il Governo tacesse, usando del suo diritto di ritenere che il Regolamento del Senato interdice a tutti di riprendere in considerazione punti e temi diversi da quelli di cui, in questo momento, l'Assemblea si può occupare, con molta probabilità esso sarebbe accusato dagli avversari di un imbarazzato silenzio o di una interessata reticenza.

P R E S I D E N T E . Sarebbe accusato di questo, ma lodato per l'obbedienza al Regolamento.

B O , *Ministro senza portafoglio.* Forse lei solo, signor Presidente, ci renderebbe questa giustizia, perchè non so se troppi colleghi preferirebbero riconoscere che noi abbiamo ubbidito al Regolamento o non ci accuserebbero piuttosto di tacere perchè non sappiamo che cosa rispondere.

Vengo dunque all'argomento. Il senatore Busoni ha detto, una volta di più, che noi non avremmo dovuto presentare un progetto di legge che mette alla luce un diciannovesimo Ministero, perchè i particolari di una costruzione non si possono esaminare prima di aver definito il generale, e cioè prima di aver condotto in porto l'esame della legge sulla Presidenza del Consiglio e sul numero, sull'ordinamento e sulle attribuzioni dei vari Ministeri.

Io colgo ben volentieri questa occasione per annunciare al Senato che, per quel che concerne l'ufficio che mi è affidato, sono ormai compiuti gli studi e le indagini che metteranno il Governo in condizioni di riprendere al più presto l'esame del disegno di legge n. 94, già in esame davanti alla 1ª Commissione del Senato e che concerne per l'appunto la Presidenza del Consiglio e i Ministeri. Ma andiamo oltre: non è esatto, come dice ancora il senatore Busoni, che nell'altro ramo del Parlamento e in modo particolare dalla sua maggioranza si siano manifestate delle serie perplessità sopra l'opportunità dell'istituzione del Ministero del turismo e dello spettacolo. A questo punto debbo, anzi, osservare che in realtà nella Camera, assai meno che nel Senato, sono stati sollevati dubbi e obiezioni di massima, di merito o pregiudiziali, sull'opportunità e utilità di questo Ministero e che tutti, dal più al meno, hanno convenuto invece che sia ormai necessario dare un assetto più stabile ed efficace agli organi di governo che si occupano del turismo e dello spettacolo.

Terzo punto. Il senatore Busoni ha rivolto i suoi strali, una volta ancora, a quell'articolo della legge che nel nuovo testo figura sotto il numero 10 e che riguarda la delega al Governo per il riordinamento degli enti turistici nazionali, provinciali e locali. Su questo punto io anticipo fin d'ora una considerazione, che spero quindi di potermi dispensare dal ripetere quando passeremo all'esame dell'articolo 10, e dico che proprio il testo rielaborato dalla Camera di tale articolo (che era l'articolo 8), vuole precisare e concretare meglio, a norma dell'articolo 76 della Costituzione, i criteri e i principi direttivi della delegazione. (*Interruzione del senatore Gianquinto*). So che c'è qualcuno che, anche a questo punto, può continuare ad essere di parere contrario, e non mi illudo sinceramente di persuaderlo che il suo parere non corrisponde a verità, ma mi permetto di ritenere che vi sono dei casi in cui ci si trova di fronte ad un atteggiamento tale da far pensare ad una opposizione talmente precostituita e preconcetta che rende quasi superflua la discussione, tanto più quando (e l'appunto vale per il senatore Gianquinto e per il senatore Busoni) tali critiche partono da oratori che affermano in ogni momento di essere i primi a riconoscere la attualità e l'urgenza di una nuova e completa

disciplina legislativa per i fenomeni del turismo e dello spettacolo.

Vorrei ancora osservare che non è poi esatto quanto ha aggiunto il senatore Busoni circa le modificazioni che sono state introdotte nell'altro ramo del Parlamento e che dovrebbero, secondo l'onorevole Busoni, dimostrare una sostanziale divergenza di idee rispetto alla tesi del Governo e del Senato. Sta di fatto, invece, che nella Camera è stato sottoposto ad una lodevole rielaborazione, in gran parte di forma e per qualche parte anche di sostanza, il testo che quest'Assemblea, il 21 maggio scorso, aveva approvato. (*Interruzione del senatore Busoni*).

Allora, se lei l'ha rilevato, onorevole collega, non è vero che ci siano stati nell'altro ramo del Parlamento dei dissensi sostanziali rispetto al Senato.

La situazione oggi si riassume in questi termini: sta di fatto che nella Camera si sono sentite meno voci di dissenso e di critica di quelle che si sono udite in quest'Aula, e quindi è lecito concludere che questo disegno di legge merita di essere finalmente approvato. Dico, finalmente, e spero di non suscitare la indignazione dei miei contradditori, perchè l'ultima precisazione che debbo fare è che non è esatto l'appunto mosso al Governo di avere intrapreso e condotto questa iniziativa con fretta, o almeno senza ponderazione. Tutti sappiamo che i precedenti risolgono per lo meno al 1954, quando il governo, presieduto dall'onorevole Scelba, presentò un disegno di legge che già mirava ad istituire un Ministero tripartito come quello che, secondo il titolo per lo meno, avrebbe dovuto essere il Ministero che ora sta venendo alla luce, e cioè un Ministero del turismo, dello spettacolo e dello sport. Sappiamo anche che quel disegno non ha potuto essere approvato nell'altra legislatura, ma non mi sembra giusto nè giustificato il rimprovero all'attuale Governo di avere quasi precipitosamente elaborato una legge in cui, a guardar bene, sono invece riprodotte numerose delle disposizioni che figuravano nei progetti precedenti.

B U S O N I . E che l'altro Ministero Segni ritirò.

B O , *Ministro senza portafoglio*. Questo non è un argomento. Il vero è, dicevo, che il testo presente nelle sue disposizioni tiene conto dei voti, delle aspirazioni, delle raccomandazioni che, nel corso degli ultimi anni, sono stati espressi dalle categorie interessate e dagli organi ed uffici specificamente preposti al turismo.

Detto questo, onorevoli colleghi, ho finito. Vorrei soltanto augurarmi che l'esame degli articoli emendati dalla Camera possa procedere speditamente, così da non richiedere non tanto a me la piccola fatica di parlare quanto all'Assemblea la pazienza di ascoltare, per qualche altra, sia pur breve, precisazione.

P R E S I D E N T E . Passiamo alla votazione delle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati relativamente agli articoli 2, 3 e 4. Rinnovo la raccomandazione di attenersi alla norma dell'articolo 54 del Regolamento.

Si dia lettura dell'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

C E M M I , *Segretario*:

Art. 2.

Il Commissariato per il turismo e la Direzione generale dello spettacolo istituiti presso la Presidenza del Consiglio dei ministri sono soppressi. Le relative attribuzioni sono devolute al Ministero del turismo e dello spettacolo.

Allo stesso Ministero è attribuita la vigilanza sul Comitato olimpico nazionale italiano (C.O.N.I.) e sono trasferite le funzioni esercitate dalla Presidenza del Consiglio dei ministri nei confronti di esso.

P R E S I D E N T E . Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

C E M M I , *Segretario*:

Art. 3.

Al Ministro per il turismo e lo spettacolo sono devolute:

*a*) le funzioni attribuite al Presidente del Consiglio dei ministri nei riguardi dell'Istituto per il credito sportivo;

*b*) le attribuzioni spettanti al Ministro per l'interno, ai sensi del regio decreto-legge 15 aprile 1926, n. 765, convertito nella legge 1° luglio 1926, n. 1380, e successive modificazioni ed integrazioni, riguardo alle stazioni di cura, di soggiorno e di turismo;

*c*) le attribuzioni spettanti allo stesso Ministro per l'interno ai sensi del regio decreto-legge 24 novembre 1938, n. 1926, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e successive modificazioni ed integrazioni, sull'ordinamento della imposta di soggiorno, di cura e di turismo.

I provvedimenti concernenti il riconoscimento e le modificazioni del carattere di stazione di cura, soggiorno e turismo al territorio di un Comune e dei consorzi interprovinciali delle stazioni stesse, sono adottati di concerto con il Ministro per l'interno.

Il Ministro per il turismo e lo spettacolo fa parte del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.

P R E S I D E N T E . Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 4 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

C E M M I , *Segretario*:

Art. 4.

Allo stato di previsione della spesa del Ministero del turismo e dello spettacolo da presentarsi al Parlamento saranno allegati la relazione annuale degli organi amministrativi del C.O.N.I. sull'attività svolta e sull'andamento della gestione, il bilancio dell'Istituto per il credito sportivo con un elenco dei mutui concessi nell'anno, nonchè una relazione annuale del Consiglio di amministrazione dell'E.N.I.T. sull'attività svolta e sull'andamento della gestione.

P R E S I D E N T E . Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 6 del disegno di legge modificato dalla Camera dei deputati.

C E M M I , *Segretario*:

Art. 6.

Il Consiglio centrale delle stazioni di cura, soggiorno e turismo è soppresso. Le relative attribuzioni sono devolute al Consiglio centrale del turismo.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare l'onorevole relatore. Ne ha facoltà.

Z O T T A , *relatore*. Non v'è che un emendamento di forma, in quanto noi avevamo usato un solo periodo. Questo dico per significare che la Commissione in verità non è del tutto d'accordo con quanto rilevava testè l'onorevole Ministro. Con tutto il rispetto per l'altro ramo del Parlamento, dichiariamo che aderiamo alla modifica solo per rispondere al desiderio di portare a termine la discussione, ma non condividiamo affatto l'opinione del Ministro, il quale poco fa diceva che la Camera aveva portato una opportuna ed utile elaborazione di forma e di sostanza. Per la sostanza sono piccole, trascurabili modifiche.

Per la forma, ecco un esempio. L'articolo approvato dal Senato diceva: « Le attribuzioni del Consiglio centrale delle stazioni di cura, soggiorno o turismo sono devolute al Consiglio centrale del turismo, istituito col decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 12 settembre 1947, n. 941 ». L'articolo, modificato dalla Camera, dice: « Il Consiglio centrale delle stazioni di cura, soggiorno e

turismo è soppresso. Le relative attribuzioni sono devolute al Consiglio centrale del turismo ».

Si potrebbero usare tante altre forme per dire la stessa cosa. Ad ogni modo la Commissione raccomanda al Senato l'approvazione di questa e delle altre modifiche. Quel che urge, è l'approvazione del disegno di legge, il quale è rimasto sostanzialmente nella struttura già approvata dal Senato.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 6. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 7 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

C E M M I , *Segretario*:

Art. 7.

Il Servizio delle informazioni e l'Ufficio della proprietà letteraria, artistica e scientifica rimangono, con le rispettive attribuzioni, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare l'onorevole relatore. Ne ha facoltà.

Z O T T A , *relatore*. Il Senato, sulla base di un emendamento dell'onorevole Lepore, aveva incluso nell'articolo 7 la menzione della Discoteca di Stato. In verità la Commissione non era stata favorevole all'emendamento. Comunque la Camera ha ripreso il medesimo motivo che fu esposto dalla Commissione ed ha rilevato che non è opportuna l'aggiunta della discoteca di Stato, in quanto nell'ufficio della proprietà letteraria artistica e scientifica, vi è inclusa anche la discoteca di Stato. Anche questa è una modifica di forma.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 7. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 9 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

C E M M I , *Segretario*:

Art. 9.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro per il turismo e lo spettacolo e con il Ministro per il tesoro, le norme necessarie per la istituzione dei ruoli organici del personale del Ministero del turismo e dello spettacolo, nonchè per la istituzione dei nuovi ruoli organici del personale del Servizio delle informazioni e dell'Ufficio della proprietà letteraria, artistica e scientifica di cui all'articolo 7, avuto riguardo alle effettive esigenze dei servizi e nei limiti dell'attuale consistenza numerica complessiva dei ruoli indicati nell'articolo 8.

Con lo stesso provvedimento saranno emanate le norme occorrenti per la ripartizione tra il Ministero del turismo e dello spettacolo ed il Servizio ed Ufficio indicati nell'articolo 7 del personale di cui alla tabella *A* annessa al decreto legislativo 8 aprile 1948, n. 274, di quello dei ruoli ad esaurimento e dei ruoli aggiunti e del personale non di ruolo, nonchè per la prima attuazione dei ruoli organici e per il conseguente nuovo assetto dei ruoli aggiunti.

Con la istituzione dei ruoli di cui al primo comma saranno soppressi quelli indicati nell'articolo 8, primo comma. Il personale appartenente ai ruoli soppressi sarà inquadrato nei nuovi ruoli, con assegnazione a carriera ed a qualifica pari a quelle annesse alla posizione da esso rivestita e con l'anzianità di ruolo e di qualifica già maturata.

Per il conferimento dei posti nelle qualifiche iniziali che risultino eventualmente disponibili dopo l'inquadramento anzidetto potranno essere indetti una volta tanto concorsi riservati al personale dei ruoli organici, dei ruoli aggiunti e non di ruolo appartenente alle Amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole relatore. Ne ha facoltà.

ZOTTA, *relatore*. L'articolo 9 è identico. Vi è solo una differenza. Per la costituzione dei ruoli per il personale presso il Ministero del turismo, da un lato, e presso l'Ufficio della proprietà letteraria ed il servizio informazioni dall'altro, che restano presso la Presidenza del Consiglio, si procede con delega: diceva il Senato « avuto riguardo alle effettive esigenze dei servizi »; la Camera ha aggiunto « e nei limiti dell'attuale consistenza numerica complessiva dei ruoli indicati nell'articolo 8 ».

Ora la Commissione, che aveva portato attentamente il suo esame sulla questione, preoccupata appunto che la consistenza attuale non rispondesse alle esigenze del servizio, le quali sono indubbiamente mutate nello spazio di dieci anni, e cioè dal 1948, data in cui quei ruoli furono istituiti, al 1959, data in cui si provvede a questo riordinamento, aveva suggerito la formula « avuto riguardo alle effettive esigenze dei servizi » che è quella usata a proposito del Ministero della sanità. Comunque non troveremo rilievi di sorta in quanto vi è il riferimento all'articolo 8 e l'articolo 8, s'intende, comprende il personale dei ruoli straordinari di cui al primo comma, e il personale di cui al secondo comma, cioè i ruoli ad esaurimento ed i ruoli aggiunti e il personale non di ruolo. Con questa chiarificazione la Commissione è favorevole all'emendamento approvato dalla Camera.

Per il resto non vi è che una inversione: quello che per noi era secondo comma diventa terzo comma.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 9. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 10 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

CEMMI, *Segretario*:

Art. 10.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita una Commissione parlamentare composta di nove senatori e nove deputati designati dai Presidenti delle due Camere, le norme necessarie per il riordinamento degli Enti e organi turistici nazionali, provinciali e locali, avendo cura di assicurare nella loro composizione la rappresentanza più idonea degli interessi turistici e, per gli Enti periferici, la rappresentanza delle Amministrazioni provinciali e comunali e delle Camere di commercio, industria e agricoltura, rispettando l'autonomia degli stessi Enti periferici e attuando il coordinamento delle loro attività.

Le norme predette saranno emanate con uno o più decreti del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per il turismo e lo spettacolo, di concerto con i Ministri per l'interno e per il tesoro.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole relatore. Ne ha facoltà.

ZOTTA, *relatore*. L'articolo 10 presenta un primo emendamento sostanziale, dove parla del riordinamento degli enti turistici nazionali e regionali e locali. Viene istituita una Commissione parlamentare — interparlamentare aveva detto il Senato, usando un termine che è nella prassi — alla Camera tale termine non è piaciuto. In sostanza la modifica è rappresentata dal fatto che la Commissione doveva essere costituita secondo il Senato da 7 senatori e 7 deputati, mentre la Camera ha elevato il numero a 9; e su questo penso che il Senato possa essere d'accordo.

Per il resto poi ha aggiunto, quanto ai criteri direttivi, che vi sia la rappresentanza delle amministrazioni provinciali e comunali e delle Camere di commercio, industria e agricoltura nella composizione degli organi dirigenti di questi enti e su ciò la Commissione può essere d'accordo. Nel testo del Senato tuttavia era sancito espressamente che l'autonomia dei singoli enti locali, pur così tutelata, dovesse contemperarsi con la necessità di assicurare il più efficiente coordinamento dell'attività dei singoli enti nell'interesse dello Stato. Questa specificazione è stata soppressa nella diversa locuzione dell'articolo 10

approvato dalla Camera, che in un certo senso, a mio avviso, appare meno preciso. Comunque il concetto è chiaro ugualmente: autonomia da un lato e coordinamento con i superiori interessi dello Stato dall'altro.

Le modifiche sostanziali si risolvono nell'aumento del numero da 7 a 9 dei componenti della Commissione interparlamentare, nonchè nella rappresentanza delle amministrazioni provinciali e comunali e delle Camere di commercio industria ed agricoltura.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti l'articolo 10.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 11 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

CEMMI, *Segretario*:

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Art. 11.

Fino a quando non sarà provveduto alla attuazione dei nuovi ruoli previsti dall'articolo 9, al Servizio delle informazioni e all'Ufficio della proprietà letteraria, artistica e scientifica sarà addetto, in posizione di comando, personale del Ministero del turismo e dello spettacolo; ed al Consiglio di amministrazione del Ministero predetto parteciperanno anche i capi del Servizio e dell'Ufficio sopra indicati.

PRESIDENTE. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

GIANQUINTO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANQUINTO. Onorevole Presidente, il nostro voto contrario al disegno di legge non è l'espressione di una posizione preconcetta, contrariamente a quanto ha dichiarato testè l'onorevole Ministro Bo. Ella è stato inesatto, onorevole Bo: nella discussione generale di questo disegno di legge precisammo il nostro orientamento, dichiarando che saremmo stati favorevoli al nuovo Ministero del turismo e dello spettacolo, pur con tutte le riserve e le critiche qui a suo tempo esposte. Tali riserve e tali critiche sono per altro tutt'ora da mantenere.

Abbiamo però votato contro perchè abbiamo ritenuto impossibile associare il nostro voto ad un disegno di legge contenente una norma contraria al dettato della Costituzione. Si tratta precisamente dell'articolo 10 che, delegando al Governo il potere legislativo per il riordinamento degli enti e degli organi turistici nazionali, non detta principi o criteri direttivi. Le modifiche della Camera non hanno giovato a tale norma. Senza quei principi direttivi la delega è incostituzionale...

BO, *Ministro senza portafoglio*. Ecco il preconcetto...

GIANQUINTO. Questa è la ragione per cui, ribadendo il nostro orientamento, diamo voto contrario all'intero disegno di legge.

BATTAGLIA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli Ministri, convinti della necessità di una migliore organizzazione turistica in Italia e della produttività del turismo stesso, noi liberali abbiamo votato a favore di questo disegno di legge quando venne la prima volta all'esame di questa Assemblea. Voteremo a favore anche questa volta. Siamo convinti, tuttavia, che si sarebbe dovuto e potuto fare di più e di meglio. Questo disegno di legge infatti rappresenta, a nostro modesto avviso, qualcosa di sforzato e nasce molto impastoiato.

Voteremo a favore nonostante quell'emendamento apportato dalla Camera, secondo il quale la struttura fisica di questo Ministero

deve rimanere quale era quella del Commissariato del turismo del 1948: e ciò perchè siamo convinti che quella struttura fisica non è sufficiente e rappresenta, quindi, una nuova pastoia per la efficienza del Ministero che andiamo a licenziare. Nonostante tutto questo, ripeto, e rammaricati, onorevole Presidente, noi daremo il nostro voto favorevole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo modificato dalla Camera dei deputati. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (630)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che è stata chiusa la discussione generale.

Debbono ancora esse svolti due ordini del giorno. Il primo è quello del senatore Jannuzzi. Se ne dia lettura.

CEMMI, *Segretario*:

« Il Senato,

ritenuto che l'importanza del centro marittimo di Molfetta è sempre crescente a seguito del continuo incremento delle attività marittime e portuali;

che nelle matricole della gente di mare sono iscritti più di 15 mila marittimi e le nuove iscrizioni sono annualmente di circa 400 unità;

che tra unità maggiori e minori e galleggianti sono iscritti nelle matricole e nei registri 284 navi, con una stazza lorda complessiva di 5291 tonnellate;

che l'attività cantieristica è rappresentata da 13 cantieri, di cui uno attrezzato anche per costruzioni in ferro;

che sviluppatissima è la pesca che nel 1958 ha dato un prodotto del valore di un miliardo e mezzo di lire e sviluppate sono anche le attività accessorie all'industria peschereccia;

che notevole è il movimento portuale non inferiore a 300 navi per ogni anno;

che cospicuo è il demanio marittimo;

che importanti, frequentate e ben condotte sono tutte le scuole marittime;

che, principalmente per i motivi anzidetti, viene insistentemente richiesta la istituzione a Molfetta di una capitaneria di porto;

che il provvedimento s'impone e non appare più dilazionabile,

invita il Governo a voler istituire nel centro marittimo di Molfetta una capitaneria di porto, in sostituzione dell'esistente Ufficio circondariale marittimo ».

PRESIDENTE. Poichè il senatore Jannuzzi non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Il secondo ordine del giorno è quello del senatore Angelilli. Se ne dia lettura.

CEMMI, *Segretario*:

« Il Senato,

richiamandosi al voto espresso in sede legislativa il 6 marzo 1958 dalla 7ª Commissione senatoriale relativo al potenziamento e allo sviluppo del porto di Civitavecchia, oltre che per assicurare l'avvenire della città tirrenica anche per corrispondere alle crescenti esigenze di Roma e della Sardegna,

impegna il Ministro della marina mercantile a sollecitare gli opportuni provvedimenti tendenti a ripristinare e rimodernare le attrezzature, realizzando rapidamente le opere iniziate onde creare le premesse per la istituzione di una zona industriale, per la

eventuale creazione di un punto franco, inserendo il porto di Civitavecchia tra gli scali delle grandi linee di navigazione, e ciò ai fini di ripristinare il porto di Civitavecchia nella sua tradizionale funzione di porto di Roma, inserendolo nel quadro della più intensa attività mercantile dell'Italia centrale e particolarmente del Lazio e dell'Umbria ».

PRESIDENTE. Il senatore Angelilli ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

ANGELILLI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, più volte ho richiamato l'attenzione del Governo sulle inderogabili esigenze del porto di Civitavecchia, sottolineando la necessità dell'adozione di provvedimenti adeguati alla sua rinascita ed al suo inserimento nel ritmo più pulsante della vita mercantile italiana. A tale scopo proposi nella trascorsa legislatura la costituzione di un ente portuale, quale mezzo più che fine, per il raggiungimento di quello sviluppo tecnico e commerciale che Civitavecchia attendeva ed attende da anni. Il disegno di legge che in proposito presentai non potè essere approvato per la conclusione della legislatura, ma la 7ª Commissione senatoriale, esaminandolo in sede legislativa, approvò all'unanimità, il 6 marzo 1958 ,un significativo ordine del giorno che fu accettato dal Governo e che esprimeva il voto di sistematici e razionali provvedimenti per il porto di Civitavecchia, al fine anche di raggiungere, attraverso il potenziamento di quel porto, un miglioramento delle condizioni economiche del retroterra umbro-laziale e della Sardegna che nel porto di Civitavecchia ha il suo sbocco naturale.

È quindi ricollegandomi a quel voto che io rinnovo le mie sollecitazioni in favore di Civitavecchia, certo che il Ministro della marina mercantile vorrà definitivamente e concretamente affrontare il problema suscitandovi intorno l'indispensabile interessamento di tutti gli organi responsabili e particolarmente del Ministero dei lavori pubblici.

Civitavecchia è il porto di Roma e la testa di ponte del continente sulla Sardegna: il suo potenziamento, il suo sviluppo interessano pertanto una vasta zona ed un'ampia area commerciale, particolarmente depressa, così come ha sottolineato ieri anche il collega Monni nel suo interessante intervento. È indubbio che il rifiorire di questo antico emporio tirrenico significherà il rifiorire di quelle regioni che, per una ragione o per un'altra, vi gravitano e vi dovrebbero gravitare intorno, e si tratta in parte di quelle regioni sulle cui precarie condizioni ha richiamato l'attenzione del Governo il collega Salari parlando sul bilancio del lavoro, segnalandone, con accorata parola, l'aumento della disoccupazione in contrasto con il regresso verificatosi in tutte le altre regioni.

Sono anche questi, onorevole Ministro, elementi da tenere presenti, fattori da valutare e da pesare nell'affrontare la materia, e che nella loro negatività presente dovrebbero essere un nuovo sprone per convincere una volta per sempre Parlamento e Governo ad adottare quelle provvidenze che Civitavecchia attende da molti anni per risolvere una situazione che diventa ogni giorno più grave e drammatica.

Proprio in questi giorni Civitavecchia ha avuto il riconoscimento della qualifica di socio d'onore dell'Associazione mutilati per le distruzioni subite a causa dei bombardamenti: la città è fiera di questa sua recente pagina di gloria, anche se si tratta di una gloria dolorosa, ma chiede che le sue testimonianze restino nel cuore e nella memoria degli uomini, chiede che le ferite che furono aperte in quegli anni di sofferenza siano finalmente rimarginate, che venga ricostruito quanto fu distrutto, ripristinato quanto fu perduto, risanato quanto è ancora in abbandono, chiede soprattutto che le sia consentito di vivere. Di vivere come operante parte della Nazione, e non soltanto di sopravvivere stentatamente e faticosamente. Civitavecchia, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, chiede non speranza ma fiducia nel suo domani, ed è per questo che ancora una volta io invoco l'intervento fattivo e costruttivo del Parlamento e del Governo in favore di Civitavecchia. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

RESTAGNO, *relatore*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la discussione svoltasi ieri in questa sede per l'esame del bilancio preventivo del Ministero della marina mercantile, pur nella sua brevità, ha dimostrato con quanto interesse sia seguita l'attività di questo Dicastero, la cui competenza si proietta in uno dei settori più interessanti della vita economica nazionale ed anche internazionale.

L'attività della Marina mercantile italiana trae idubbiamente le sue origini e la sua ispirazione dalle affermazioni, a tutti note, delle nostre potenti marinerie medioevali che seppero conquistare i mercati di tutti i continenti, rendendo ammirate e temute le gloriose Repubbliche italiane. A parte il ricordo storico ed euforico, è indubbio che la nave del nostro Paese (e anche degli altri Paesi), sormontata dalla bandiera nazionale, rappresenta ovunque, nella più chiara sintesi, un lembo della Patria lontana e reca l'espressione più completa e più concreta di quanto la tecnica e l'arte dei nostri connazionali sa realizzare a beneficio della collettività.

Prima di addentrarmi a rispondere brevemente agli egregi colleghi che hanno partecipato alla discussione, recando in quest'Aula con la loro passione le aspirazioni marinare dei grandi porti italiani, desidero esprimere il mio devoto omaggio all'illustre collega ed amico senatore Jervolino, Ministro della marina mercantile, per la passione con cui regge la sua carica, recando in essa la sua competenza di amministratore, di sensibile uomo politico e di figlio della più grande città marinara del Mezzogiorno d'Italia. Ho altresì il dovere di ringraziare i colleghi che hanno partecipato alla discussione, portando in essa frutti di esperienza e di capacità.

Debbo però fare una piccola precisazione, circa il contenuto della mia relazione scritta.

Qualche collega ha voluto ricercare in essa, direi, quasi con la lente di ingrandimento, punti nei quali io ho rilevato, per preciso dovere d'ufficio, deficienze o lacune o insufficienti finanziamenti a favore delle attività complesse, attinenti al Dicastero di cui si discute. Ho creduto onesto il farlo ma nel tempo stesso ho messo in evidenza doverosamente i chiari risultati ottenuti in tanti settori dell'attività marinara, non soltanto per la costruzione della flotta, ma per il suo ammodernamento che deve essere ulteriormente realizzato per la valorizzazione del mercato interno ed estero.

Onorevoli colleghi, è certo che il campo di attività della marina mercantile è così vasto ed appassionante, ed aggiungerò anche tecnico, per cui questa relazione poteva, e forse doveva essere svolta da qualche collega più esperto di me in questa specifica attività, ma è ugualmente vero che nessuno avrebbe potuto essere più di me convinto del dovere che incombe sul Parlamento e sul Governo di potenziare questa attività, che è così aderente alla natura del nostro Paese, di questa nostra Italia quasi totalmente circondata dal mare, che dispone di due grandi isole, che sono quasi dei piccoli continenti, e le cui coste si sviluppano per migliaia e migliaia di chilometri. L'Italia è sempre stata una nazione marinara e questa prerogativa deve conservare e perfezionare oggi e in avvenire nel nuovo clima e nei nuovi ordinamenti che si è liberamente dati, puntando verso queste civili conquiste, che sono le più idonee ai nostri tempi e le più adatte al temperamento degli italiani.

Data la vastità degli argomenti limiterò il mio brevissimo intervento ad alcuni dei problemi di maggiore rilievo, evitando di discutere argomenti che saranno certamente svolti autorevolmente e convenientemente dal Ministro.

I colleghi Ruggeri, Caruso e Genco si sono a lungo intrattenuti su uno degli argomenti più scottanti della vita marinara, cioè sul problema della pesca. I rilievi mi trovano consenziente nel constatare la necessità di recare vita e metodi nuovi in questa attività ancorata a sistemi superati da molti decenni. Viviamo da poco più di 50 anni in un mondo che progredisce in un ritmo serrato, che attraverso l'evoluzione e la tecnica ha pressochè eliminato le distanze e che (dopo duemila anni in cui i trasporti a cavallo erano i soli dominatori della strada) ha raggiunto in mare, in cielo e sulla terra obiettivi e perfezionamenti che pareva follia sperare.

Bisogna perciò convogliare, per un dovere insito in ognuno di noi, gli sforzi massimi

per portare anche nell'umile mondo dei pescatori il soffio del progresso, aggiornando i metodi di pesca e rendendo meno dura la vita dei pescatori.

Per raggiungere questi obiettivi è necessario che si sviluppi effettivamente una coraggiosa politica della pesca, nell'ambito del Ministero della marina mercantile e che con stanziamenti adeguati si possano affrontare e risolvere i gravi problemi che sono alla base dell'attività peschereccia.

Per procedere in questa direttiva, in una base di concrete realizzazioni, occorrono contributi, signor Ministro, occorrono massicci finanziamenti a basso costo, occorrono facilitazioni fiscali. Occorrono leggi operanti per ovviare alle manchevolezze ed alle lacune lamentate anche nel corso della discussione...

ZANOTTI BIANCO. Per reprimere la pesca di frodo.

RESTAGNO, *relatore*. Anche per questo.

... a proposito dell'insufficiente utilizzo del fondo di rotazione, nonchè dei fondi speciali previsti dalla Cassa del Mezzogiorno.

A riprova che questo problema è profondamente sentito, stanno le numerosissime proposte di legge, di iniziativa parlamentare e governativa, che attendono di essere esaminate nei due rami del Parlamento, nonchè le numerose leggi approvate a favore del settore e che interessano segnatamente la pesca costiera, quella di altura, ed anche la stessa pesca atlantica.

L'impegno in questo campo da parte del ministro Jervolino è stato confermato a più riprese ed io voglio ricordare che egli l'ha rinnovato anche recentemente a Roma in occasione del Congresso internazionale delle costruzioni navali da pesca e poi a Napoli al Convegno mondiale della cooperazione peschereccia, promosso dalla F.A.O. e dal *Bureau international du travail*.

Nel predetto secondo Convegno, ove erano rappresentate ben 24 Nazioni, è stato posto l'accento sulla solidarietà internazionale che si deve realizzare per concordare gli sforzi onde migliorare le organizzazioni cooperative della pesca e coordinarne l'azione, con istituzioni idonee, anche in sede internazionale, per incrementare l'attività della conservazione e della distribuzione del pesce.

È, egregi colleghi, un problema certamente grosso, di grandi dimensioni, che io spero, non resterà sulla carta, ma troverà graduale risoluzione, specie se il nostro dinamico Ministro vorrà prendere l'iniziativa di riunire i rappresentanti di qualcuna delle Nazioni più interessate al problema stesso.

In sede interna ricordo che proprio stamane la 7ª Commissione del Senato, presieduta dal nostro illustre senatore Corbellini, ha approvato il disegno di legge n. 591 proposto dal ministro Jervolino e già approvato dalla Camera dei deputati, che concerne provvidenze a favore della pesca dell'alto Adriatico e che prevede uno stanziamento di 500 milioni, per contributi nella misura del 40 per cento per trasformazione di scafi, per miglioramento di attrezzature di pesca e di bordo.

Si tratta, come ognuno vede, di un piccolo, modesto provvedimento inteso a compensare certi danni che i pescatori di quelle zone possono riscontrare a seguito del recente accordo con la Jugoslavia, provvedimento però che non si può estendere ad altre zone, come ieri aveva chiesto il collega Ruggeri.

RUGGERI. Non ho chiesto questo. Ho detto che occorre un altro provvedimento.

RESTAGNO, *relatore*. È indicato nel verbale. Ad ogni modo sono perfettamente d'accordo che occorrono altre provvidenze di liberalità, che io auspico, a favore delle altre zone dell'Adriatico, nonchè altre provvidenze fiscali per i casi più bisognosi. Voglio sperare che questo provvedimento, approvato proprio oggi, abbia a segnare l'inizio di una serie di altri provvedimenti organici per effettuare, anche in questo settore, quei progressi che sono stati raggiunti in tanti altri campi della nostra vita economica. Ricorderò che anche stamane la Giunta per il Mezzogiorno, qui al Senato, ha deciso provvidenze a favore dell'industria peschereccia: ne ha dato l'annunzio, quest'oggi, la radio.

In sintesi, occorre provvedere, senza indugio, ad ampliare convenientemente tutte le

voci del bilancio che si riferiscono alla pesca ed ai problemi ad essa connessi, a potenziare e ad ammodernare il materiale peschereccio nonchè le condizioni di vita e di abitazione dei pescatori. È questo uno dei problemi umani che più ci interessano e che dobbiamo cercare di risolvere, migliorando le provvidenze che sono tanto auspicate.

Un altro argomento importante, che è stato toccato da più parti e specialmente dai senatori Valenzi e Barbareschi, è quello dell'ammodernamento delle navi, dell'attività cantieristica, della sistemazione dei porti. Nella mia relazione scritta ho riconosciuto il meritorio sforzo compiuto per la ricostruzione dell'armamento libero e di quello statale, dai dirigenti, dai tecnici e dagli operai d'Italia. È pacifico che i risultati conseguiti, collega Barbareschi, sono stati facilitati da alcuni anni di « vento in poppa » per quanto concerne i noli e dalle fortunate operazioni delle « Liberty »; però, in questa materia, sono i risultati che contano e i risultati sono stati veramente soddisfacenti per il nostro Paese, come lo dimostrano queste poche cifre che voglio ancora ricordare e che riguardano gli incrementi delle consistenze del naviglio mercantile negli ultimi cinque anni: nel 1954 abbiamo avuto incrementi per 314 mila tonnellate con un 8,46 per cento di aumento; nel 1955 incrementi per 420 mila tonnellate con una percentuale dell'8,97 per cento; nel 1956 di 346.600 tonnellate con una percentuale dell'8,33 per cento; nel 1957 abbiamo fatto un passo più avanti raggiungendo incrementi per 451.644 tonnellate con una percentuale del 10 per cento; purtroppo nel 1958 abbiamo avuto una flessione preoccupante con incrementi per 167 mila tonnellate con una percentuale del 3,27 per cento. Le cifre sono più eloquenti di qualunque parola e, quindi, mi dispenso dal commentarle. I risultati però, nel loro complesso, possono considerarsi soddisfacenti fino a tutto il 1957, ma ora debbono essere consolidati, attraverso l'eliminazione delle vecchie navi anti-economiche e non idonee a reggere la concorrenza con quelle di recente costruzione, più veloci e più redditizie. La carenza, in fatto di età, dell'attuale flotta della marina mercantile italiana appare dalle seguenti cifre: abbiamo 2.613.000 tonnellate, pari al 52 per cento, di navi di età inferiore ai 15 anni; abbiamo 1.206.000 tonnellate, pari al 24 per cento, di navi che hanno un'età da 15 a 20 anni; abbiamo 109.000 tonnellate, pari al 2 per cento, di navi dai 20 ai 25 anni, ed abbiamo 1.089.000 tonnellate, pari al 21 per cento di navi superiori ai 25 anni.

Ora, qualunque esperto, e direi, qualunque modesto studioso, vede la gravità di questa situazione, specialmente per le navi, circa 1.200.000 tonnellate, che hanno un'età superiore ai 20 anni. Spetta quindi ora all'azione concorde del Governo, degli armatori, del libero armamento e della Finmare, alle forze economiche e bancarie, ai risparmiatori italiani e a tutta la gente di mare, di collaborare per la sostituzione rapida delle vecchie navi, raggiungendo così l'obiettivo del loro aggiornamento ed anche quello, non meno interessante, dal punto di vista umano e sociale, di trovare lavoro per i cantieri navali che sono in condizioni preoccupanti per carenza di commesse, come ebbi ad illustrare nella relazione scritta.

Anche il problema dell'aggiornamento dei cantieri, invocato dall'onorevole Barbareschi, merita tutto l'impegno del Governo, poichè si tratta di problema connesso a quello del rinnovamento delle navi. È evidente che i cantieri moderni creano prodotti moderni. I cantieri antiquati non possono reggere il passo. È evidente però che tutte queste provvidenze vanno risolte nel quadro dei grandi programmi del nostro Paese che sente profonda, come pochi altri, l'ansia di rinnovamento e di progresso, e che sta veramente progredendo in tutti i campi, nonostante lo spirito critico della nostra gente, che troppe volte minimizza queste realizzazioni. Basta andare all'estero per rientrare in Italia con maggiore soddisfazione, poichè ci si trova nella nostra terra di fronte a progressi e a realizzazioni che difficilmente si riscontrano altrove.

Occorre però facilitare il raggiungimento di questo obiettivo, potenziando adeguatamente il credito bancario specializzato, attingendo ad esso che, come è stato richiesto dal collega Genco, deve operare su basi più ampie, attingendo anche alle fonti dei grandi

istituti locali e regionali che presentano, specie da qualche anno, larghe disponibilità liquide in attesa di investimento.

Si potranno così affrontare e risolvere i problemi, anche a carattere regionale, e tra essi quelli prospettati dal senatore Monni il quale, giustamente, invoca collegamenti rapidi e moderni tra il continente e la Sardegna e la sistemazione di quei porti che vanno aggiornati alle esigenze dei metodi nuovi, dopo, naturalmente, una esatta, profonda valutazione da parte dei tecnici onde non finanziare opere che non hanno ragione di essere.

Egregi colleghi, avevo promesso di essere brevissimo e difatti mi accingo a chiudere. Dirò soltanto poche parole sul problema dei marittimi, che è stato sviluppato con dovizia di argomentazioni dai vari oratori, specialmente dai colleghi Valenzi, Barbareschi e Genco.

Personalmente, quando si tratta di lotte sindacali sono naturalmente, quasi sempre, a favore del lavoratore, perchè l'imprenditore, per esperienza di tanti anni, sa difendersi da solo.

Però questo sciopero dei marittimi mi angustia veramente e mi addolora. Mi auguro che si chiuda al più presto, per carità di patria, per il bene dei lavoratori e degli stessi imprenditori. Speriamo che sia di buon auspicio l'avvenuto incontro di oggi tra il Presidente del Consiglio, onorevole Segni, e il Presidente dei liberi armatori, Angelo Costa. Abbiamo ascoltato qui, dai colleghi di sinistra, l'accusa, di poco buon gusto, che il Governo abbia parteggiato per gli armatori. Alcuni mesi fa ho voluto assistere all'assemblea degli armatori liberi in privato e vi assicuro che ho sentito quasi una requisitoria contro il Governo, requisitoria che si può paragonare a quella sviluppata ieri dal collega onorevole Valenzi, naturalmente per ragioni opposte.

Questo mi convince, sempre più, che il Governo sviluppa la sua azione lineare, indirizzata al bene di tutte le categorie e nel superiore interesse del Paese. Confido quindi che il prestigio del Presidente del Consiglio servirà a porre presto la parola fine alla dolorosa vicenda dello sciopero dei marittimi e che la marineria italiana, chiusa questa dolorosa parentesi, saprà riprendere, compatta e unita, la sua attività per lo sviluppo dei commerci e che la bandiera italiana procederà, con la collaborazione di tutti, verso sempre nuove affermazioni, nel campo del lavoro e del progresso. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione serena con la quale diversi senatori hanno affrontato i vari e non facili problemi della marina mercantile, ha ricreato tra Senato e Governo l'atmosfera necessaria perchè i problemi medesimi siano esaminati ed avviati a soluzione, tenendo presente il *bonum commune* cui tutti dobbiamo costantemente guardare e per il cui conseguimento dobbiamo far convergere tutte le nostre attività.

Ho ascoltato, con la doverosa attenzione, tutti gli interventi nei quali — non credo di fare opera di adulazione — ho ammirato, oltre la competenza nella materia, la passione con la quale sono state sostenute le proposte e anche le critiche.

Sono assai sensibile alle parole pronunciate dal senatore Valenzi. Quelle parole mi hanno fatto dimenticare le affermazioni gravi ed aggressive, pronunziate la sera dell'8 corrente mese, che ferirono il mio cuore non perchè offendevano la mia persona (l'uomo politico deve, purtroppo, essere preparato anche a questo) ma perchè offendevano la giustizia e la verità.

Sono soprattutto profondamente sensibile, onorevole Barbareschi, alla commosa rievocazione da lei fatta dei disagi dei marittimi. La rievocazione dell'infermità e della morte dei marittimi sulle navi, specie da carico, ha avuto una risonanza nell'animo mio, vivamente turbato al pensiero che ai marittimi — in quelle dolorose circostanze — è negato il conforto dei propri familiari, del proprio cimitero.

Credete pure, onorevoli colleghi della sinistra, che — quando l'altra sera mettevate in dubbio la mia coerenza ai princìpi di demo-

crazia e di cristianità — non eravate nel giusto. Come non è nel giusto chi — in una lettera inviata ai marittimi che, nei porti lontani dalla Patria, attendono la soluzione di questa dolorosa controversia — mi ha definito come uno dei loro nemici.

Quando avrò la possibilità di comunicare ciò che ho fatto a favore dei marittimi, superando tante volte difficoltà che sembravano insormontabili, sono certo che il giudizio negativo dovrà trasformarsi in apprezzamento positivo.

Se non fossero stati commessi errori da parte di quelli che hanno tutelato gli interessi dei marittimi, non sempre con la necessaria saggezza, lo sciopero non sarebbe stato attuato e, comunque, a quest'ora sarebbe già cessato, con sicuro vantaggio degli stessi marittimi e della collettività nazionale.

Ho voluto premettere queste dichiarazioni per sottolineare che i ringraziamenti, che sto per fare, non sono di prammatica ma sono dettati da sincero sentimento.

Ringrazio sinceramente tutti i senatori che hanno voluto, con il loro intervento, dare prova di alta considerazione per il Ministero della marina mercantile e li ringrazio soprattutto per le critiche costruttive che, spero, avvieranno a soluzione i principali e più urgenti problemi che vengono riproposti quando si discute lo stato di previsione della pesca di questo Ministero.

La mia riconoscenza va al senatore Restagno, che nella relazione assai pregevole ha messo intelligenza e cuore. Egli conosce a fondo i problemi della marina mercantile e vorrebbe (come tutti noi) saperli risolti positivamente. Ciò spiega il suo atteggiamento critico che, onorevole Restagno, assunsi anch'io quando fui relatore dello stesso bilancio.

La mia gratitudine si estende ai componenti della Commissione e al suo valoroso presidente, senatore Corbellini, che la dirige con competenza e con amore.

Mi sia consentito rivolgere poi da questo banco — prima di trattare i temi sui quali è stata richiamata la mia particolare attenzione — un pensiero riconoscente al personale del Ministero, ai miei collaboratori più vicini, specialmente al Sottosegretario di Stato onorevole Turnaturi, che quotidianamente mi fa dono della sua intelligenza, del suo sacrificio, della sua amicizia, assai da me apprezzata.

Desidero fare alcune dichiarazioni inerenti alle varie domande che mi sono state rivolte.

Primo. Non mi è dato di rispondere particolarmente alle singole richieste, perchè il discorso del Ministro deve trattare argomenti generali e poi perchè ho già tenuto due discorsi in materia: uno davanti alla Commissione referente della Camera dei deputati e l'altro nell'Assemblea di quel ramo del Parlamento.

Secondo. Se eventuali omissioni saranno rilevate in questo mio discorso prego gli onorevoli senatori di tener presente quanto ho detto nelle due sedi da me indicate.

Terzo. Desidero assicurare comunque gli onorevoli senatori che le loro istanze saranno tenute nella dovuta considerazione anche se — per ragioni indipendenti dalla mia volontà — si verificherà quanto lamenta l'onorevole Restagno nella sua relazione e cioè che « l'esecutivo dà poco seguito alle proposte che comportano variazioni di spesa ».

Onorevoli colleghi, la discussione alla Camera dei deputati del bilancio della marina mercantile, imperniata sullo sciopero dei marittimi e sulle cause della gravissima crisi dei noli, è stata esaurita soltanto da qualche settimana: eppure vi sono già degli importanti fatti nuovi, sui quali desidero subito intrattenermi. Accenno alla presentazione del disegno di legge sui provvedimenti anti-congiunturali, previsti per utilizzare le maggiori disponibilità dei fondi ricavati dal prestito nazionale emesso in questi giorni. Un capitolo del disegno di legge riguarda, come è noto, la concessione di un premio di demolizione, congegnato con la ricostruzione del naviglio invecchiato, che non è più in condizioni di sostenere la concorrenza.

Alla Camera ricordai che, da tempo, io ritenevo necessario mettere allo studio dei provvedimenti di natura contingente nel quadro delle misure che il Governo intende adottare per far fronte all'avversa congiuntura economica. Sono lieto di comunicare, ora, che il disegno di legge — relativo all'utilizzazione

del ricavato del prestito nazionale recentemente deliberato — prevede l'erogazione di 10 miliardi di lire nel corso di due esercizi finanziari, per la corresponsione di un contributo per il rinnovamento del naviglio.

Come è stato da più parti osservato, l'esigenza che si pone nel momento attuale non è quella di dare un impulso alla pura e semplice demolizione del naviglio antiquato, ma quella di invogliare gli armatori a disfarsi delle loro navi vecchie ed anti-economiche sostituendole con navi nuove.

I punti fondamentali del provvedimento sono i seguenti:

1) La concessione del contributo è consentita soltanto nel caso in cui venga commesso ai cantieri un tonnellaggio pari ai tre quarti di quello demolito e sempre che le nuove costruzioni rispondano ad un interesse dell'economia nazionale.

2) Le navi che potranno essere avviate alla demolizione e per la sostituzione delle quali è prevista la concessione del contributo, sono quelle da carico che facevano parte della flotta nazionale alla data del 1° gennaio 1959 e che sono state costruite in data anteriore al 1945. Si tende, in tal modo, ad agevolare anche il processo di ricambio delle navi costruite nel periodo bellico, che rappresentano una forte aliquota della marina mercantile italiana. In linea teorica, in sostanza, il provvedimento interessa circa la metà della consistenza totale della nostra flotta. Ma ciò non significa evidentemente che si pensi di vedere avviata alla demolizione tutta questa massa di naviglio. Spetterà agli armatori stabilire se, in relazione ai problemi ed alla situazione di ogni singola impresa, convenga o meno demolire, mentre all'Amministrazione è lasciato il giudizio sulla conformità agli interessi nazionali delle singole demolizioni.

## Presidenza del Vice Presidente BOSCO

(*Segue* JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*). Un altro limite ad una troppo ampia esecuzione del programma è rappresentato, naturalmente, dall'ammontare degli stanziamenti previsti.

3) Il contributo è commisurato ad una cifra massima di 25.000 lire per tonnellata di peso della nave e sarà, entro tale limite, di misura pari alla differenza tra il contributo integrativo iniziale previsto dalla legge Tambroni e quello che spetterebbe in relazione all'esercizio finanziario nel quale viene emesso il provvedimento di ammissione ai benefici.

In sostanza, si può calcolare che dei benefici previsti potranno avvalersi 400.000 tonnellate lorde di nuovo naviglio, il che corrisponde a circa 533 mila tonnellate lorde di navi da demolire.

4) È consentito il raggruppamento tra più proprietari che intendono demolire navi quando essi da soli non dispongono di tonnellaggio sufficiente da demolire ai fini della ricostruzione di navi aventi una determinata stazza.

5) Il provvedimento avrà la durata di due anni.

Non mi soffermo sul contenuto del provvedimento perchè su di esso il Parlamento dovrà esprimere il suo giudizio in separata sede. Ritengo, comunque, opportuno precisare che esso permetterà di imprimere una nuova spinta al tanto desiderato ringiovanimento della nostra flotta.

A questo punto mi piace affermare che io condivido il parere dell'onorevole Barbareschi e cioè che sarebbe preferibile ammodernare i cantieri navali per sostenere la concorrenza di quelli esteri. Ma fino a quando ciò non sarà fatto è necessario continuare la politica dei premi munendola delle necessarie garanzie.

La situazione di crisi nei trasporti marittimi ha creato come logica conseguenza la cri-

si nell'industria delle costruzioni navali. Quando nel complesso vi sono nel mondo quasi 10 milioni di tonnellate lorde di naviglio fermo per disarmo e quando, considerando la marina nazionale, i disarmi raggiungono il 23 per cento della consistenza globale, ne deriva necessariamente una riduzione delle ordinazioni di nuove navi ai cantieri.

A questo proposito, ritengo utile ricordare di nuovo le cifre che esposi alla Camera e che riguardano il carico di lavoro attualmente acquisito dai nostri cantieri navali. Al 30 giugno 1959 il 67 per cento; al 31 dicembre 1959 il 51 per cento; al 30 giugno 1960 il 38,5 per cento; al 31 dicembre 1960 il 25,4 per cento; al 30 giugno 1961 il 17 per cento. Di conseguenza non solo si tratta di una situazione critica, ma di una situazione in rapido peggioramento che occorre al più presto affrontare.

Di questa situazione, assai preoccupante, ho appreso i particolari dalla viva voce degli operai interessati nelle mie visite ai cantieri specie di Monfalcone, di Trieste, di Napoli e di Sicilia. La voce dolorante degli operai ha trovato in me una profonda eco di preoccupazione umana e cristiana per coloro che vedono, di giorno in giorno, inaridirsi le speranze del loro pane quotidiano.

Naturalmente il problema cantieristico non è tutto qui. Occorre non solo costruire per sostituire le demolizioni, ma occorre costruire anche per sviluppare la nostra marina mercantile e le esportazioni. E a questo riguardo, rimandando a quanto dirò in appresso per le necessità di un credito navale, voglio considerare subito il problema del finanziamento a medio termine dei cantieri per le commesse estere, associandomi a quanto ha affermato il relatore senatore Restagno e perorato il senatore Genco.

Ricordo che il prezzo delle commesse ha la sua importanza. Non minore importanza hanno le modalità di pagamento. Il segreto della massa delle ordinazioni estere ai cantieri nipponici è rappresentato dalla possibilità di pagare il 30 per cento alla consegna ed il restante 70 per cento a sei anni dalla consegna, al tasso del 4 per cento e con un'assicurazione crediti a costo estremamente basso. Tutto ciò non esiste che in minima parte nel nostro Paese. Questo problema deve essere considerato attentamente perchè una massa crescente di ordinazioni estere determinerebbe una notevole diminuzione dei costi.

Altro problema particolare è quello — onorevole Barbareschi, siamo d'accordo — del rammodernamento della flotta delle società sovvenzionate. Anche in questo campo siamo sulla strada di una soddisfacente soluzione sia per quanto riguarda i servizi locali, sia per quanto concerne le società del gruppo Finmare, per le quali ultime è in corso un programma abbastanza esteso di nuove costruzioni e di eliminazione del naviglio invecchiato. Grazie a tale programma, potranno ricevere una definitiva sistemazione i servizi per il Nord America che disporranno di quattro unità modernissime ed efficientissime: la « Leonardo Da Vinci », la « Cristoforo Colombo » e le due navi da 36 mila tonnellate destinate a sostituire il « Saturnia » ed il « Vulcania ». In tal modo non vi è dubbio che la Società Italia potrà mantenere la posizione di primo piano che essa ha conquistato da anni nel settore delle linee tra l'Europa e l'America del Nord, posizione di primo piano che è chiaramente dimostrata dal fatto che le navi della società trasportano circa il 10 per cento dei passeggeri che annualmente effettuano la traversata per mare. È bene accennare, a questo proposito, che da qualche parte si sollevano dubbi sull'opportunità di costruire nuove grandi navi da passeggeri. Si sostiene, infatti, che nel campo dei trasporti di persone a lunga distanza la nave è destinata ad essere soppiantata dall'aereo e si portano, a riprova di tale circostanza, i progressi immensi del traffico aereo transatlantico negli ultimi anni.

Secondo i dati relativi al 1958, il numero dei passeggeri che hanno traversato l'Atlantico su aerei ha già superato quello dei passeggeri marittimi (rispettivamente 1.200.000 unità il primo e 960.000 unità il secondo).

La questione mi sembra degna di doverosa attenzione. L'idea che l'aereo avrebbe potuto a breve scadenza ridurre di molto il movimento dei passeggeri per mare ha agito da freno a programmi di nuove costruzioni di transatlantici. Tipico è il caso della Germa-

nia la quale, dopo la guerra, per anni ed anni non ha dato alcun impulso alla ricostruzione delle grandi navi da passeggeri. L'esperienza ha dimostrato però che si è trattato di un errore ed infatti, negli ultimi anni, anche la Germania ha cominciato a preoccuparsi della necessità di avere qualche unità altamente qualificata addetta al trasporto di passeggeri via mare su lunga distanza.

Non vi è dubbio che le possibilità di sviluppo del trasporto per via aerea sono ancora grandissime e che fatalmente tale sviluppo non potrà non incidere sul numero dei passeggeri che viaggiano per mare. Non si può, però, al tempo stesso essere così pessimisti da ritenere che l'epoca dei transatlantici sia ormai finita o sia prossima a finire, perchè le statistiche ci dicono che queste navi trasportano annualmente circa un milione di passeggeri sull'Atlantico.

Il problema di stabilire se sia o meno opportuno, in sede di politica economica, disinteressarsi della costruzione di nuove grandi unità da passeggeri mi sembra che possa essere, allo stato attuale, facilmente risolto. Tra venti anni, forse la situazione sarà diversa e forse il mezzo aereo avrà preso uno sviluppo tale da rendere antieconomici nuovi progetti di transatlantici; ma oggi che la concorrenza tra nave ed aereo è giunta al culmine, l'unica linea di azione possibile è quella di avere a disposizione navi che possano degnamente sostenere tale concorrenza.

D'altra parte tutti i maggiori Paesi marittimi fanno altrettanto. In Inghilterra si è fatto un progetto per la costruzione di un super-transatlantico da 80 mila tonnellate, il « Prince Charles » destinato a sostituire il « Queen Mary » mentre sono in corso di costruzione parecchie grandi unità tra le 26.000 e le 40.000 tonnellate; in Francia è in via d'avanzata costruzione il grande transatlantico « France » da 55 mila tonnellate. In Olanda si sta consegnando il « Rotterdam » da 37 mila tonnellate. Negli Stati Uniti si progettano grossi transatlantici, tanto per lo Atlantico che per il Pacifico.

È evidente che, di fronte a queste imponenti realizzazioni, era indispensabile che anche da parte nostra si pensasse alla costruzione di nuove grandi unità che ci consentano di tenere il passo con gli altri Paesi e di difendere la posizione di primo piano acquisita nel traffico atlantico dei passeggeri.

Anche nel settore delle linee per l'Australia è previsto un netto miglioramento. In tal modo le linee di navigazione sovvenzionate riceveranno un dignitoso assestamento, perchè saranno servite da un complesso di unità moderne di alte caratteristiche e idonee alle necessità dei traffici nei diversi settori.

Per il nord-America avremo le quattro navi che ho ricordato; per l'Australia le nuove navi da costruire; per il sud-America le due motonavi « Augustus » e « Giulio Cesare » di costruzione recente. Un notevole miglioramento si avrà anche sulla linea Italia-Centro America-Sud Pacifico che sarà servita dalle tre moderne motonavi oggi adibite alla linea dell'Australia, che bene si prestano alle esigenze dei servizi per il Sud Pacifico ed il Centro America.

È noto, infatti, che una nave può rivelarsi insufficiente ad assolvere i compiti e a rispondere alle esigenze di una determinata linea, mentre può possedere requisiti più che sufficienti per svolgere un servizio brillante su una linea diversa, che presenta minori esigenze. Non mancano nella storia della navigazione esempi che comprovano pienamente tale asserzione.

Un assetto più conveniente potranno ricevere anche le linee per l'India e l'Estremo Oriente grazie all'impiego delle tre unità del tipo « Navigatore », che sono divenute inadeguate rispetto all'importanza assunta dalle linee per il Sud Pacifico. Esse potranno, in un prossimo futuro, contribuire a rafforzare in modo sostanziale i servizi del Lloyd triestino per i Paesi dell'Asia.

Quanto alle linee celeri per il Sud Africa e l'Estremo Oriente, non sorgono problemi al momento attuale. Esse sono servite da due coppie di unità modernissime e di buone caratteristiche tecniche. Altrettanto può dirsi per le linee celeri e commerciali per il Mediterraneo orientale, potenziate negli ultimi mesi grazie all'entrata in servizio delle tre unità tipo « Bernina ».

Restano infine i problemi delle comunicazioni con la Sardegna.

Onorevole Monni, anche in questo campo molto si è fatto e molto si potrà ottenere con le due nuove motonavi da 5.480 tonnellate da costruire per la linea Civitavecchia-Olbia. Riconosco che il problema delle comunicazioni con la Sardegna è, in effetti, di importanza fondamentale. Occorre dire, però, che le difficoltà che si sono incontrate per risolverlo con la necessaria convenienza sono dipese dal fatto che il traffico dei passeggeri e delle merci tra il Continente e la Sardegna si è accresciuto enormemente nel dopoguerra e mostra un andamento continuamente ascensionale. Ritengo, comunque, che — con la costruzione delle due nuove motonavi e con il servizio di traghetto che sarà effettuato dalle Ferrovie dello Stato — il problema del collegamento tra i porti sardi e quelli continentali giungerà ad una soluzione soddisfa cente.

Un settore nel quale sarà opportuno uno sviluppo è, poi, quello delle linee con i nuovi Paesi dell'Africa. La formazione di nuovi Stati e di nuove economie nazionali sta determinando — e determinerà ancor più nell'avvenire — un'intensificazione degli scambi via mare tra questi Paesi ed il resto del mondo. È, quindi, necessario che le iniziative ed i progetti dei nostri operatori economici — per un ampliamento del movimento commerciale con questi Paesi — siano appoggiate da una salda rete di comunicazioni marittime tra i porti italiani e quelli africani. È un settore nel quale conviene lasciare un largo margine all'iniziativa dell'armamento libero, pur non tralasciando di fare quanto è possibile per il potenziamento quantitativo e qualitativo delle linee sovvenzionate, tenuto conto che il volume degli scambi può assumere ampiezza tale da consentire all'uno e alle altre di operare con profitto.

E mi sia permesso di osservare ancora una cosa a proposito dell'armamento sovvenzionato. Coloro che rivolgono i loro strali contro la politica governativa, asseriscono che per esso non si è fatto abbastanza, perchè nell'anteguerra la percentuale delle navi della marina sovvenzionata sul complesso della flotta era molto più forte di quella attuale. Non si dimentichi, però, che le cifre statistiche non possono dire tutto e che esse sono impotenti a spiegare complessi fenomeni economici. Tra questi è notevole l'aumento del numero delle navi cisterna, che rappresentano un settore nel quale l'armamento sovvenzionato non opera e che oggi costituisce il 30 per cento del complesso della nostra flotta, mentre superavano appena il 10 per cento nel 1939. Non si dimentichi, poi, che nell'anteguerra era necessario assicurare servizi regolari di navigazione con le isole del Dodecaneso, con la Libia, ma soprattutto con l'Africa orientale, mentre oggi tali servizi non sono più gestiti o sono esercitati con una frequenza molto minore in relazione alle esigenze del traffico e del trasporto di persone.

Ho parlato, sinora, del naviglio dell'armamento sovvenzionato maggiore. Quanto a quello minore — al quale sono affidati, in regime di convenzione, i servizi tra l'Italia e le isole minori e quelli dell'Adriatico — è noto che le convenzioni stipulate e da stipularsi prevedono l'impiego di naviglio nuovo e che in particolare, per i servizi dell'Adriatico, è prevista la costruzione di nuove, moderne motonavi di tonnellaggio necessariamente limitato ma pienamente idonee in relazione alle esigenze dei servizi.

Devo ora accennare ad altro argomento della massima importanza, quello delle nuove convenzioni con le società che gestiscono le linee di preminente interesse nazionale.

PESSI. Scusi, perchè le sovvenzionate non possono fare anche il trasporto di merci?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile.* È un problema che dovrà essere attentamente studiato perchè ritengo che — sul piano economico — non sarà conveniente affidare, per lo meno allo stato attuale delle cose, alle società sovvenzionate il trasporto delle merci.

Sono pienamente convinto che è necessario addivenire con sollecitudine alla stipulazione delle nuove convenzioni. Tale necessità è profondamente sentita da tutti e non è più ammissibile, onorevoli colleghi, ricorrere al regime provvisorio della proroga delle precedenti convenzioni. Il problema è maturo per la soluzione. Non è esatto, però, dire che l'Amministrazione sia in difetto per non aver

provveduto tempestivamente, perchè le ragioni del ritardo sono varie e complesse. Tra l'altro, la fine della precedente legislatura ha impedito che il Parlamento prendesse in esame il disegno di legge allora predisposto. Il fatto che il Parlamento dovrà prendere in esame il vasto problema (e spero che ciò avvenga entro un termine brevissimo) mi esime dall'intrattenermi ulteriormente su di esso.

Come già ho avuto occasione di esporre alla Camera, gli aspetti fondamentali del problema sono tre e consistono: 1) nel riordinamento delle società; 2) nella determinazione delle linee che dovranno essere sovvenzionate; 3) nella scelta del criterio che si dovrà seguire per stabilire la misura delle sovvenzioni.

Tutti e tre questi aspetti hanno peraltro un denominatore comune. Essi si riconnettono al un'imprescindibile esigenza di carattere economico: assicurare, cioè, una gestione che risponda pienamente a sani criteri economici.

Ho parlato a lungo dell'armamento sovvenzionato, e credo doveroso dire una parola sull'armamento libero e sui rapporti di questo con l'armamento sovvenzionato. Tali rapporti debbono essere intesi nel senso di una collaborazione e di una concordia tra i due settori di imprese che esercitano la loro attività in un campo comune — che è quello della navigazione — ma con elementi di particolarità che devono impedire il sorgere di punti di contrasto e di concorrenza. Le esigenze dei traffici marittimi italiani sono d'altra parte tante e così vaste, da consentire di operare in profondità in larghissimi campi d'azione.

Quanto ai problemi del lavoro marittimo, fondamentale in questo settore è quello dell'esuberanza delle forze di lavoro rispetto alle concrete possibilità d'imbarco, esuberanza cui fa, peraltro, riscontro una scarsità di elementi qualificati.

Il problema non è dissimile da quello che sorge in sostanza in quasi tutte le attività economiche del nostro Paese: mancanza di specializzati e di qualificati, estrema abbondanza di personale sprovvisto di specializzazione e di qualificazione.

È in realtà un po' difficile stabilire quanti siano i marittimi disoccupati, perchè non è possibile ammettere che gli iscritti nei turni di collocamento nelle qualifiche iniziali attendano effettivamente l'imbarco per anni ed anni senza svolgere, nel frattempo, alcuna attività lavorativa. È logico quindi pensare che una notevole aliquota di questo personale riesca a procurarsi un lavoro a terra dato che, come spesso avviene, all'atto delle chiamate per l'imbarco molti iscritti a turno non si presentano: il che lascia supporre che almeno una buona parte di essi abbia trovato lavoro altrove. In sostanza il numero dei marittimi effettivamente disoccupati non è quello che risulta dalla consistenza dei turni di collocamento della gente di mare; ma ciò non toglie che la situazione debba considerarsi attualmente molto acuta. (*Interruzione del senatore Pessi*).

Ovviare a questa situazione non è impresa facile, ma qualche cosa bisogna fare. Io penso che il sistema migliore sia quello di stimolare l'addestramento professionale e l'istruzione tecnica, in modo da consentire la formazione di una più vasta schiera di marittimi specializzati e qualificati.

È da osservare che l'incremento della preparazione tecnica e professionale della gente di mare non risponde soltanto ad esigenze di carattere generale ma anche a necessità specifiche.

Le navi di oggi sono ben diverse da quelle di 50 anni fa ma sono anche, in parte almeno, diverse da quelle di 15 o 20 anni or sono. Vi sono nuovi impianti, nuovi strumenti, apparecchi più complessi, che devono essere affidati alle cure di un personale che li conosca, che sappia come servirsene e sia in grado di trarne il massimo giovamento: ciò vale sia per gli ufficiali, sia per gli specialisti, sia per la bassa forza. Si tratta di necessità così impellenti che una parte dell'armamento ha già dato vita ad una serie di iniziative e di corsi di addestramento.

È un problema che — come ha ricordato l'onorevole Genco — io sento profondamente e che già ebbi ad indicare come uno dei compiti essenziali dell'Amministrazione quando, nell'anno 1957, fui relatore sul bilancio del Ministero della marina mercantile.

Occorre, però, dire che questa opera di sviluppo e di potenziamento dell'istruzione e dell'addestramento non può andare disgiunta

dalla creazione di premesse atte a garantire l'imbarco al personale qualificato. A nulla vale formare il personale se non creiamo le condizioni di lavoro regolare e continuo. La disoccupazione del personale non qualificato costituisce un grosso problema sociale, ma un'eventuale disoccupazione del personale specializzato e qualificato rappresenterebbe un problema ancora più grave.

In materia di lavoro marittimo, voglio ricordare il disegno di legge di iniziativa governativa presentato con carattere d'urgenza il 25 giugno alla Camera dei deputati, riguardante il miglioramento delle pensioni della Cassa nazionale della previdenza marinara.

È noto, onorevoli colleghi, il lungo *iter* che questo provvedimento ha fino ad ora seguito. Io mi auguro che venga ora perfezionato con la maggiore sollecitudine possibile, tenuto conto del fatto che esso prevede la concessione di miglioramenti alle pensioni, a decorrere dal 1° gennaio 1958, e della conseguente necessità di non protrarre oltre il pagamento ai marittimi pensionati degli arretrati che si sono venuti ad accumulare.

I punti fondamentali del disegno di legge — che io spero il Senato potrà presto discutere dopo che su di esso sarà ultimato lo esame della Camera — sono i seguenti:

1) aumento del 12 per cento delle pensioni già rivalutate in maggiore misura in base alla legge 25 luglio 1952, n. 915;

2) aumento di oltre il 30 per cento sulle pensioni del personale iscritto alla « gestione speciale » per il quale la rivalutazione precedente avvenne in misura alquanto inferiore;

3) decorrenza dell'aumento dal 1° gennaio 1958;

4) istituzione della tredicesima mensilità a favore dei pensionati marittimi della « gestione speciale », che fino ad ora ne erano privi;

5) regolarizzazione dei rapporti finanziari fra Stato e Cassa nazionale della previdenza marinara, per quanto riguarda gli oneri derivanti alla Cassa dal riconoscimento, ai fini previdenziali, del servizio militare compiuto dai marittimi. Ciò avverrà mediante la corresponsione di un contributo annuo di un miliardo di lire per l'avvenire e di un contributo straordinario di 6 miliardi e 400 milioni per compensare la Cassa degli oneri sostenuti negli esercizi precedenti;

6) aumento dei minimi di pensione, nella misura del 25 per cento, sia per le pensioni dirette che per quelle di riversibilità;

7) determinazione delle nuove aliquote contributive a carico degli armatori e dei marittimi, al fine di consentire la copertura delle spese derivanti dall'assistenza malattia ai pensionati della gestione marittimi;

8) concessione di una delega al Governo per la formazione di un testo unico delle disposizioni di legge riguardanti la Cassa nazionale della previdenza marinara con facoltà di coordinare, in tale sede, queste norme con quelle relative alle altre assicurazioni sociali, gestite dell'I.N.P.S. e dalla Cassa marittimi.

In tal modo, onorevole Valenzi, il mio Ministero ha assolto il suo impegno, superando innumerevoli difficoltà di ordine finanziario ed amministrativo. Ma questo doveroso riconoscimento andava fatto alla benemerita classe dei marittimi che — oltre al peso di un lavoro oneroso — risente anche della privazione della famiglia e deve affrontare mille disagi naturali e morali. E ogni iniziativa che favorisca l'assistenza ai marittimi sarà sempre considerata dal mio Ministero con la doverosa comprensione. Ne è riprova il sostegno che il Ministero concede all'Ente assistenza gente di mare e a quel Centro italiano radio-medico che tante benemerenze va raccogliendo nell'assistenza sanitaria a favore degli equipaggi delle navi mercantili che, salvo il caso delle grandi navi passeggeri, non possono disporre di un proprio servizio sanitario.

Non è l'ideale, onorevole Barbareschi — convengo con quanto lei ha rilevato — ma, in attesa che si possa fare di più e di meglio, bisogna riconoscere che l'attività del Centro italiano radio-medico è ormai apprezzabile e merita tutto il nostro appoggio incondizionato.

In materia di porti, è noto che uno schema di disegno di legge, approvato dal Consiglio dei ministri, sugli investimenti da fi-

nanziarsi col ricavato del prestito pubblico disposto col noto decreto-legge, prevede anche il finanziamento di opere marittime. Per il completamento e l'esecuzione di queste opere sarà utilizzata la somma di 15 miliardi di lire che verrà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1959-60 ed andrà ad incrementare gli altri fondi già stanziati all'uopo.

Si tratterà, quindi, di un sostanziale contributo per il conseguimento di una maggiore funzionalità dei nostri porti, che ci permetterà, sia pure in parte, di tenere il passo con gli altri Paesi della Comunità economica europea. Tali Paesi, negli ultimi tempi, hanno disposto lo stanziamento di somme molto elevate per il perfezionamento dell'organizzazione portuale.

La materia, come è noto, non rientra nella competenza del mio Ministero perchè, come le altre opere pubbliche, è affidata al Dicastero dei lavori pubblici in considerazione del carattere tecnico fondamentale che essa riveste. Tuttavia è necessario che, in linea preventiva, le due Amministrazioni si accordino per stabilire quali sono le opere da eseguire, quali le più necessarie dal punto di vista dell'esigenza dei traffici, quali le più urgenti e quale debba essere la gradualità di esecuzione in rapporto alle disponibilità finanziarie. Una sempre più stretta collaborazione può portare in questo campo a risultati ottimi ed un grande contributo a tale collaborazione potrà essere dato dal funzionamento della Commissione interministeriale incaricata di esaminare la situazione delle opere marittime nei diversi porti nazionali.

Del resto, una piena collaborazione si è stabilita con il Ministero dei lavori pubblici per l'utilizzazione delle somme disponibili grazie al prestito nazionale.

Per alcuni dei porti nazionali sono necessari programmi di costruzione di opere a largo respiro: è il caso di Trieste, di Genova, di Napoli, di altre città.

CROLLALANZA. Di Bari.

BARBARO. Di Reggio Calabria.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Chi più ne ha, più ne metta! (*Ilarità*).

Per Trieste la legge 21 maggio 1958 ha già disposto un ampio stanziamento grazie al quale sarà possibile la costruzione del molo settimo, destinato all'attracco di navi di grosse dimensioni, e di altre opere di complemento. È chiaro, però, che l'avvenire del porto giuliano non dipende soltanto dal compimento di determinate opere portuali, ma anche dalle possibilità che ad esso si offriranno per l'adempimento della sua funzione di porto di transito verso i Paesi dell'Europa centrale.

Come ebbi già a rilevare dinanzi alla Camera dei deputati, la concorrenza che Trieste deve sopportare in questo campo è formidabile perchè proviene — da un lato — dal vicino porto di Fiume, che la Jugoslavia sta sempre più potenziando e che si giova di tariffe di natura politica vantaggiosissime per gli utenti. Un secondo gruppo di concorrenti è rappresentato dai porti del Nord-Europa, ed un terzo concorrente è il Danubio, che vede accrescere i suoi traffici grazie agli accordi commerciali austro-russi in virtù dei quali si prevede la fornitura di cospicui quantitativi di merci destinate alle industrie siderurgiche austriache da parte dell'U.R.S.S.

In queste condizioni si spiega facilmente come il movimento di merci in transito nel porto di Trieste tenda a diminuire. Nei primi cinque mesi del corrente anno esso ha toccato, infatti, una quota inferiore di 565.000 tonnellate a quella dei mesi corrispondenti del 1958.

La posizione geografica di Trieste, in relazione all'attuale situazione politica dell'Europa, è d'altra parte tale da esporre quel porto ad ogni sorta di svantaggi per ciò che concerne l'acquisizione dei traffici. Sarà, quindi, necessario seguire attentamente la situazione dell'emporio giuliano per adottare le misure che potranno rivelarsi necessarie ed opportune al fine di impedire che esso perda la sua tradizionale funzione di via d'eccesso ai Paesi del settore danubiano dell'Europa centrale.

Anche il porto di Napoli, onorevole Valenzi, ha i suoi problemi di carattere generale, costituiti dall'angustia dei bacini acquei

e dalla scarsità di approdi. Questi problemi non sono purtroppo suscettibili di una soluzione a molto breve scadenza, perchè è indispensabile l'attuazione di un piano regolatore del porto. Lei, onorevole Valenzi, sa, come me, che detto piano è stato già approvato dai competenti organi tecnici, ma la esecuzione delle opere non potrà che avvenire con un sistema di gradualità, a cominciare da quelle che hanno carattere di maggiore urgenza, quali: la sistemazione delle strade del porto e dei parabordi delle banchine; il completamento dell'impianto elettrico; l'impianto delle vie di corsa di una grande gru che dovrebbe essere montata in un tempo prossimo. Vi sono altri lavori di una certa urgenza che riguardano la darsena dei petroli; le opere foranee; la stazione marittima sussidiaria; gli impianti meccanici, che comportano una spesa valutabile in 5 miliardi di lire. Ai lavori in parola (ho avuto assicurazione dal Ministro dei lavori pubblici) si provvederà con sollecitudine, eventualmente al di fuori del complesso di opere che dovranno far parte del piano regolatore.

V A L E N Z I . Non si potrebbe avere un incontro col ministro Togni?

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Perchè no? Lo provocheremo. Intanto si dovrà discutere il bilancio dei Lavori pubblici e le sarò molto grato se con eguale calore vorrà sostenere gli interessi del porto di Napoli — che lei sa essermi particolarmente a cuore — così come li ha prospettati a me.

Quanto alla situazione del porto di Genova, mi limiterò a ricordare le dichiarazioni dell'onorevole Ministro delle partecipazioni statali sul complesso dei lavori che dovranno essere eseguiti nel prossimo anno, molti dei quali riguardano il porto e lo interessano indirettamente: bacino galleggiante della O.A.R.N.; prolungamento della diga foranea; sistemazione della zona dei petroli di Multedo; rammodernamento dei cantieri; costruzione dell'oleodotto da Genova ad Aigle. Credo necessario mettere in particolare rilievo quest'ultima opera, che si propone di collegare Genova alla Svizzera e che potrebbe fare dell'emporio ligure uno dei più importanti porti del petrolio d'Europa.

In merito al porto di Catania desidero comunicare all'onorevole Caruso che, per il normale lavoro di consolidamento delle attrezzature portuali, è stata erogata nell'esercizio finanziario 1958-59 la somma di 60 milioni. Il Ministro dei lavori pubblici ne ha dato assicurazione telegrafica in data 4 marzo corrente anno. L'onorevole Togni ha comunicato altresì, fin dal 10 marzo 1959, che in sede di compilazione del programma esecutivo per l'esercizio 1959-60, sarebbe stata tenuta nella massima evidenza la sistemazione della banchina Crispi. Si spera inoltre di ottenere un altro concorso del Ministero dei lavori pubblici per la sistemazione della testata sporgente centrale.

Nel giugno ultimo scorso il Ministero della marina mercantile ha concorso nella spesa necessaria per l'esecuzione dei lavori di riattamento dell'ambulatorio medico chirurgico, al fine di consentire una maggiore e più efficiente assistenza ai lavoratori portuali di quella città.

Desidero infine, onorevole Monni ed onorevole Angelilli, ricordare le dichiarazioni del Ministro dei lavori pubblici sui lavori di prolungamento del molo Colombo di Civitavecchia che comportano una spesa di oltre un miliardo. Così pure mi piace accennare ai lavori di sistemazione di un pontile del porto di Palermo per consentire alle navi da immettere in bacino di ormeggiarsi alla banchina « quattro venti ». Altri lavori sono in corso di esecuzione o di progetto in altri porti (Civitavecchia, Golfo Aranci, La Spezia) e possiamo quindi nutrire una certa fiducia e un ragionevole ottimismo sulle possibilità di adeguare le attrezzature dei porti italiani alle esigenze della crescente mole dei traffici.

Questi traffici sono in costante aumento e anche nel 1958, malgrado la riduzione nel quantitativo di merci trasportate via mare nel mondo, essi hanno segnato un aumento sia pure modesto nei confronti del precedente anno 1957. I dati dei primi mesi del 1959 ci inducono ad avere fondate speranze che il traffico complessivo dei porti nazionali conseguirà nel corso del 1959 un aumento di qualche milione di tonnellate di merci

sul 1958. La situazione si presenta diversa da porto a porto perchè l'aumento del traffico dipende in gran parte dal movimento dei carichi liquidi e riguarda quindi porti interessati al traffico del petrolio, mentre si sono notate delle flessioni nel movimento delle merci secche.

Se nel settore delle opere portuali il mio Ministero ha compiti di collaborazione con il Dicastero dei lavori pubblici, il Ministero della marina mercantile ha una diretta e piena competenza per tutto quanto riguarda lo ordinamento amministrativo dei porti ed i servizi portuali. In questo campo, onorevoli colleghi, vi è molto da fare e l'Amministrazione sta preparando tutta una serie di provvedimenti per modernizzare l'organizzazione dei porti in ciò che concerne la loro amministrazione, l'istituzione delle aziende di gestione diretta statale dei mezzi meccanici per la caricazione, la discarica e il deposito delle merci e la formazione dei regolamenti locali dei servizi di pilotaggio, ormeggio, rimorchio, facchinaggio.

La formulazione di uno schema di disegno di legge per il riordinamento delle tasse e dei diritti marittimi e portuali è, dal canto suo, in corso di avanzata formulazione e si può senz'altro ritenere che quando questi diversi provvedimenti saranno entrati in vigore, si sarà raggiunto un grado molto elevato di razionalità e funzionalità nell'organizzazione dei nostri porti.

Prima di concludere l'esame dei problemi generali della marina da traffico e di passare a quelli della pesca, desidero fare un accenno ad altre misure che si rendono opportune e che hanno in parte natura di provvedimenti anticongiunturali, ma rispondono ad esigenze vivamente sentite. Le attività marittime italiane hanno sofferto sinora della limitatezza di un mezzo fondamentale di ausilio vigente in molti Paesi, quello del credito navale. La gestione delle navi commerciali presenta ormai una tendenza, nel mondo, a livellarsi per quanto riguarda i costi di esercizio. Tale circostanza rende necessario che anche le condizioni generali delle gestioni di naviglio finiscano col divenire analoghe nei diversi Paesi, perchè altrimenti diverrebbe sempre più difficile sostenere la concorrenza con le bandiere estere. Ed è enorme la differenza tra un armatore che, per costruire o acquistare una nave, può disporre di un sistema ben organizzato di crediti a lungo termine e a basso saggio di interesse e un armatore che non abbia la possibilità di avvalersi di un sistema del genere.

In Italia esiste un istituto che compie operazioni di credito navale ed è l'I.M.I.; ma i fondi a disposizione dell'Istituto mobiliare italiano per il credito navale non sono sufficienti a ricoprire tutte le richieste e le necessità degli armatori. La Camera dei deputati ha approvato un ordine del giorno, che io ho accolto con grande soddisfazione, sulla necessità che sia predisposta una completa e speciale disciplina del credito navale mediante l'istituzione di apposite sezioni autonome presso istituti bancari idonei.

Ritengo che, in effetti, più ancora che col premio di demolizione concesso a condizione che venga ricostruita una quota del naviglio demolito (misura certamente vantaggiosa ma che non potrebbe certamente comportare le rotazioni di forti somme) le nuove costruzioni potranno essere agevolate mediante un più generale ricorso al credito navale, che varrebbe a ridurre di molto la misura nella quale gli armatori debbono immediatamente auto finanziare le nuove costruzioni.

Non è il caso che io stia qui ad esporre i vantaggi e l'importanza del credito nella moderna vita economica, nè che stia a ricordare che il credito rende possibile l'esecuzione di progetti e di operazioni che altrimenti sarebbero quasi impossibili. Si tratta di concetti e di esperienze ben note. Mi preme soltanto rilevare che, nel settore della nostra attività armatoriale, l'organizzazione del credito è oggi deficitaria non per qualità ma per quantità. Naturalmente il credito può essere vantaggioso per chi ne fruisce, a condizione che il tasso d'interesse sia contenuto entro un limite che non lo renda antieconomico. Dovremo, in conseguenza, fare ottenere agli armatori, per la costruzione di nuove navi, capitali sufficienti ad un saggio d'interesse che non sia superiore a quello medio internazionale, eventualmente con l'assunzione di un onere, da parte dello Stato, in forma di contributo di interesse.

E passiamo ad un rapido esame dei problemi della pesca, di questa forma di attività che attira sempre più l'attenzione del Parlamento, del Governo e dell'opinione pubblica, anche se da qualche parte si finisce col dire che la discussione del bilancio della Marina mercantile diventa spesso una discussione dei problemi della pesca. L'opinione è, evidentemente, esagerata ma è certo che, in sede parlamentare, l'interesse alla pesca è divenuto grande e che, in sede governativa e ministeriale, molti studi e molti provvedimenti vengono svolti ed adottati per quanto riguarda la pesca.

Voglio assicurare gli onorevoli Ruggeri, Barbaro e Caruso che sono convinto che la pesca italiana non ha ancora avuto lo sviluppo atteso, perchè non è stato fatto — a suo favore — tutto quello che è necessario. Dobbiamo però ascrivere a titolo di merito delle classi dirigenti del dopoguerra l'aver preso a cuore questo settore che non è affatto di secondaria importanza nel quadro dell'economia nazionale e che — con una coraggiosa azione — potrebbe essere trasformato fino a fare scomparire quei sintomi di depressione cronica che sinora lo hanno travagliato.

Le iniziative a favore della pesca sono state, negli ultimi anni, molte, specialmente da quando l'amministrazione della pesca è passata al Ministero della marina mercantile. E, come ho rilevato per il settore dei porti, anche per quello della pesca è in corso un'opera di completa revisione della legislazione esistente, al fine di creare le premesse di ordine amministrativo necessarie per un'ordinata azione di sviluppo delle attività pescherecce.

L'attività del Ministero nel campo della pesca non può avere sempre effetti e riflessi immediati, perchè la pesca viene svolta nel nostro Paese in forme tradizionali, con sistemi che, malgrado i progressi tecnici, sono rimasti, nella generalità, quelli che erano decenni or sono, con mentalità ormai sorpassata. La grande massa dei piccoli pescatori pensa ancora che sia sufficiente imbarcarsi su una nave da pesca per divenire pescatori, quando invece anche un'esperienza di anni non porta ad alcun risultato pratico per quanto riguarda lo sviluppo ed il perfezionamento tecnico.

Più ancora che nel campo degli equipaggi delle navi mercantili è qui necessaria una qualificazione del personale, senza della quale sarà inutile ogni sforzo rivolto al miglioramento qualitativo delle navi adibite alla pesca. E quanto questa qualificazione sia indilazionabile e necessaria, lo si può arguire dalla necessità e dall'urgenza di adottare un complesso di misure per il potenziamento della flotta peschereccia.

Al primo gennaio di quest'anno la flotta peschereccia (sono elementi noti al Senato) constava di 44.446 unità di cui ben 32.491 a propulsione remo-velica, queste ultime della stazza lorda media di tonnellate 1,30 ciascuna, che ovviamente non consente che lo esercizio della pesca in prossimità della costa e con mezzi assai rudimentali.

L'unica politica possibile in questo settore (se non ci si vuole limitare alla corresponsione di sussidi) è quella di incrementare al massimo la motorizzazione, riducendo il numero delle unità remo-veliche. Potremo, in tal modo, creare le premesse di una pesca a carattere artigianale in sostituzione di quella che, al momento attuale, non potrebbe definirsi che come di sotto-proletariato.

Nel settore della pesca industrializzata grandi compiti ci attendono, perchè si tratta di creare una flotta per la pesca fuori degli stretti. Al tempo stesso, anche per la pesca mediterranea, si dovrà pensare ad un rinnovamento, all'eliminazione di natanti vecchi, alla costruzione di unità che abbiano un certo grado di elevatezza nelle caratteristiche tecniche.

Molto si potrà fare se i contributi della Cassa per il Mezzogiorno potranno essere impiegati anche a favore di iniziative di una certa rilevanza, quali quella della costruzione di navi per la pesca atlantica. Onorevole Barbaro, era il tema a lei molto gradito: a questo proposito sono lieto di comunicarle che abbiamo concluso accordi concreti con il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno.

Qualche cosa di più si dovrà fare perchè, come ho ricordato alla Camera, noi importiamo ancora troppi prodotti ittici dall'estero ed un'evoluzione nella pesca potrà permetterci di ridurre le importazioni dall'este-

ro, particolarmente in settori come quello del tonno e, in genere, del pesce conservato.

Le limitazioni che ci sono imposte alla pesca nei mari più vicini all'Italia ci obbligano, d'altra parte, a creare uno sbocco per le attività della nostra flotta peschereccia. Nello Adriatico, dopo lunghi anni di insicurezza sembra essere tornata una relativa calma che permette ad un numero limitato di nostre unità di esercitare la pesca in determinate zone. Nelle acque, invece, che la Tunisia considera soggette alla sua giurisdizione, la situazione è ancora abbastanza acuta. Anche l'accordo a noi più favorevole con quel Paese non potrebbe dare a tutte le nostre navi da pesca la possibilità di un sufficiente lavoro. Di conseguenza sorge la necessità di allargare il raggio di azione della nostra pesca.

La soluzione anche parziale dei problemi della pesca comporterebbe peraltro un miglioramento dei sistemi di distribuzione del pesce ed un aumento del consumo del pesce. Dirò, in proposito, che appare veramente come un paradosso il fatto che gli abitanti di un Paese marittimo — come ricordava poc'anzi il relatore onorevole Restagno — qual è l'Italia siano così scarsi consumatori di pesce da occupare uno degli ultimi posti nel mondo. Altrettanto è a dirsi della produzione, che riesce a coprire, in valore, appena poco più della metà di questo basso consumo: 40 miliardi di lire, sui 70 che rappresentano la valutazione del consumo annuo italiano di prodotti ittici.

Tra le ultime provvidenze adottate a favore della pesca, ricordo che proprio stamane il Senato, nella competente Commissione in sede legislativa, ha approvato lo stanziamento di mezzo miliardo di lire per la corresponsione di contributi ai pescatori dell'alto Adriatico che non hanno potuto trarre vantaggio dal recente nuovo accordo di pesca con la Jugoslavia. Ricorderò, ancora, gli stanziamenti di somme modeste, ma che assumono un certo rilievo come affermazione di una via da seguire, per l'esecuzione di campagne di pesca rivolte al reperimento di nuovi banchi.

I problemi della pesca possono essere risolti con una spesa finanziaria minore di quella occorrente per altri settori.

Come ho affermato in due Congressi internazionali sulla pesca, il problema potrà incontrare minori difficoltà se sarà sentita la necessità della cooperazione. Penso che molto potrebbe essere fatto a mezzo dello sviluppo delle cooperative tra pescatori, che possono notevolmente contribuire a portare un po' di spirito nuovo nelle zone più depresse della pesca nazionale.

In sostanza, la pesca va diventando un'attività nella quale la moderna tecnica, richiedendo investimenti e specializzazioni sempre maggiori, tende a ridurre l'alea altissima derivante da fattori meteorologici e da altri fattori. Tutto ciò si realizza con lo studio e con lo scambio di idee e di contatti di ordine industriale e commerciale. A questo proposito credo utile ricordare l'importanza della funzione svolta in questo campo dalla Fiera di Ancona (che in ogni edizione segna nuovi successi) e da altre manifestazioni varie, come la Mostra di Molfetta. Devono essere incoraggiati i congressi — dove appassionatamente si discutono con competenza i problemi della pesca — ai quali il Ministero della marina mercantile direttamente e attivamente partecipa.

Mi sia consentito di dire qualche parola in merito ai problemi dell'Amministrazione.

È consuetudine che il Ministro rivolga un riconoscimento ed un elogio all'opera del personale della sua Amministrazione, tanto che questi riconoscimenti e questi elogi — espressi spesso con formule stereotipate — finiscono con l'apparire delle pure e semplici consuetudini. Per conto mio, posso tranquillamente dire che, nei pochi mesi trascorsi al Ministero della marina mercantile, ho avuto modo di apprezzare la capacità e lo zelo del personale dell'Amministrazione. Come viene riconosciuto da anni, tale personale supplisce con la sua buona volontà alla carenza quantitativa. Qualche provvedimento inteso ad aumentare il numero dei dipendenti (come quello per l'istituzione del ruolo degli operai permanenti) è già all'esame del Parlamento e qualche altra provvidenza si renderà ancora necessaria, perchè questo Ministero — così importante nella vita economica del Paese — ha bisogno di un ampliamento dei ruoli organici esistenti, ma ha anche urgente ne-

cessità dell'istituzione di ruoli che non esistono e la cui mancanza crea gravi problemi.

Al personale del Ministero rivolgo pubblicamente e solennemente la mia riconoscenza nonchè la mia ammirazione.

In merito all'astensione dal lavoro dei marittimi, è ormai a conoscenza del Paese lo sforzo convergente di tutti per ritrovare — sia pure attraverso notevoli difficoltà — quella concretezza di soluzione che ci auguriamo diventi, con la buona volontà delle parti interessate, una realtà imminente.

È chiaro che le difficoltà e la lentezza del metodo di lavoro — come ha ricordato al Senato il ministro Zaccagnini — dipendono dalla mancanza di chiari strumenti giuridici che, attuati in ottemperanza alla Costituzione, darebbero al Governo ed ai sindacati più validi ed efficaci mezzi di intesa.

Il bene della Nazione richiede anche per questa delicatissima vertenza dei marittimi un severo e decisivo impegno di tutti, per conseguire al più presto quella risoluzione di giustizia che dia tranquillità e sicurezza ai lavoratori del mare e garanzia di progresso alle sane forze economiche del Paese.

Onorevoli colleghi, il mare è l'elemento della natura che, da sempre, ha collegato gli uomini; l'elemento che ha stimolato la loro sete di conoscenza, da Ulisse a Colombo; lo elemento che ha reso possibile lo scambio delle ricchezze della terra.

Su questa realtà naturale e umana — grande nella sua forza e nella sua possibilità di sviluppo — agisce la nostra marina mercantile, memore della sua storia, essa che fu una delle più operose e ardite del mondo, consapevole dei suoi attuali doveri dinnanzi alla Nazione, che l'ha vista quasi miracolosamente risorgere in questi anni.

Ardite innovazioni della tecnica dei trasporti marittimi si profilano chiaramente all'orizzonte. In questi nostri giorni incalza come non mai la necessità di essere all'avanguardia, vigili in un settore dove gli italiani — per la stessa natura della loro terra — sono particolarmente dotati per attitudini di lavoro e di intelligenza.

Superate, come vivamente desideriamo, le attuali contingenze, la marina mercantile italiana ha in sè la possibilità di affrontare con ardire e fiducia le difficoltà che in tutto il mondo si profilano in questo settore. E ciò in un momento in cui la trasformazione delle fonti di energia ed il risveglio felice dei popoli ad una libera esplicazione della loro potenzialità di lavoro richiedono particolare convergenza di forze e di impegni da parte di tutti.

Il Governo ha vivo ed assillante questo profondo senso di responsabilità dinnanzi ad una delle più nobili forze produttive della Nazione. Pertanto formula l'augurio che, con l'approvazione dell'attuale bilancio, ancora una volta si voglia esprimere la fiduciosa certezza dello sviluppo e del lavoro più concorde, che attende la marina mercantile italiana. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui due ordini del giorno che sono stati presentati. Il primo è quello del senatore Jannuzzi.

ANGELINI NICOLA. Poichè il senatore Jannuzzi è assente, lo faccio mio.

RESTAGNO, *relatore*. La Commissione esprime parere favorevole. Trattandosi però di un problema di stretta competenza del Ministro, si rimette a quello che il Ministro vorrà dichiarare.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione. Metterò il problema allo studio con l'impegno che, se non si incontreranno gravi difficoltà, lo porterò a soluzione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Angelilli.

RESTAGNO, *relatore*. La Commissione è perfettamente d'accordo sull'opportunità che questi lavori si compiano, anche se di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Ad ogni modo in questa sede esprimo il voto che questo problema non venga ulterior-

mente dilazionato ma venga invece impostato e risolto al più presto.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, concordo pienamente con quanto ha detto l'onorevole relatore. Desidero assicurare l'onorevole Angelilli ed anche l'onorevole Monni, il quale ieri si è molto interessato a questo problema, che io appoggerò con il massimo impegno presso il Ministero dei lavori pubblici la richiesta che viene fatta con tanto calore dal senatore Angelilli.

PRESIDENTE. Senatore Angelilli, mantiene il suo ordine del giorno?

ANGELILLI. Rngrazio vivamente l'onorevole Ministro ed il relatore. So benissimo che l'intervento del ministro Jervolino sarà decisivo ed è per questo che lo sollecito e attendo fiduciosamente le opere, certo che corrisponderanno alle attese e alle aspirazioni di Civitavecchia; quelle attese e quelle aspirazioni che egli stesso ebbe a riconoscere legittime e giustificate in occasione di un incontro con il Commissario del Comune e col comandante del porto che accompagnai da lui. So che Civitavecchia ha un amico nel ministro Jervolino, cui desidero rivolgere un fervido augurio di buon lavoro ed un particolare riconoscimento per gli sforzi che rivolge in questo delicato momento alla difficile composizione delle vertenza dei marittimi, sforzi cui auguro il più sollecito successo con generale soddisfazione.

Desidero altresì congratularmi vivamente con il relatore Restagno per la cura e la chiarezza della sua dettagliata esposizione.

PRESIDENTE. Passiamo ora allo esame dei capitoli del bilancio del Ministero della marina mercantile, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(*Senza discussione sono approvati i capitoli dello stato di previsione con i relativi riassunti per titoli e per categorie*).

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

CEMMI, *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1959-60 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 100 milioni per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalla legge 25 luglio 1956, n. 859, e dalla legge 24 marzo 1958, n. 328.

(*È approvato*).

Art. 3.

Per l'esercizio finanziario 1959-60 la somma di cui all'articolo 2 della legge 6 agosto 1954, n. 721, occorrente per provvedere alle momentanee deficienze di fondi delle Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, è fissata in lire 20.000.000.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Fiorentino. Ne ha facoltà.

FIORENTINO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'affrettata procedura di esame e di approvazione dei bilanci, nonchè il lutto grave che ha colpito la mia parte e me personalmente per la così immatura fine dell'onorevole avvocato Raffaele Cafiero, la cui equilibrata, intelligen-

te e superiormente ispirata opera politica e parlamentare va ricordata anche in questo ramo del Parlamento, mi impediscono un più ampio ed organico intervento.

Mi limiterò dunque a qualche rilievo connesso alla dichiarazione di voto.

Mi riferisco alla notevole relazione dell'onorevole Restagno. Sta bene quanto è scritto a proposito della politica marittima italiana basata sul ripudio di ogni forma di discriminazione tra bandiere, ma occorre tenere gli occhi aperti sugli accorgimenti e sulle misure indirette adottati dai concorrenti e capaci di influire negativamente sui traffici nei nostri porti e delle nostre navi. Ad esempio, la Germania, le cui navi pur vengono a caricare in condizioni di parità merci italiane nei porti italiani del Tirreno, ha stabilito delle tariffe di trasporto ferroviario differenziate tra le merci che viaggiano verso il porto di Amburgo e quelle che vanno, o vorrebbero andare, verso il porto di Trieste, per cui una partita che trovasi a mezza via paga circa la metà se cede all'allettamento di andare al Nord.

Passando al bilancio della Marina mercantile, sembra innaturale ed è fonte di lamentati inconvenienti che, nei vari anni, le spese stanziate abbiano dovuto comprimersi dai 33-34 miliardi del 1956-57 ai 26 miliardi del 1959; e ciò non per sane ed encomiabili economie, ma per deficienza di fondi, mentre il grande sviluppo della nostra flotta e le maggiori reali esigenze dei servizi — e cioè dei porti, delle attrezzature, degli uffici, del personale, eccetera — avrebbero invece richiesto delle adeguate disponibilità, e mentre ancora, d'altra parte, vi sarebbero da realizzare delle grosse economie nel settore delle sovvenzioni e soprattutto delle compagnie pomposamente autobattezzatesi di preminente interesse nazionale.

Come risulta a pagina 22 della relazione, per coprire il loro *deficit* — chiamato eufemisticamente sovvenzioni e ripiani di bilancio — sono stati stanziati 20 miliardi per lo esercizio 1958-59, altri 19 miliardi per il 1959-60 ed ancora 4 miliardi e mezzo per saldi di esercizi precedenti. Una ridda di miliardi sulle spalle dei cittadini! La convenzioni con tali compagnie sono scadute dal 1956 e si parla da tre anni di varare una nuova legge che abolisca l'insostenibile situazione creatasi nel passato, quando, sacrificatasi la sana economia ad un falso prestigio, si lasciò banco aperto alle amministrazioni di queste società, che vedono illimitatamente colmate le loro perdite dalla pubblica finanza. Abbiamo fiducia che l'attuale Governo, come ha confermato l'onorevole Ministro, voglia finalmente passare dalle parole ai fatti e dare un limite ed un ordinamento economico a questo settore.

La pesca, che dà vita e lavoro a tanta gente, va assistita, aiutata e messa in condizioni di incrementarsi con criteri vasti, lungimiranti ed aderenti alle necessità di questa importante attività, più di quanto non si sia fatto nel passato. Le parole del Ministro al riguardo ispirano fiducia nell'avvenire.

I cantieri navali sono in piena crisi: alcuni sono già senza lavoro, altri lo saranno tra breve, come ha confermato testè il Ministro. E se non si vuol far andare sul lastrico qual che decina di migliaia di lavoratori altamente qualificati e far disperdere la nostra alta tradizione in fatto di costruzioni navali, occorre agire presto e dar vita alle necessarie provvidenze. Il Ministro ha parlato dei provvedimenti in attuazione per innestare il problema delle nuove costruzioni su quello delle demolizioni di navi vecchie e quindi antieconomiche. È una strada razionale, purchè sia ben studiata, risulti pienamente aderente alle varie situazioni, cosa che non appare ancora dalle prime indicazioni del Ministro, e sia rapidamente attuata.

Date le insinuazioni, spesso messe in giro ad arte, non è superfluo ribadire che le provvidenze adottate anche nel passato a favore delle costruzioni navali interessano gli armatori in quanto buoni italiani, ma essi non se ne giovano direttamente. Sta di fatto che i nostri cantieri dal dopoguerra sono stati molto più cari di quelli esteri, e lo sono tuttora dal 20 al 30 per cento. Inoltre la concorrenza più agguerrita, soprattutto tedesca e giapponese, non solo quota prezzi bassi, ma concede pagamenti dilazionati in cinque anni ed oltre, con interessi pari a circa la metà (3-4 per cento contro l'8 per cento e più) di quelli usuali in Italia.

Abbiamo apprezzato la conferma che di ciò ha dato il Ministro. Tutti questi vantaggi sono stati solo parzialmente bilanciati dalle provvidenze governative, per cui la preferenza che gli armatori italiani hanno dato e danno ai nostri cantieri risponde ad un dovere di socialità e di italianità, ma comporta un non lieve sacrificio economico.

Concludo con qualche rilievo a proposito del trattamento dei marittimi e dello sciopero in corso. Il marinaio italiano, tra paga, panatica, lavoro straordinario, supplementi vari, gratifiche e ferie, preavviso ed indennità di risoluzione, prende circa 126 mila lire mensili (*Interruzioni dalla sinistra*) alle quali devono aggiungersi... (*Interruzioni dalla sinistra*). Sono chiacchere. I numeri sono numeri e le chiacchiere sono chiacchiere.

A queste 126.000 lire mensili, dicevo, devono aggiungersi lire 39.000 per previdenza ed assistenza sociale. Cioè ogni marittimo costa all'armatore italiano circa lire 165.000 mensili. (*Interruzione del senatore Valenzi*). Le vostre chiacchiere sono stupide. Queste sono cifre matematiche.

Invece, il marinaio inglese costa all'armatore inglese lire 134.000 e quello francese lire 130.000. Si è già raggiunto quindi l'estremo limite di sopportabilità, nè vale il rilievo dell'avvicendamento, perchè questo è fatto solo su richiesta dei sindacati della gente del mare, disturba l'armamento, che naturalmente paga i salari per tutti i dodici mesi dell'anno, e non trova riscontro in alcun'altra marineria del mondo, nè in alcuna industria. (*Interruzioni dalla sinistra*).

Non è un giudizio, è un fatto, perchè non vi è nessuna marineria, in nessun'altra Nazione del mondo, che pratichi l'avvicendamento, e se questo stesso concetto si volesse applicare alle altre industrie, vorrei vedere dove andrebbero a finire.

V A L E N Z I . Ti sei complimentato con il Ministro!

F I O R E N T I N O . Mi sono complimentato con il Ministro per le cose giuste, perchè noi siamo pronti ad accettare quel che di buono fa il Governo, come siamo pronti a criticare quelle su cui non siamo d'accordo, cosa che d'altronde ho già fatto. (*Interruzioni dalla sinistra*).

V A L E N Z I . Siete d'accordo sul come si comporta il Governo in merito a questo sciopero.

F I O R E N T I N O . Questo è uno sciopero politico e lo sapete benissimo. Vorreste rovinare l'economia italiana, voi comunisti; lo sanno anche le pietre e se ne cominciano ad accorgere anche gli altri sindacati.

G I A N Q U I N T O . Siete bugiardi!

F I O R E N T I N O . Non conosco lei, e quindi non posso risponderle personalmente, ma è la sua parte una vera matrice di bugie. (*Interruzioni dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Onorevoli senatori, non prolunghino con le loro interruzioni il discorso del senatore Fiorentino, che voleva solo fare una breve dichiarazione di voto. (*Interruzioni dalla sinistra*).

F I O R E N T I N O . Quando avrete terminato, continuerò. Non mi impressionano le vostre chiacchiere, basate sulla falsità e sulla demogogia. (*Interruzioni dalla sinistra*). Io vi porto numeri e ve ne porterò ancora.

*Voce dalla sinistra*. Sono numeri alterati.

F I O R E N T I N O . Sono numeri precisi, e la sfido a dimostrarmi che le mie cifre non sono vere.

B E R T O L I . Perchè non ci porti anche i numeri degli utili?

F I O R E N T I N O . Ve li porteremo, perchè noi li denunciamo al fisco. Basta leggerli sulle cartelle delle tasse. Onorevole Bertoli, noi siamo i più grandi contribuenti di Italia. Fammi sapere quanto paghi tu!

D'altra parte la marina mercantile italiana attraversa una gravissima crisi, e qualunque aumento di onere farebbe andare molte altre navi al disarmo, contro l'interesse degli stessi marittimi.

Per dare un'idea della situazione, basata su cifre autentiche, citerò che, secondo gli indici inglesi per il trasporto del grano e del carbone, e facendo uguale a cento i noli del 1952, ossia prima dei fatti di Suez, quando già gli affari ristagnavano, i noli, dopo aver raggiunto l'indice 200 all'inizio del 1956 proprio per i fatti di Suez, sono andati precipitando con moto accelerato nella seconda metà del 1957, e stanno tra 65 e 50 in questi primi mesi del 1959. Qual'è stato l'effetto di questa profonda crisi? È presto detto, con cifre più aggiornate di quelle citate nella relazione che sono già di qualche mese addietro: la flotta mondiale è composta di 18.378 navi da carico secco per tonnellate di stazza lorda 79.623.254. (*Interruzioni dalla sinistra*). E siate almeno educati! (*Ripetute interruzioni dalla sinistra. Vivace interruzione del senatore Masciale*).

P R E S I D E N T E . Stamattina purtroppo c'è stata una dichiarazione di voto durata 40 minuti. Con questo esempio, la Presidenza non può impedire agli altri oratori di parlare a lungo. Devo però raccomandare al senatore Fiorentino di attenersi strettamente al tema di una dichiarazione di voto.

F I O R E N T I N O . Io parlo sempre pochissimo e parlo soltanto quando è indispensabile. (*Interruzioni dalla sinistra*).

G R A N A T A . Quando c'è da difendere la Flotta Lauro.

F I O R E N T I N O . È la scostumatezza che vi caratterizza. (*Vivaci interruzioni e proteste dalla sinistra. Richiami del Presidente*).

La flotta mondiale è composta di numero 18.378 navi da carico secco per tonnellate di stazza lorda 79.623.254 e numero 3.986 petroliere per tonnellate di stazza lorda 38 milioni e 235.620. Delle prime sono al disarmo tonnellate di stazza lorda 5.421.996, e di petroliere 4.182.000 tonnellate di stazza lorda, (*Interruzioni dalla sinistra*). Cercate di imparare piuttosto. (*Ilarità e commenti dalla sinistra*). Ossia rispettivamente il 7 ed il 10 e mezzo per cento. In Italia abbiamo 777 navi da carico per 3.415.000 circa tonnellate di stazza lorda e 199 petroliere per tonnellate stazza lorda 1.641.660. A fine giugno 1959 erano al disarmo 107 navi da carico per tonnellate 633.103 e 40 petroliere per tonnellate 400.254, ossia il 19 per cento del tonnellaggio da carico e il 25 per cento circa del totale del tonnellaggio delle petroliere. (*Commenti e interruzioni dalla sinistra*). Se foste seri dovreste considerare queste cose. (*Interruzioni dalla sinistra*). Sono tutte navi legate tra la fine del 1957 e l'inizio del 1958, con tendenza stazionaria nella seconda metà del 1958 e con un impressionante aumento del disarmo nel 1959. La situazione sta diventando insostenibile. (*Commenti e interruzioni dalla sinistra*). Non è un fallimento, perchè siamo troppo onesti per fallire. (*Vivaci interruzioni dalla sinistra*). Sono tutte storie e bubbole le vostre, queste sono cifre. La situazione sta diventando insostenibile anche per coloro che stanno bruciando tutte le riserve. (*Interruzioni dalla sinistra*). Che la crisi sia particolare della bandiera italiana, e che sia più grave per l'Italia che per le altre bandiere, è dimostrato obiettivamente, contro le falsità e le chiacchiere, dagli stessi aridi, ma precisi numeri da me citati: mentre la flotta mondiale è al disarmo per il 7 per cento delle navi da carico ed il 10 e mezzo per cento delle petroliere, in Italia abbiamo legate nei porti rispettivamente il 19 e il 25 per cento!

In questa situazione si è innestato lo sciopero dei marittimi. È significativo il fatto che i sindacati non comunisti abbiano cominciato ad aprire gli occhi sulla vera natura di questa catena di agitazioni sotto le quali si vuole sommergere l'economia italiana.

Noi abbiamo già dato la fiducia al presente Governo, ripromettendoci di seguirne e vagliarne l'operato. Nutriamo la speranza che anche in questa occasione vorrà agire superando le fazioni e le faziosità, solo guardando al bene della collettività. (*Vivaci commenti dalla sinistra*).

Sono poi lodevoli la iniziativa dell'onorevole Ministro in favore dei pensionati e quella per creare un adeguato credito navale ad interessi funzionali.

Ecco perchè il nostro voto sarà favorevole.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Pessi. Ne ha facoltà.

P E S S I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho ascoltato con molta attenzione il discorso del signor Ministro sui problemi della marina mercantile, così importanti per il nostro Paese, e debbo affermare in verità che sono rimasto molto deluso perchè il signor Ministro, quando fu estensore della relazione sul bilancio di alcuni anni fa di questo Dicastero, fece una relazione critica sui problemi di fondo relativi alla impostazione dell'attività e dello sviluppo della marina mercantile italiana.

Io speravo che oggi, essendo Ministro, avrebbe cercato di far tesoro di quelle sue affermazioni dando al proprio Dicastero gli indirizzi politici da lui annunciati in quella relazione al bilancio.

Il signor Ministro ci ha fatto alcune dichiarazioni generali, anzi generiche, sul potenziamento della marina mercantile. Ha messo in evidenza l'importanza e la necessità di tale potenziamento, ma nulla ha detto che ci dia la prospettiva e ci assicuri di un reale potenziamento della marina mercantile nel suo complesso, cioè nei suoi tre aspetti fondamentali: navi, porti e cantieri italiani. La unica cosa che ci ha detto è questa: la legge di sovvenzione agli armatori per le demolizioni delle navi vecchie.

Io ricordo che il signor Ministro, nella relazione citata, affermava che le leggi Saragat, prima, Cappa poi e la stessa legge Tambroni — dette, le prime due, leggi tampone, mentre l'altra legge cercava di provvedere momentaneamente alle gravi deficienze della marina italiana — erano leggi che esaurivano in se stesse la loro funzione e non davano nessun potenziamento reale alla marina mercantile.

Perchè si continua a seguire questa politica, perchè si continua a permettere che a determinare la politica marinara nel nostro Paese siano i grandi armatori, coloro che agiscono contro gli interessi collettivi e nazionali, tanto che oggi la nostra marina mercantile si trova in posizione di inferiorità di fronte a tutte le marine mercantili dei Paesi sviluppati del mondo? Signor Ministro, lei sa che le navi che battono bandiera italiana stanno diminuendo ed aumenta la bandiera degli altri Paesi. È vero che abbiamo aumentato il tonnellaggio, ma nel mondo questo è aumentato in proporzione superiore e noi siamo in condizioni di inferiorità.

E poi, perchè una legge di sovvenzionamento? Perchè, come è già stato rilevato da altri senatori, non una legge per potenziare i cantieri italiani, legge che lei stesso riconosce necessaria? Perchè non una legge da parte del Ministero della marina mercantile, da parte del Governo per mettere i cantieri in grado di costruire navi in concorrenza con l'estero, in maniera che essi possano fornire le navi alla nostra marina mercantile a buon prezzo, in concorrenza con quelle degli altri Paesi?

Perchè ancora un'altra legge di sovvenzionamento agli armatori italiani sotto la forma della demolizione delle navi vecchie, mediante la quale ancora si danno soldi agli armatori invece di potenziare, con questi denari della collettività, le flotte della Finmare? È evidente che questa legge, come le altre precedenti, non risolverà il problema della marina mercantile italiana, perchè questo problema deve essere affrontato con chiarezza di idee e decisione nel suo complesso, cioè nell'ampliamento dei porti, nel rammodernamento dei cantieri e nel ringiovanimento e nell'aumento del tonnellaggio della marina italiana.

Lei, signor Ministro, ha detto un'inesattezza (non so se involontariamente o se per colpa dei suoi uffici) quando ha affermato che le navi della Finmare sono percentualmente minori dell'anteguerra nei confronti del complesso della marina italiana. La flotta della Finmare non è solo ridotta in percentuale, ma in linea assoluta; nell'anteguerra superava 1.200.000 tonnellate, oggi non raggiunge 900.000 tonnellate. Ora mentre noi abbiamo avuto un aumento del tonnellaggio della marina mercantile, abbiamo avuto una diminuzione della marina sovvenzionata dallo Stato; ma, ciò nonostante, si sono spesi centinaia di miliardi da parte dello Stato per il sovvenzionamento della marina degli armatori privati.

E poi, perchè non si imposta una politica da parte del suo Dicastero, del Governo, affinchè la marina della Finmare sviluppi una attività per il trasporto delle merci liquide e secche? È evidente che questo comporterebbe una concorrenza agli armatori privati e voi non la volete, perchè non volete che la marina pagata dalla collettività possa sviluppare un'attività redditizia togliendo agli armatori una parte dei loro grossi guadagni. Lei sa, signor Ministro, che l'E.N.I. sta costruendosi delle petroliere; perchè ciò non può avvenire attraverso la Finmare con una combinazione tra E.N.I. e Finmare per creare una flotta cisterniera diretta dall'iniziativa pubblica? Perchè si lascia completamente e nei momenti di più alto guadagno agli armatori la possibilità di guadagnare quello che vogliono impedendo che la Finmare possa potenziarsi?

Ecco perchè, signor Ministro, si può rilevare che nel suo discorso sono state annunciate alcune provvidenze che sono ormai indispensabili, immediate, minime, mentre invece la linea politica del suo discorso, del suo atteggiamento e dell'indirizzo impresso al suo Dicastero, rimane la linea di difesa degli interessi dei grandi armatori italiani.

E mi permetta ancora, signor Ministro, di dire qualche cosa sul problema dello sciopero dei marittimi. In verità questa sera lei è stato molto più cauto, molto più guardingo e direi perfino molto più cortese nei confronti dei marittimi in sciopero di quanto non avesse fatto l'altra sera nella risposta alle interrogazioni e alle interpellanze da noi presentate. Però cosa ci ha detto, quale garanzia ha dato al Paese che il Governo si impegna veramente a fare qualche cosa? Lei ha affermato: dateci delle leggi, fate quelle leggi — così m'è parso di capire — affinchè possa intervenire nella vertenza. (*Commenti dal centro*).

Tanto meglio se non l'ha detto. Ma allora perchè non interviene il suo Dicastero, perchè non interviene il Governo per la soluzione di questo problema? Lei ha detto: speriamo, vogliamo augurarci tutti che la vertenza si concluda; ma lei deve sapere che questo costa alla Nazione italiana miliardi e miliardi, decine di miliardi; agli armatori non importa nulla perchè essi hanno guadagnato, continuano a guadagnare anche in questo frangente, sfruttando la miseria della povera gente che ingaggiano, gente a volte incapace o non più idonea, e questo lo fanno per far viaggiare le proprie navi, approfittando ancora così della miseria più grande di povera gente che deve tradire i propri compagni di lavoro ed imbarcarsi per servire gli interessi degli armatori.

Ma lei non ci ha detto nulla, onorevole Ministro; ed è per questo che l'armatore Fassio pubblicamente ha fatto degli elogi al Ministro della marina mercantile; per questo lo stesso armatore Fiorentino, alla fine del suo discorso, si è avvicinato a lei e le ha stretto la mano, complimentandosi. Ancora una volta ella ha dimostrato infatti di essere dalla parte degli armatori. (*Proteste del Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*).

Perchè le parti non sono state ancora convocate? Perchè lo stesso Presidente del Consiglio ha rinviato tale convocazione con scuse veramente banali, se confrontate alla vastità del problema? Sono in gioco la vita di migliaia e migliaia di lavoratori e gli interessi della nostra Nazione. Signor Ministro, siamo ancora sul terreno della commiserazione per i « poveri » armatori di cui parlava un momento fa il senatore Fiorentino. Il senatore Fiorentino faceva i conti dei guadagni dei marittimi: 160 mila lire al mese costano ai « poveri » armatori, i marittimi. Ma a parte il fatto che queste cifre non sono vere, come le organizzazioni sindacali, sulla base della paga reale, hanno portato a conoscenza dell'opinione pubblica, da parte mia, io ho dimostrato l'altro giorno quanto guadagna invece un armatore, con una sola nave, la quale gli rende in un anno circa 900 milioni.

E poi, onorevole Ministro, il fatto è che questi capitalisti sono i peggiori sfruttatori d'Italia, perchè non solo rubano ai lavoratori ma frodano altresì lo Stato. Sono essi che armano le navi con le bandiere « ombra », con cui si truffa l'erario italiano e nelle quali si lamentano le peggiori condizioni di vita per i marittimi che vi si devono imbar-

care. Sono gli armatori che si infischiano degli interessi nazionali; ad essi nulla importa se la nostra marina è in condizioni di inferiorità di fronte alle altre, se non riesce a sostenere la concorrenza, se non ha prospettive di sviluppo, se le sue navi sono vecchie, se i nostri porti sono arretrati, se i nostri cantieri non riescono a produrre a costi internazionali.

Di tutto questo essi se ne infischiano, purchè alla fine dell'anno possano avere centinaia di milioni di più; sempre di più, contro gli interessi di tutto il popolo italiano.

Signor Ministro, poichè lei ha dimostrato nel suo intervento di non aver ancora capito o di non voler capire la necessità di seguire una politica di interesse nazionale nel campo marinaro, noi non possiamo che condannarla e votare contro il suo bilancio. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare per dichiarazione di voto il senatore Massari. Ne ha facoltà.

M A S S A R I . Ho ascoltato con ammirazione il magnifico discorso del ministro Jervolino. Dichiaro di votare a favore dell'approvazione del bilancio. Aggiungo una raccomandazione. Poichè ho l'onore di conoscere personalmente il signor Ministro come persona intelligente, diligente, dotata di ottima volontà e di buona memoria, mi permetto di pregarlo perchè voglia ricordare che, nell'estremo lembo d'Italia, proprio nel tallone d'Italia, in quel di Lecce, vi sono tre piccoli porti, quello di Otranto, quello di Badisco e il porto Adriano o San Cataldo, piccoli porti i quali non hanno avuto mai niente, mentre hanno bisogno di tutto. Se l'onorevole Ministro potrà, quando potrà, fare almeno qualche piccola cosa per questi luoghi anch'essi d'Italia, completamente abbandonati, farà opera buona anche perchè in essi vivono pochissimi pescatori, monumenti insuperabili di bisogno e di miseria.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Crespellani. Ne ha facoltà.

C R E S P E L L A N I . Onorevoli colleghi, per quanto in fine di discussione il moto si faccia più veloce, tuttavia ritengo di non poter tralasciare, a nome del mio Gruppo, una dichiarazione a conclusione di questo dibattito che non è certamente tra i minori e tra i meno interessanti che si siano svolti in questo periodo, soprattutto se si considera l'importanza che ha la marina mercantile nella vita della nostra Nazione sia per lo sviluppo delle coste, sia per il numero dei porti, sia per la sua ubicazione geografica a cavallo tra Oriente ed Occidente, sia, infine, per il volume del nostro commercio e dei nostri trasporti. Si tratta quindi di un settore di vitale importanza, al quale giustamente debbono essere rivolte le nostre particolari attenzioni e le nostre particolari cure; settore che oggi è balzato in particolare evidenza proprio in dipendenza della vertenza sindacale non ancora definitivamente composta, la quale ha messo in luce quale sia la sensibilità del nostro Paese nel settore dei trasporti in genere e della marina mercantile in particolare.

Noi non possiamo non dare atto all'onorevole Ministro della soddisfazione del nostro Gruppo per le dichiarazioni che egli ha reso a conclusione di questo dibattito, dichiarazioni che hanno avuto il merito, oltre che di puntualizzare questioni e problemi specifici, prospettati nella discussione dei singoli oratori, di darci un panorama completo dei problemi generali che investono questo settore, panorama accompagnato da una serie di impegni governativi che sono in atto o vengono preannunciati come imminenti e per i quali noi confermiamo la nostra piena soddisfazione.

Consentitemi poi, onorevoli colleghi, che, come rappresentante della Sardegna, io ringrazi il Ministro per le assicurazioni che ci ha dato in ordine ai particolari problemi dell'Isola. Basta dire isola, per sottolineare l'indispensabilità di una regolarità dei traffici, di una molteplicità dei traffici, di una sicurezza dei traffici che collegano l'Isola alla madre Patria.

Ho già avuto occasione qui di accennare ai disagi che sono derivati all'Isola dallo sciopero dei marittimi, particolarmente nei

primi giorni, quando non era stato ancora provveduto razionalmente ed organicamente ad assicurare i trasporti. Ma voglio qui ancora sottolineare la necessità che in qualunque contingenza ed in qualunque frangente questi trasporti e questi collegamenti non abbiano a subire alcun rallentamento.

Il problema fondamentale dell'attività governativa in questo settore naturalmente è quello dello sviluppo della marina mercantile, dell'ampliamento dei noli per i diversi riflessi che si determinano nell'economia nazionale. Ora, se noi teniamo presente quello che è avvenuto dal 1945 ad oggi, quelli che sono i propositi e le assicurazioni date inizialmente in sede di dichiarazione di programma da parte dell'attuale Governo e oggi nelle dichiarazioni rese dal Ministro, noi dobbiamo manifestare la nostra soddisfazione ed esprimere la nostra convinzione che queste finalità saranno interamente raggiunte. Perciò, mentre con riferimento alla contingenza noi ancora una volta esprimiamo il desiderio e l'aspirazione che la vertenza sindacale sia composta su basi di equità e di giustizia, dichiariamo di dare con piena convinzione il nostro voto favorevole al bilancio in discussione. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Barbareschi. Ne ha facoltà.

B A R B A R E S C H I . Signor Presidente, la dichiarazione di voto del Gruppo socialista sarà brevissima ed anche semplice. La votazione dei bilanci presuppone la fiducia nel Governo. La posizione nostra non è mutata e se occorreva un episodio per la conferma della nostra opposizione, l'intervento del senatore Fiorentino è l'episodio culminante che ancora più di prima giustifica la nostra opposizione. Ma io approfitto del fatto che ho la parola per mettere in evidenza una deficienza nella risposta del Ministro. In occasione del mio breve intervento ebbi modo di far presente al Ministro che lo sciopero dei marittimi colpisce per il 99 per cento non gli armatori privati ma le società di preminente interesse nazionale. Questa percentuale è data dalle cifre indicate dallo stesso Ministro per il numero delle navi della Finmare che sono ferme e per il modestissimo numero di navi ferme degli armatori privati. In occasione, ripeto, del mio intervento ho messo in evidenza questo stato di fatto, ed ho invitato il Ministro della marina mercantile a svolgere l'azione necessaria perchè fosse composto lo sciopero delle società di preminente interesse che in sommo grado interessano il Parlamento, in quanto si tratta di capitali della collettività nazionale. Il Ministro, nella sua replica, non ha risposto a questa mia richiesta. Io posso anche comprendere, signor Ministro, che una ragione di prudenza le abbia impedito per il momento di rispondere. Mi si consenta però di rinnovare l'invito che feci prima e specialmente mi si consenta per l'interesse dell'intero Paese di sperare che il Governo svolga l'opera che io ho indicato. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

**Per l'iscrizione di un disegno di legge all'ordine del giorno**

C A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A R E L L I . Vorrei pregarla, signor Presidente, di iscrivere nell'ordine del giorno di una delle prossime sedute il disegno di legge riguardante la classificazione degli oli.

P R E S I D E N T E . La Presidenza terrà conto, nei limiti del possibile, della sua richiesta.

**Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati**

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Utilizzazione dei fondi accreditati in contabilità speciali e passaggio di fondi tra funzionari delegati di alcune Amministrazioni dello Stato » (646);

« Esonero dall'imposta di bollo degli atti relativi alla composizione delle controversie individuali di lavoro innanzi agli uffici del lavoro e della massima occupazione » (647), di iniziativa dei deputati Repossi ed altri.

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

**Annunzio di deferimento di disegno di legge alla deliberazione di Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Comunico che valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge alla deliberazione:

*della 10 Commissione permanente* (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Modifica dell'articolo 36 della legge 29 aprile 1949, n. 264, recante provvedimenti in materia di avviamento al lavoro e di assistenza dei lavoratori involontariamente disoccupati » (642), di iniziativa dei deputati Marotta Vincenzo, Zanibelli, Calasso ed altri.

**Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti**

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno esaminato ed approvato i seguenti disegni di legge:

*1ª Commissione permanente* (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno);

« Costituzione in comune autonomo della frazione di Lignano Sabbiadoro del comune di Latisana in provincia di Udine » (577), di iniziativa dei deputati Schiratti ed altri;

*5ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

« Miglioramento del trattamento di quiescenza ed adeguamento delle pensioni a carico della Cassa per le pensioni ai dipendenti degli enti locali facente parte degli Istituti di previdenza presso il Ministero del tesoro » (565);

« Stato e avanzamento degli ufficiali della Guardia di finanza » (616);

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

« Modifica al terzo comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, n. 1902, sulle misure di salvaguardia in pendenza della approvazione dei piani regolatori » (458), di iniziativa del senatore Zaccari;

« Provvidenze a favore della pesca dello alto Adriatico » (591);

*9ª Commissione permanente* (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Modifica all'articolo 9 della legge 27 giugno 1957, n. 464, concernente sgravi fiscali su olii minerali distillati e gas di petrolio liquefatti » (193), di iniziativa del senatore Corbellini.

**Rimessione di disegno di legge all'Assemblea**

P R E S I D E N T E . Comunico che il Governo ha chiesto, ai sensi dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Modifiche all'articolo 228 del testo unico della legge comunale e provinciale in materia di pensioni ai dipendenti degli enti locali » (174), di iniziativa del senatore Angelini Cesare, già deferito alla deliberazione della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

**Annunzio di interpellanze**

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

R U S S O , *Segretario*:

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere i motivi della sua condotta nella proroga concessa all'amministrazione del Consorzio della Valle del Tenna. Gli interpellanti, con la interrogazione con richiesta di risposta scritta presentata il 5 maggio 1959 (n. 832), lamentavano una serie di fatti irregolari, lesivi degli interessi dei coltivatori e dello Stato, che assumevano serio rilievo per la stessa irregolarità dell'amministrazione del Consorzio, la quale, benchè scaduta, continuava ad amministrare nonostante fosse investita dalle critiche e dalle proteste dei coltivatori, cui si associava il Consiglio comunale di Fermo, con deliberazione adottata all'unanimità nella seduta del 31 maggio 1959. In tali condizioni, pare agli interpellanti che il Ministro sarebbe dovuto intervenire con la nomina di un commissario, garanzia degli interessi dello Stato e del Consorzio. Con la concessione della proroga, si è venuta a creare la convinzione che si sia voluta giustificare la ingiustificabile violazione dello Statuto del Consorzio e prendere posizione a sostegno del prestigio degli amministratori, tanto più che le irregolarità del Consorzio denunciate dagli interpellanti con la precedente interrogazione non sono state smentite dal Ministro nella sua risposta del 23 giugno 1959. La richiesta stessa da parte del Ministro del parere del Consiglio superiore dell'agricoltura sta ad indicare la necessità di ulteriori accertamenti, i quali meglio sarebbero stati facilitati dall'allontanamento degli organi abusivi dall'Amministrazione del Consorzio (173).

CIANCA, MILILLO, LUSSU, TIBALDI

**Annunzio di interrogazioni**

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

R U S S O , *Segretario*:

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere le misure che il Governo ha preso o intende prendere per far fronte alle gravissime conseguenze provocate dal violentissimo uragano, accompagnato da grandine, che ha colpito, nella serata del 7 luglio 1959, il territorio di alcuni Comuni dei mandamenti di Cervignano e di Monfalcone, in particolare e nella forma la più grave, la zona di Aquileia, compromettendo in grande parte, ed in molti casi distruggendo il raccolto delle frutta e di altre colture specializzate, per danni che assommano a molte centinaia di milioni.

Sono stati particolarmente colpiti i lavoratori di quella campagna — braccianti, mezzadri e coltivatori diretti — e fortemente danneggiate le piantagioni ed il raccolto della cooperativa agricola Aquileiese, e pertanto vi è l'esigenza di adeguati ed urgenti provvedimenti governativi (523).

PELLEGRINI

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se — nelle sue funzioni di coordinatore dei compiti dei vari Ministeri — non ritenga, a seguito della istituzione del Ministero della sanità, che a tale organo debba attribuirsi la competenza relativa alla formazione dei piani delle costruzioni ospedaliere, giacchè esso possiede tutti gli elementi per giudicare delle esigenze sanitarie del Paese e, conseguentemente, se non ritenga di dover promuovere adeguati provvedimenti, anche legislativi, a detto scopo (524).

JANNUZZI

Ai Ministri dell'interno e degli affari esteri, in seguito ai ripetuti casi di madri che all'ultimo istante rifiutano di far partire i figli ceduti per l'affiliazione a cittadini americani, e di bimbi che si rifiutano di partire, per sapere, in relazione alla vasta azione di incetta di bambini per tale scopo, che si è rivelata dalle notizie apparse sulla stampa compiuta, con evidente tentativo di speculazione sulla diffusa miseria esistente in tanti strati del popolo italiano e contro i sentimenti più naturali dei vincoli umani e familiari, quale azione di vigilanza e di controllo viene svolta per garantire almeno la serietà e la sicurezza di tali pratiche, in qual-

che caso forse anche utili ma tanto profondamente ripugnanti al sentimento (525).

BUSONI, NENNI Giuliana, SANSONE

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, delle finanze e del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se e quali provvedimenti i loro Dicasteri, ciascuno nell'ambito di propria competenza, intendano adottare o promuovere per mettere in grado gli agricoltori della provincia di Caserta, ed in particolar modo quelli dei comuni di Curti, S. Prisco, S. Maria Capua Vetere, Aversa, Casal di Principe, Portico, S. Tammaro e Capua, di sollevarsi dalle disastrose condizioni economiche derivanti, oltre che dalle deficitarie annate precedenti, dalle recenti violentissime precipitazioni atmosferiche che hanno distrutto o gravemente danneggiato tutte le produzioni agricole in atto con danni enormi che, per esempio, nel solo comune di Macerata Campania ammontano a circa un miliardo (526).

JODICE

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno, delle partecipazioni statali e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere:

1) se il Governo sia a conoscenza del grave provvedimento di licenziamento in tronco preso dalla società « Terni » (I.R.I.) verso il suo dipendente signor Fabio Fiorelli, assessore all'igiene, sanità e turismo, col quale si vuole colpire un serio e corretto cittadino per la sua opera di amministratore che intende tutelare i giusti interessi della popolazione di tutta la Provincia;

2) se il provvedimento verso il signor Fabio Fiorelli, licenziato in tronco (« per motivi diversi, tra cui quello di un ripetuto atteggiamento sistematicamente e pubblicamente ostile alla Società »), ostilità che poi si riferisce unicamente alla sua attività di amministratore provinciale, svolta sempre dietro mandato unanime del Consiglio provinciale, non debba essere considerato una mostruosa e intollerante rappresaglia;

3) se il Governo quindi non ritenga di dovere intervenire per chiedere alla società « Terni » (I.R.I.) la revoca del gravissimo e anticostituzionale provvedimento (527).

FABBRI

Ai Ministri dell'interno e della difesa, per conoscere in base a quali disposizioni di legge i comandi dei Carabinieri sono autorizzati ad indagare, a mezzo dei propri organi, sulla condotta morale, civile e politica dei dipendenti delle aziende private, nonchè sugli orientamenti politici degli operai e degli impiegati verso i partiti di sinistra.

Infatti il tenente dei Carabinieri Walter Montebovi inviava ai Comandanti delle stazioni di Tagliacozzo e di Carsoli una circolare nella quale, fra l'altro, chiedeva:

*a*) un elenco numerico degli impiegati amministrativi, dipendenti dall'impresa Sante Zaccarini, orientati verso i partiti di sinistra;

*b*) un elenco degli operai, assunti a carattere fisso e a carattere temporaneo, con la percentuale di quelli orientati verso i partiti di sinistra;

*c*) un elenco nominativo degli eventuali attivisti dei partiti di sinistra dipendenti dalla ditta medesima.

Se ritengano tutto ciò compatibile con gli obblighi e i doveri di un ufficiale della polizia repubblicana, che ha giurato fedeltà alla Costituzione, e non lesivo delle libertà individuali dei cittadini garantite dalla legge dello Stato.

Quali provvedimenti intendano prendere nei riguardi dell'ufficiale in parola, onde evitare che situazioni del genere, assolutamente deplorevoli ed assurde, abbiano a ripetersi per l'avvenire e ciò a salvaguardia delle libertà civili e democratiche dei cittadini e del prestigio delle pubbliche amministrazioni e dello Stato (528).

DE LUCA Luca

Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro dell'interno, in relazione ai gravi fatti avvenuti in Arcore (Milano) nella notte tra l'11 e il 12 luglio 1959 quando un reparto

di carabinieri, forte di oltre 50 uomini, al comando del Tenente comandante interinale della zona di Monza, senza alcun preavviso si è scagliato sui lavoratori in sciopero che sostavano davanti alla fabbrica delle acciaierie Falk in Arcore, senza che vi fosse alcun fatto giustificabile tale misura e colpì, usando le armi a guisa di mazze, numerosi lavoratori e pacifici cittadini, rincorrendo poi i lavoratori stessi per le vie del paese e fin entro pubblici esercizi e case dalle ore 23,30 dell'11 fino alle ore 2,30 del 12, provocando ferite e contusioni a numerosi cittadini, per conoscere:

1) da chi ed a richiesta di chi fu disposto che un numeroso contingente di carabinieri sostasse davanti alla fabbrica Falk di Arcore fin dal mattino dell'11 luglio 1959;

2) quali indagini sono state eseguite dall'onorevole Ministro dell'interno al fine di accertare il reale svolgimento dei gravi fatti;

3) quali provvedimenti ha preso l'onorevole Ministro dell'interno contro i responsabili dell'aggressione a cittadini che esercitavano pacificamente il diritto di sciopero e quali provvedimenti esso intenda prendere ad evitare il ripetersi di sì gravi violazioni dei diritti costituzionali ed al fine di tutelare la incolumità dei cittadini (529).

BANFI, SCOTTI, CALEFFI

*Interrogazioni*
*con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se conosce, o se gli è stata segnalata — e sono in corso provvedimenti — la situazione dell'Ufficio postale, sito in Piazza Vanvitelli, al servizio della Sezione Vomero di Napoli.

Dato il notevole sviluppo demografico della zona, tali locali sono diventati assolutamente insufficienti, sotto tutti i rapporti, e l'agglomeramento delle persone agli sportelli provoca quotidianamente disfunzioni nel servizio, ed il disagio cui è sottoposto il pubblico determina spesso clamorose e giustificate lagnanze (1008).

D'ALBORA, MASSIMO LANCELLOTTI

Ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura e delle foreste:

*a*) per sapere se siano a conoscenza dei danni arrecati alle colture agricole, particolarmente gravi, data l'imminenza della raccolta delle pesche, dal violento nubifragio abbattutosi sulla zona del Cervignanese, in provincia di Udine, nelle ore pomeridiane del 7 luglio 1959;

*b*) per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per venire incontro alle popolazioni così duramente colpite. In particolare se non ritengano conveniente e doveroso disporre, tra l'altro, a favore di quelle popolazioni, l'aumento del quantitativo di grano contingentato da conferirsi all'ammasso nella campagna in corso (1009).

PELIZZO, TESSITORI

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare in provincia di Ragusa, dove il grave e persistente maltempo ha distrutto il raccolto del grano, dell'orzo, delle lenticchie, degli agrumi e delle olive, compromettendo la produzione dell'olio, dell'uva primaticcia da tavola, nonchè di quella per la vinificazione.

È stato inoltre distrutto il ristoppio (lo stesso del frumento che si utilizza come mangime per gli animali) ed anche le coltivazioni di erbe foraggiere.

Questa grave situazione che colpisce tutta la Provincia ha fortemente danneggiato economicamente tutte le categorie contadine, dai bracciati ai proprietari fondiari, per cui è necessario l'intervento dello Stato per fronteggiare i danni contingenti e quelli futuri dell'economia agricola ragusana (1010).

PALUMBO Giuseppina

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere a quale punto trovasi la pratica iniziata il 3 marzo 1958 dal comune di Poppi (Arezzo) per la costruzione con spesa relativamente modica dell'acquedotto a Badia Prataglia, con la ammissione ai benefici della legge 29 luglio 1957, n. 635 (zone depresse), tenendo presente che Badia Prataglia, come è noto, è

una delle stazioni climatiche fra le più importanti d'Italia e che la deficienza di acqua mette in grave disagio quella popolazione pregiudicando sensibilmente l'industria ricettiva ed alberghiera che potrebbe avere maggiore sviluppo; e la pratica iniziata dallo stesso Comune il 22 dicembre 1954 per la costruzione di una linea elettrica per le frazioni di Loscove, Quorle, Becarino, Strumi e Filetto, comprendenti circa 2.000 abitanti, in prevalenza mezzadri e coltivatori diretti, i quali, pur essendo particolarmente attaccati a quei luoghi di lavoro, anche per la mancanza dell'energia elettrica si trovano sospinti all'esodo per cercare condizioni di vita più confacenti alle esigenze moderne (1011).

BUSONI

**Ordine del giorno**
**per la seduta di giovedì 16 luglio 1959**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani giovedì 16 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (631) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Deputati D'AMBROSIO e MAGLIETTA ed altri. — Pensione straordinaria ai genitori della medaglia d'oro Salvo D'Acquisto (551) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (*ore 20,20*).

---

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari