

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

475^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 20 OTTOBRE 1961

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente TIBALDI

INDICE

CONGEDI	<i>Pag.</i> 22083	BARBARO	<i>Pag.</i> 22107, 22135
DISEGNI DI LEGGE:		GENCO, <i>relatore</i>	22111, 22134, 22135
Annunzio di presentazione	22083	JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercan-</i>	
Presentazione di relazione	22083	<i>tile</i>	22116 e <i>passim</i>
Trasmissione	22083	OTTOLENGHI	22109
« Stato di previsione della spesa del Mini-		SACCHETTI	22136
stero della marina mercantile per l'eser-		SOLARI	22094, 22134
cizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30		ZUCCA	22083
giugno 1962 » (1705) (<i>Approvato dalla Ca-</i>			
<i>mera dei deputati</i>) (Seguito della discus-		INTERROGAZIONI:	
sione e approvazione):		Annunzio	22139
ANGELILLI	22103, 22135		
BARBARESCHI	22106		

Presidenza del Presidente MERZAGORA

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

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

R O D A , Segretario, dà lettura del processo verbale.

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

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Berlingieri per giorni 4 e Parri per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

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

« Modifiche alla legge 22 luglio 1939, numero 1450, ed alla legge 6 giugno 1952, numero 678, ed aumento del contributo dello Stato a favore dell'Ente autonomo per la valorizzazione dell'Isola d'Ischia (E.V.I.) » (1726), di iniziativa del deputato Barbi.

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

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

dai Ministri del tesoro e del bilancio:

« Eliminazione delle gestioni fuori bilancio e disciplina dei fondi relativi » (1727).

Questo disegno di legge sarà stampato distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), il senatore Azara ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« Modifiche alla legge sulle espropriazioni per pubblica utilità » (233).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

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 1961 al 30 giugno 1962 » (1705) (Approvato dalla Camera dei deputati).

P R E S I D E N T E . 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 1961 al 30 giugno 1962 », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Z U C C A . Signor Presidente, onorevole ministro, onorevoli colleghi, crediamo opportuno iniziare questo nostro unico intervento sul bilancio della Marina mercantile rilevando, sia pure velocemente e brevemente, il comunicato del Ministro della marina mercantile col quale egli emetteva un giudizio sulla condotta dell'opposizione di sinistra in merito a determinate leggi riguardanti il Ministero.

Ho detto che il nostro rilievo sarà veloce e breve anche perchè noi crediamo che, per smentire e dimostrare le inesattezze contenute nel comunicato, sia sufficiente anche una fredda esposizione, da ragioniere.

Infatti il comunicato, che noi abbiamo definito inesatto nella sostanza e temerario nella forma, affermava che il rinvio della discussione sul disegno di legge per il rinnovo delle convenzioni con le società di preminente interesse nazionale ha aggravato l'erario della maggiore spesa di dieci miliardi annui, ed ha ritardato l'impostazione del programma per l'incremento della flotta Finmare.

E facile e, direi quasi, puerile la risposta che siamo obbligati a dare, perchè tutti sappiamo, e gli atti parlamentari son qui a farne fede, che il disegno di legge riguardante le società di preminente interesse nazionale per le nuove convenzioni è stato ritirato o sospeso dal Ministro della marina mercantile quando la discussione generale era pressochè ultimata, quando gli interventi delle sinistre praticamente erano finiti, e quando si era in procinto di passare alla discussione degli articoli.

La sospensione, ripeto, è stata chiesta dal Ministro non solamente per la nostra opposizione, ma per l'opposizione di tutte le città marinare, per l'opposizione di enti e Consigli comunali, per l'opposizione di tutte le categorie interessate che avevano fatto sentire la loro voce attraverso riunioni particolari nelle quali si era espressa proprio una vera condanna e una disapprovazione per questo disegno di legge.

È evidente che il comunicato del Ministro della marina mercantile, secondo la nostra interpretazione, è stato un maldestro tentativo per mascherare il fatto, più unico che raro, di un Ministro che ritira una legge, da lui tenacemente sostenuta, quando si è in procinto di passare alla discussione degli articoli. Si tratta di un comunicato che voleva mascherare la bruciante sconfitta subita, relativa alla legge che riguardava le società di preminente interesse nazionale.

Incauto e maldestro, ripetiamo, il comunicato del Ministro, in quanto le convenzio-

ni che si dovevano rinnovare con quella legge scadevano nel 1956. Nel 1953 era stata nominata una commissione di studio, poi le decisioni di questa commissione sono rimbalzate dal Ministro della marina mercantile alla Finmare e al Ministro del tesoro ripetute volte, e tutto questo travaglio ha impedito la presentazione della legge in tempo utile, cioè nel 1956. Infatti essa è giunta, in ritardo, nel 1958, alla vigilia dello scioglimento del Senato. È stata ripresentata adesso, nel 1961, naturalmente su quel letto di procuste dei 21 miliardi che noi abbiamo denunciato già in altri interventi. L'opposizione di sinistra non faceva parte della Commissione nominata per studiare il problema; non ha fatto parte e non fa parte della Finmare, non faceva e non fa parte dei Ministeri della marina, del tesoro, delle finanze, di tutti quei Ministeri che hanno esaminato questo problema rimbazzandosi dall'uno all'altro. E allora come si può dire che il ritardo di questa legge si deve imputare all'azione sabotatrice e ostruzionistica delle sinistre? A me sembra che parlare in questo modo del problema è proprio come parlare di corda in casa dell'impiccato. Vi è anche l'aggravio dei 10 miliardi di interessi a carico dell'Erario, ma qui non si parla più di corda in casa dell'impiccato, qui si parla addirittura della forca in casa dell'impiccato.

La migliore confutazione di questa interpretazione inesatta la troviamo proprio nella relazione presentata all'altro ramo del Parlamento dal relatore di maggioranza sul bilancio della Marina mercantile, onorevole Colasanto, il quale, a proposito dell'aggravio finanziario che pesa sulle società Finmare, dice testualmente: « Indipendentemente da ciò (e cioè indipendentemente dalla legge che dovrà stabilire le nuove convenzioni) con altro provvedimento urgente dovrebbero pagarsi i crediti che la Finmare vanta dallo Stato e che fino al 31 dicembre 1960 erano di circa 74 miliardi; 74 miliardi destinati a salire oltre 100 alla fine di quest'anno. Non è possibile alla società sopportare il peso di questi interessi ». E continuava: « Se esistono interessi contrastanti con questo invocato risanamento si devono in-

dividuare e si devono stroncare per dovere di giustizia e di moralità. Ma lo Stato che ha sulle proprie braccia il sistema bancario italiano ha la possibilità di farlo e il Governo deve farlo nell'interesse del Paese ».

Credo che questa sia la migliore risposta a quella parte del comunicato che addebitava a noi questa grave situazione in cui vengono a trovarsi le società Finmare, ma dobbiamo aggiungere ancora che, proprio per giungere a questo risanamento, noi avevamo presentato il disegno di legge n. 1656 che potrebbe essere approvato nel giro di un'ora tra Commissione e Aula, disegno di legge che avrebbe proprio determinato quel risanamento invocato. Ma sospettiamo che la nostra iniziativa, per quanto riguarda questa legge non sia di gradimento ministeriale in quanto, se questa legge fosse di suo gradimento, evidentemente si sarebbero prese delle iniziative prima di portare gli interessi passivi gravanti sulle società Finmare a un carico così grave.

L'ultimo fattaccio del comunicato è che il nostro ostruzionismo avrebbe ritardato lo sviluppo della flotta Finmare. Di fronte a tale osservazione ho dei seri dubbi che proprio nell'ufficio stampa del Ministero della marina vi siano dei sabotatori perchè il Ministro, 24 ore prima alla Camera, aveva dichiarato nelle sue conclusioni sul bilancio della Marina mercantile, secondo il resoconto sommario che ho consultato, che con le nuove costruzioni sostitutive in atto, il problema del rinnovamento della flotta Finmare poteva dirsi per buona parte compiuto. D'altra parte come si può dire che la sospensione della legge che riguardava le società Finmare ha impedito o ritardato il rinnovamento e lo sviluppo della flotta Finmare, quando noi sappiamo che la legge prevedeva la riduzione di linee oggi gestite dalla Finmare? Ed è proprio questa riduzione di linee che aveva preoccupato le città marinare interessate e tutti gli enti interessati ai problemi marittimi. Ma ancora una volta qui si deve riconoscere che viene applicato il sistema della famosa favola di colui che, trovandosi a bere a monte, accusava chi beveva a valle di togliergli l'acqua o quanto meno di sporcargliela.

L'ultima delle amenità del comunicato ministeriale sono le accuse per il rinvio in Aula delle due leggi sul credito e sulle demolizioni. Noi crediamo che sia necessario inquadrare queste due ultime leggi in tutto il contesto della legislazione italiana dal 1945 ad oggi. Obiettivamente bisogna riconoscere che la legge sul credito marittimo era stata presentata fin dal 1959. Il ritardo con il quale essa è giunta al Parlamento non è da addebitare al Ministero della marina mercantile, in quanto si è perduto tempo per l'esame da parte degli organismi del Mercato comune ed anche per opposizioni elevate dai Ministeri finanziari. La stessa cosa si può dire per le modifiche che si vogliono arrecare alla legge sulle demolizioni.

Naturalmente qui il discorso dovrebbe allargarsi ed affrontare l'interpretazione degli accordi di Roma, interpretazione che, secondo anche certi settori molto lontani da noi, è errata per eccesso specie per quel che riguarda le leggi marittime.

Esaminiamo, sia pure brevemente, questa serie di provvedimenti legislativi. I provvedimenti sono 15 (17, se aggiungiamo gli ultimi due, che dovremo discutere prossimamente in Aula). Abbiamo quindi avuto la media di un provvedimento all'anno. Bisogna però dividere questo gruppo di provvedimenti legislativi in due parti. La prima parte va dal 1945 al 1948 e vi troviamo 5 decreti-legge, 2 luogotenenziali, 1 del Capo provvisorio dello Stato e 2 ministeriali. Questo primo gruppo si riferisce al periodo eroico in cui era necessario prendere certi provvedimenti per riparare o per acquistare navi onde dare una certa consistenza alla nostra flotta, uscita distrutta dalla guerra per il 90 per cento. Difatti in questi decreti-legge si parla di contributi di spese, recuperi, riparazioni, allestimenti e così via.

In tale attività legislativa, che si riassume in questi decreti-legge, sono inseriti importanti provvedimenti amministrativi, come credo siano quelli applicati per la cessione di navi degli Stati Uniti all'armamento italiano, e vi sono state garanzie ipotecarie dello Stato a pagamento differito, facilitazioni finanziarie e altri provvedimenti.

Con i provvedimenti dal 1945 al 1948 era ricostruita una flotta di emergenza la quale, obiettivamente, ha portato un importante contributo alla nostra bilancia dei pagamenti. Ma se la ricostruzione di questa flotta è stata utile all'economia nazionale, è stata forse ancor più utile agli armatori stessi i quali hanno avuto queste navi quasi gratuitamente.

E badate che tale affermazione non viene dalla nostra parte: è del ministro del bilancio Tambroni il quale, nel 1959, durante la discussione su quella legge che doveva utilizzare i fondi del credito nazionale per la ricostruzione economica del Paese, quando si giunse al capitolo 10, che trattava proprio le provvidenze per la demolizione e costruzione di nuove navi, interrompendo un intervento, se non erro, del deputato liberale onorevole Alpino, dichiarava che le navi americane sono state date quasi gratuitamente agli armatori italiani.

Ora, sarebbe interessante poter sapere con precisione, per quanto concerne questi armatori, che hanno avuto le navi quasi gratuitamente, quanto di quel reddito derivante dall'impiego di tali navi sia stato poi investito per l'acquisto e per la gestione di navi che sono state messe sotto la bandiera ombra.

Dopo questo gruppo di cinque decreti, troviamo un gruppo di dieci leggi delle quali solamente tre possono considerarsi la prefazione di una politica marinara, a tutt'oggi, secondo noi, ancora assente.

A nostro avviso, le leggi che possono ritenersi come la prefazione di una vera politica marinara, come gli interessi nazionali richiedono, sono rappresentate dalla legge Saragat del 1949, da un'altra legge che determinava certe provvidenze, mi sembra, per il cabotaggio (legge che però è rimasta pressochè inoperante) e dalla legge Tambroni del 1954; e si tratta di tre leggi che dai nostri tecnici erano state definite « leggi tampone ». Le altre sette leggi, praticamente, sono state dei « tamponi nel tampone », in quanto riguardavano modifiche delle leggi precedenti, estensioni, proroghe. Ed è proprio qui, a nostro avviso, la dimostrazione che tutta l'attività legislativa che è avvenuta dal 1949 fino ad oggi non ha seguito un

piano preordinato, non è stata adattata alla realtà dello sviluppo dei traffici marittimi nazionali e internazionali, ma è stata una legislazione che, praticamente, è sempre stata subordinata agli interessi dell'armatore privato, quando invece noi abbiamo bisogno di una politica organica, che effettivamente tenga conto di quello che avviene oggi in tutto il mondo.

E il nostro discorso, badate, non è un discorso astratto, che parta da un'opposizione preconcepita; noi crediamo che la nostra affermazione che il settore pubblico dell'armamento marittimo non deve essere subordinato agli interessi dell'armamento privato, nasce proprio da un discorso obiettivo che noi oggi vogliamo sottoporre al Senato.

Vi è un punto di partenza uguale per tutti, per tutte le impostazioni che ci sono in questo campo: l'Italia è dotata di un lungo sviluppo costiero e deve organizzarsi una propria attività marinara che oltrepassi, e di molto, le sue pure necessità commerciali per intraprendere una sempre maggiore attività marinara e inserirsi fortemente nei traffici marittimi internazionali.

Ora, da questa base comune a tutti, partono tre impostazioni: due sono dell'armamento libero, una è l'impostazione di chi chiede un maggiore intervento pubblico nel settore.

Una prima impostazione dell'armamento libero, la più conservatrice e statica, è quella che vuole rinnovare lentamente la flotta mercantile italiana e che crede di poter ottenere lauti profitti con lo sfruttamento esasperato di navi vecchie e antiquate e tende ad acquistare navi all'estero.

Vi è l'altra concezione, l'altra impostazione armatoriale, più dinamica, anche se con i suoi limiti, che chiede un certo rinnovo della flotta italiana, con una certa celerità, pur non superando il tonnellaggio attuale.

Queste due impostazioni armatoriali, statica la prima, più dinamica la seconda, ambedue hanno il medesimo limite, dato da una legge economica che nessuno può negare o trascurare. L'iniziativa privata, in questo caso l'armamento libero, ha i limiti che sono posti dalla ricerca di un profitto immediato, il più alto possibile. Ora, a det-

ta degli studiosi, l'espansione del traffico marittimo non provoca l'aumento dei voli, ma provoca l'allineamento del prezzo del servizio al costo del servizio; un certo limite di tonnellaggio e di traffico non deve essere superato, secondo l'armamento libero, perchè, al di là di questo limite, non si trova più quell'aumento progressivo, geometrico, direi, degli interessi armatoriali.

Vi è la terza impostazione, che è anche la nostra impostazione, la quale sostiene che il settore pubblico dell'armamento marittimo deve svolgere una funzione di guida di tutto il traffico marittimo. Ed anche qui questa nostra impostazione non nasce da una visione ideologica, avveniristica, ma da una, direi, realtà storica, quella realtà storica che ci insegna che tutti gli Stati, in qualsiasi epoca, sono sempre intervenuti sotto varie forme e con varie misure a sostenere la marina mercantile, in quanto i traffici marittimi sono strumento d'espansione e di penetrazione internazionale. In taluni periodi storici lo Stato si è servito delle Compagnie marittime e di navigazione come di strumenti di politica estera. Parlare di intervento dello Stato nel settore dell'armamento marittimo non significa dire niente di avveniristico, ripeto, essendo gli interventi di questo genere sempre avvenuti.

Si tratta di vedere oggi come deve essere attuato questo intervento dello Stato nel settore della nostra Marina, per provocare un adeguato aumento di partecipazione del naviglio italiano al traffico nazionale e internazionale. Che sia necessario organizzare l'intervento statale in una forma più massiccia di quanto è stato fatto nel passato, è dimostrato soprattutto dall'importanza che oggi il Mediterraneo ha di nuovo acquistato nei confronti dei traffici mondiali. È anche questa realtà del Mediterraneo che deve spingerci ad entrare più robustamente in tutto il traffico marittimo, per trarre maggior vantaggio per noi.

Le cifre dimostrano la verità di quanto affermiamo. Il commercio mondiale ha raggiunto i 1050 milioni di tonnellate di merci; nel 1960 sono transitati per il Canale di Suez 169 milioni di tonnellate di merci, in confronto ai 160 del 1955 e ai 61 del 1949, ed ai 29 del 1938. Inoltre, contro i 169 milioni

di tonnellate di merci via Suez, abbiamo 38 milioni del Canale di Panama, 57 del Canale di Kiel e i 38, mi sembra, della rotta del San Lorenzo. Il continuo aumento dell'importanza che assume il mare Mediterraneo nei trasporti e nei traffici marittimi appare evidente.

Per il traffico marittimo nazionale, ricordo cifre che sono conosciute da tutti, ma che è necessario richiamare ai fini delle conclusioni cui voglio arrivare. Noi abbiamo superato i 101 milioni di merci nel 1960, di cui 70 da e per l'estero e 31 di cabotaggio fra i porti nazionali. Nel 1955 il traffico dei nostri porti era soltanto di 65 milioni di tonnellate, di cui 46 da e per l'estero e 19 di cabotaggio. Quindi in cinque anni il nostro traffico portuale ha avuto un aumento del 54 per cento.

Come si è comportata invece la consistenza della nostra flotta, di fronte a questo formidabile incremento dei traffici? Mentre il solo traffico nazionale nei nostri porti aumentava del 54 per cento, la nostra flotta, rapportando la sua consistenza al tonnellaggio mondiale, è diminuita dal 4,13 al 3,95 per cento. È facile trarre una conseguenza immediata. Mentre il traffico è in aumento impetuoso nei nostri porti, mentre il traffico nei nostri porti aumenta di circa il 10 per cento ogni anno, la nostra flotta è calata in percentuale nei confronti della flotta mondiale. La conseguenza di tutto questo è stata non soltanto la diminuzione della partecipazione della nostra bandiera al traffico via Suez e via Panama, ma anche la diminuzione della sua partecipazione alle nostre importazioni ed esportazioni. Alle nostre importazioni via marittima noi partecipiamo soltanto per il 36 per cento riferito al 1960, abbiamo perduto cioè quattro punti nei confronti del 1959. Malgrado il trasporto di 3 milioni di tonnellate di merci in più, è diminuita di quattro punti l'incidenza della nostra bandiera sul traffico totale delle importazioni nel nostro Paese. Ciò vuol dire che a causa delle deficienze della nostra flotta, in confronto allo sviluppo del traffico commerciale marittimo in generale, non è stato possibile neanche accaparrarci la percentuale di aumento di questo traffico.

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(Segue Z U C C A) . Ma anche per quanto riguarda il traffico passeggeri dobbiamo registrare una diminuzione in percentuale. Infatti, al 46 per cento di passeggeri in arrivo e al 48 per cento in partenza nel 1960, fa riscontro il 51 per cento in arrivo e il 59 per cento in partenza nel 1959.

Inoltre la stessa navigazione di cabotaggio — badate che è un settore importantissimo — comincia a risentire delle difficoltà. Vi sono oltre 500 navi che compiono questo servizio tra i porti nazionali e nel 1960 hanno trasportato circa 30 milioni di tonnellate di merci, sei milioni in più, credo di quelle trasportate dalle nostre ferrovie. Ebbene, il settore del cabotaggio è preoccupato in quanto perfino delle navi tedesche ed olandesi si sono inserite nel traffico nazionale tra porti italiani. È da osservare altresì che la preoccupazione del settore deriva anche dal timore che la liberalizzazione stabilita in virtù del Trattato di Roma porti ulteriori difficoltà per il traffico di cabotaggio nel nostro Paese.

Dobbiamo altresì osservare che una certa percentuale di diminuzione della nostra partecipazione al traffico internazionale e alle importazioni ed esportazioni è dovuta anche alla discriminazione di bandiera. Questo è un fatto che nessuno può contestare in quanto oggi circa il 25 per cento di tutta la flotta mondiale naviga sotto questa discriminazione di bandiera, applicata dai vari Stati. Riesce però difficile poter individuare quali siano i mezzi per ridurre o eliminare questa discriminazione. A mio parere credo che non sia efficace il mezzo della ritorsione, date le caratteristiche della nostra flotta e dei nostri traffici marittimi. Bisogna cercare quindi altri mezzi che non possono mancare al Governo e in particolare al Ministro della marina mercantile italiana.

Noi riteniamo che uno dei mezzi più idonei per far diminuire la discriminazione di bandiera sia anche quello di un migiora-

mento qualitativo e quantitativo della nostra flotta.

G E N C O , *relatore*. Soprattutto qualitativo.

Z U C C A . Su oltre 5 milioni di tonnellate di stazza lorda, cioè l'ammontare del tonnellaggio della nostra flotta, quasi la metà è costituita da navi di costruzione bellica, o superiore ai 25 anni.

La classe di età dai 15 ai 20 anni corrisponde alle costruzioni effettuate fra il 1940 e il 1945, cioè alle costruzioni effettuate in periodo bellico senza alcun criterio economico; queste navi sono 355, in maggioranza « Liberty » e « T2 », le navi cisterna costruite anch'esse dall'America durante il periodo bellico.

Abbiamo quindi navi di costruzione bellica per oltre un milione e 600 mila tonnellate di stazza lorda.

Le navi che, a loro volta, hanno superato i 25 anni sono 357 per circa 800 mila tonnellate di stazza lorda.

Facendo la somma tra navi vecchie e navi di costruzione bellica, si totalizzano circa due milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda, cioè quasi la metà dell'intera flotta, da ricostruire o da rinnovare. A parere dei tecnici tutte queste navi sono destinate a sparire nel giro di 3-5 anni; sparire nel senso che possono diventare anti-economiche e quindi essere costrette al disarmo.

Pertanto, a nostro avviso, se non sarà provveduto adeguatamente, tra pochi anni noi avremo una flotta fortemente diminuita o addirittura dimezzata.

La prova del nove la troviamo anche se esaminiamo le unità che oggi sono in disarmo nel nostro Paese. Esse, in prevalenza, non permettono più una gestione economica. Sono in totale 56, delle quali ben 43 sono state costruite dal 1939 al 1945. Le altre 13 unità — e vi sono certamente, an-

che fra queste, navi che non sono adatte a un traffico mercantile moderno — sono state costruite dopo il 1945.

Vedete quindi che, anche prendendo in considerazione le navi in disarmo, si nota come le condizioni della flotta italiana siano effettivamente tali da esigere dei provvedimenti organici, proiettati nel tempo, in modo da portare la nostra flotta all'altezza di una vera competitività sul piano internazionale.

Il 64 per cento della flotta italiana è stato quindi praticamente acquistato all'estero. È per tutto ciò che noi respingiamo l'ottimismo di chi dice, a volte a proposito e a volte anche a sproposito, che le 300 mila tonnellate del 1945 sono diventate i 5 milioni attuali. In questo settore non possono soddisfare solamente le cifre, deve soddisfare la qualità, la possibilità di espandere effettivamente il traffico marittimo nel nostro Paese per inserirsi, come si dice, robustamente in tutto il traffico mondiale.

Partendo dall'esame dei provvedimenti legislativi, attuati dal 1945 a tutt'oggi, se esaminiamo le condizioni attuali della nostra flotta e le necessità del Paese, risulta chiaro che tutto questo è stato possibile perchè l'intervento pubblico è sempre stato limitato al fine di non andare a intaccare la garanzia del profitto del settore armatoriale privato. Quindi praticamente la politica governativa ha accettato l'impostazione dell'armamento libero il quale, alla ricerca del profitto immediato ed il più alto possibile, frena lo sviluppo della nostra flotta mercantile, frena l'espansione del traffico marittimo, mette in difficoltà i cantieri navali per il massiccio acquisto di navi usate all'estero.

Lei, signor Ministro — e questo è un fatto positivo — ha accettato prontamente la proposta del nostro collega onorevole Adamoli per quanto riguarda la Conferenza del mare. Noi crediamo che la Conferenza del mare sia opportuna e urgente, perchè è necessario che, anche sul problema dei trasporti marittimi, la discussione nel nostro Paese assuma le proporzioni che ha assunto in tutti gli altri settori dell'economia. Se facessimo un parametro, con delle discussioni larghe, aperte con la partecipazione di tut-

te le categorie, fra il settore della marina mercantile e gli altri settori, si vedrebbe proprio che il primo, fino adesso, ha avuto una funzione da cenerentola.

A nostro parere la Conferenza del mare non può prescindere dal fare propri certi obiettivi per una politica marinara adeguata. E una politica marinara adeguata deve partire dalla nostra partecipazione al traffico nazionale e dalla nostra competitività in campo internazionale. E qui noi abbiamo le idee molto chiare: crediamo che questa effettivamente sia l'unica via che possa portare il settore marittimo a svolgere una funzione positiva in tutta l'economia nazionale.

Noi affermiamo che la tendenza alla predominanza della navigazione di linee e del carico specializzato deve essere assunta come base per la previsione e la programmazione della quantità e della qualità dei traffici marittimi, e quindi delle nuove costruzioni. Tutto ciò deve essere anche elemento che potrà permettere un efficace controllo pubblico sui costi e sui prezzi del servizio. Ciò significa che la flotta Finmare deve essere posta in condizioni di mantenere le linee attualmente servite, recuperare quelle abbandonate e stabilirne di nuove, corrispondenti ai grandi mutamenti avvenuti nella struttura economica mondiale. L'orientamento verso la navigazione di linee e il carico specializzato naturalmente impone un programma di costruzioni di naviglio, un programma di costruzioni teso ad eliminare le tare di anzianità e di assenza di specializzazione della flotta nazionale e che tenga conto delle oggettive, progressive quote di incremento della flotta stessa in rapporto all'espansione dei traffici.

Però accettare questo indirizzo comporta di operare anche una revisione del rapporto tra armamento di Stato e armamento privato. L'impulso al carico specializzato deve formare infatti il fondamento di uno specifico programma di sviluppo della flotta IRI-Finmare, la cui funzione di interesse pubblico garantisce l'organizzazione del servizio da carico motivata dalle esigenze di attrezzare lo sviluppo economico nazionale nel settore dei trasporti marittimi e di collegare la produzione e le attività commer-

ciali del Paese a nuovi sbocchi, a nuovi servizi, sovvenzionati o no, per passeggeri, che sono giustificati da motivi turistici e valutari. D'altra parte il pieno inserimento delle società a controllo statale nel mercato dei traffici marittimi è raccomandato sia dalla necessità di equilibrarne la gestione, sia per svolgere opera di direzione del mercato stesso.

Questo inserimento potrà consentire alla flotta di Stato di esercitare attività economiche sul piano della concorrenza internazionale e di determinare il senso dello sviluppo globale dei nostri traffici marittimi, in un modificato rapporto tra armamento pubblico e armamento privato. La partecipazione di questo ultimo, cioè dell'armamento privato ad un programma generale di sviluppo della marina, deve trovare garanzia in particolari misure, affinché esso sia vincolato alla costruzione e all'esercizio di naviglio specializzato, con obbligo di demolizione di quello inadeguato. Occorrono inoltre provvedimenti tendenti a recuperare le navi ombra, a concordare i tipi di traffico ai quali le nuove costruzioni dell'armamento libero saranno destinate.

È questa, a nostro avviso, la strada da seguire. Non imboccare questa strada, per quanto riguarda la politica marinara del nostro Paese, vuol dire continuare a mantenere subordinato il settore pubblico al settore privato.

Le cifre indicate, per quanto riguarda il rinnovamento della nostra flotta, cioè circa 3 milioni di tonnellate, sono lì a dimostrare che la crisi dei cantieri e la loro prevista riduzione, con conseguente licenziamento di 10 mila lavoratori, non è fatale. Se esaminiamo le condizioni della nostra flotta e le classi di età vediamo che la crisi dei cantieri italiani non può essere inserita in una vera o supposta crisi dei cantieri mondiali. La crisi dei cantieri italiani è proprio una conseguenza della mancanza di una politica marinara e dell'aver subordinato la composizione e lo sviluppo della nostra flotta all'interesse dell'armamento libero.

Vorrei — e mi appello alla cortesia del Ministro — che egli ci confortasse con qualche dichiarazione circa il proposito del Go-

verno di proseguire o meno in questo ridimensionamento dei cantieri italiani e se non ritiene anche che, riducendo i nostri cantieri in conseguenza dell'applicazione delle clausole del Mercato comune, l'attività cantieristica italiana non potrà mai essere competitiva in quanto le Nazioni aderenti al Mercato comune continueranno la loro politica protezionistica, favorita anche da quel loro particolare sistema, riconosciuto anche da lei nelle sue conclusioni al bilancio alla Camera dei deputati. Praticamente esse potranno continuare tale loro politica protezionistica nei riguardi dei loro cantieri, poichè hanno la possibilità, attraverso il loro sistema di interventi, di superare e di eludere le clausole del Mercato comune.

Non è allora possibile che, di fronte allo sviluppo cantieristico in altre Nazioni lontane da noi ed anche al di fuori del Mercato comune, tale spinta ad aumentare l'attività cantieristica non sia anche la conseguenza di una loro giusta previsione di poter aumentare la produzione dei loro cantieri in seguito a difficoltà in cui verranno a trovarsi altre Nazioni che applicano letteralmente e integralmente le clausole del Mercato comune? Cioè queste nazioni, che oggi sviluppano la loro produzione e la loro capacità di costruzione cantieristica largamente protetta, avranno sempre una larga possibilità, un largo margine per competere con i cantieri italiani, i quali saranno ridotti e costretti in una certa situazione, secondo noi molto pericolosa per quanto riguarda il loro avvenire e la loro possibilità di lavoro.

Quindi, la nostra opposizione, la nostra richiesta di rinviare in Aula le due leggi — quella per il credito marittimo e quella per le demolizioni navali — nasce dall'analisi delle conseguenze che noi abbiamo tratto da tutta la legislazione marinara nel nostro Paese, dall'esame della condizione della nostra flotta e, soprattutto, anche dalla convinzione che il Parlamento italiano, il Senato della Repubblica italiana fondata sul lavoro, possa effettivamente escogitare degli strumenti legislativi che abbiano tra i primi obiettivi quello di impedire la smobilitazione dei cantieri italiani con il conseguente

licenziamento di oltre diecimila lavoratori largamente specializzati nella loro attività.

E passo brevemente a parlare dei porti, anzi sorvolo, potrei dire, sui porti. Anche qui è stata detta una frase celebre. Una frase celebre è stata quella dell'onorevole Fanfani quando ha detto che l'agricoltura in Italia è moribonda. Un'altra frase celebre è stata pronunciata dall'onorevole ministro Zaccagnini nelle sue conclusioni a chiusura della discussione del bilancio, quando ha detto che i porti italiani rappresentano, praticamente, una strozzatura per lo sviluppo economico del nostro Paese.

Onorevole Ministro, aspetto qualche frase celebre anche da lei, però che sia confortante!

Oggi, effettivamente, i porti italiani rappresentano una strozzatura per lo sviluppo economico; ma ciò è evidente! Perché se già nel 1955, con 65 milioni di tonnellate tra imbarco e sbarco, i porti erano in difficoltà, è facile immaginare quello che accade oggi negli empori marittimi italiani, quando vediamo che il traffico è aumentato da 65 a 100 milioni di tonnellate.

È stata annunciata una legge sui porti. Ci auguriamo che venga al più presto in discussione davanti a noi; però ci auguriamo anche che la legge preveda i finanziamenti sufficienti per migliorare effettivamente le condizioni dei nostri porti. Perché quando si è di fronte ad una strozzatura che impedisce lo sviluppo economico di tutto il Paese, non ci si può accontentare di « leggi tampone », di « pannicelli caldi », di leggi limitate nel loro finanziamento, di fronte ai bisogni immediati di tutti i nostri porti.

Però, se si è constatato che i porti italiani oggi rappresentano una strozzatura della nostra economia, bisogna riconoscere anche che si è fatto di tutto — o si fa di tutto — per strozzare le compagnie dei lavoratori portuali.

Mi sono veramente rammaricato che il senatore Genco abbia spezzato una lancia, nella sua relazione, per le autonomie funzionali.

Per il rispetto e per la deferenza che ho per la sua personalità, per la sua spregiudicatezza, credo che l'aver spezzato una lan-

cia in difesa delle autonomie funzionali sia dovuto, soprattutto, alla celerità e alla velocità, anche per motivi familiari, con cui ha dovuto procedere alla relazione, relazione che, praticamente, scorre via veloce, che è, per così dire, una relazione neutra; diventa solamente virulenta quando arriva di fronte alle compagnie portuali.

Sono convinto che se l'onorevole Genco avesse avuto il tempo e la tranquillità d'animo di approfondire il problema, le sue conclusioni sarebbero state ben altre, anche solamente se avesse avuto la possibilità di esaminare gli atti e le proposte che sono state presentate dalla Commissione di studio per la produttività delle operazioni portuali, installata dal Ministro della marina mercantile, e soprattutto, se avesse preso visione della documentazione presentata dai sindacati dei lavoratori, avrebbe visto quanto sia fuori di ogni realtà definire le Compagnie dei lavoratori portuali come dei monopoli all'interno dei nostri empori marittimi.

Mi riservo di tornare sull'argomento quando discuteremo la legge per la rinascita della Sardegna, in relazione all'articolo 24, ma, per dare un giudizio obiettivo sulle Compagnie dei lavoratori portuali, non si può prescindere dal loro sviluppo storico, dal come e perché sono nate, e non si può prescindere neanche dalla considerazione che l'emporio marittimo deve essere considerato, al pari di ogni altra qualsiasi azienda produttiva, con le sue maestranze fisse e specializzate.

Invece vediamo che, in diversi settori interessati, si pone troppo spesso in discussione l'esclusività del lavoro da parte dei portuali, fino a definire tale esclusività, come ho detto prima, come monopolio di lavoro. Ma allora avremmo il monopolio della Fiat solo perché nessuno può entrare nello stabilimento, avremmo il monopolio della Finisider, per lo stesso motivo.

Tali ambienti non vogliono tener conto che, in un settore come quello portuale, occorre sempre poter disporre di una maestranza specializzata e pronta all'impiego in ogni evenienza, indipendentemente dal flusso e riflusso del traffico, per cui a periodi di intenso lavoro si succedono periodi di

stasi. Badate che in tutti i porti del mondo, indipendentemente dall'esistenza o meno di Compagnie di lavoro portuali, sono sempre i portuali e non i metalmeccanici o i chimici addetti alle operazioni portuali.

Le autonomie funzionali, onorevole Genco, sono una vera offensiva basata su una politica di penetrazione monopolistica di gruppi industriali nei nostri porti, con tendenza, tra l'altro, a spostare in direzione privatistica il carattere eminentemente pubblico degli scali marittimi. È questo che si vuol raggiungere attraverso le autonomie funzionali.

Che cosa vuol dire poi l'autonomia funzionale? Una funzione che si fa da sola? Ci devono essere uffici specializzati per trovare espressioni che mascherano le cose: abbiamo avuto le ritirate strategiche, gli accorciamenti di fronte, l'adeguamento dei salari, il ridimensionamento delle aziende, tutte espressioni per mascherare delle tristi e preoccupanti realtà.

Per quanto riguarda la pesca dirò solamente, signor Ministro, che lei, nella sua conclusione alla Camera, ha detto tutto quello che si deve ancora fare affinché la pesca possa effettivamente avere l'importanza che dovrebbe avere nel nostro Paese ed ha promesso credito, piano azzurro, ricerche sulla fauna e sulla flora marittima: tutto all'insegna del vedremo, faremo. Ma in Liguria dicono che « vedremo e faremo » stanno di casa sul medesimo pianerottolo e non si vedono mai, e se andiamo a vedere le promesse e le analisi che sono state già fatte sul problema della pesca italiana, promesse che vengono ripetute ogni anno, si vedrà come questo proverbio della mia Liguria effettivamente contenga della saggezza e della verità .

Le sarei grato anche, signor Ministro, se lei precisasse bene la sua posizione di Ministro della marina mercantile sulla revisione del codice marinaro. Anche in sede di convegni di giuristi si è accertato essere il nostro codice marinaro oggi ormai inadatto, e si è proposto di modificare specialmente la disciplina dello sciopero, attualmente giudicato come ammutinamento, con tutte le conseguenze di legge (come ho già rilevato in altri miei interventi). Sono d'accordo sul

fatto che la funzione primaria del rinnovo del codice spetti al Ministero di grazia e giustizia; nessuno vuole contestare questa competenza. Però il Ministro della marina mercantile deve e può suggerire quelle modifiche e quegli adattamenti che si rendono indispensabili per un codice veramente moderno, poichè il codice della navigazione, tra l'altro, è il vestito che il Ministero della marina mercantile deve indossare quotidianamente nell'espletamento delle sue funzioni.

Nella replica alla Camera, il Ministro si è richiamato all'articolo 1118 ed ha fatto certe affermazioni. Ora nessun sindacato ha mai sostenuto che si debbano diminuire i poteri del comandante durante la navigazione; si tratta, infatti, soltanto di ritoccare il codice della navigazione nelle parti in cui disciplina il rapporto di lavoro marinaro nei suoi aspetti normali attualmente sottoposti a discipline eccessivamente rigorose (mi riferisco specialmente al periodo di tempo in cui la nave è ferma nei porti). Attualmente la disciplina di questo settore è tale che può definirsi di carattere persecutorio.

Nessuno vuole, dunque, diminuire l'autorità del comandante a bordo: chi può essere così pazzo da fare una proposta del genere? Se un sindacato o chiunque altro avesse presentato una richiesta di questo genere, si sarebbe posto allo stesso livello dei due personaggi di quella certa storiella che racconta come qualmente due marinai, inviati a verificare nella stiva se vi fossero vie d'acqua, essendosi accorti che la nave aveva ceduto e che acqua entrava a torrenti, invece di andare a riferire al comandante, decidessero di non parlare, per evitare di lavorare tutta la notte a pompare acqua; così avvenne che la mattina successiva si ritrovassero aggrappati ai relitti di quella che era stata la loro nave.

Nessuno vuole contestare l'autorità del comandante e i suoi poteri a bordo; si vuole soltanto che il codice della navigazione non consideri più i marittimi come lavoratori di secondo grado rispetto a tutti gli altri lavoratori italiani. Nella retorica ufficiale, soprattutto dei giorni festivi, si parla dei marittimi come dei figli prediletti della madre patria, e li si elogia per i sacrifici sopportati

durante i conflitti e per atti d'eroismo in tempo di pace, per il loro contributo allo sviluppo dei traffici e della civiltà. Ma la Patria è madre, per la retorica ufficiale, solo nei giorni festivi: il lunedì la Patria diviene già matrigna, soprattutto per i nostri marittimi. Perchè questa categoria deve vivere sempre in condizioni di sospetto, avversata, considerata come inferiore a tutte le altre categorie?

I marittimi vivono in condizioni particolari e difficili, come dissi già altre volte; quando trovano la possibilità di guadagnare per il sostenimento della loro famiglia sono obbligati a privarsi della famiglia, mentre quando si trovano in famiglia sono torturati dal tormento della disoccupazione, dalla sensazione della loro incapacità a sostenere la famiglia; inoltre questa categoria, unica fra tutte le categorie lavorative, dopo un periodo di malattia si trova ad affrontare un periodo di disoccupazione più o meno lungo. Perchè allora non vogliamo riconoscere interamente i meriti dei marittimi del nostro Paese?

Badate che i marittimi, trattati particolarmente male in tempo di pace, sono stati quelli che in tempo di guerra hanno sopportato le più gravi conseguenze degli eventi bellici. Sono stati infatti i marittimi nella prima guerra mondiale a provare quella terribile arma che fu il siluro adoperato da parte dei sommergibili tedeschi; caddero allora oltre un migliaio di marittimi. Nella seconda guerra mondiale, poi, i marittimi hanno dovuto sperimentare la superiorità dell'avversario che era in possesso del radar installato sulle navi, onde essi si vedevano cannoneggiati e distrutti senza sapere neanche chi era l'autore della loro fine e della loro morte. Nell'ultima guerra, onorevoli colleghi, su 25 mila naviganti ben 8 mila sono morti in mare, e non diciamo ancora tutto perchè in quelle condizioni si può dire che era favorito, privilegiato colui che veniva dilaniato da uno scoppio, in quanto la sorte riservata agli altri era ben più crudele.

Sono queste le cose che dobbiamo considerare, e non ricordarci dei marittimi soltanto la domenica o nei giorni festivi in occasione delle consuete celebrazioni.

Se andate a guardare l'album della marina mercantile italiana troverete due medaglie d'oro, 23 d'argento, 175 di bronzo, 1.070 croci di guerra, 1.000 croci di guerra al merito, 1.450 decorazioni a marittimi richiamati, 1.084 decorazioni al valor di marina per atti compiuti al salvataggio di cose e persone nel periodo di pace. Come vedete, questa gente che vive in condizioni di particolare bisogno, che è trattata male, è pur sempre animata da un grande spirito altruistico.

Io voglio associarmi — e concludo — all'augurio che esprime il senatore Genco alla fine della sua relazione, che cioè, in occasione delle trattative tra i Sindacati e le Federazioni degli armatori e della Finmare per un nuovo contratto sindacale, si possa raggiungere un accordo che effettivamente sia soddisfacente in modo particolare per i lavoratori marittimi. Però a questo augurio vorrei aggiungere una raccomandazione: e cioè che, se in conseguenza delle trattative si dovesse esasperare determinate situazioni per cui i marittimi fossero obbligati a ricorrere alla arma legittima dello sciopero, sarebbe necessario, oltre che altamente meritorio per tutto il Paese, che il Governo e la Finmare non prendessero quella posizione che hanno preso nel 1959 quando praticamente la Finmare era diventata la punta avanzata, la punta di diamante della resistenza alle giuste richieste dei marittimi, i quali sono stati perseguitati dalle autorità in Italia e all'estero. Sono cose, queste, che non fanno onore al nostro Paese, sono cose che nella Repubblica italiana fondata sul lavoro non si devono sopportare.

Si parla sempre della necessità di formare una coscienza marinara, si dice che in Italia la coscienza marinara bisogna ancora crearla, che bisogna influire sull'opinione pubblica affinché prenda coscienza della realtà marittima del nostro Paese. Orbene, se effettivamente si vuole che si raggiunga questa coscienza, si deve soddisfare innanzi tutto l'esigenza dei lavoratori che compongono tutto il settore marittimo. Si può formare una coscienza marinara rispettando ed esaltando, non perseguitando, chi lavora sui ponti delle navi, chi lavora nei porti italiani. Non si può pretendere di formare una coscienza marit-

tima perseguendo e tenendo in condizione di inferiorità proprio gli artefici dell'attività marinara, così utile a tutta l'economia del Paese.

Concludo il mio intervento con questo appello, che voglio sperare sia accolto dal Governo, dal Ministro della marina mercantile e da tutto il Senato; credo sia questo il modo più degno per terminare il mio discorso. E, pur condizionato dai limiti delle mie capacità, penso di aver fatto un discorso serio, un discorso responsabile, un discorso da cui emergono effettivamente le indicazioni necessarie affinché il nostro Paese acquisti l'importanza che gli compete nei traffici marittimi. (*Applausi dalla sinistra*).

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

SOLARI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Il *leit motiv* dei miei interventi sui bilanci, in questa Assemblea, è sostanzialmente sempre il medesimo: rincorro sempre la stessa meta. Sia che parli sui trasporti o sui lavori pubblici, sia che mi capiti di parlare sulla marina mercantile come questa volta, sia che parli addirittura sulle poste e telecomunicazioni, il motivo dominante è sempre quello che punta sul rapporto di reciproca integrazione che vi è nei settori fondamentali dell'economia italiana, settori che hanno moltissimi problemi in comune e che debbono perciò entrare tutti insieme in una politica generale di piano.

Su questo argomento insisterò sempre e mi ripeterò sempre perchè ad esso do una grandissima importanza, e non la do soltanto io. Da molto tempo in Italia si parla della necessità di pianificare il nostro sviluppo economico; il fermento di idee in questo senso è sempre crescente anche nei settori cattolici; ma non si intende questa necessità nello stesso modo.

Tuttavia, almeno entro certi aspetti ed entro certi limiti, onorevole Ministro, un accordo si dovrebbe trovare anche tra noi dell'opposizione e voi della maggioranza. Non dovrebbe, ad esempio, essere difficile un accordo sulla chiarificazione delle competenze e delle responsabilità politiche tra i vari Mi-

nisteri, ma finora noi abbiamo parlato a vuoto. Capita che alle volte qualche Ministro ci dia ragione, ma ci dà ragione fuori dei banchi di Governo, sulla necessità di questa improrogabile chiarificazione.

Intervenendo recentemente nel dibattito sui Lavori pubblici, ho ritenuto mio dovere portare acqua al mulino di coloro che ritengono necessario conferire al suo Ministero, onorevole Ministro, l'intera responsabilità delle opere marittime, dagli investimenti alla gestione, osservando che il Ministero dei lavori pubblici si dovrebbe limitare ad essere organo di esecuzione tecnica delle opere commissionate dai Ministeri competenti per settore. Il Ministro Zaccagnini, da quel che ha risposto nella sua replica, non ha affermato bene il concetto di ciò che avevo detto e che mi era sembrato chiaro, che cioè il Ministero non si deve atteggiare a coresponsabile della politica economica dei settori di cui non è competente. Esiste cioè una politica della scuola, dei trasporti, dell'agricoltura, dell'aviazione civile, una politica marinara, e non esiste invece una politica dei lavori pubblici in senso stretto o per lo meno molto limitata. Io penso che gli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature portuali siano un capitolo della Marina mercantile e siano nello stesso tempo un capitolo della politica generale di « piano ». Su questa premessa trovo il suo accordo o no, onorevole Ministro?

Mi pare che lei segua con attenzione le argomentazioni dell'opposizione, che non respinga le nostre tesi per partito preso, e così mi è parso sincero quando ad un mio rilievo in sede di Commissione su come avviene il lavoro nel campo del suo Dicastero lei ha risposto di gradire la collaborazione, di dispiacersi delle critiche fatte senza fondamento. Mi sono limitato a dirle che avrei risposto sull'argomento in questa occasione, qui in Aula, come brevemente farò; ma oggi lo faccio senza speranza di trovarmi d'accordo con lei, dopo la sua presa di posizione contro il legittimo atto parlamentare compiuto dalla Commissione con il rinvio in Aula del disegno di legge relativo alle operazioni di credito navale. Su questo argomento si è intrattenuato col necessario dettaglio il collega Zucca.

Ammessa l'urgenza del provvedimento, onorevole Ministro, noi abbiamo i nostri motivi per non essere d'accordo nel merito — preciseremo a suo tempo che siamo contro l'inflazione delle Sezioni autonome di credito navale, e diremo anche altre cose — e perciò non possiamo concederle il diritto di far scrivere dall'Ufficio stampa del suo Ministero che la richiesta di discussione in Aula di tale provvedimento è un'azione ostruzionistica, quasi un atto di sabotaggio; che non era assolutamente nelle intenzioni di nessuno. (*Interruzione del senatore Genco*). È sperabile, senatore Genco, che l'eco di questi nostri discorsi in Aula sia maggiore di quanto non sia di quelli che teniamo in Commissione: qui per lo meno vi è la stampa che ascolta.

Il Potere esecutivo non può criticare in forma calunniosa il Potere legislativo, e mi attendo che il Presidente della 7ª Commissione dia, qui in Aula, esplicitamente torto al Ministro. Non basta dire in Commissione, onorevole Presidente...

C O R B E L L I N I . Basta leggere il verbale della Commissione.

S O L A R I . Conosco il verbale: in Commissione ci siamo comportati in forma corretta, tutti ci siamo comportati in forma corretta, ma è appunto per questo che non può tollerarsi il calunnioso comunicato stampa del Ministero della marina mercantile. E bisogna che lei faccia ciò che chiedo, perchè solo così si riparerà ad un procedimento che è fuori da ogni regola e che è senza precedenti.

Un comportamento di tal genere non si giustifica con nessuna premura, onorevole Jervolino, neanche di fronte alla minaccia di licenziamenti che pare sia stata fatta alla Breda col pretesto dei ritardati finanziamenti, perchè è troppo comodo dare colpa all'opposizione, dire che l'opposizione fa ostruzionismo. Fate bene i progetti di legge e noi li voteremo, ma se non sono accettabili, è nostro diritto e direi nostro dovere respingerli. (*Approvazioni dalla sinistra*).

Con il crudo linguaggio delle cifre dirò rapidamente che finora le maggiori agevolazioni sono state fatte all'industria marittima privata in confronto a quella pubblica; tenendo presente che gli aiuti dello Stato vanno sempre considerati tutti nel loro complesso.

Le cifre infatti testimoniano ampiamente — e mi sorprende che il Ministro se lo voglia sentire ripetere — che se vi è un settore della nostra flotta che ha perso terreno, esso è il settore pubblico; e viceversa, se c'è un settore che ha guadagnato terreno, esso è il settore privato.

La flotta Finmare è scesa da 1 milione 486.000 tonnellate di stazza nel 1937, a 664.091 nel 1960; e scenderà a 640.000 tonnellate nel 1963, stando al programma I.R.I. Un calo quindi del 44,6 per cento dal 1937 al 1960, calo che aumenterà negli anni prossimi.

Dal crollo a causa della guerra, per il quale si è passati da un milione e mezzo di tonnellate a cento mila circa, si è saliti nel periodo della ricostruzione, segnando nel primo quinquennio un aumento del 300 per cento; nel quinquennio successivo del 38 per cento; aumento che è sceso al 10 per cento nel quinquennio 1955-1960. Ora invece, con il programma 1960-1963, andiamo sotto, calando a meno 4 per cento, rispetto al precedente quinquennio. Procediamo quindi a marcia indietro in questo settore, in un mondo che fortunatamente va avanti in tutti i settori: dai coefficienti decrescenti, ma sempre positivi, siamo ormai passati a quelli negativi, nei programmi in corso per la Finmare; e fortunatamente la situazione è diversa nel settore privato.

La flotta mercantile nazionale — Finmare più privati — era di 3 milioni 430 mila tonnellate nel 1939 e di 5 milioni 64 mila tonnellate nel 1959, con un 47 per cento in più. Nello stesso ventennio, l'aumento è stato però del 74 per cento nella flotta navale mondiale. È inutile osservare che gli altri Paesi hanno maggiori possibilità delle nostre e sono più ricchi: la gloriosa tradizione della marina italiana deve consentirci di tenere il passo con qualsiasi altra marina del mondo.

Si conclude che la Finmare ha perso molto terreno in assoluto e la flotta mercantile ita-

liana, nel suo totale, ha perso terreno in confronto con la flotta mondiale: infatti nel 1939 la flotta italiana rappresentava il 4,99 per cento della flotta mondiale, mentre nel 1960 ne rappresentava soltanto il 3,95 per cento, come si legge nella relazione del senatore Genco.

Qualche altro rilievo sulla Finmare, in fretta. Le linee gestite si sono pressochè dimezzate nell'ultimo ventennio: da 81 a 42, e in particolare la Società Italia è scesa da 10 a 5, il Lloyd Triestino da 20 a 10, la Società Adriatica da 23 a 6, la Tirrenia da 28 a 21.

Per ciò che riguarda la qualità e il volume del traffico, la situazione va facendosi sempre più grave. Nel 1956 i passeggeri sono aumentati del 13,1 per cento, aumento che è però inferiore a quello delle altre compagnie di navigazione. È un problema difficile, ma la bravura sta nel saper superare i problemi difficili. Nelle merci il tonnellaggio è sceso da 2 milioni 245 mila tonnellate nel 1956 a 2 milioni 74 mila nel 1960, con un calo del 7,6 per cento. Domando a questo punto: tale fenomeno è un prodotto dell'imperscrutabile destino o non è invece l'effetto di « una » politica? È la politica che noi abbiamo sempre avversato e che continueremo ad avversare, è la politica delle vostre responsabilità governative.

Non mi voglio più attardare in dati statistici, ed affronto gli aspetti generali del problema. A questo proposito, per introdurmi nella parte più interessante della questione, mi riferirò alla relazione presentata su questo bilancio all'altro ramo del Parlamento dall'onorevole Colasanto; lunga, diligente e sostanziosa relazione. Io condivido il 90 per cento delle critiche che ha fatto l'onorevole Colasanto; egli ha affermato che l'affidamento ai privati delle linee sovvenzionate non deve restringere il campo d'azione della flotta pubblica, e che maggiore deve essere il ritmo generale di rinnovo del naviglio: e siamo d'accordo. Ma, come capita sempre quando leggiamo relazioni di maggioranza, constatiamo che in esse non si viene mai a delle conseguenze logiche: mai!

A me pare che della politica marinara si debba mettere in discussione tutto, purtroppo: la situazione e la struttura della flotta

pubblica e privata; le direttrici dei traffici; i rapporti di bandiera; l'attività cantieristica; i porti con il loro ordinamento e la loro organizzazione, le comunicazioni verso l'entroterra, le attrezzature e così via. Problemi enormi, non v'è dubbio, signor Ministro! Ma questi sono i problemi che si presentano, e ve ne sono altri cui non accenno, minori o non minori, come ad esempio quello della pesca che è tutt'altro che trascurabile: mi pare di poterlo dire anche se io non mi intendo di pesca.

Il complesso di questi problemi resta tale e quale dopo ogni discussione di bilancio, perchè lo stato di previsione, nella sua struttura economico-finanziaria, resta quello che è stato progettato dal Governo. Voi sapete che non siamo d'accordo neanche su questa impostazione di carattere generale: si va avanti sulla base dell'azione ministeriale, e ogni anno si ridicono le stesse cose inutilmente, senza concludere molto, senza riuscire a impegnare il Governo in una linea organica — se questa parola ha un senso — su cui procedere.

In materie e per bilanci come questo, è necessario che il panorama si chiarisca e che si tracci una prospettiva. Il Governo dovrebbe riepilogare alternative, problemi, dilemmi, sulla base di un'attenta valutazione della realtà, quella vicina e quella lontana, guardando le cose che avvengono in Italia e quelle che avvengono nel mondo. Lo dovrebbe fare, non rimettendosi soltanto alla collaborazione tecnica della propria burocrazia, ma sollecitando la collaborazione delle organizzazioni sindacali, onorevole Ministro, che, sì, tirano l'acqua al loro mulino, e questo è logico e comprensibile, ma sono organismi che hanno una grande competenza per poter dare suggerimenti validi. Bisognerebbe rivolgersi alle Amministrazioni locali, agli enti economici pubblici, e non parlo dei ceti imprenditoriali, perchè quella è una « collaborazione » che viene da sè, giacchè la collaborazione degli armatori non manca mai!

In questo modo avremmo un documento per i nostri dibattiti e, una volta integrato e corretto — come ci riuscirebbe di fare — potremmo finalmente mettere a confronto

le diverse posizioni che ci dividono. E non serve invitare i parlamentari, l'opposizione, a venire nel suo Ministero, onorevole Ministro, quando non abbiamo elementi per venire a discutere con lei che ha dimestichezza continua con queste cose! Bisogna mettere a confronto le diverse soluzioni di carattere generale e tenere sempre sott'occhio questa situazione!

Ecco dunque, onorevole Jervolino, la richiesta che noi facciamo, e ci auguriamo che venga accolta: noi chiediamo un « libro bianco » del suo Ministero, da adottarsi in via sistematica, come avviene in altri Paesi, specie in Inghilterra. Il « libro bianco » l'ho chiesto anche per il Ministero dei lavori pubblici ma finora è stato promesso soltanto dal ministro Andreotti per la Difesa, in un Ministero in cui non avremmo bisogno di « libri bianchi ». perchè, caso mai, quello dovrebbe essere un libro « in bianco », come ho detto allora.

Do per scontati i dati statistico-economici che si hanno sull'andamento della nostra economia dei trasporti marittimi, e non mi soffermo sull'ingannevole dato immediato, concernente il movimento dei nostri porti, che di per sè può anche apparire favorevole, appunto perchè le cifre possono trarre in inganno; ma i problemi restano!

L'economia marittima è un'economia di prospettiva, e adesso, l'introduzione del M.E.C. nel lavoro portuale e marittimo, fa diventare questa prospettiva ancor di più lungo periodo e di lunghissima indagine, onorevole Ministro, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi. Ed a complicarla interviene la « mobilità » della politica marinara di altri Stati, di vecchia e nuova indipendenza, che sentono il ruolo preminente che si ha con la presenza attiva nei traffici marittimi.

Ed è proprio se noi collochiamo l'andamento della nostra economia marittima in questo quadro, che le constatazioni sono preoccupanti, perchè siamo fermi su molti problemi di essenziale importanza, mentre la realtà evolve a passi da gigante, con grande celerità.

Siamo fermi sul terreno delle competenze e responsabilità politiche, come ho detto un

momento fa; siamo fermi sul terreno dell'ammodernamento della nostra flotta e del suo potenziamento, per cui stiamo perdendo di peso in senso qualitativo e quantitativo, sul complesso della flotta mondiale. Siamo conseguentemente fermi sul terreno dell'industria cantieristica che, contrariamente alle illusioni delle leggi cosiddette Saragat e Tambroni, è ben lontana dall'aver raggiunto un equilibrio economico-produttivo ed una sicurezza di prospettive. Siamo fermi sul terreno del risanamento dell'armamento di Stato, anche se questa è l'unica sosta che ci fa piacere, perchè ricordiamo in che modo è stato ritirato il progetto di legge sulle società di preminente interesse nazionale, il cosiddetto P.I.N. Non che quel disegno di legge non sia importantissimo ed urgente, ma lo attendiamo profondamente modificato per discuterlo. Siamo fermi, infine, sul terreno dell'ammodernamento e potenziamento dei porti, a proposito del quale problema siamo in una situazione non meno lamentevole degli altri problemi citati.

Viceversa è sempre in piedi, in tutta la sua gravità, la serie di questioni attinenti all'organizzazione ed all'assetto del lavoro portuale. Non ci si può cavare d'impaccio nel modo che ha fatto il senatore Genco: evidentemente la politica di soppressione delle compagnie portuali, di non democratizzazione degli enti portuali e di moltiplicazione delle assurde autonomie funzionali, aggrava la questione. Sappiamo che sono problemi grossi: abbandoniamo anche il richiamo alla tradizione gloriosa del passato, il richiamo a come sono sorte faticosamente queste compagnie portuali, me vediamone tutti gli aspetti, spesso molto difficili, avendo comunque ben presente che un'organizzazione portuale non può essere che unitaria, e quindi è in essa che bisogna essere capaci di operare.

Ce n'è quindi abbastanza per riflettere sul da farsi, onorevole Ministro; ma prima occorre riflettere sul già fatto, per individuare le ragioni della crisi in cui ci troviamo, perchè, onorevoli colleghi, appare fuori di dubbio che di crisi si tratti, crisi che non investe solo il suo Dicastero, onorevole Jervolino, come accennerò.

A me pare che le due ragioni fondamentali di questa crisi, siano le stesse ragioni che troviamo alla base della crisi dei Trasporti, dei Lavori pubblici, delle Poste e telecomunicazioni, di tutti i nostri Ministeri tecnici. La prima è nella mancanza, non dico di « un » piano, ma addirittura di una politica di piani, che voi dite di fare e non fate. E infatti « il piano » che può condurre ad una equilibrata ripartizione delle risorse, deve far spender bene i mezzi che abbiamo e provocare un'avanzata organica in tutti i settori produttivi del Paese; e questo non si può fare se manca un piano e una politica di piani, perchè l'azione governativa e ministeriale si riduce agli spiccioli, e sono tanto pochi, anche questi spiccioli, che non riusciremo mai a formare con essi un capitale. Questo è il punto, qui sono i vostri errori.

La seconda ragione è nelle preferenze essenzialmente privastiche della politica del Ministero della marina mercantile, ed anche questo l'ho dimostrato con le cifre. Voi non credete nell'efficacia dell'intervento pubblico che piloti l'economia, e siete invece convinti che il primato debba spettare all'iniziativa privata, senza però saper distinguere tra iniziativa privata innocua, e iniziativa privata dannosa. Quella innocua non la discutiamo; quella dannosa quella monopolistica, e perciò pesante (non le compagnie portuali, senatore Genco), quella di cui voi, volenti o nolenti, siete schiavi o servitori, invece la discutiamo. Così è accaduto nel settore dei trasporti terrestri dove il progressivo ritiro dello Stato dal trasporto ferroviario ha determinato la situazione che sappiamo. Sappiamo bene qual'è la concorrenza che oggi certi settori privati fanno alle aziende di Stato. Così è accaduto nei trasporti marittimi, dove la contrazione dei servizi Finmare, l'episodicità degli investimenti, la crescente cessione di poteri di iniziativa ai privati, ha eroso dal di dentro la possibilità di mantenere nelle mani dello Stato le leve di comando della politica marinara.

In queste condizioni sembra quasi ozioso insistere sugli aspetti particolari. Non lo faccio mai, non lo farò neppure per la

politica della marina, e mi limiterò pertanto a rappresentare alcune esigenze prioritarie, principali, sulle quali chiediamo di conoscere la posizione del Governo.

Cominciamo dai porti, di cui ho parlato anche in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici. Il Ministro dei lavori pubblici ha annunciato la prossima presentazione di un piano organico; ne abbiamo preso atto; lo vedremo volentieri. Abbiamo però anche rilevato che avremmo preferito che questo piano fosse presentato dal Ministero della marina mercantile.

Abbiamo comunque preavvisato le nostre critiche a quel piano: infatti se il piano, anche nella situazione attuale delle competenze ministeriali, non dimostrerà di avere valutato il problema dei porti nella sua interezza, e cioè non preciserà le priorità e non definirà una distinzione tra i porti minori e porti maggiori, fra porti specializzati e porti da specializzare; se non potenzierà organicamente i porti maggiori, se non avrà riguardo alle infrastrutture ausiliarie, se non farà giustizia delle autonomie funzionali, non ci potrà trovare d'accordo. Quando discuteremo il problema dei porti, senatore Zucca, avremo l'interpretazione della parola « strozzature » profferita in quest'Aula dal ministro Zaccagnini.

Finmare: censurando l'intera politica seguita in questo dopoguerra nei confronti del Gruppo, e dal Gruppo; ritenendo non soddisfacenti i programmi di potenziamento già annunciati, prospettiamo l'esigenza di più massicci investimenti, da coordinarsi con l'esigenza di assicurare lavoro a cantieri ammodernati e messi in condizioni di fronteggiare la concorrenza internazionale. E vi deve essere, questa possibilità.

Prospettiamo altresì la necessità che la riorganizzazione dei servizi di preminente interesse nazionale, conservando, e anzi ampliando i servizi Finmare, con particolare riferimento ai Paesi di nuova indipendenza e in via di sviluppo, ne assicuri l'economico consolidamento, sulla base di adeguati interventi statali. Da non dimenticare che lo Stato deve onorare i propri impegni, e pa-

gare il fortissimo debito che esso ha con la Finmare.

Cantieri: antepoendo gli investimenti per la Finmare agli incentivi per l'armamento privato, e facendo del programma di nuove costruzioni il sostegno dell'ammodernamento dei cantieri come tali, si manifesta l'esigenza di accelerare i tempi dell'una e dell'altra iniziativa, e di realizzare all'interno del settore delle partecipazioni, un impegnativo coordinamento tecnico-finanziario temporale dei provvedimenti da prendersi.

Enti portuali: bisogna partire dalla base della constatazione che il porto non è l'impianto di un Ministero, onorevole Ministro, ma un'infrastruttura al servizio dell'economia nazionale come, con altre parole, ha detto nel suo intervento il collega Zucca; e che nella solidarietà dei servizi il porto è anzitutto legato al contesto economico della città e della regione dove opera. Questo è il punto; perchè fanno i genovesi le cose del porto di Genova e non io, friulano nato in montagna, che posso parlare di questi problemi solo nelle loro grandi linee, spettando a quelli che vivono in mezzo ad essi di esaminarli fino nel dettaglio; per ciò, si deve dire che è il comune di Genova che sa qualche cosa dell'Ente portuale di Genova e non Roma, nè come città nè come capitale.

Sulla base di questa constatazione, si manifesta l'assoluta necessità di democratizzare la struttura e le gestioni degli enti portuali facendo intervenire gli interessati, pubblici e privati. E ciò, ripeto, con particolare riferimento alla posizione degli enti locali che sono i più direttamente interessati; e delle categorie professionali più legate alle vicende e alle situazioni dei singoli porti. Quelle categorie, mi sia consentito dire, conoscono quei problemi meglio di noi, senatori e deputati, e meglio di lei, onorevole Ministro.

P I G N A T E L L I . Questo si può dire per tutte le questioni.,

S O L A R I . D'accordo; e perciò noi dobbiamo stabilire le grandi linee in modo da lasciare ampia autonomia a chi deve operare nei vari settori. Se noi invece non sia-

mo capaci di fissare bene le grandi linee, evidentemente continueremo a lasciare tutto nella confusione e nell'irrazionale.

Lavoro portuale: sembra essenziale che la politica nei confronti dei lavoratori portuali e delle loro compagnie, debba cessare di frenare il miglioramento delle condizioni di lavoro e di salario, e debba invece sollecitare l'uno e sostenere l'altro, nel presupposto che, nelle condizioni in cui si svolge il traffico nei porti italiani, sono le cattive attrezzature la causa dell'alto costo delle operazioni, e non già i salari dei portuali. Ecco il punto, senatore Genco.

G E N C O , *relatore*. Non ho detto questo!

S O L A R I . Non letteralmente, ma dicendo che bisogna essere in condizioni di indicare in quale maniera si possono migliorare le attrezzature, poichè, ponendo questo quesito, solleva già delle difficoltà. Bisogna dire esplicitamente che si deve trovare il modo di migliorare le attrezzature, affinché il costo delle operazioni nei porti sia minore; e cessare di dare la colpa dell'alto costo, soltanto e sempre ai lavoratori portuali, che sappiamo bene come in Italia e negli altri Paesi sono stati trattati.

G E N C O , *relatore*. Ma dove ho scritto io queste cose?

S O L A R I . Non è questo il momento per leggergliciele; lo farò al termine del mio intervento, prima ancora della sua replica.

Problemi del Ministero: per quanto riguarda i problemi specifici del suo Ministero, bisogna prendere l'iniziativa per una definizione del problema delle competenze ministeriali, così come ho detto all'inizio. Se lei, onorevole Jervolino, attende l'attuazione della norma costituzionale circa la determinazione del numero dei Dicasteri e dei loro compiti, può attendere per un bel pezzo. Bisogna quindi prendere l'iniziativa, soprattutto sotto il profilo degli studi e della programmazione economica degli interventi, così come nelle grandi linee ho accennato prima. Ella sa, ad esempio, che il Ministero

dei lavori pubblici non vuole rinunciare ad un millesimo delle sue attribuzioni, anche quando risulta evidente che tra quel Ministero ed il suo, i contrasti sono piuttosto pesanti, stridenti, e tali che debbono essere eliminati.

Onorevoli colleghi, in rapida sintesi sono questi i problemi che noi giudichiamo insoluti, e bisognevoli del più urgente intervento, della più urgente soluzione che, beninteso, non sia fine a se stessa, ma costituisca una tappa di un programma della Marina mercantile, a sua volta aspetto di un piano più generale. Noi, così, vediamo le cose.

Questo linguaggio non è aderente alle sue idee, senatore Genco: vi è un notevole dissenso tra noi e talune impostazioni della sua relazione, anche se i problemi attuali della Marina mercantile sono visti nel quadro dell'evoluzione a cui attualmente è soggetta la situazione mondiale, e di questo gliene do atto volentieri. Lei ci offre un quadro della situazione e delle prospettive per le flotte possedute dai diversi Paesi maggiormente presenti nei traffici marittimi, e ci dà la conferma che siamo in presenza di cospicui sforzi; sforzi intesi a potenziare le proprie flotte, e ad accaparrarsi un maggior numero di nuovi traffici in via di formazione e di sviluppo.

Però lei non trae alcuna conclusione dal pur preoccupante quadro che ci descrive per la situazione italiana. È necessario invece dire in che maniera si deve operare per riuscire ad avere anche noi una parte dei nuovi traffici in prospettiva nel mondo.

Le sue conclusioni sono forse implicite nel panorama tracciato, senatore Genco? Si possono sintetizzare nell'ammonimento che ne deriva a carico dei responsabili della nostra politica mercantile, di far presto e di far bene per non perdere l'autobus? E dato che parliamo di marina mercantile, direi meglio, per non perdere... il piroscalo? A lei rispondere a questi interrogativi.

La mia preoccupazione resta comunque intatta perchè, correlativamente, lei si occupa della situazione cantieristica, ed arriva a conclusioni che non sono affatto precise, ma a conclusioni vaghe, sfumate, lasciate intendere, che mi trovano in netto dissen-

so. Io non dico, così come ha detto il senatore Zucca, che la sua è una relazione neutra: a mio giudizio è una relazione chiara, e laddove manca la chiarezza lascia intendere che lei allude all'opportunità, e forse alla necessità, di ridimensionare la nostra industria cantieristica, cioè in altri termini di chiudere qualche cantiere. Anche se non lo dice esplicitamente, questo sembra balzare evidente dalla sua relazione.

G E N C O , *relatore*. Mi sono riferito a quello che ha fatto la Francia.

S O L A R I . Riferendosi a ciò che ha fatto la Francia o a quello che ha fatto l'Inghilterra, che è la più grande potenza marinara del mondo, lei già dice, pur senza dirlo ad alta voce, che dobbiamo seguire quell'esempio.

L'*optimum* per lei è quindi commisurato alla capacità produttiva totale dei nostri cantieri, alle presumibili domande del mercato interno ed internazionale, che dovrebbero concentrarsi sui cantieri in modo tale da determinare degli sforzi di ammodernamento e da renderne i costi competitivi e assicurarne la sopravvivenza.

Se questo è il pensiero del relatore, a me pare che esso sia in contraddizione con quanto egli lascia intendere a proposito della necessità che la nostra flotta venga potenziata e migliorata, e che sia in contraddizione con quanto egli stesso ci dice su ciò che gli altri Paesi stanno facendo per mantenere in vita e per potenziare la capacità produttiva e l'economicità delle rispettive industrie cantieristiche.

Per quanto ci concerne, noi concluderemo in senso nettamente opposto.

Onorevole Ministro, le prospettive aperte dinanzi all'economia mondiale — derivanti dallo sforzo di ascesa dei paesi sottosviluppati, e dalla crescente intensificazione e liberalizzazione degli scambi internazionali — sono prospettive di estesi traffici che interessano in primo luogo i Paesi, come il nostro, di lunga tradizione marinara, naturalmente proiettati verso l'economia marittima.

Sarebbe dunque un errore deflazionare oggi, senatore Genco — se inflazione c'è — la

nostra industria cantieristica, per trovarci poi domani, che potrebbe essere un domani molto vicino, nell'impossibilità di partecipare all'acquisizione dei traffici e all'intensificazione delle costruzioni marittime secondo un ritmo più veloce dell'attuale.

Senza contare che sono proprio i rilievi formulati dal senatore Genco sul diverso tasso di sviluppo della flotta mondiale e di quella italiana — e ho detto prima le cifre — a far concludere che l'esigenza di mantenere in vita tutta la nostra industria cantieristica, e di potenziarla dando ad essa adeguato lavoro, è già oggi un'esigenza sentita ed inderogabile.

Ha ragione il senatore Zucca: non è fatale ridurre la potenzialità cantieristica in Italia, ed al riguardo, onorevole Ministro, riveda le clausole della Commissione Economica Europea per vedere cosa occorra fare per non trovarci con le mani legate.

Molto preoccupante è l'atteggiamento assunto dal relatore in ordine ai problemi del lavoro portuale.

Tutta la sua esposizione è una polemica, direi anche violenta, senatore Genco, contro le compagnie portuali e l'assetto che solo per loro merito, è dato al lavoro portuale per la tutela dei lavoratori.

Il senatore Genco non esita a parlare dell'esistenza nei porti di « gravose situazioni di monopolio » — quasi che i lavoratori di Genova siano da confrontare con la Montecatini, con la Edison o con la Fiat — che sarebbero detenute appunto dalle organizzazioni dei lavoratori portuali, e quando il relatore accenna alla necessità di attuare una « politica chiara », legittima il dubbio che egli auspichi una politica di attacco alle posizioni raggiunte dai lavoratori portuali, proprio come da tempo reclamano ben noti gruppi di interessi armatoriali e industriali privati. Lei è su una strada sbagliata, collega Genco!

Se le cose non stanno a questo modo, e me lo auguro, sarei lieto di apprenderlo dalla bocca del relatore; ma se per caso le mie supposizioni fossero esatte, dovrei dire che state battendo una strada pericolosa perchè la gestione nei porti deve essere assolutamente unitaria, come già ho detto.

Altrettanto pericolosa la posizione del relatore, secondo il quale le famigerate « autonomie funzionali » dovrebbero essere concesse almeno in concomitanza con la creazione di nuovi punti di attracco; ed il relatore sa bene che ciò porterebbe al dirottamento delle operazioni verso le zone protette dalle autonomie funzionali, con l'effetto di sterilizzare l'economicità degli impianti portuali ordinari preesistenti. Potrebbe sembrare semplicistica una soluzione di questo genere, ma adottandola correremmo dei rischi ed avremmo un *caos* tale da non potersi neppure immaginare in questo momento, ed a questo proposito è appena il caso di ripetere quanto è stato molte volte affermato: e cioè che la competitività dei porti non è più condizionata dal fattore lavoro, ma è condizionata dal fattore meccanizzazione e attrezzature. Lei chiede, senatore Genco, con quali criteri si deve procedere, con quali direttive; ed io le rispondo che lo fanno bene i competenti: non capisco i suoi dubbi. Osservo che lei fa invece « centro » quando si chiede perchè non sia possibile elaborare un « piano dei porti », anzi un « piano di trasporti », una politica dei porti che predisponga un oculato e prioritario impiego delle risorse: è questo infatti, e non la lotta alle compagnie portuali, il solo sistema per eliminare la difficile situazione dei nostri porti, che già comincia a gravare pesantemente sulla nostra economia.

Non mi dilungo di più. Lei ha replicato alla Camera, onorevole Jervolino, dicendo che non sono esatte le critiche sulla mancanza di un piano organico nella nostra politica marinara. Voi dite sempre così perchè di « piani » ne fate molti, solo che non siete capaci di trovarvi d'accordo tra Ministri neanche quando sedete in poltrona l'uno vicino all'altro, in quanto, dopo tanti anni che amministrare l'Italia, non siete stati ancora capaci di mettere ordine tra le varie priorità. Lei replicherà, al mio intervento, dicendo che ho fatto una critica preconcepita, senza fondamento, ed invece mi permetto di dirle fin d'ora che resto del parere che ho espresso. Lei alla Camera ha fatto molti interessanti richiami a provvedimenti di vario genere che sono stati presi; ha puntua-

lizzato la situazione presente e le sue prospettive. A me pare ovvio che un Ministro abbia sempre delle precisazioni di fatto da poter fare; lei ne ha molte, evidentemente.

Per fortuna in tutti i settori vi è tendenza ad andare avanti e non a fare marcia indietro, ma purtroppo invece, in questo settore, abbiamo constatato che anche in assoluto facciamo marcia indietro.

Prevedo che la sua risposta non sarà soddisfacente, onorevole Ministro, ed è quindi per le critiche che io ho modestamente enunciate che il Gruppo socialista voterà contro il bilancio della Marina mercantile.

Sono motivi politici ancor prima che politico-economici, come tutti i motivi che costatano la anteposizione di interessi di gruppo agli interessi pubblici, ossia, l'esistenza di una politica alla giornata, mentre il Paese ha bisogno di guardare lontano.

Ed è grave, onorevole Ministro, che queste constatazioni noi le dobbiamo fare in rapporto alla politica marinara; se è vero, come è vero, che « nel » e « del » mare il nostro Paese deve trovare e utilizzare le pedane di lancio, economiche e culturali, verso i Continenti che ci circondano. Gravissima responsabilità è quella degli uomini di Governo che, per miopia di vedute, dimenticano e fanno morire quella che è la nostra più alta e civile tradizione. E in questa tradizione io comprendo tutti gli uomini del mare e dei porti, la loro abnegazione, il loro eroismo; approfitto anzi del riconoscimento fatto poc'anzi dal senatore Zucca, per mandare anch'io, a nome del Gruppo socialista, il più cordiale, affettuoso saluto a tutti i marinai della Repubblica Italiana. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Angelilli il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

GALLOTTI BALBONI LUISA,
Segretaria:

« Il Senato,

considerato come il porto di Civitavecchia, pur con le considerevoli opere di ri-

pristino delle sue attrezzature distrutte dagli eventi bellici, non abbia ancora registrato una ripresa rilevante del suo movimento mercantile;

considerato altresì come la stasi del porto di Civitavecchia si ripercuota dannosamente sullo sviluppo economico del Lazio e delle altre Regioni dell'Italia Centrale naturalmente gravitanti sul porto tirrenico;

rilevato che lo sviluppo industriale della Sardegna, che ha in Civitavecchia il suo sbocco continentale, richiede efficienza e sicurezza di servizi e ampie possibilità di collegamenti; mentre sottolinea l'imperiosa necessità di attuare il Piano Regolatore del porto di Civitavecchia con la massima sollecitudine, disponendo la realizzazione delle opere indispensabili all'adeguamento degli impianti e delle attrezzature alle esigenze della moderna marina mercantile,

invita il Governo: a risolvere con la massima urgenza il problema dell'eliminazione del molo Lazzaretto la cui presenza si è rivelata estremamente pericolosa nelle manovre di evoluzione delle navi adibite al servizio traghetto con la Sardegna, recentemente istituito;

a procedere alla costruzione delle opere necessarie al completamento del molo Colombo, completamento essenziale all'adeguamento dell'Opera alle esigenze cui deve corrispondere;

a provvedere all'approfondimento dei fondali in misura tale da consentire l'attracco delle moderne grandi petroliere, in vista dell'auspicato sviluppo industriale della zona.

Ai fini inoltre del potenziamento del porto di Civitavecchia e del suo inserimento nel quadro dei traffici marittimi con il ruolo che ad esso spetta per posizione geografica, tradizione e necessità economica,

invita il Governo a voler concedere lo scalo a Civitavecchia delle seguenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale:

Linea Egeo-Mar Nero;

Linea Trieste-Centro America-Nord Pacifico;

linea Trieste-Genova-Africa occidentale-Congo-Angola;

linea Genova-Trieste-India-Pakistan-Estremo Oriente;

ed a voler rendere obbligatorio lo scalo attualmente considerato facoltativo delle seguenti linee:

linea 32: Trieste-Napoli-Livorno-Marsiglia-Barcellona-Valencia;

linea 33: Periplo italico;

linee 36 e 37: Nord Europa ».

A N G E L I L L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel prendere la parola sul bilancio della Marina mercantile, desidero anzitutto esprimere il mio vivo compiacimento al ministro Jervolino, al Sottosegretario Mannironi ed ai loro collaboratori per la riorganizzazione dei servizi dell'Amministrazione, riorganizzazione che, sancita con la legge 7 dicembre 1960 n. 1541, fa sentire tutta la sua utilità e la sua efficacia.

Il mio compiacimento anche al relatore senatore Genco per l'analisi accurata ed approfondita che ha fatto del bilancio della Marina mercantile.

Un bilancio che, pur negli sforzi compiuti, rivela la necessità di maggiori stanziamenti onde corrispondere adeguatamente alle esigenze della Marina mercantile italiana e del suo indispensabile potenziamento.

Ma soprattutto è necessario che gli uomini di mare e specie i più umili tra loro, sentano la simpatia, la sollecitudine, la gratitudine della nazione per il loro lavoro. È per questo che io chiedo che si trovi la possibilità di realizzare per i pescatori un programma edilizio che consenta loro di ottenere una casa, similmente a come è stato provveduto in favore dei braccianti agricoli. Braccianti del mare, i pescatori arano con le loro barche e mietono con le reti: sia offerta anche a loro la possibilità di avere una casa.

Desidero anche sottolineare come l'importanza della Marina mercantile imponga la necessità che siano eliminate carenze e lacune di determinati servizi e siano potenziate e sviluppate le attività protettive.

Precisa e precipua cura necessita ad esempio il servizio del demanio marittimo. La mancanza di un nucleo specializzato per la tutela del litorale fa sì, infatti, che si verifichino abusi tanto deprecabili quanto non repressi. Si tratta di un patrimonio che deve essere difeso e tutelato allo stesso modo che viene difeso e tutelato altro patrimonio demaniale, affidato alla sorveglianza di corpi particolari: come esiste infatti il corpo forestale per la difesa del nostro patrimonio boschivo, così dovrebbe istituirsi un corpo di difesa e tutela del litorale, per la sorveglianza del demanio marittimo. E sorveglianza, maggiore sorveglianza occorre per la pesca di frodo: è questo uno degli aspetti da tener particolarmente presenti nel necessario ridimensionamento delle Capitanerie di porto.

Tale ridimensionamento dovrà tener conto delle crescenti esigenze delle Capitanerie e provvedere ad un ampliamento del ruolo del personale direttivo e salariato, ma dovrà anche e particolarmente assicurare alle Capitanerie i mezzi idonei alla repressione di ogni illegale abuso nel settore della pesca. Molte sono le Capitanerie che non hanno attualmente in dotazione mezzi nautici capaci di assolvere una funzione efficace e continua di repressione, e questo, mentre determina una lesione al prestigio della legge e dell'autorità, pregiudica gravemente la situazione della pesca, una delle più povere attività della nostra economia.

Qui desidero richiamare particolarmente l'attenzione del Senato e del Governo sulla necessità di adottare provvedimenti che consentano lo sviluppo della pesca.

Sottolineo in proposito anzitutto la necessità logica e pratica che nel settore della pesca si raggiunga un accordo programmatico tra i due Ministeri, quello dell'Agricoltura per la pesca delle acque interne, quello della Marina mercantile per la pesca marittima, da cui questa attività dipende. Anche se diverse sotto molteplici aspetti, queste due attività sono infatti similari ed hanno molti problemi in comune per cui un piano organico di valorizzazione deve essere comprensivo e della pesca marittima e di quella delle acque interne. Auspicando quindi un'uni-

ficazione programmatica, base di valorizzazione economica delle attività pescherecce, mi limiterò, in questa sede, a rilevare l'esigenza inderogabile di provvedimenti in favore della pesca marittima.

Sin dall'aprile scorso è stato presentato dal Governo un disegno di legge urgente, concernente disposizioni sulla pesca marittima. L'insufficienza, l'inadeguatezza, la frammentarietà delle disposizioni che disciplinano attualmente la materia, determinano la necessità di una nuova omogenea e coordinata regolamentazione che elimini discrepanze ed equivoci ed aggiorni un regolamento vecchio di quasi ottant'anni che non può, ovviamente, corrispondere alle caratteristiche della moderna pesca marittima. Il disegno di legge relativo alla nuova disciplina della pesca marittima si trova all'esame della settima Commissione senatoriale: è, come ho ricordato, un provvedimento con carattere di urgenza, sia quindi con la massima sollecitudine esaminato.

Un altro problema che deve essere affrontato e risolto con la massima urgenza è quello del Fondo di rotazione.

Il Fondo di rotazione a favore della pesca marittima mediterranea, fissato dalla legge 27 dicembre 1956, n. 1457, in tre miliardi di lire, è infatti oggi praticamente inoperante per insufficienza di fondi, tanto che le banche operano con i soli rientri. L'insufficienza di quello stanziamento ed il campo limitato dei suoi interventi determina pertanto la necessità che il problema sia esaminato ed affrontato in maniera concreta.

So che lei, onorevole Ministro, ha compiuto uno studio relativo a tale materia e sono certo che in esso sono state tenute presenti le reali ed effettive esigenze della flotta peschereccia italiana, con l'adozione di provvedimenti che ne consentano la valorizzazione e lo sviluppo. Essenziali, a mio avviso, per il conseguimento di tale fine sono tre punti: l'eliminazione del massimo mutuabile previsto nella legge 27 dicembre 1956, in dieci milioni, l'elevazione del termine di estinzione del mutuo, e l'estensione delle provvidenze ai pescherecci atlantici. Anziché un massimo mutuabile, quasi sempre insufficiente alle esigenze reali, occorrerebbe, a mio avviso,

procedere alla concessione di un'anticipazione percentuale, dal 70 all'85 per cento, sulla spesa preventivata, mentre l'estinzione del mutuo dovrebbe essere elevata.

Il termine di dieci anni stabilito dalla legge attuale, pur nel basso tasso di interesse del 2 per cento fissato, è inadeguato alle possibilità di molti pescatori: tale termine dovrebbe essere, pertanto, portato ad almeno 15 anni per gli scafi in legno ed a 20 o 25 per gli scafi in ferro.

Per quanto si riferisce all'estensione dei benefici ai pescherecci atlantici, tale provvedimento corrisponde sia alle esigenze dei pescatori, non sempre corrisposte dalla resa della pesca mediterranea, sia alle esigenze del mercato ittico italiano.

Poco meno della metà del pesce consumato in Italia è d'importazione.

Nel 1960 delle 339.766 tonnellate di pesce consumate, 160.261 tonnellate erano importate con un passivo sulla bilancia commerciale di oltre 79 miliardi.

D'altra parte, mentre si registra un aumento nell'importazione e nel consumo del pesce fresco, si verifica un regresso nell'importazione del pesce conservato, anche perchè le disponibilità di tali prodotti sui mercati nordici vanno riducendosi.

Il pesce secco e conservato, infatti, viene preferibilmente avviato verso Paesi sottoalimentati e carenti di impianti di conservazione a mezzo del freddo. È facile, pertanto, prevedere un ulteriore incremento dell'importazione di pesce fresco.

Di qui la necessità di attrezzare pescherecci per la pesca atlantica. Tale attrezzatura è d'altronde necessaria anche allo svolgimento della pesca nel Mediterraneo, data l'insufficienza della potenza motrice della nostra flotta.

Soltanto 368, dei 3.470 motopescherecci di cui dispone la nostra flotta mediterranea, raggiungono una potenza motrice che consenta loro la pesca in grande altura. Si tratta quindi dell'11 per cento della nostra flotta che può spingersi nei mari mediterranei, lontana dalle nostre coste, con la probabilità di una resa remunerativa.

Al fine, quindi, di aumentare la consistenza della flotta peschereccia mediterranea e

di incrementare la flotta atlantica, è indispensabile procedere a nuovi adeguati stanziamenti del fondo di rotazione, rivedendone i criteri di concessione.

Il problema è particolarmente importante ed urgente e sono sicuro che il ministro Jervolino, che già lo ha affrontato, ne sosterrà un'adeguata e soddisfacente soluzione.

Altri due importanti problemi di carattere generale desidero ancora segnalare brevemente, sollecitandone un rapido esame: quello del credito navale e quello del riordinamento delle linee di preminente interesse nazionale.

Il ritardo dei relativi disegni di legge determina una grave stasi cantieristica e particolare difficoltà nell'esercizio dei traffici marittimi, con rilevante aggravio per il bilancio dello Stato.

A proposito del provvedimento sulle linee sovvenzionate, desidero rilevare l'inopportunità di molte previste soppressioni, anche in considerazione, oltre che di prestigio di bandiera, di possibili futuri sviluppi. In merito voglio sottolineare come nell'ordine del giorno che ho presentato sia sollecitata la fermata al porto di Civitavecchia di talune linee sovvenzionate: ebbene, molte di queste linee, che pure rappresentano una prospettiva lungamente auspicata dal porto di Civitavecchia, dovrebbero essere soppresse in base al provvedimento sui servizi di preminente interesse nazionale.

Ed anche gli interessi e le esigenze di sviluppo dei porti, piccoli e grandi, debbono essere tenuti presenti.

E giacchè ho accennato a Civitavecchia, alle sue attese, alle sue speranze, rinnovo ancora una volta al ministro Jervolino ed al Governo tutta la mia più viva sollecitazione per l'elaborazione di un organico piano di sviluppo di questo che è il maggiore porto laziale, il punto di incontro tra l'economia della Sardegna e quella dell'Italia centrale. Indubbiamente, la situazione del porto di Civitavecchia è andata, sia pure lentamente, molto lentamente, migliorando in questi ultimi anni, di un miglioramento tuttavia che, se ne ha consentito la sopravvivenza, non ne ha assicurato la vita. Può sembrare una sottigliezza, ma è qualcosa di più:

talora una profonda differenza separa il sopravvivere dal vivere. Dal vivere operoso e fecondo nel dinamismo di un mondo e di una società in evoluzione.

E Civitavecchia vuol vivere. Il porto di Civitavecchia vuole inserirsi nel ritmo pulsante della economia marittima nazionale, vuole essere il fulcro di sviluppo e valorizzazione della depressa zona dell'alto Lazio, dell'Umbria, delle altre regioni ad economia ritardata che, più o meno da vicino, gravitano sul suo mercato. Certo si è operato in favore del porto di Civitavecchia e si è operato bene, ma occorre completare l'opera intrapresa, occorre condurre a termine i lavori predisposti e previsti dal piano regolatore, occorre soprattutto fare in modo che quanto è stato fatto non resti insufficiente e non si trasformi pertanto in una spesa improduttiva.

È il caso, ad esempio, del molo Colombo che senza prolungamento resta al di sotto delle attese, è il caso dell'adeguamento del porto al servizio delle navi-traghetto con la Sardegna inaugurato solennemente all'inizio di questo mese. Delle difficoltà che all'evoluzione ed alle manovre delle navi traghetto recano i relitti del Marzocco e del molo Lazzaretto, il collega senatore Monni ed io stesso abbiamo già avuto occasione di parlare in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici. Desidero tuttavia segnalare anche oggi l'assoluta, inderogabile necessità che si provveda al loro smantellamento dato che l'esperienza di questi primi giorni di servizio ha ampiamente confermato le preoccupazioni e le previsioni della vigilia.

Mi auguro che di fronte alla pericolosità dei relitti il Ministero della pubblica istruzione rinunci al suo veto, anche in considerazione dello scarso valore archeologico dei ruderi.

Se questo comunque è il problema immediato del porto di Civitavecchia, il fatto del giorno, molti altri, e molto complessi, sono i problemi di tutti i giorni. Mi auguro che il Ministro della marina mercantile voglia organicamente affrontarli, sia disponendo l'attuazione del piano regolatore portua-

le, sia, eventualmente, adottando i più indispensabili, immediati provvedimenti.

Quello di Civitavecchia non è, comunque, che un caso, un esempio, sia pure sintomatico e significativo, della necessità di procedere ad un'organica riorganizzazione dei porti. Il Ministro dei lavori pubblici ha qui sottolineato recentemente l'urgenza assoluta di un programma sui porti annunciando il proposito di elaborarlo sollecitamente, di concerto con il Ministro della marina mercantile. Ottimo proposito, indubbiamente, che deve peraltro trasformarsi con la massima celerità in proposte concrete ed in concreti provvedimenti perchè solo la tempestività delle soluzioni fa sì che esse aderiscano e corrispondano alle caratteristiche dei problemi e siano, pertanto, efficaci.

Del resto adeguare i porti alle esigenze della moderna navigazione corrisponde alla esigenza di tutta l'economia nazionale e rappresenta l'eliminazione di uno squilibrio. Quanto si fa per i porti si riflette direttamente o indirettamente su tutti i settori mercantili ed incide considerevolmente sull'incremento economico.

I porti italiani, e specie i minori, non corrispondono più ormai allo sviluppo dei traffici marittimi qual è e quale potrebbe essere: è questa una deficienza che deve essere eliminata nell'interesse generale del Paese.

Già altre volte ebbi a segnalare questo problema ed a sollecitarne la soluzione; ne auspico anche oggi il più sollecito e globale esame sottolineando la necessità di stanziamenti che tengano conto delle reali esigenze portuali italiane. Si tratta di stanziamenti produttivi perchè lo sviluppo che arrecheranno ai traffici marittimi e all'economia nazionale sarà considerevole, ed è questo un ulteriore motivo per disporre queste spese al più presto.

So che lei, signor Ministro, pone il massimo impegno e la più illuminata sollecitudine alle cure difficili e complesse del suo Dicastero: sono pertanto sicuro che vorrà prendere in considerazione particolare anche i problemi e le questioni che ho prospettato, interpretando aspirazioni ed aspettative di quanti sul mare e per il mare vivono.

Ad essi tutti, civili e militari, marittimi e pescatori, nei porti, sulle navi della nostra

gloriosa marina mercantile e sui pescherecci, va il mio pensiero grato per il contributo che recano, ciascuno secondo la sua funzione e la sua attività, alla vita della nazione. *(Applausi dal centro. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Debbono essere svolti alcuni ordini del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Barbareschi e Banfi.

GALLOTTI BALBONI LUISA, Segretaria:

« Il Senato,

ritenuto che l'Isola di Ponza, anche in relazione all'incremento turistico, vede continuamente svilupparsi la propria economia e conseguentemente le proprie necessità di collegamenti con il Continente;

considerato che i servizi marittimi ordinari sono del tutto insufficienti alle necessità degli abitanti dell'Isola e sono perfino più scarsi di quanto erano prima della guerra;

invita il Governo a disporre, nel quadro del riordinamento dei servizi marittimi convenzionati, perchè sia istituita almeno una corsa giornaliera tra il Continente e la Isola di Ponza e le altre del gruppo ».

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

BARBARESCHI. Rinunzio a svolgere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Barbaro, il primo dei quali reca anche la firma dei senatori Franza e Nencioni.

GALLOTTI BALBONI LUISA, Segretaria:

« Il Senato,

considerata l'assoluta necessità e altresì l'urgenza, che l'industria della pesca, la quale potrebbe avere una importanza rilevan-

tissima per la economia italiana tutta, al pari dell'agricoltura, dell'industria, del turismo ecc., sia sempre maggiormente favorita ed incrementata;

considerato quanto realizzano altri popoli marinari, come, ad esempio, il Giappone, che manda utilmente le sue maggiori navi peschereccio financo in Italia, il che potrebbero fare, a maggior ragione, gli italiani, i quali sono, come è ben noto, i migliori marinai del mondo;

considerata l'opportunità di disciplinare la pesca nel mare territoriale, evitando l'uso degli esplosivi, il raschiamento del fondo marino con le reti a strascico, e forse anche le sorgenti luminose, che pare distruggano la pescosità del mare;

tenendo presenti il continuo, confortante, ammirevole impulso e il rapido sviluppo dati dalle benemerite categorie interessate alla motorizzazione che si è estesa financo alla importante, caratteristica e tradizionale pesca del pesce-spada — in ispecie tra la Calabria e la Sicilia nel mare dello Stretto — e che va con tutti i mezzi concretamente, largamente e prontamente aiutata,

invita il Governo a sorreggere, incoraggiare e sviluppare sempre più e con tutti i mezzi possibili l'attività e l'industria della pesca, in specie per quanto concerne la pesca oceanica, e soprattutto in previsione dei riflessi che il recente trattato del Mercato comune europeo potrà avere anche su questo fondamentale ed addirittura vitale settore dell'economia nazionale »;

« Il Senato,

rilevato il considerevole e incoraggiante aumento del traffico che si svolge nel porto di Reggio;

considerata ancora la possibilità di incrementarlo sempre maggiormente, soprattutto in conseguenza del prossimo e rilevante sviluppo industriale della zona interessata,

impegna il Governo a voler, con la massima sollecitudine, risolvere l'attesissimo e importante problema della definitiva istitu-

zione dei Magazzini generali raddoppiandone il numero, che oggi è del tutto insufficiente ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

B A R B A R O. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, sono due i miei ordini del giorno, uno di carattere particolarissimo, e l'altro, direi, di carattere generalissimo.

Sarò molto breve nell'esposizione. Faccio un elogio all'onorevole relatore che, come sempre, ha inquadrato molto bene i problemi della marina e della pesca, e passo senz'altro ad illustrare brevemente l'ordine del giorno che si riferisce ai magazzini generali del porto di Reggio.

Francamente non comprendo come un porto in via di sviluppo e con un grande passato, come il nostro, non sia ancora dotato di magazzini generali in efficienza. È inconcepibile, tanto più oggi con l'attuale notevolissimo movimento e con l'incoraggiante sviluppo del volume delle merci, dipendente anche all'indirizzo fortemente industriale che noi cerchiamo di dare a quella benemerita zona della nostra carissima Italia.

La pratica dei magazzini generali è completa; a una mia interrogazione in proposito ho avuto recentemente risposta, anche da parte dell'onorevole Ministro delle finanze, che conferma questa notizia. Prego allora l'onorevole Ministro della marina mercantile di voler concludere questa pratica, raddoppiando, se è possibile, i magazzini, in quanto tre magazzini non sono affatto sufficienti al traffico notevole di quello scalo merci che, secondo il mio fermo convincimento, è il più sicuro scalo marittimo che abbia l'Italia nel centro del Mediterraneo, essendo un porto nel porto naturale dello Stretto, o meglio formato dallo Stretto.

Osservo, passando ad altro argomento, che quanto molto eloquentemente hanno detto i colleghi Lancellotti ed Angelilli corrisponde perfettamente ai concetti che io inquadro nel mio ordine del giorno sull'industria della pesca. È questa un'attività industriale che,

come le altre — quella agricola, quella turistica, quella industriale meccanica, manifatturiera e pesante, eccetera — va incoraggiata, perchè costituisce una delle basi fondamentali dell'economia in via di sviluppo della nostra magnifica Italia. È necessario però incrementare questo settore, incoraggiandolo in tutte le forme. Anche per la pesca, per esempio, si presenta il pericolo della fuga del risparmio da investire, analogamente a quello che accade in agricoltura. Perchè il risparmio sia indotto a solcare i mari e a fecondare la terra è necessario che esso abbia sicurezza. Deve quindi cessare la demagogia che colpisce rovinosamente questi investimenti!

Anche a proposito della pesca si devono dire le cose che ho detto parlando della agricoltura: non capisco perchè il risparmio, che è incoraggiato in alcune direzioni, sia decisamente scoraggiato in altre. Il risparmio, che è prima di tutto un fatto spirituale e poi economico, che è il frutto della libera decisione individuale, del sacrificio di famiglie, del lavoro di collettività che hanno fede nel loro avvenire, se è incoraggiato, può essere effettivamente quanto mai fecondo. Bisogna quindi favorire il risparmio nella direzione della marina in genere e dell'industria della pesca in particolare, affinché non accada quanto accade per la terra, e che cioè insieme con la terra si abbandoni anche il mare!

È strano che in questi ultimi tempi, in cui si cerca di conquistare... la luna certamente sterile, non si sappiano sfruttare, come potremmo e dovremmo, i beni della nostra terra. Nel mio ordine del giorno accenno alle iniziative di altri popoli: di quello giapponese, per esempio, grande popolo questo, che per me, dopo l'italiano, è il più grande del mondo. I giapponesi spingono le loro imbarcazioni da pesca financo nel nostro Mediterraneo, dandoci una lezione che francamente noi non meriteremmo. (*Interruzione dell'onorevole relatore*). I giapponesi vantano le più grandi realizzazioni, perchè hanno fede nella loro capacità, perchè hanno uno spirito di sacrificio e un'audacia veramente encomiabili.

Ma, se i giapponesi fanno tutto questo, noi non dobbiamo essere da meno. Dobbiamo anche noi orientarci verso la pesca di altura, perchè anche noi vantiamo le più alte tradizioni marinare che ci siano al mondo.

Nell'ordine del giorno raccomando anche che si controlli quella che è la pesca presso le nostre coste. Essa va attentamente curata per impedire, per esempio, le esplosioni, e cioè la pesca di frodo con le bombe — che sono rovinosissime e distruggono tutto il prodotto presente e futuro del mare, facendone utilizzare una parte minima — per far sì che si impedisca la pesca con le reti a strascico, che rovinano il fondo marino compromettendo lo sviluppo del pesce. Mi si dice anche, da parte di espertissimi pescatori della zona di Bagnara, pescatori famosissimi e grandi marinai insieme con quelli di Scilla e di Ganzirri (una volta l'ammiraglio Acton mi diceva che il migliore equipaggio, che egli aveva comandato era costituito da marinai di Scilla e di Bagnara, e quando ricordava questo gli venivano le lacrime agli occhi), che il danno che fanno le luci in mare è enorme. Uno di questi pescatori, a dimostrazione di quanto affermava, disse che durante la guerra, proprio per la mancanza di luce in mare — pur con siluri e bombe che distruggevano il prodotto ittico — c'era una pescosità che non è stata più riscontrata successivamente quando si sono accese le luci sul mare! Ed aggiungeva che la pesca fatta con le lampare, con lampade di cinque o diecimila candele, « brucia » addirittura il mare.

Questo è bene considerarlo, così come è bene considerare la pesca di frodo, ripeto, fatta con le bombe e cioè con gli esplosivi, e che è veramente rovinosa.

Avviandomi alla conclusione, voglio sottolineare quanto dico nel mio ordine del giorno circa la motorizzazione, che va estesa, così come si va estendendo, anche ai battelli per la pesca del pesce-spada che, come sapete, è uno dei migliori pesci che esistano al mondo, tanto da aver ispirato magnifiche poesie al nostro grande umanista Diego Vitrioli — ricordato anche dal Carducci, dal Pascoli, eccetera — il quale ebbe anche, fra l'altro, a scrivere un poemetto latino, « Xi-

phias », in onore e ad esaltazione lirica del pesce-spada. Le imbarcazioni motorizzate per la pesca del pesce-spada hanno considerevolmente aumentato il prodotto pescato. Incoraggiamo dunque queste trasformazioni favorendo il credito: faremo una cosa utile all'economia nazionale e in ispecie all'economia locale e meridionale.

Non ho altro da aggiungere. Compio soltanto il dovere di inviare da questa tribuna il saluto più affettuoso e più vibrante a tutti gli uomini del mare italiano. Io, che mi compiaccio di essere anche marinaio — ho l'onore infatti di avere da molti anni il libretto di navigazione — sono sempre nel mare, quando ho un po' di tempo libero, (il che purtroppo, avviene molto di rado) poiché nel mare, così come nell'aria, si acquista una forza d'animo e di carattere quasi senza pari. Il mio saluto quindi vada a tutti i marinai italiani, che hanno una tradizione eroica che non ha precedenti nella storia umana!

Concludo con un magnifico motto danunziano: « arma la prora e salpa verso il mondo », che è sempre adatto al carattere eroico, geniale e fecondo del popolo italiano, il quale, come è ben noto, è il più grande popolo marinaro di tutti i tempi! (*Applausi*).

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Ottolenghi.

G A L L O T T I B A L B O N I L U I S A ,
Segretaria:

« Il Senato,

invita il Governo a studiare attentamente e seriamente la possibilità non soltanto di trasformare il porto di La Spezia in porto mercantile, ma anche di creare in tale porto — che per la sua posizione e configurazione geografica è a ciò particolarmente adatto — una zona franca a favore di Stati del centro Europa e in particolare della Svizzera »;

« Il Senato,

invita il Governo a considerare la opportunità di potenziare le linee dei trasporti in concessione e di sviluppare la rete del-

le comunicazioni marittime, accelerando il programma di rimodernamento del nostro naviglio onde fronteggiare la concorrenza di altre bandiere;

in particolare lo invita a considerare la opportunità di potenziare la linea n. 32 (periplo italico-Spagna) prolungando la stessa fino al Marocco, come è ormai richiesto da tutte le categorie interessate ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Ottolenghi ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

O T T O L E N G H I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, i due ordini del giorno avrebbero meritato veramente una trattazione diversa in sede di discussione generale in quanto riguardano temi di carattere generale. Ma poichè temevo di non poter essere presente a questa seduta, ho presentato questi ordini del giorno che penso non potranno non essere accolti dal Governo, quanto meno come raccomandazione, in quanto pongono problemi di politica generale che dovranno essere impostati con adeguata preparazione e successivamente risolti nel quadro di un generale rinnovamento.

Il primo ordine del giorno riguarda la possibilità di utilizzare il porto di La Spezia che, per la sua ampiezza e conformazione geografica, ha un'importanza che non deve essere trascurata più oltre; e non occorre aggiungere che questa segnalazione nulla toglie al porto di Genova, in quanto non vi è alcun elemento concorrenziale con quel porto che deve non soltanto rimanere quello che è, ma dovrà altresì essere sempre più potenziato in quanto è e rimarrà sempre il più grande porto italiano.

Senonchè ho rilevato — la mia impressione potrebbe anche essere per avventura errata, ma mi sembra che le constatazioni fatte sul posto la confermino in pieno — che nel corso di questi ultimi anni i traffici che dalla Svizzera si convogliavano verso Genova ora vengono dirottati verso il porto di Marsiglia perchè le vie di comunicazione dalla Svizzera attraverso la Valle del Rodano sono più facili, e si può scendere più rapidamente verso Marsiglia anzichè verso

Genova. Ora, questo non può non essere motivo di preoccupazione per tutta l'economia italiana in generale, non soltanto in relazione al potenziamento del porto di Genova, ma anche in relazione alla diminuzione generale che questa deviazione comporta in tutti i settori della nostra economia.

Se dalla Svizzera, dall'Europa centrale, non tutto il traffico può convogliarsi verso Genova, anzichè permettere un dirottamento verso porti stranieri, dobbiamo seriamente e doverosamente studiare la possibilità di offrire ai Paesi dell'Europa centrale un altro porto, creando addirittura una zona franca — ecco il punto sul quale richiamo particolarmente l'attenzione del Ministro — in un grande bacino come quello di La Spezia che oggi è praticamente inutilizzato.

Dal punto di vista naturale voi tutti sapete quale ampiezza e quale capacità abbia quel magnifico golfo. Si tratta di attrezzarlo come porto mercantile, si tratta soprattutto di creare una zona franca che consenta ai Paesi stranieri di convogliare le loro merci verso La Spezia. Non ho bisogno di rilevare che questi traffici, scendendo dal Nord per convergere verso la Valle Padana, potrebbero utilizzare anche una comoda linea ferroviaria, sia pure ad un solo binario — quella che da Parma conduce a La Spezia — attraverso la quale le merci potrebbero essere facilmente convogliate verso il porto in questione.

È un problema che merita di essere studiato, e lo merita soprattutto in funzione del vantaggio che ne deriverebbe all'economia generale della Nazione, e non soltanto per quello che potrebbero averne la città e il porto di La Spezia.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, con il quale invito il Governo a studiare la possibilità di potenziare le nostre linee marittime, dirò subito che esso mi è stato suggerito dalla preoccupazione che il Governo, anzichè potenziare queste linee, intenda ridurle o addirittura sopprimerle, facendo un calcolo alla rovescia, cioè pensando — il che è completamente fuori luogo — che esse possano essere passive, o per lo meno non tali da meritare la sovvenzione da parte dello Stato. Si tratta sempre di un

circolo vizioso. Bisogna prima attuare il servizio, rimodernarlo, potenziarlo e renderlo efficiente; poi si potrà vedere se questo servizio sia accettato o meno dagli interessati.

Penso che se si potenziassero le nostre linee marittime, se si rimodernasse la flotta, se si adottassero quei provvedimenti che sono strettamente necessari, il traffico di passeggeri e merci aumenterebbe, perchè la clientela oggi richiede mezzi moderni, comodi e veloci.

Non dimentichiamo — ed è anche questa una preoccupazione che mi ha spinto a redigere l'ordine del giorno — che da un lato vi sono alcuni Paesi marittimi d'Europa che in questo momento, per motivi interni o per altre preoccupazioni, non possono dedicare i loro sforzi al potenziamento della loro marina, come accade ad esempio per la Francia. Vi sono invece altri Paesi giovani i quali sono pronti ad intervenire per sostituire la nostra bandiera, come la Jugoslavia e la Grecia.

Come esempio ho addotto la linea numero 32 che si chiama « Periplo italico-Spagna ». È una linea lenta, servita da unità antiquate, che meriterebbe di essere potenziata, sia dal punto di vista mercantile sia dal punto di vista turistico, tanto è vero che la Jugoslavia tiene d'occhio questa linea, e spera che da un momento all'altro venga da noi abbandonata, perchè essa sarebbe pronta a sostituirci. È una linea che ha quasi cento anni di vita; è stata attuata dall'Austria e partiva, sotto l'impero austro-ungarico, da Fiume, toccando i principali porti italiani fino a Genova e proseguendo poi fino alla Spagna. Essa ha quindi una tradizione non soltanto per ragioni di anzianità, quanto per l'interesse che tutti i Paesi dell'Europa centrale hanno sempre mostrato per essa: ecco perchè la Jugoslavia sarebbe pronta ad intervenire se non facessimo quanto è urgente fare per potenziarla. E poichè siamo in argomento (e così ho finito di illustrare anche il secondo ordine del giorno), mi sia lecito dire che il fermare questa linea a Valencia è un assurdo. O si ritiene conveniente che essa, anzichè proseguire per la Spagna, si arresti a Genova, o si preferisce di farla

proseguire per la Spagna: in questo caso però occorre che serva tutti i porti mediterranei spagnoli e giunga fino al Marocco, proprio perchè la Francia in questo momento non può curare i servizi di linea ed è necessario aumentare i servizi verso il Marocco. Perchè noi italiani non dovremmo essere presenti in questa gara concorrenziale? Perchè l'Italia, Paese marinaro per eccellenza, come da molte parti e talvolta enfaticamente si è affermato pur oggi in quest'Aula, dovrebbe cedere il passo a Paesi nuovi, a popoli giovani che si affacciano ora alla storia marinara? Non si dimentichi che per noi si tratta soltanto di un problema economico di soluzione relativamente facile: quello del potenziamento e rimodernamento della nostra flotta, posto che non manca certamente la preparazione alla nostra gente di mare. Ecco, onorevole Ministro, in breve illustrati i due ordini del giorno, che ritengo meritevoli di essere attentamente studiati. Mi pare che il Governo debba porre la massima attenzione ai problemi che ho presentato con questi ordini del giorno; e confido che possano essere accettati quanto meno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

G E N C O , relatore. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, devo confessare sinceramente che non ho grande voglia di parlare, per la semplice ed unica ragione che parlare in un'Aula vuota — anche se *pauci sed electi* — non è tanto bello. Ed anche perchè io quest'anno ho fatto la relazione al bilancio della Marina mercantile in una contingenza non lieta per la mia famiglia, ed in uno scorcio di tempo. Un'altra relazione ad un altro bilancio. Si è verificato un po' un aneddoto che circola da sempre sul re di Napoli, Ferdinando II, perchè io quest'anno ho fatto il relatore del bilancio della Marina mercantile, l'anno scorso lo feci dei Trasporti, due anni fa dei Lavori pubblici, tre anni fa delle Poste, sicchè questo è il quarto bilancio in circa 3 anni. Dichiaro che non c'era bisogno che lo

dicesse l'amico Zucca, che ho dovuto accelerare i tempi, non avendo avuto neanche il tempo di rivedere le bozze; in tal modo quanto meno, qualche piccolo errore non mi sarebbe sfuggito. Del resto è sfuggito anche nel bilancio un piccolo errore di cifre: invece di 963 milioni vi è scritto 983 milioni. È un errore di stampa. Comunque data l'ora tarda non voglio fare un lungo discorso; devo però rilevare — e l'ho detto nella mia relazione — che in Italia manca una coscienza marinara. Pur essendo noi una Nazione ubicata nel mare Mediterraneo, nella posizione, a mio parere, geograficamente più felice di questo mare, il popolo italiano non si occupa molto dei problemi del suo mare, ai quali viene data un'importanza secondaria, se è vero, come è vero, che lo stesso bilancio della Marina mercantile è uno dei più modesti nell'ordine di graduatoria dei bilanci delle Amministrazioni dello Stato. Non voglio dire che nella graduatoria dei Ministeri il bilancio della Marina mercantile venga collocato all'ultimo posto, perchè per comune opinione si riteneva una volta che l'ultimo posto della graduatoria toccasse al Ministero delle poste o, come si ritiene oggi, a quello della Sanità o a quello del Turismo e dello spettacolo. A mio parere, questa specie di graduatoria non ha nessun senso e nessuna ragione di essere, perchè tutti i settori che ho citati sono ugualmente importanti nell'economia nazionale ed interessano una quantità enorme di italiani.

Io devo ringraziare i colleghi che hanno lodato, a torto, la mia relazione e devo anche ringraziare coloro che l'hanno criticata; non potevo infatti pretendere unanimità di consensi. Mi sia però consentito, senatore Zucca, di rilevare una contraddizione in una sua affermazione.

Ella ha detto — ripetendo nel resto quello che ho affermato anch'io — che occorre un miglioramento qualitativo e quantitativo della flotta (io ho precisato: più qualitativo che quantitativo, e ne spiegherò le ragioni), e poi ha ribadito la sua opposizione, dichiarata non soltanto oggi, al disegno di legge per il credito navale. Voi affermate: favoriamo soltanto la flotta della Finmare e non aiutiamo la marina privata.

Z U C C A . Abbiamo detto: nel quadro dello sviluppo della flotta può trovare anche cittadinanza l'armamento privato.

G E N C O , *relatore*. Non mi vorrà adesso sostenere che lei e la sua parte siano favorevoli all'iniziativa privata! Non lo siete mai stati; perchè dovrete esserlo proprio in questo campo?

Ora, nella situazione in cui versa la nostra flotta, nella quale la marineria privata è preminente rispetto alla marineria della Finmare, è chiaro che, quando si fa una legge di intervento dello Stato, debba essere favorito — se è possibile dire così — chi ha più navi, nei confronti di chi ne ha di meno.

Io non ho comunque nessun interesse da difendere, sia ben chiaro. Non soltanto non sono armatore, non soltanto non appartengo ad una famiglia di armatori, o loro amici, perchè provengo da una zona di collina, ma non ho neanche il piacere e l'onore di conoscere nessuno dei grossi nomi della marineria italiana. Una volta mi imbattei in Lauro e fu quando si riunirono insieme senatori e deputati, in occasione della festa del Centenario. Non avendo trovato posto altrove, capitai proprio davanti all'onorevole Lauro, che mi stava seduto alle spalle. Egli, avendo saputo chi ero io, mi disse: « Ti prego di andartene, perchè, se ti metti ad applaudire il Presidente della Repubblica, potrebbe sorgere un equivoco ». Io non potei cambiare posto, perchè non c'erano altri posti a sedere.

Il senatore Solari — mi dispiace che non sia presente — ha fatto affermazioni che non possono rimanere senza una risposta; ed io credo di rispondere a nome della totalità o quasi dei senatori della mia parte. Ha detto: « Voi siete schiavi e servitori dei monopoli! ».

Ebbene, amici miei, andiamo piano! Queste cose le potete andare a raccontare nei comizi, anzi le dovete raccontare, perchè altrimenti non so su quali argomenti impostereste i vostri comizi, ma non le dovete dire qui, specialmente quando c'è uno, come chi vi parla, il quale ha scontato la bocciatura nelle elezioni per la seconda legislatura del Senato della Repubblica, avendo qui den-

tro combattuto tenacemente, in più occasioni, il monopolio elettrico! (*Interruzione del senatore Sacchetti*). E un giornale di vostra parte, il « Paese Sera », del 2 dicembre 1954, me ne dette atto, postumo, con un articolo che vi consiglieri di rileggere, che su cinque colonne parla, modestamente, di chi vi parla.

Schiavi e servitori dei monopoli! Ma proprio, caro Zucca, perchè io sono contrario, per costituzione mentale, a tutti i monopoli, anche a quello delle compagnie portuali, ecco perchè ho parlato favorevolmente delle autonomie funzionali!

I monopoli non mi sono graditi, di nessuna specie! Non mi sono graditi i monopoli dei farmacisti, che devono essere tanti in una città, tanti in un paese, e non uno di più; non mi sono graditi i monopoli dei notai, che devono essere tanti in un paese, tanti in una città e non uno di più! E non mi sono graditi i monopoli di alcuna specie. Ecco perchè io, se consentite, ho detto quello che ho detto riguardo alle autonomie funzionali; non, però, con l'intenzione di nuocere, o, peggio, di contrastare i diritti dei lavoratori! Perchè, se permettete, modestamente, lavoratori siamo pure noi e al lavoro abbiamo dedicato il 90 per cento della nostra esistenza, essendo quello della fanciullezza un periodo notoriamente non dedicato al lavoro!

S A C C H E T T I . Ma questo è un discorso moralista, non ha niente a che fare con la politica di ogni giorno; cosa c'entra?

G E N C O , *relatore*. Sto rispondendo ad alcune osservazioni, dopo parlerò anche della politica marinara.

Il senatore Zucca ha voluto richiamare il Ministro per quel famoso episodio della dichiarazione del suo ufficio stampa. Ma, abbiate pazienza, consentite che io vi dica una cosa, con la stessa lealtà con la quale ve la dissi al momento in cui uscimmo dalla 7ª Commissione, dopo aver rinviato in Aula il disegno di legge sul credito navale! Noi lavoriamo insieme, nella 7ª Commissione, viviamo insieme; ebbene, questo disegno di

legge era da mesi all'attenzione della Commissione . . .

S A C C H E T T I . Da quanti mesi?

G E N C O , *relatore*. Da prima delle vacanze.

S A C C H E T T I . Ma da quando?

S O L A R I . Dal 20 luglio.

S A C C H E T T I . Dal 20 luglio! E in quella seduta mancava il relatore, così come oggi non ha ancora preparato la relazione per venire in Aula!

G E N C O , *relatore*. Comunque, il disegno di legge era già stato deliberato in Commissione!

S A C C H E T T I . Mai!

G E N C O , *relatore*. Sarebbe stato molto più leale, da parte vostra, se all'inizio della seduta aveste espressamente dichiarato che, pur non limitando la discussione in Commissione, eravate decisi a mandare in Aula il provvedimento; per lo meno non dico che avremmo risparmiato tre ore di tempo, ma certamente ne avremmo risparmiata una.

Spero, tuttavia, che prima della chiusura dei lavori (sia pure per una settimana di intervallo) nella prossima settimana, quindi, il provvedimento venga in Aula, perchè tale provvedimento si impone. E stamane, onorevole Ministro, ho ricevuto due telegrammi, di cui uno da un sindaco di una grande città, dove sono delle industrie cantieristiche: telegrammi che chiedono a me, come membro della 7^a Commissione, di adoperarmi perchè il provvedimento sia discusso. E ne ha qui uno anche il Presidente della 7^a Commissione, da Trieste.

C O R B E L L I N I . Ce n'è ancora un altro!

G E N C O , *relatore*. Ripeto che io ne ho avuti due questa mattina.

Onorevole Solari, lei ha fatto un bel discorso; lei fa sempre dei bei discorsi, motivati, però conclude sempre in un modo: per queste ragioni noi non voteremo mai a favore. Io vorrei che, almeno una volta, lei, dopo aver fatto un bel discorso, concludesse: per queste ragioni mi astengo. Lei deve necessariamente votare, non dico secondo gli ordini di scuderia, ma secondo l'indirizzo politico della sua parte. Ma lei ha detto: tutte le volte che il Ministro fa qualcosa si vale della collaborazione degli imprenditori. Ma, dovendo studiare provvedimenti per la Marina mercantile, volete forse che il Ministro mandi a chiamare i tabaccai, i donatori di sangue o gli studenti delle scuole medie? Si deve valere di quelli che operano sul mare, anche dei grossi, coi quali io non ho niente da spartire, ma che è gente che la sa lunga, perchè opera sulle coste e nei porti di tutto il mondo ed ha una grande esperienza e può dar consigli al Ministro perchè, non se ne abbia a male il mio vecchio amico Jervolino, la sanno più lunga di lui.

Ho dovuto limitare la mia relazione e nella conclusione ho elencato gli argomenti che ho dovuto saltare. Non vi sono compresi due provvedimenti: quello per le linee di preminente interesse nazionale e quello del credito navale. Era chiaro che non dovessi occuparmene, dal momento che tra qualche giorno o qualche settimana ce ne dovremo occupare in Aula sulla base di due relazioni, opera entrambe del collega Angelini.

Ma lasciatemi dire che non ho assolutamente pensato quello che mi hanno fatto dire il senatore Solari e il senatore Zucca: che io voglia ridurre o addirittura chiudere i cantieri navali. Quando un cantiere si chiude l'economia di un'intera regione va a rotoli. Io ho visto con rammarico profondo chiudersi l'unico lanificio che avevamo nell'Italia meridionale e che era in uno dei paesi del mio collegio, ed oggi, a distanza di anni, so ancora delle sofferenze di alcune famiglie di operai che, ancora, non riescono a sistemarsi, dopo che avevano lavorato per trent'anni in quell'industria, che era passata dal livello artigianale al livello industriale.

Non sarò certo io a proporre la chiusura dei cantieri: si tratta di favorire le commesse estere. Oggi c'è una corsa per avere queste commesse e noi non possiamo e non dobbiamo rimanere indietro, perchè gli altri non stanno fermi, tanto è vero che dal sesto posto siamo passati al settimo posto nella marineria mondiale, scavalcati dalla Grecia, che non è Nazione da poco, ma che ha un numero di abitanti che è metà del nostro e ha assai meno coste di noi. Quindi noi dobbiamo, in questa gara nobile, cercare di non rimanere indietro e proprio per non rimanere indietro — io ho detto nella mia relazione, ma è un problema che non potevo affrontare — conveniva studiare un generale assetto di tutti i mezzi di trasporto. L'onorevole Colasanto, relatore alla Camera, ha proposto di riunire nel Ministero della marina mercantile la navigazione aerea e quella marittima. Io credo che sarebbe necessario addirittura un unico organismo dei trasporti, competente per i trasporti aerei, per i trasporti marittimi, per i trasporti ferroviari e per quelli stradali, come già altre Nazioni hanno fatto. Dei Sottosegretariati potranno essere competenti per ciascun settore, nell'ambito dell'unico Dicastero. Soltanto per questa via è possibile arrivare ad un coordinamento della politica dei Trasporti ed evitare, per esempio, che là dove esiste un bel porto non arrivi una strada d'accesso adeguata.

Il senatore Ottolenghi ha segnalato la decadenza del porto di Genova (anche se non ha usato questa espressione). L'apertura del traforo del Monte Bianco io credo che porterà molto traffico a Genova; se occorrerà, onorevole Ministro, si potrà studiare la possibilità di aprire un'altra grande via di comunicazione verso est, per convogliare nuove masse di traffico verso quel porto italiano. Ma per fare tutto questo, ripeto, è necessario il coordinamento e dobbiamo impedire a noi stessi di applicare troppo alla lettera il precetto di non far sapere alla destra quello che fa la sinistra. Purtroppo infatti oggi alcuni Ministeri lavorano, se non in contrapposizione, quanto meno all'oscuro e all'insaputa di altri.

Ringrazio il senatore Angelilli del suo intervento, nel quale ha trattato del demanio

marittimo e del problema dei crediti. Per quanto riguarda le barche da pesca, però, non credo che si possa parlare di mutui ventennali o venticinquennali, perchè il mutuo — sia pure ammortizzabile a bassissimo interesse — non può superare la durata del bene per cui è concesso, e una barca da pesca non dura 25 anni. Per quanto riguarda poi il porto di Civitavecchia, di cui ha pure trattato, dirò che è probabile che il piano di rinascita della Sardegna implicherà un notevole potenziamento del porto di Civitavecchia (invasature per i traghetti, eccetera).

Ma quello che conta, in generale, è provvedere al potenziamento delle vie marittime, come ha osservato giustamente il senatore Ottolenghi, settore nel quale rischiamo di essere superati dalla Jugoslavia. L'anno scorso mi sono recato in quella Nazione per un Congresso internazionale dei trasporti e ho visto che la Jugoslavia è dotata di una rete di linee marittime veramente notevole. E il confronto mi è spiaciuto, come italiano. Da Fiume (la nostra vecchia Fiume oggi si chiama Rijeka) sino a Ragusa e alle bocche di Cattaro, fanno la spola decine di vaporetta da mille e duemila tonnellate. Il servizio di cabotaggio è frequentatissimo, ed io ho impiegato 24 ore per andare da Fiume a Ragusa e altrettanto per il ritorno, viaggiando, in una cabina, a bordo di una di queste navi, che oggi fa il servizio fra Bari e Ragusa, su una linea gestita dalla Jugoslavia.

Perchè noi dobbiamo rimanere assenti, là dove la nostra bandiera può andare? Io non sono favorevole alla protezione della bandiera nazionale; non sono favorevole alle misure discriminatorie di bandiera che alcune Nazioni, a cominciare dagli Stati Uniti, hanno fatto. Il mare è stato creato da Dio per essere solcato da tutti, e quindi è doloroso veder sbarrare i mari o veder favorire la propria bandiera; è controproducente. Si tratta di una forma di monopolio che io combatto, senatore Zucca. Noi pertanto dobbiamo essere presenti in tutti i traffici e dovremmo fare anche delle linee marittime di cabotaggio tra i nostri porti. È possibile mai, per esempio, che tra Bari ed Ancona, tra

Ancona e Trieste, tra Trieste e Venezia non ci debbano essere linee giornaliere che consentano ai cittadini che vogliono fare una gita o un viaggio in mare una volta tanto, rinunciando a servirsi del treno, di andare da una città all'altra su una nave bella e veloce? Questo potrebbe realizzarsi con navi di pochissima spesa. Se dovessi esprimere un'opinione, io direi che sarebbe opportuno favorire in modo particolare, con la legge che approveremo sul credito navale, quelle aziende o quelle imprese che effettueranno questi servizi, i quali forse in un primo momento avranno bisogno dell'intervento dello Stato, ma successivamente avranno senz'altro la possibilità di vivere senza contributi.

Il senatore Barbaro ha parlato della pesca di frodo e della pesca con esplosivi. Proprio in questi giorni su uno dei roto-calchi più diffusi in Italia è apparso un servizio su questo argomento. Siamo ancora al primo numero, ma è un servizio fatto magnificamente bene.

Io dico che occorre sorvegliare le coste e reprimere con mezzi drastici la pesca di frodo. Proprio l'altro giorno sul giornale della mia terra leggevo che sulle coste del Gargano le motovedette della finanza avevano catturato un pescatore di frodo che aveva preso con la dinamite qualcosa come due quintali di pesce. Ebbene, per due quintali di pesce altri dieci o quindici quintali sono andati perduti, poichè pescando con l'esplosivo è tutto il novellame, è tutto il piccolo pesce in crescita che va perduto. Questo tipo di pesca pertanto impoverisce ancora di più la già scarsa pescosità delle nostre coste.

Io non so con sicurezza se è vero che la pesca con la lanterna sia dannosa; è una cosa da accertare. Quello che so con certezza è che la pesca con reti a strascico incide profondamente sulla fauna marina, poichè, grattando il fondo marino ed estirpando tutte le erbe che costituiscono il nutrimento naturale dei pesci, è chiaro che la fauna non abbia di che nutrirsi.

Queste sono le ragioni per le quali noi abbiamo un mare ormai impoverito, onde i nostri pescatori debbono allontanarsi a cer-

care altri mari più pescosi, arrivando a pescare sulle coste della Grecia ed altrove, negli oceani.

Per questo motivo io avevo intenzione di presentare in sede di Commissione un emendamento quando si discuteva il provvedimento per il credito navale. Non ho potuto più presentarlo perchè di quel provvedimento è stata chiesta la rimessione in Assemblea, per cui mi riservo di sottoporlo al vostro esame qui in Aula. Con quell'emendamento intendevo proporre l'estensione alla pesca oceanica di tutte le provvidenze per il credito navale.

Onorevoli colleghi, avrei ancora molto da dire, ma data l'ora tarda mi avvio alla conclusione rimettendomi alla relazione scritta.

Una piccola cosa voglio dire, onorevole Ministro. L'altro giorno sono passato da Napoli poichè dovevo sbrigare una piccola faccenda. Vicino alla bella villa comunale di Napoli ero con degli amici i quali non avevano mai visitato l'acquario. Per non farli aspettare a vuoto, li ho invitati a visitare quella stazione zoologica. Successivamente io sono andato a ricercare quei miei amici e mi sono incontrato con il vecchio padre del direttore dell'acquario, che è un mio amico. Il direttore non c'era, ed ho perciò parlato col padre, che ha 81 anni.

Egli che mi conosceva di nome, attraverso il figlio, mi ha detto: possibile che non si trovi nessuno che aiuti la nostra stazione zoologica? Eppure abbiamo qui delle attrezzature di studio tanto notevoli che finanche il Giappone contribuisce per poter mandar qui gli studiosi giapponesi, come vi sono posti pagati dalla Turchia per studiosi turchi, e così dicasi di altre Nazioni: ma il Governo italiano non fa niente. Ed è purtroppo vero. Mi ero occupato due anni fa della questione, rivolgendomi al ministro Bosco e al ministro Trabucchi. Sta di fatto che quella stazione zoologica non ha avuto nulla, eppure è un istituto che onora l'Italia, costruito ad opera di un tedesco, il professor Dohrn nel 1872. Ed io ho visto nello studio del figlio del vecchio Dohrn una fotografia rappresentante la villa comunale di Napoli come era allora. L'arenile — non si può chiamare nemmeno spiaggia — de-

serto e abbandonato, giungeva a tre metri dall'attuale fabbricato dell'acquario e non esisteva l'attuale Lungomare di via Caracciolo. L'Istituto ha camminato molto: lo si aiuti, onorevole Ministro, come pure si aiuti no gli altri istituti consimili, non escluso quello della nostra Taranto, dove domenica abbiamo finalmente inaugurato il primo grande complesso industriale, il tubificio. Si tratta di un'opera magnifica che onora l'industria italiana e che fa onore anche a chi ha voluto fornire l'Italia meridionale di uno strumento di lavoro e di redenzione.

Io ho veramente finito, e vi chiedo scusa se debbo chiudere col solito pistolotto, ma è necessario, perchè sento quello che sto dicendo.

Indubbiamente viviamo in un'epoca nella quale la spirale del progresso ci fa correre per andar dietro ai nuovi ritrovati della scienza, nel modo veloce in cui la tecnica e l'industria camminano, e questo è vero anche nel campo della marina mercantile. Bisogna correre di più. Probabilmente fra qualche anno, forse fra qualche mese, le navi mercantili cominceranno a camminare con l'energia nucleare e non sarà più necessario costruire navi di vecchio tipo.

Ebbene, dobbiamo anche noi non rimanere indietro in questa corsa verso il progresso. Oggi, ad esempio, le navi da carico non sono più come quelle antiche, che avevano la necessità di usare le gru degli scali marittimi per effettuare il loro carico. Le navi Bulk-Carriers hanno oggi i fumaioli posteriori come le petroliere ed hanno sei gru a bordo che permettono di fare autonomamente le operazioni di carico e scarico dalla nave stessa; hanno le stive a fianchi inclinati, in modo che il carico possa scivolare lentamente verso il centro per essere poi preso dalle gru e portato fuori. Si è camminato e si camminerà ancora. È necessario però che in questa attività noi non rimaniamo indietro.

◁ La bandiera italiana è oggi in minoranza perfino negli stessi porti italiani. Bisogna riportarla al posto che le compete per le sue tradizioni, che sono state così nobilmente richiamate dal senatore Zucca, tradizioni che si riassumono in un numero notevole

di morti e di caduti nelle varie guerre e nella guerra di liberazione: italiani che sui mari hanno dato la propria vita, perchè l'Italia riconquistasse il ruolo che ha sempre avuto di Potenza marinara.

Non ho bisogno di ricordare a voi, ma lo ricordo a me stesso, che l'Italia fu grande quando le bandiere delle sue gloriose repubbliche marinare andavano per i mari del mondo. Era l'epoca nella quale la città di Bari, da cui prende il nome la provincia dalla quale io provengo, inviava nei mari dell'Oriente le caravelle che portavano sulle loro vele l'effigie del nostro S. Nicola, epoca gloriosa del popolo italiano, epoca nella quale i traffici dell'Italia dominavano incontrastati nel Mediterraneo.

Il Mediterraneo, ho scritto, col ritrovamento delle grandi masse petrolifere nel deserto del Sahara ha riacquisito la funzione di mare importantissimo. Cerchiamo, noi che siamo nel baricentro del Mediterraneo, di non lasciarci scavalcare dagli altri in questa gara di emulazione verso pacifici orizzonti, verso un avvenire di pace e di libertà e di tranquillità, in cui ogni popolo è chiamato a seguire le sue inclinazioni e i suoi destini. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. L'ampio, appassionato, talvolta vivace ma sempre interessante dibattito — che ha avuto luogo nella Commissione competente e nell'Aula dell'altro ramo del Parlamento — mi ha offerto occasione di rispondere esaurientemente ai numerosi interventi in prevalenza su argomenti economici e tecnici.

Ogni ramo dell'Amministrazione dello Stato — per realizzare il necessario progresso — deve affrontare e risolvere numerosi e complessi problemi di natura varia, i cui aspetti sociali non sempre sono percepiti da quelli che giudicano con una visione particolaristica.

La critica, spesse volte, coglie il lato appariscente del provvedimento promosso dal Governo e, anche nella più perfetta buona fede, non percepisce il lato sociale del provvedimento stesso.

Desidero chiarire con una esemplificazione il mio assunto.

Il Governo — per acquisire all'armamento sovvenzionato o libero nuove navi da costruire in Italia — deve sollecitare l'interesse degli imprenditori. Questi ultimi facilitati nelle loro iniziative procurano benessere alle classi dei lavoratori, dai dirigenti ai più umili. Si crea, con la provvidenza governativa, una rete di interessi solidali e si contribuisce al fine ultimo di ogni società bene organizzata e cioè garantire il benessere ed il progresso della collettività.

Noi parlamentari — se ci sforziamo di superare le passioni di parte, che nascono e sono alimentate dalla diversa visione politica dei problemi, e portiamo il nostro contributo sereno e concreto a vedere nei provvedimenti il lato umano e sociale — eviteremo contrasti spiacevoli e tuteleremo veramente gli interessi dei lavoratori le cui sorti sono a cuore di tutti noi.

Con questa finalità precisa ho sempre agito tutte le volte che ho avuto l'onore e la responsabilità di Governo e lo stesso sentimento mi ha sempre guidato nei tre anni durante i quali ho diretto il Ministero della marina mercantile. Certe affermazioni, perciò — che non coincidono con l'ispirazione dell'operare: chi mi conosce sa che io condivido non l'agiatazza dei benestanti specie se è frutto di ingiustizia ma le privazioni e le sofferenze degli autentici lavoratori dalle mani incallite — non mi offendono come uomo politico ma mi addolorano come uomo nel cui animo si ripercuotono i dolori degli umili e dei meno abbienti.

Questa dichiarazione — che non è retorica ma rivela il mio stato d'animo cui ho sempre uniformato, e tuttora uniforme, il mio tenore di vita facilmente controllabile da tutti — vorrei fosse sempre presente nella critica. La quale — se è utile quando parte da presupposti veri e mira a migliorare e perfezionare i provvedimenti di leg-

ge — danneggia seriamente tutti e, fra questi, in modo prevalente i lavoratori.

Prima di esporre le linee programmatiche dell'attività da svolgere e di rispondere alle osservazioni fatte voglio assolvere un compito, che è sempre gradito, perchè è manifestazione viva e sincera di riconoscenza.

Ringrazio — anche a nome del mio valoroso collaboratore onorevole Mannironi e del personale tutto del mio Ministero, sia civile che militare, che addito all'ammirazione di questo ramo del Parlamento — quanti con le loro osservazioni, i suggerimenti, le critiche contribuiscono a rendere sempre più efficiente ed incisiva l'attività del Ministero della marina mercantile nel prossimo esercizio finanziario e nell'avvenire.

Ringrazio l'onorevole Corbellini per l'apporto notevole, che egli dà alla soluzione dei numerosi provvedimenti, esaminati e decisi dalla Commissione di cui è solerte Presidente. Il mio ringraziamento deve intendersi esteso a tutti i componenti la Commissione anzidetta.

Sono veramente grato all'onorevole senatore Genco per la relazione pregevole, e soprattutto estremamente chiara, anche se su qualche punto non posso dare il mio assenso. La mia gratitudine è tanto più sentita in quanto mi è noto che l'onorevole Genco si è dovuto sottoporre al non facile e non lieve lavoro in un tempo limitatamente breve.

Sono particolarmente grato alla stampa per quanto fa per la sempre migliore valorizzazione di questo settore della vita economica del nostro Paese, che da tutti è definito « importante ». Dalla stampa invoco: *a)* una costante e benevola attenzione dell'attività, che svolge il Ministero da me diretto; *b)* una serena ed obiettiva divulgazione dei provvedimenti elaborati perchè il pubblico ne abbia esatta conoscenza; *c)* suggerimenti concreti, che possano essere utilizzati per valorizzare sempre meglio la Marina mercantile specie in campo internazionale.

Onorevoli senatori, non credo necessario soffermarmi sui problemi ed i mezzi di sviluppo della Marina mercantile italiana. Ne

ho trattato — anche con una certa ampiezza — dinanzi alla Camera dei deputati e quel mio discorso deve ritenersi integrativo dell'attuale.

Basta qui riaffermare che la politica di sviluppo della flotta commerciale nazionale deve raggiungere due finalità:

a) incrementare la consistenza del naviglio;

b) sostituire le navi di costruzione bellica.

Il programma di interventi dello Stato — che sono all'esame di questo onorevole Consiglio — mira al conseguimento delle due finalità innanzi cennate.

Credo necessario ricordare che — col solo provvedimento del « Credito navale » che importa un onere per lo Stato di trenta miliardi per contributo sugli interessi relativi di crediti delle Banche — potranno investirsi oltre duecento miliardi per nuove costruzioni, per trasformazioni del naviglio vecchio, per grandi riparazioni alle navi. E questo senza trascurare la legge sulle demolizioni e quella contenente provvidenze a favore dei cantieri di cui parlerò successivamente.

Nè credo necessario intrattenermi sui due problemi della nuova struttura del Ministero della marina mercantile e della nuova sede del Dicastero perchè — oltre ad avere fornito ampie notizie all'altro ramo del Parlamento — l'onorevole Genco ha trattato del primo argomento nella sua relazione.

Sulla nuova sede posso riaffermare che esigenze di funzionalità e di decoro rendono necessaria ed indifferibile la soluzione di questo problema, che potrà essere raggiunta dopo che il Consiglio di Stato avrà dato il suo parere sullo schema di contratto per la costruzione dell'edificio nella zona dell'E.U.R.

1. — *L'industria cantieristica.*

A) La mutata situazione congiunturale e la riduzione notevole delle commesse ai cantieri negli anni tra il 1958 ed il 1960 hanno limitato gli effetti della legge 17

luglio 1954, n. 522, che erano stati molto rilevanti nei primi anni della sua applicazione.

Con la legge 31 marzo 1961, n. 301, — da me presentata — si è cercato di raggiungere due scopi:

a) adeguare l'intervento protettivo a favore dei cantieri alla mutata situazione;

b) consentire tale adeguamento anche in relazione alle eventuali variazioni, che potranno verificarsi nei prossimi anni sino alla scadenza della legge, cioè fino all'anno 1964.

Altro obiettivo da raggiungere nell'industria cantieristica italiana è quello della « razionalizzazione ».

Preciso subito che « razionalizzare » non significa ridimensionamento, nè conversione, tanto meno chiusura dei cantieri.

Il Governo si propone di mettere i cantieri italiani in condizioni di produrre a costi meno elevati: sforzo, quindi, di rendere i nostri cantieri « competitivi » sul piano internazionale.

Questa finalità non è difficile a conseguirsi perchè circa i quattro quinti della potenzialità cantieristica nazionale sono costituiti da aziende facenti capo all'I.R.I. La « razionalizzazione » dei cantieri privati deve essere effettuata, dagli stessi interessati, sul piano tecnico e su quello economico. Il Governo dovrà avere compiti prevalenti di natura sociale per l'impiego delle maestranze che, eventualmente, resteranno senza lavoro.

B) Desidero, per onestà politica, esprimere un doveroso pensiero sui cantieri dell'I.R.I. se si dovesse verificare la « conversione » degli impianti cantieristici.

Questo aspetto sociale di grande rilievo non deve essere lasciato nell'ombra.

Un ridimensionamento del genere non dovrebbe creare, in teoria, un problema insolubile.

Viviamo in un'epoca di grande sviluppo economico e non deve considerarsi difficile l'utilizzazione di funzionari amministrativi, di tecnici, di maestranze qualificate che rimanessero danneggiate dal ridimensionamento.

L'orientamento del Governo, anche in questa ipotesi, è quello di assicurare una stabilità di lavoro ed un decoroso tenore di vita: e ciò nel pieno rispetto della nostra Costituzione. Da ciò la necessità di promuovere nuovi posti di lavoro in sostituzione di quelli, che venissero a mancare.

Il Governo deve fare ciò:

a) anzitutto, perchè i problemi economici vanno considerati in relazione all'uomo ed alle sue necessità, che sono sempre al centro della vita sociale;

b) secondariamente, per i precisi impegni che l'Italia ha assunti nell'aderire al Mercato comune europeo.

E opportuno non dimenticare che il Trattato enuncia — fra i compiti essenziali della Comunità — l'accrescimento della stabilità economica e del lavoro per migliorare il livello di vita dei cittadini dei Paesi membri.

2. — I problemi del lavoro.

Ho detto, all'inizio del mio discorso, che — in ogni provvedimento — bisogna cogliere il lato umano e sociale: questo ha una portata prevalente nella regolamentazione del lavoro marittimo, del lavoro portuale, del lavoro peschereccio.

Bisogna onestamente riconoscere che realizzazioni notevoli (anche se non del tutto soddisfacenti) sono state raggiunte negli ultimi anni. Basta ricordare: a) l'adeguamento delle pensioni della gente di mare conseguito con la legge 12 ottobre 1960, numero 1183; b) l'estensione dei benefici della legislazione previdenziale ai lavoratori della piccola pesca; c) la corresponsione degli assegni familiari ai pescatori associati in Cooperative. Queste due ultime provvidenze sono state realizzate con la legge 13 marzo 1958, n. 250.

Mi sia consentito ricordare che preoccupazioni di ordine umano e sociale hanno guidato, finora, la mia azione nel non concedere le « autonomie funzionali » cioè la deroga al regime legale di riserva alle Compagnie ed ai Gruppi di lavoratori portuali per le operazioni previste dall'articolo 110 del Codice della navigazione.

Per le stesse ragioni ho voluto che l'Avvocatura dello Stato proponesse appello avverso la sentenza del Tribunale di Genova del 5 aprile 1961 nella causa promossa dalla Società Kocapuana. Detta sentenza — come è noto — ha dichiarato illegittimo il comportamento dell'Amministrazione della Marina mercantile per avere inviato squadre di lavoratori portuali a bordo della nave « Butterfly » senza che fosse inoltrata la relativa richiesta e per avere ordinato la sospensione delle operazioni di sbarco e minacciato il trasferimento di ufficio della nave ad altro ormeggio: tutto ciò al fine di costringere la Società Kocapuana a richiedere l'intervento delle maestranze della Compagnia lavoratori portuali di La Spezia ed a pagare le fatture da queste emesse.

Preoccupazioni di ordine umano e sociale mi hanno consigliato di istituire, presso il mio Ministero, una « Commissione per lo studio dei problemi della produttività dei porti ».

Detta Commissione — che è composta dai funzionari del Ministero anzidetto e dai rappresentanti di tutte le categorie interessate — dovrà suggerire i provvedimenti necessari per la organizzazione, la esecuzione, il potenziamento del lavoro portuale.

A) Il lavoro marittimo

L'iter per l'approvazione della legge sulle pensioni marinare è stato notevolmente lungo, ma compensato dalla rapida applicazione di essa. Anche prima del termine previsto del 25 luglio 1961 la Cassa nazionale per la previdenza marinara aveva proceduto alla riliquidazione delle pensioni dei marittimi interessati, in numero di circa 35.000.

Con tale legge si è inteso raggiungere una serie di obiettivi di grande interesse per i lavoratori del mare:

a) un adeguamento delle pensioni, attraverso un loro aumento in misura abbastanza notevole;

b) una sistemazione del regime di riconoscimento dei periodi di servizio militare od equiparato ai fini previdenziali, con un onere finanziario a carico dello Stato di forte

consistenza (contributo di cinque miliardi *una tantum* e contributo fisso di un miliardo e settecento milioni a favore della Cassa nazionale previdenza marinara);

c) riduzione del divario fra retribuzioni effettive e retribuzioni convenzionali medie computate ai fini della liquidazione delle pensioni, attraverso il metodo della presa in considerazione delle retribuzioni convenzionali più elevate sulle quali il marittimo ha pagato i contributi;

d) elevazione dei minimi di pensione, che sono stati aumentati circa dell'85 per cento per le pensioni dirette e dei due terzi per quelle di reversibilità;

e) riordinamento delle norme concernenti la previdenza marinara, da attuarsi con la compilazione di un testo unico entro un biennio. La Commissione istituita a tal fine ha già svolto varie sedute.

Qualche critica è stata avanzata a questa legge, ma essa riguarda non tanto la struttura della legge quanto inconvenienti che si sarebbero verificati nell'applicazione pratica.

Secondo lo schema della legge, non dovrebbero presentarsi casi di aumento inferiore al 12 per cento e tanto meno di riduzione della misura delle pensioni, espressamente esclusa dalla medesima legge. Se, in casi particolari, le aspettative degli interessati possono essere rimaste deluse, ciò può dipendere da erronee valutazioni degli interessati o, eventualmente, da una particolare azione del meccanismo della legge che, evidentemente, come tutte le cose umane, può non essere perfetta. Questi casi dovrebbero essere, comunque, chiaramente specificati in modo che le cause dell'asserito trattamento di sfavore possano essere rilevate.

Altro grosso problema interessante il lavoro marittimo è quello dell'eventuale unificazione delle Casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie della gente di mare.

A base di questo problema vi sono considerazioni di ordine umano e sociale degne della massima attenzione, che possono essere estese indubbiamente anche al settore della pesca. È auspicabile che un trattamento analogo sia dettato per tutti i lavoratori del

mare e si proceda all'unificazione di questi organismi previdenziali ed assistenziali. Le difficoltà sorgono sul piano concreto e sono determinate dai datori di lavoro, la cui capacità contributiva è diversa in relazione non solo all'ampiezza delle aziende ma anche alla dislocazione geografica: non bisogna dimenticare che, specialmente nel meridione, il cepto armatoriale è dato in grande prevalenza da piccole aziende di scarsa consistenza economico-finanziaria. In materia è già stata presentata alla Camera una proposta di legge dell'onorevole Saragat ed altri per l'unificazione delle Casse marittime ed è allo studio uno schema di provvedimento di iniziativa governativa.

Su altri problemi di fondo del lavoro marittimo si è svolta, recentemente, una discussione nel corso di un convegno di studio indetto dalle A.C.L.I. di Genova che, per gli aspetti considerati, ha suscitato un grande interesse. In tale occasione, il Cardinale Siri ha svolto un intervento, nel quale ha messo in risalto i problemi particolari del lavoro marittimo, che non consistono unicamente nel miglioramento del livello di vita a bordo ma hanno anche un aspetto spirituale e morale che assume un'importanza fondamentale proprio in questo settore; e ciò a causa della lontananza dalla famiglia, della mancanza di un'assistenza spirituale e morale a bordo e della difficoltà di avere saldi vincoli di amicizia con altri marittimi in ragione delle frequenti rotazioni, determinate dal sistema degli avvicendamenti e dei turni d'imbarco.

Indubbiamente, negli ultimi decenni, sono stati realizzati molti progressi in ciò che riguarda le condizioni di lavoro a bordo sotto un punto di vista strettamente materiale. Tanto si è verificato per il miglioramento generale delle condizioni di lavoro, per la politica sociale dei Governi, per l'opera di Enti e di organizzazioni sindacali ed, infine, per la meritoria attività dell'Ufficio Internazionale del Lavoro.

Per quanto riguarda, in particolare, l'Italia è da osservare, in materia di assistenza, che nel 1937 venne istituito l'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, regolato da uno Statuto che ha subito numerose ed importanti modifiche nel dopoguerra. L'Ente

svolge — nei limiti delle possibilità di bilancio — un'opera di assistenza a favore dei marittimi e delle loro famiglie.

Il problema del benessere dei marittimi italiani nei porti di scalo nazionali è stato affrontato dall'Ente nazionale assistenza gente di mare, che ha in esercizio quattro « Case del marinaio » a Genova, Napoli, Venezia e Trieste, con attrezzature di dormitorio, di refettorio, ambulatoriali, igieniche e di ricreazione. Tali attività potrebbero essere convenientemente ampliate se l'Ente sarà ammesso a fruire di un più generoso contributo annuo statale, come è previsto da uno schema di disegno di legge attualmente all'esame delle Amministrazioni interessate, su iniziativa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, con il parere favorevole del Ministero della marina mercantile.

Quanto all'assistenza ricreativa (e, specialmente, spirituale e morale) a favore della gente di mare, desidero ricordare l'opera svolta dallo « Apostulatus Maris » organizzazione che dipende dall'autorità religiosa e ha sue rappresentanze in tutte le località marinare, fra le quali Genova, Napoli e Venezia.

Il problema dell'assistenza spirituale e morale a bordo è, indubbiamente, difficile a risolvere, meno che sulle grandi unità dove il personale può fruire dei servizi approntati per i passeggeri.

Potrà sembrare che non sia compito di una pubblica Amministrazione a carattere economico-tecnico quello di preoccuparsi dei problemi dell'assistenza spirituale e morale. Ma, dato il particolare ambiente del lavoro a bordo, anche questo aspetto deve essere preso in considerazione, perchè chi lavora a terra ha normalmente, ove lo voglia, tutte le possibilità di avvalersi delle forme di assistenza che sono esercitate nella località dove egli stabilmente risiede; il marittimo ha, invece, come suo luogo di lavoro e sua normale dimora la nave e l'immensità dei mari su quali è, in genere, difficile assicurare un'efficace assistenza del genere.

Quanto al benessere materiale a bordo — oltre agli effetti dello sviluppo della tecnica delle costruzioni navali — funzioni di gran-

de rilievo competono al Ministero della marina mercantile, il quale vigila sulla tenuta delle provviste di bordo e sulle condizioni di igiene e di abitabilità degli ambienti di bordo. Inoltre il detto Ministero può intervenire, come elemento moderatore, all'atto pratico, nelle vertenze interessanti il regime del lavoro a bordo, anche se la stipulazione dei contratti collettivi di lavoro è affidata alle organizzazioni di categoria.

In base ad un accordo fra queste è stata, in particolare, costituita dal Ministero una Commissione paritetica, con l'ausilio di esperti, per la determinazione delle modifiche da apportare alle tabelle viveri degli equipaggi, tabelle che fanno, ormai, parte integrante dei contratti collettivi.

Su altri specifici problemi della gente di mare non è mancato l'interessamento della Amministrazione. Con decreto del Presidente della Repubblica in data 15 ottobre 1960 è stata approntata una soluzione che permette migliori possibilità di impiego ai motoristi navali di 1^a e 2^a classe per motonavi.

In via di soluzione è anche la questione dell'addestramento degli Ufficiali di coperta all'uso del radar: sono stati presi opportuni accordi con la Marina militare per l'esecuzione di corsi di addestramento presso l'apposito Centro della marina militare di Taranto.

Un vasto progetto di riforma della disciplina dei titoli professionali è all'esame del Ministero con particolare riguardo all'acceleramento della formazione professionale degli allievi Ufficiali; il che consentirà un più spedito processo di passaggio dei giovani dalla categoria degli allievi a quella degli Ufficiali. Anche le possibilità di ricorrere a forme di apprendistato ed a maggiori imbarchi di allievi formano oggetto di studio. A questo riguardo, si richiamano le considerazioni in precedenza svolte sulle soluzioni che più facilmente possono essere raggiunte quando la gestione delle navi non sia eccessivamente onerosa, come lo è quando — mancando agevolazioni creditizie — il peso degli interessi sui mutui contratti per la costruzione grava in forte misura sulle navi.

B) *Il lavoro peschereccio.*

Le considerazioni generali, svolte per la gente di mare, possono essere estese ai lavoratori della pesca in forma ancor più accentuata, dato il livello di vita e l'occupazione indubbiamente inferiori esistenti in questo settore.

Gravi forme di scarsa attività e di sottoccupazione si presentano nel campo della pesca, anche se ad esse molti pescatori pongono rimedio con l'esercizio saltuario di attività di altro genere. Uno degli obiettivi del « piano azzurro » in via di predisposizione è proprio quello della elevazione del tenore di vita dei lavoratori della pesca ad un livello soddisfacente.

Il problema potrà essere avviato a soluzione anche in forma indiretta, mediante il graduale passaggio delle attività pescherecce del nostro Paese da un regime di esercizio prevalentemente familiare ed artigianale ad un livello di sufficiente industrializzazione, grazie allo sviluppo della pesca oceanica, alla motorizzazione del naviglio ed al miglior sfruttamento delle platee di pesca.

È certo che l'occupazione ed il tenore di vita del personale addetto alla pesca oceanica potranno raggiungere di per se stessi un livello decoroso mentre il problema per la piccola pesca si presenta più grave sotto un aspetto sociale e, più ancora, sotto un aspetto umano.

Quest'ultimo problema assume aspetti anche diversi da quelli del benessere della gente di mare, perchè particolari riguardi si debbono avere anche per molti pescatori che non possono essere tutelati da un contratto di lavoro in quanto sono essi stessi — quasi sempre con i propri familiari — proprietari di mezzi di pesca e membri dell'equipaggio. Pertanto il problema si amplia e va considerato anche sotto l'aspetto delle provvidenze a favore degli esercenti la pesca.

Credo utile rilevare che non bisogna trascurare il problema di sviluppo della cooperazione tra piccoli pescatori che, in molti casi, costituisce l'unica soluzione possibile perchè quel gruppo di pescatori possa disporre di adeguati mezzi di lavoro. A favore

delle cooperative di pescatori sono previste le provvidenze adottate per il complesso dei pescatori. Come ho già ricordato, ai loro soci competono — in base alla legge 13 marzo 1958, n. 250 — gli assegni familiari.

Con un recente decreto interministeriale è stato elevato da 20 a 25 giorni il periodo mensile medio di occupazione che serve di base per la concessione degli assegni familiari.

Per quanto riguarda l'assistenza alle cooperative di pescatori si tenga presente, poi, l'attività svolta dalla « Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca » i cui fini sono: a) agevolare la riunione delle cooperative in un unico organismo economico, tecnico ed assistenziale; b) facilitare le cooperative, come anche i singoli pescatori, nella provvista dei mezzi di lavoro, assistendole anche moralmente ed economicamente. Con legge 25 novembre 1960, numero 1518, il contributo annuo statale a favore della fondazione è stato portato da 50 a 100 milioni. Il che consentirà certamente un'accentuazione dell'opera della fondazione stessa.

C) *Il lavoro portuale.*

Anche nel campo del lavoro portuale dobbiamo tenere presenti due grandi problemi: l'uno di natura economica; l'altro di natura umana e sociale. Indubbiamente, la graduale meccanizzazione dei porti ha portato a grandi progressi, nel senso che quella categoria (che ancora cinquanta anni fa svolgeva un lavoro che era ritenuto uno dei più pesanti) è messa oggi in grado di limitare le sue fatiche fisiche e di disporre del possente ausilio dei mezzi meccanici. Al tempo stesso, l'introduzione dei mezzi meccanici sembra, come in qualsiasi altra attività, destinata a ridurre il fabbisogno di forza di lavoro, in quanto con un moderno impianto di scaricazione si possono sbarcare da una nave, in poche ore, migliaia di tonnellate di merce, quando un tempo l'arrivo di una nave carica poteva rappresentare lavoro per parecchi giorni per molti scaricatori. Naturalmente, occorre anche tener conto dell'evoluzione dei traffici marittimi, che ha

portato ad un graduale assestamento, tanto che oggi, anche se il processo di meccanizzazione nei porti italiani non ha ancora toccato vertici particolarmente elevati, il numero dei lavoratori portuali permanenti è deficitario e si deve fare ampio ricorso agli occasionali.

In queste condizioni, il progresso tecnico non può apportare alcuno squilibrio ai fini sociali in quanto una crescente meccanizzazione non crea — in questo campo — disoccupazione e potrà unicamente determinare, nell'interesse stesso dei lavoratori portuali, una riduzione degli orari di lavoro, come nel caso del massimo scalo italiano, quello di Genova, dove una riduzione siffatta è allo studio.

Altro problema di natura sociale ed umana è quello di evitare che nel razionalizzare le operazioni portuali si possa portare un danno a qualche categoria, contraendo i guadagni dei lavoratori a cifre inferiori a quelle attuali. È messo in evidenza il fatto che spesso i proventi dei lavoratori portuali superino quelli di altri rami industriali. Tale situazione si verifica in tutto il mondo ed il problema non consiste nello stabilire se quei proventi siano alti, bensì nel fissare regole di organizzazione del lavoro portuale nel suo complesso perchè dia il massimo rendimento possibile.

Anche il problema delle tariffe portuali non va visto, di conseguenza, in funzione di ciò che i lavoratori guadagnano ma in funzione dell'insieme degli elementi che contribuiscono a determinare la misura delle tariffe portuali. Queste, nel complesso, sono solo una componente del costo complessivo del trasporto e non vanno, quindi, considerate come l'elemento determinante per l'effettuazione di un trasporto o per la scelta di un porto.

Ciò non significa che l'Amministrazione non sia tenuta ad esplicitare la sua vigilanza sulle tariffe portuali, in vista dell'eliminazione di tutto ciò che può costituire un onere ingiustificato per la merce. E, nello stesso tempo, occorre pensare alle vitali esigenze dell'economia nazionale che trovano, nel costo delle operazioni portuali e nel loro acceleramento, un elemento primario di progresso.

D) *L'istruzione e l'addestramento dei lavoratori del mare.*

In una visione sociale ed umana del lavoro del mare rientra il fondamentale problema dello sviluppo dell'istruzione generale e professionale e dell'addestramento dei marittimi, dei pescatori, dei lavoratori dei porti. In questo caso vi è una piena ed assoluta coincidenza fra interessi pubblici ed interessi dei lavoratori. Anche gli interessi dei datori di lavoro sono, in sostanza, corrispondenti, in quanto è interesse degli armatori di navi da traffico e da pesca e degli utenti del porto di avvalersi di prestatori d'opera professionalmente preparati.

La soluzione del problema di elevare il livello culturale e di addestramento dei lavoratori permette di conseguire due obiettivi; a) l'uno rispondente alle insopprimibili esigenze del progresso tecnico, che rende necessario che l'uomo sia in grado di servirsi nel migliore dei modi delle macchine che la tecnica mette a sua disposizione; b) l'altro di natura sociale, in quanto uno dei mezzi più potenti per ridurre la disoccupazione è quello di contenere nei limiti minimi il numero dei lavoratori non qualificati, che rappresentano la stragrande maggioranza dei disoccupati.

Se ciò è vero per qualsiasi attività economica, lo è ancora più per il settore del lavoro marittimo, dove gravi forme di disoccupazione e di sottoccupazione si presentano per gli appartenenti ai gruppi di personale per i quali è richiesta una minore qualificazione. Le statistiche confermano che la disoccupazione nel campo marittimo esiste per le categorie iniziali di coperta e di macchina, mentre il personale qualificato scarseggia; il che rende talvolta necessarie deroghe alle disposizioni che prevedono il possesso di speciali requisiti per l'imbarco con determinate qualifiche.

Il problema della preparazione del personale marittimo assume aspetti di rilievo ancora maggiore in relazione alle norme del trattato istitutivo del Mercato Comune Europeo — comunità della quale è prevedibile una sostanziale estensione nel giro di un breve tempo — norme che prevedono il li-

bero trasferimento dei lavoratori nei Paesi membri.

Il problema dell'addestramento del personale marittimo non può essere risolto integralmente dal Ministero della marina mercantile, in quanto è necessaria una stretta cooperazione con i Dicasteri della pubblica istruzione e del lavoro. Una collaborazione del genere è già stata iniziata, specie per i problemi dell'istruzione nautica e professionale con il Ministero della pubblica istruzione e per i problemi dell'addestramento professionale dei pescatori con quello del Lavoro.

Una commissione di studio composta di funzionari del Ministero ha presentato una relazione sui problemi dell'istruzione e dell'addestramento nel campo del lavoro marittimo ponendo in rilievo il fatto che occorrono scuole professionali e corsi di addestramento, condizione fondamentale perchè possa essere stabilita una legislazione adeguata ai tempi anche in materia di conseguimento dei titoli e delle qualifiche di bordo. In questa opera occorre tener conto di tutte le forze vive che operano per conseguire lo stesso comune fine e, quindi, anche dell'E.N.E.M. e delle altre organizzazioni similari. È necessario predisporre anche i modi per un più organico e rapido sistema di addestramento, facilitando l'imbarco sulle navi normali ed, eventualmente, lo sviluppo di speciali navi scuola.

3) — *Le linee sovvenzionate.*

a) il rinnovo delle concessioni.

Come è ben noto, il Senato si appresta a discutere il disegno di legge sul riordinamento dei servizi di linea di preminente interesse nazionale. I principi sui quali si basa tale disegno di legge sono stati già esposti numerose volte. Essi possono sintetizzarsi nella introduzione della sovvenzione fissa al posto dell'attuale costosa integrazione di bilancio e in una riorganizzazione dei servizi, col ridimensionamento di alcuni e il potenziamento di quelli di maggiore importanza, secondo le esigenze rivelatesi negli ultimi

anni e tenendo conto della necessità di contenere gli oneri finanziari dello Stato.

È facile prevedere una discussione molto ampia dei cui risultati si intende tener il massimo conto per qualsiasi miglioramento, che apparisse utile introdurre al testo presentato dal Ministero, sul quale sono già fiorite tante polemiche. Senza voler entrare nel merito di tali polemiche, è necessario chiarire che, contrariamente a quanto si è voluto sostenere da qualche parte, il nuovo regime proposto non pone affatto in pregiudizio l'esistenza dell'armamento nazionalizzato facente capo al gruppo Finmare e tanto meno mira a ridurne le funzioni a beneficio dell'armamento privato.

La soluzione proposta ha soprattutto aspetti tecnici ed economici. Essa dovrà dare la massima efficienza a tali servizi, consentendo alle società concessionarie di impostare una politica a largo raggio nei venti anni di durata delle nuove convenzioni, politica fondata sulla sovvenzione fissa.

La nuova legge permetterà di iscrivere stanziamenti regolari nei bilanci annuali del Ministero corrispondenti agli oneri assunti dallo Stato.

Una volta entrato in vigore il nuovo ordinamento, una grande tappa sarà raggiunta per lo sviluppo marittimo del nostro Paese.

Sarà così consentito di avviare a conclusione il programma di rinnovamento del naviglio con nuove importanti commesse ai cantieri ed una regolare e stabile attività per le quali esiste una gloriosa tradizione da continuare degnamente. Infine, il nuovo regime giuridico dovrà presentare quella indispensabile flessibilità per adeguarsi ad un mondo in continua e talvolta violenta evoluzione.

Naturalmente, l'onere pubblico per il mantenimento di questa rete di servizi deve essere contenuto entro limiti imposti dalle esigenze del bilancio statale, per cui sorgono problemi di scelta delle linee e di miglioramento dell'organizzazione dei servizi per assicurare un'efficace azione della pubblica spesa.

Da queste premesse deriva la necessità che la soluzione del problema del rinnovo delle convenzioni sia rapida.

2 — *Il programma di sviluppo della flotta Finmare*

In questa sede assume rilievo il fatto che le linee sovvenzionate siano gestite da società a capitale pubblico. Non può certo dirsi che il Governo stia trascurando il problema della flotta Finmare, ove si consideri che nel giro di qualche anno sarà investita una somma di circa 135 miliardi di lire per la costruzione di un complesso di navi per una stazza lorda di quasi 190.000 tonnellate, destinate in parte a sostituire le unità ormai invecchiate o non più adatte ad una gestione pienamente funzionale in relazione alla concorrenza delle navi di altra bandiera e degli aerei.

Il programma prevede, com'è noto, la costruzione delle seguenti navi:

due da 42.500 tonnellate lorde per le linee del Nord America della Società « Italia », già impostate;

due da 26.500 tonnellate lorde per le linee del « Lloyd Triestino » per l'Australia, la « Galileo Galilei » e la « Guglielmo Marconi », recentemente varate;

due da 5.500 per il miglioramento dei collegamenti con la Sardegna gestiti dalla « Tirrenia »;

quattro da 7.000 per la linea India-Pakistan del « Lloyd Triestino », che andranno a sostituire le navi tipo « liberty » attualmente in servizio;

una da 2.900 per la linea Alto Adriatico-Dalmazia-Grecia della « Adriatica »;

una da 5.000 per la linea del « Lloyd Triestino » per l'Africa occidentale ed il Congo, a potenziamento delle tre navi dello stesso tipo già in servizio;

una da 3.200 per il potenziamento della linea Adriatico-Turchia della Società « Adriatica ».

In tal modo, il problema del rinnovamento della flotta Finmare è stato avviato a soluzione, anche perchè diverse navi in servizio potranno essere più utilmente destinate ad altre linee, conseguendosi un generale potenziamento della rete dei servizi.

3. — *I servizi sovvenzionati minori*

Oltre ai servizi di collegamento con le isole minori e nell'Alto e Medio Adriatico, già gestite da imprese armatoriali private in regime di sovvenzione, è prevista la concessione all'industria privata della rete dei servizi per le isole Tremiti e tra la Sardegna e le piccole isole che la circondano. Questi servizi sono, sinora, gestiti rispettivamente dalla « Adriatica » e dalla « Tirrenia » ed il loro trasferimento ad altre imprese è dovuto al fatto che per essi non si presenta la necessità di disporre di una grande organizzazione aziendale, quale quella delle due società del gruppo « Finmare » per le quali rappresentano, in sostanza, un'attività del tutto marginale e non indispensabile.

Si tratta, nel complesso, di cinque linee che, sulla scorta di un disegno di legge in corso di esame presso il Senato, verranno trasferite all'industria privata, con un onere a carico dello Stato, per la corrispondenza delle sovvenzioni, pari ad un massimo di cinquecento milioni di lire all'anno.

Quanto alle altre linee locali sovvenzionate, è da ricordare che si sta approntando la sostituzione di due navi ormai inadeguate della società « Si.Re.Na. », concessionaria delle linee delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria, con unità di nuova costruzione, anche in vista di un potenziamento dei servizi. Nel frattempo, la linea Trapani-Favignana è stata prolungata, dal 1° ottobre, sino a Levanzo ed intensificata con l'aumento del numero dei viaggi settimanali da due a sei. Le due nuove navi, di circa 800 tonnellate lorde, dovranno entrare in servizio prima dell'inizio del 1964 e saranno adibite alle linee Trapani-Pantelleria e Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa-Pantelleria.

4. — *Politica della navigazione.*

a) *Politica marittima.*

Il problema fondamentale di politica marittima internazionale è costituito dall'esistenza in numerosi Paesi di misure discriminatorie per cui una determinata quota

dei traffici che interessano quei Paesi sono riservati a navi di bandiera nazionale. Il problema è complicato dal fatto che le riserve di traffico si estendono anche agli accordi commerciali fra Stati discriminatori che, all'atto pratico, tendono ad accaparrare alle proprie bandiere la totalità dell'interscambio.

Ciò va contro gli interessi stessi dell'economia di quei Paesi e di una sana politica dei trasporti e contro principi ormai tradizionalmente applicati dai grandi Paesi marittimi europei.

Il problema è stato affrontato in sede internazionale dal Comitato dei trasporti marittimi dell'O.E.C.E. e si ha motivo di ritenere che anche la nuova organizzazione che ha sostituito l'O.E.C.E., l'O.C.E.D., prenderà in considerazione la necessità di dare il suo efficace contributo alla liberalizzazione dei traffici marittimi. E si può auspicare che l'I.M.C.O. possa ampliare la sua sfera di azione per contribuire anch'essa allo sviluppo del commercio marittimo nel mondo su criteri antidiscriminatori.

In campo nazionale, è da riaffermare che la direttiva del Governo rimane fondamentalmente immutata: libera partecipazione ai traffici marittimi su tutti i mercati mondiali.

Tuttavia, in considerazione del fatto che alcuni Paesi, generalmente non dotati di esperienza marittima, assicurano con provvedimenti formali o con pratiche dirette o indirette i traffici alla propria flotta, si è sentita la necessità di formulare uno schema di strumento legislativo che preveda la adozione di misure, peraltro non ancora definite, idonee a scoraggiare tali iniziative.

A tal fine, una Commissione di studiosi è stata costituita con la partecipazione dei rappresentanti delle Amministrazioni interessate e delle associazioni degli armatori. La delicatezza della materia, i riflessi economici e commerciali di eventuali provvedimenti in proposito richiedono tuttavia che si proceda con la massima cautela: pertanto una decisione sarà presa dopo maturo e ponderato esame di tutti gli aspetti della questione.

Questa azione del Governo e del Ministero della marina mercantile tutela l'economia

nazionale, il ceto armatoriale, la gente di mare, le cui possibilità di occupazione e di lavoro aumentano quando le navi di bandiera italiana sono messe in condizione di poter competere liberamente sul mercato internazionale dei noleggi.

C) Sicurezza della navigazione

Una vastissima opera di ammodernamento delle leggi e dei regolamenti di sicurezza della navigazione viene svolta da alcuni anni dal Ministero, per tener conto sia dei progressi tecnici che impongono sempre nuove discipline sia dei risultati delle convenzioni internazionali in materia.

Il disegno di legge sulla sicurezza della navigazione, già approvato dal Senato, è all'esame della Camera dei deputati.

Nel contempo, il Ministero sta ormai completando i lavori per il nuovo regolamento per il trasporto di passeggeri e per quello sull'imbarco, trasporto e sbarco delle merci pericolose, preparando attraverso Commissioni di specialisti della materia, documenti di grande modernità di concezione.

Successivamente si porrà il problema della ratifica della nuova convenzione di Londra del 1960 sulla salvaguardia della vita umana in mare, che dovrà precludere alla riforma dell'attuale regolamento di sicurezza che risale al 1932.

In questo campo, su piano internazionale, l'Italia è uno dei più attivi membri dell'opera dell'I.M.C.O.. Anche la disciplina della linea di massimo carico delle navi, stabilita nel 1930, potrà subire mutamenti a seguito delle decisioni cui perverrà una conferenza internazionale da tenersi a Londra nei prossimi anni, convocata da tale organizzazione. In preparazione a questa conferenza vengono già tenuti contatti con l'armamento ed il Registro navale italiano per lo studio della questione.

Infine, restano i problemi della propulsione navale nucleare. Essi rappresentano un'altra delle questioni fondamentali in materia di sicurezza della navigazione. Il Ministero si preoccupa di coordinare e racco-

gliere notizie sui diversi e molteplici aspetti del problema.

Il problema della sicurezza — oltre al suo contenuto puramente tecnico — ha un aspetto morale e politico altissimo, in quanto unisce allo scopo tecnico quello di carattere squisitamente umano, di proteggere cioè la vita umana ed i beni dell'uomo dai rischi della navigazione: questa finalità interessa in modo particolare tutti coloro che lavorano sulle navi e nei porti.

5) I PORTI

a) *Sviluppi dei traffici e degli impianti.*

Com'è noto, nel 1960, per la prima volta nella storia, la cifra del movimento complessivo della navigazione nei porti italiani ha superato i 100 milioni di tonnellate di merce, segnando un aumento di oltre il 20 per cento rispetto al 1959. È ancora presto per anticipare valutazioni per l'anno 1961, ma non appare infondata la previsione che il movimento delle merci nei nostri porti supererà i 110 milioni di tonnellate.

Il potenziamento delle industrie nelle zone tradizionali dell'alta Italia e l'industrializzazione di vaste regioni del Mezzogiorno lasciano intendere chiaramente, d'altra parte, che nei prossimi anni gli incrementi del traffico portuale saranno sensibili, tanto che non appare molto lontano il momento in cui il movimento raggiungerà i 150 milioni di tonnellate di merce e cifre anche superiori.

Poste queste premesse, si può agevolmente comprendere come il potenziamento delle attrezzature e dell'organizzazione dei porti sia divenuto un problema la cui soluzione merita una priorità assoluta, se si vogliono evitare ingorghi delle navi nei porti che non sono in grado di smaltire il traffico con la dovuta tempestività. L'argomento è stato trattato con molta ampiezza anche nel corso della discussione del bilancio alla Camera dei deputati.

Il Consorzio del porto di Genova sta compiendo, da parte sua, un notevole sforzo

per finanziare una serie di lavori di notevole ampiezza: è recente la notizia dell'approvazione di un programma di lavori per un importo di oltre 10 miliardi e mezzo di lire, a cui altri lavori dovranno ancora seguire per ampliare la capacità ricettizia di quel porto.

Negli altri porti è necessario che lo Stato, attraverso un programma pluriennale di investimenti, provveda a potenziare gli scali che già sono insufficienti rispetto alle esigenze del traffico attuale. Ciò vale, in specie, per i porti meridionali delle zone dove stanno sorgendo imponenti complessi industriali, che avranno bisogno di masse imponenti di materie prime ed esporteranno prodotti lavorati. L'esperienza dimostra che, nel giro di pochi anni, porti di scarsa importanza possono entrare a far parte del gruppo di quelli maggiori e smaltire traffici dell'ordine di parecchi milioni di tonnellate di merce, com'è il caso di Augusta e di Ravenna.

È necessario, quindi, pensare in tempo al potenziamento dei porti, anche in relazione alle più dirette possibilità di concorrenza sorte fra i porti del continente europeo a seguito dell'istituzione del Mercato Comune Europeo.

b) *La produttività dei porti.*

Oltre alle opere ed alle attrezzature, occorre, però, considerare anche il problema dello sviluppo della produttività dei porti. Il Ministero ha fatto compiere studi in proposito, specie con riferimento all'organizzazione del lavoro portuale ed alla competitività dei porti italiani nel quadro del M.E.C. Successivamente — come ho già ricordato — è stata costituita una apposita Commissione.

c) *Il demanio marittimo.*

Anche questa è una materia che da qualche tempo suscita un particolare interesse. L'utilizzazione di aree demaniali marittime sta, infatti, assumendo proporzioni sempre più vistose, sia in relazione all'incremento

degli impianti turistici e balneari, sia come conseguenza della tendenza dei complessi industriali ad iniziare i loro nuovi impianti in prossimità del mare.

Da un punto di vista più generale, è da mettere in risalto l'opportunità che l'autorità marittima sia messa in grado di disporre dei mezzi e del personale idoneo per un'efficace tutela del demanio marittimo. È necessario reprimere gli abusi, gli sconfinamenti, le occupazioni indebite e le estrazioni non autorizzate di materiali che possono cagionare anche notevoli danni.

Per raggiungere una così importante ed indilazionabile finalità è stata istituita, presso il Ministero, la Direzione generale del demanio marittimo.

6) LA PESCA

a) *Le provvidenze adottate sinora.*

Dei problemi del lavoro peschereccio è stata già fatta una trattazione in precedenza; ma essi debbono restare presenti allo spirito in modo particolare perchè — fatta eccezione per le imprese di pesca a carattere industriale che sono sorte e stanno sorgendo in questi ultimi anni — la pesca italiana è rappresentata da una serie di piccole e minime imprese a carattere familiare ed artigianale, che si sforzano di organizzarsi in modo più rispondente alle esigenze dei nostri tempi. Più ancora che negli altri settori di attività del Ministero della marina mercantile, le provvidenze adottate nei confronti della pesca assumono sempre aspetti di grande rilievo sotto la visuale sociale ed umana.

Come è stato anche in altre occasioni rilevato, ciò che il Governo sta facendo per la pesca rappresenta realmente uno sforzo mai compiuto nel passato. Si può con sicurezza affermare che i risultati non sono mancati perchè è stato, così, possibile costituire una flotta da pesca oceanica e dare un potente impulso alla motorizzazione del naviglio minore.

La Cassa del Mezzogiorno ha già impegnato cinque miliardi e mezzo di lire per l'erogazione di contributi a fondo perduto

per la costruzione ed il miglioramento di navi da pesca, per l'acquisto di attrezzature per la pesca e per impianti di conservazione del pescato, e la spesa preventivata dagli armatori di navi da pesca ascende a più di 14 miliardi di lire.

La medesima Cassa del Mezzogiorno ha stanziato la somma di un miliardo di lire per l'erogazione di contributi per la costruzione di dodici unità per la pesca oceanica.

I mutui — erogati attraverso il Fondo di rotazione istituito con la legge 27 dicembre 1956, n. 1457 — raggiungono i due miliardi e mezzo di lire.

Con legge 25 novembre 1960, n. 1508, sono stati stanziati 74 milioni di lire per la concessione di un concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci, ad integrazione dei fondi stanziati in base alla legge 10 gennaio 1952, n. 16.

La costruzione di navi per la pesca oceanica sarà favorita anche a mezzo della legge 31 marzo 1961, n. 301, che prevede la corresponsione di contributi pari al 30 per cento del prezzo complessivo delle navi, quando la loro stazza lorda superi le 500 tonnellate.

Credo opportuno ricordare, ancora, le provvidenze attuate a favore dei pescatori dell'alto Adriatico non favoriti dall'accordo di pesca italo-jugoslavo, provvidenze disposte dalla legge 21 luglio 1959, n. 590, ed estese ad un migliaio di pescatori.

b) *Le nuove provvidenze previste per il futuro.*

Per il futuro si prevede di potenziare ulteriormente l'intervento statale a favore della pesca.

Strumento essenziale della politica governativa in questo settore dovrebbe essere il cosiddetto « piano azzurro », già articolato in una serie di proposte che sono state diramate, per il parere, alle altre Amministrazioni interessate.

Il piano azzurro è inteso in vista di un potenziamento dei settori dove è prevedibile una maggiore produttività della pesca, ed è concepito come uno schema organico plu-

riennale di interventi che consentano di ottenere il razionale sfruttamento delle platee di pesca, la riduzione dei costi di produzione come conseguenza di una migliore utilizzazione della mano d'opera e dei mezzi, l'elevazione del livello di vita dei lavoratori della pesca, nonchè la possibilità di far pervenire ai consumatori prodotti ittici di qualità a prezzi contenuti al più basso livello possibile.

Le misure più idonee per conseguire queste finalità sono quelle dello sviluppo del sistema del credito peschereccio e della concessione di contributi per il miglioramento della navi da pesca mediterranea, specialmente oceanica. Oltre a ciò, con il piano azzurro si intende anche rendere possibili adeguate forme di addestramento del personale della pesca e costituire un efficace catena del freddo, come si è fatto e si sta facendo in altri Paesi.

Al tempo stesso, è in fase di approntamento uno schema di provvedimento di legge per l'adeguamento della consistenza del fondo di rotazione, dato che le provvidenze adottate con questo sistema hanno permesso di raggiungere risultati soddisfacenti. Conviene, pertanto, sviluppare dette provvidenze per conseguire risultati ancora migliori.

c) *I rapporti internazionali.*

La situazione si è normalizzata nell'Adriatico, dove è, attualmente, ancora in vigore l'accordo di pesca concluso con la Jugoslavia nel 1960, che verrà a scadere alla fine del prossimo mese di febbraio. Poichè i rapporti in materia di pesca fra i due Paesi si sono notevolmente migliorati, si confida che in futuro sarà possibile giungere ad un miglioramento completo e definitivo. Buone premesse di lavoro per i nostri pescatori si sono ottenute con la firma del protocollo che prevede la costituzione di una società mista italo-egiziana per lo sfruttamento delle risorse ittiche dei mari egiziani con navi da pesca italiane. Ulteriori accordi per precisare le concrete modalità di questa collaborazione dovranno essere presi in un prossimo avvenire, ed è possibile che accordi del genere vengano conclusi anche con alcuni

dei Paesi dell'Africa occidentale di recente assurti all'indipendenza.

Un accordo di collaborazione in materia di ricerche di nuove platee di pesca e di prove di nuovi attrezzi è stato raggiunto con la Francia. Nella primavera del 1962, in base a questo accordo, una nave specializzata francese, con a bordo personale italiano e francese, compirà ricerche e prove nel Medio e Basso Tirreno.

In vista dello sviluppo della pesca oceanica, il Ministero segue, infine, con particolare interesse, i lavori della Commissione internazionale per la pesca nel Nord Atlantico.

d) *La riforma della legislazione.*

Lo schema di disegno di legge sulla disciplina della pesca marittima, predisposto da questo Ministero, è stato approvato, com'è noto, dal Consiglio dei Ministri, e trasmesso al Senato. È auspicabile che il Parlamento provveda con tempestività all'esame del provvedimento, data la necessità di apprestare — per consentire un equilibrato sviluppo della nostra pesca — oltre agli interventi in sede di politica economica, anche una legislazione moderna ed organica, che venga a sostituirsi a quella ancora vigente.

Vengo ora rapidamente alle risposte che debbo, per doverosa legittima soddisfazione, ai singoli senatori intervenuti.

L'onorevole Lancellotti ha tenuto un interessante intervento sulla pesca. Io lo ringrazio dell'interessamento che porta al settore e del contributo notevole da lui dato a questo importante problema.

Egli invoca anzitutto un programma di sviluppo della pesca. Mi sia consentito ricordare che, oltre alle provvidenze in atto (che sono numerose: prego l'onorevole Lancellotti di prenderne atto; eventualmente gli manderò un opuscolo nel quale sono riportate appunto tutte queste provvidenze) un disegno di legge è stato presentato per la disciplina della pesca marittima e si trova in discussione in questo ramo del Parlamento. Io mi auguro che al più presto possa formare oggetto di discussione e sia approvato.

Devo anche ricordare all'onorevole Lancellotti che, proprio per suggerimento di un senatore di parte democristiana, è stato elaborato un « piano azzurro » che ha avuto il parere favorevole dei Ministri concertanti e che è in attesa del parere più importante, quello del Ministero del tesoro. Se il provvedimento, come vivamente mi auguro, sarà confortato anche dal parere favorevole del Ministero del tesoro, noi avremo la possibilità di spendere ben 24 miliardi a favore della pesca.

L'onorevole Lancellotti chiede altresì un maggiore impulso nelle costruzioni di pescherecci oceanici. A questo proposito esiste la legge 31 marzo 1961, n. 301, del resto ricordata dallo stesso senatore, il cui articolo 2 prevede proprio i contributi che possono essere dati alle costruzioni dei pescherecci oceanici. Io dovetti cedere, e di buon grado lo feci, alle pressioni che mi furono fatte a suo tempo dai parlamentari e consentii che, per costruzioni di simili navi per la pesca oceanica, i contributi fossero del 30 per cento, mentre il contributo — per la costruzione di tutte le navi — supera per qualche frazione il 20 per cento.

Debbo dire però all'onorevole Lancellotti — e questa notizia certo non gli farà piacere — che, nonostante la legge di cui ho fatto cenno, fino a questo momento è stata presentata soltanto una domanda dal 1º marzo 1960 e precisamente dalla società Gortano e Giampieri, per la costruzione di una motonave da pesca di mille tonnellate.

L'onorevole Lancellotti rileva, ancora, il danno che deriva alle costruzioni di nuovi pescherecci dal ritardo nell'approvazione della legge sul credito navale. Siamo pienamente d'accordo; spero che al più presto, in quest'Aula, si possa tornare sull'argomento ed approvare il tanto atteso disegno di legge.

MASSIMO LANCELLOTTI.
La ringrazio.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il senatore Zucca lamenta — e lo ha fatto in forma molto garbata, della quale gli devo dare atto e lo seguirò sulla

stessa linea — il tono del comunicato del Ministero della marina mercantile a proposito della discussione dei due disegni di legge sul credito navale e sulla demolizione delle navi. Egli ha affermato che la discussione del disegno di legge sulle convenzioni fu sospesa per volontà del Ministro. Non è esatto, onorevole Zucca: io ho avuto delle premure perchè il disegno di legge fosse rinviato e lo feci nella viva speranza — che tuttora io ho nel mio animo — di avere la collaborazione sincera e concreta da parte di tutti i settori del Parlamento. Rinviai il detto disegno di legge anche per esaminare le richieste che sono state fatte al riguardo in forma generica ma che fino a questo momento non sono state ancora presentate ufficialmente al Ministro. Quindi non è esatto che io abbia fatto sospendere ma ho consentito — dopo premure vivissime che mi sono venute specialmente dalla vostra parte, colleghi della sinistra — al rinvio della discussione del disegno di legge ad altra epoca.

Il senatore Zucca nega poi che il ritardo dell'approvazione del disegno di legge aggravi l'onere finanziario. Io ho parlato di aggravio e non di generico onere generale. Tenga presente il senatore Zucca che se noi avessimo approvato tempestivamente quel disegno di legge — che è pronto dal luglio 1960 — avremmo potuto pagare ad oggi oltre 60 miliardi a titolo di contributo del Ministero della marina mercantile alla Finmare per gli anni 1960 e 1961. In tal modo l'erario avrebbe risparmiato — poichè purtroppo la Finmare corrisponde un interesse elevatissimo su queste somme che è stata costretta a chiedere in prestito — ben 6 miliardi di lire. Per questo ho parlato di aggravamento e credo di aver detto cosa che risponde a verità.

Il senatore Zucca nega ancora che il ritardo dell'approvazione di questo disegno di legge determina un ritardo anche nel programma delle nuove costruzioni. Come è possibile, senatore Zucca, che le società di preminente interesse nazionale presentino al Ministero competente il programma delle nuove costruzioni se ancora noi non abbiamo stabilito quali sono le modalità dei rap-

porti che debbono intercorrere tra le stesse società e il Ministero? se noi non sappiamo quali sono le linee che dobbiamo mantenere? se noi non diamo ancora una definitiva approvazione al disegno di legge? Mi pare che negare questo significhi negare la luce solare.

Poi naturalmente c'è il ritornello solito: il Ministro comprime l'attività dell'armamento sovvenzionato...

Z U C C A . Ho detto il Ministero.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Quando dite Ministero evidentemente intendete dire Ministro perchè il Ministero non è acefalo, ha un suo responsabile. Io ho ripetuto fino alla noia, senatore Zucca — e lo ripeto ancora oggi — che mentre in cinque anni sono state autorizzate soltanto 400 mila tonnellate di nuove navi, io in quattordici mesi ne ho fatte costruire 200 mila. Pertanto il ripetere fino all'inverosimile una cosa che non risponde a verità finisce anche col diventare stucchevole oltre che ingiusta.

Vi è ancora il « leit motiv » che le provvidenze relative alla Marina mercantile giovano soltanto all'armamento privato. A questo riguardo, oltre quello che ha detto il senatore Genco nella sua replica, bisogna non dimenticare quanto ho detto io all'inizio del mio intervento. È mai possibile che noi dobbiamo negare la utilità dell'apporto che ci viene dall'iniziativa privata, quando le finanze dello Stato non consentono di fare tutto quello che noi vorremmo si facesse?

A questo punto, senatore Zucca, bisogna che io ripeta — con la maggiore serenità e, prego credere senza risentimento alcuno — quello che ho già detto tante volte. È oltre un anno che privatamente, in Commissione e nelle Aule del Parlamento io ho sollecitato la vostra collaborazione per perfezionare, rettificare se necessario, i provvedimenti da me presentati. Datemi atto, però, che fino ad oggi — nonostante anche un'ultima promessa fatta in sede di Commissione dove purtroppo si verificò quello che tutti ricordiamo — io non ho avuto mai l'onore di una vostra visita, non ho mai potuto conoscere quali sono i vostri orientamenti precisi e concreti.

S A C C H E T T I . Lei prende tutto come un fatto personale.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Creda pure che ai fatti personali non ci tengo nè intendo mai crearli. Io come Ministro debbo preoccuparmi del bene della collettività e anche se la mia persona dovesse subire delle umiliazioni, così come voi me ne avete inflitte (poco fa ho sentito addirittura invitare il Presidente della Commissione a rivolgere un rimprovero al Ministro della marina mercantile) le subirei volentieri purchè gli interessi della collettività venissero senz'altro tutelati e salvati. (*Applausi dal centro*).

Il senatore Zucca lamenta che vi sono molte vecchie navi che devono essere sostituite. La risposta è molto semplice. Per questa finalità io mi sono battuto — e prego di credere che la frase non è retorica — per ottenere i 30 miliardi dal Tesoro: il che permetterà di corrispondere agli armatori che ricorreranno al mutuo, il contributo necessario per la costruzione di nuove navi. E ciò potrà verificarsi soltanto attraverso il disegno di legge del credito navale. Con quelle provvidenze — l'ho già accennato ma mi piace ripeterlo — noi avremo la possibilità di assicurare il lavoro ai cantieri tutti d'Italia per quattro anni. E non mi state a parlare di piano; potremo fare i piani anche per secoli se avremo la fortuna di assicurare il lavoro ai nostri cantieri per quattro anni; comunque ci penseranno quelli che verranno dopo di noi a fare più e meglio di quel che abbiamo potuto fare noi.

Tenete presente però che — oltre i trenta miliardi in virtù del disegno di legge sul credito navale ed oltre gli otto miliardi residui dei dieci per la demolizione delle vecchie navi — il Ministro della marina mercantile è riuscito ad avere dal Tesoro altri 24 miliardi per la costruzione di nuove navi. Detti 24 miliardi aggiunti ai 104 miliardi di contributi già erogati, rappresentano veramente qualcosa di imponente che ha consentito, durante questi otto anni, di non far chiudere i cantieri che lavorano in una attività degna del massimo incoraggiamento.

Sul ridimensionamento, senatore Zucca, le ho già detto la mia risposta.

Per la revisione del codice della navigazione ho già dato un'ampia risposta all'onorevole Pellegrino che mi formulava quesiti molto diversi da quelli che ha formulato lei. Nell'altro ramo del Parlamento ho voluto ricordare come le norme del codice della navigazione italiana sono contenute in tutti i codici del mondo. Ho citato anche due articoli del codice sovietico, articoli che non sono stati naturalmente da me inventati, dove un rigore massimo viene richiesto per lo adempimento di determinati doveri e vengono inflitte pene di gran lunga superiori a quelle previste dal Codice italiano.

Quando sarà presentato, e mi auguro al più presto, un disegno di legge da parte del Ministero competente, che è il Ministero della Giustizia, inteso a modificare il Codice della navigazione, io darò il mio contributo, come ho fatto presente, senatore Zucca, al Congresso che si è tenuto proprio nella sua città di Genova. Vada a ricercare il mio telegramma e conoscerà in sede non politica cosa ha detto il giurista — mi si consenta questo orgoglio — Jervolino a proposito di tali argomenti.

Il senatore Solari, mi dispiace rilevarlo perchè l'ho sempre conosciuto come uomo di grande equilibrio, non ha avuto la serenità che invece ha avuto l'onorevole Zucca nel richiamare l'attenzione sull'incidente doloroso che ha provocato il noto comunicato dell'Ufficio stampa del mio Ministero. Il Ministro per il primo riconosce che non è cosa piacevole ricorrere a simile sistema; però non bisogna far risalire le responsabilità all'irresponsabile. Il comunicato del Ministero della Marina Mercantile non era offensivo per la Commissione: questo è l'errore volutamente da voi creato. Voi mi avete fatto passare per un individuo che ha offeso la Commissione. Il verbale è lì e testimonia ciò che ho detto in Commissione; come del resto il comunicato è sotto gli occhi di tutti noi.

Io ho semplicemente manifestato il mio dolore, che rinnovo in questo momento, nel constatare come determinati settori della Camera e del Senato non hanno accolto la mia insistente e accorata richiesta di darmi il proprio contributo magari per cambiare, se

necessario, quel disegno di legge: ciò che in Commissione avremmo potuto fare con molta facilità; tante volte si è verificato che in Commissione, attraverso una discussione anche animata, si sono addirittura trasformati i disegni di legge. Questo non si è verificato, e si è voluto portare in Aula il disegno di legge medesimo. Il che ne ritarderà l'approvazione con danno gravissimo di tutti i lavoratori.

Ma, onorevole Solari, se è lecito a lei pronunciare delle frasi offensive per gli uomini di Governo lei vuole evitare a me, parlamentare e uomo di Governo, di esprimere un mio apprezzamento esclusivamente e squisitamente politico?

Onorevole Solari, ho promesso al Senato di non fare polemica ma sarei tentato di leggere il comunicato che avete fatto voi altri socialisti il 7 ottobre 1961 su l'« Avanti ». Il Presidente della Commissione e il Presidente del Senato non l'hanno letto, perchè se l'avessero letto avrebbero certamente detto una loro parola e non certamente di approvazione.

C O R B E L L I N I. Non leggo l'« Avanti ».

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. In merito al libro bianco devo dire, onorevole Solari, che dopo le richieste che mi sono venute da diverse parti ho dato disposizione — e so che questo è stato fatto — perchè tutte le pubblicazioni del Ministero della marina mercantile, che purtroppo non sono numerose, venissero inviate ai componenti della Commissione del Senato e della Commissione della Camera.

L'onorevole Angelilli ha avuto parole molto cortesi sia per la mia persona e per l'onorevole Mannironi sia per il personale del Ministero, che mi hanno fatto immenso piacere, soprattutto per l'elogio rivolto ai miei collaboratori. E mi sia consentito, a nome del personale civile e militare del Ministero della marina mercantile, ricambiare con eguale cordialità i sentimenti del loro animo grato all'onorevole Angelilli. Egli ha parlato del problema dei porti, però ha riconosciuto che il Ministro della marina mercantile ha

fatto tutto quello che era possibile fare per ottenere dal Ministero competente che venissero tenute nella dovuta considerazione le condizioni estremamente difficili dei porti. Lo ringrazio anche per questo riconoscimento.

L'onorevole Angelilli mi ha fatto anche delle raccomandazioni per quanto riguarda il demanio marittimo: lo ringrazio anche per questo perchè l'argomento mi dà l'opportunità di ricordare che è stata da me voluta e realizzata una direzione autonoma proprio per eliminare quegli inconvenienti di cui lei, onorevole Angelilli, si è reso portatore e per disciplinare con rigore — e prego sottolineare la parola « rigore » — tutti i nuovi atti che devono essere compiuti da quella direzione. Il che potrà verificarsi quando avrò dei mezzi umani disponibili. Ho bandito un concorso: non mi è stato possibile bandirlo prima del luglio 1961 perchè la legge aveva stabilito un termine che ho dovuto rispettare. Appena i nuovi funzionari saranno assunti, senatore Angelilli, stia tranquillo che i suoi desideri che sono anche i desideri del Ministro saranno senz'altro tradotti in realtà.

Il senatore Angelilli mi ha anche parlato di problemi che riguardano le Capitanerie di porto. Voglio assicurarlo che detti problemi formano oggetto di attento esame del Ministero. Come ho potuto dare una struttura più adeguata al Ministero per quanto riguarda il personale civile, spero di poter fare altrettanto per i valorosi ufficiali delle Capitanerie di porto ai quali, anche a nome vostro, voglio mandare un saluto riconoscente.

Sui problemi vari della pesca ho già risposto, in merito, alle osservazioni che mi sono venute dal senatore Massimo Lancellotti.

Il senatore Angelilli invoca che siano approvati subito i disegni di legge sulle convenzioni, sul credito navale, sulla demolizione delle navi vecchie. Voglia Iddio che questo avvenga nello scorcio di questo mese perchè allora saremmo contenti tutti quanti.

Onorevoli Senatori, mi avvio rapidamente alla conclusione.

L'onorevole Genco — che ancora una volta ringrazio per il contributo positivo dato alla Marina mercantile italiana — nella sua relazione ha scritto: « Un problema particolarmente sentito dalla classe dei marittimi è quello relativo alla consegna delle "medaglie d'oro" per lunga navigazione ».

Desidero, anzitutto, porgere l'augurio sincero del Ministero — cui ho l'onore di presiedere — a questi valorosi che costituiscono il « reparto di onore » della marineria italiana.

Voglio, poi, assicurare il relatore onorevole Genco e gli interessati che il Ministero della marina mercantile ha sempre esplicato il massimo interessamento per conferire e consegnare le « medaglie d'onore » per lunga navigazione ai marittimi che — per lunghi anni, in guerra ed in pace — hanno prestato servizio nella Marina mercantile nazionale.

Mi piace comunicare che sono state conferite 3.366 medaglie d'oro per lunga navigazione ed i relativi brevetti sono stati già trasmessi ai premiati, tramite le Capitanerie di porto di iscrizione dei marittimi. Difficoltà sono state, invece, incontrate nella coniazione e nella consegna delle medaglie dato che — nonostante le ripetute richieste fatte in precedenza — soltanto a partire dall'esercizio finanziario 1958-59 è stato possibile ottenere un primo stanziamento di fondi per la predetta operazione.

Alla data odierna — con i successivi stanziamenti — è stato possibile coniare 1.212 medaglie d'oro, che sono state già consegnate agli interessati.

Posso assicurare, comunque, che — entro l'esercizio finanziario 1962-63 — sarà ultimata la consegna di tutte le medaglie già conferite e di quelle di cui si prevede il conferimento.

Occorrono, complessivamente, 72 milioni ed io ho certezza che il Governo — che non può dimenticare i servizi resi, anche in momenti estremamente pericolosi, da questi benemeriti lavoratori del mare — vorrà compiere questo suo dovere nell'anno in cui celebriamo i fasti più gloriosi dell'Italia unita e le meravigliose tappe raggiunte

dalla Marina mercantile italiana in cento anni di attività al servizio del nostro Paese.

Onorevoli senatori, in questo mese il Parlamento italiano — Camera e Senato — prendendo in esame il bilancio della Marina mercantile ha approfondito i problemi e gli orizzonti nuovi di lavoro.

Gli interventi così numerosi hanno dimostrato una nuova carica di interesse e di comprensione per il valore sociale, economico, politico della Marina mercantile italiana.

È un ritorno alle tradizioni della nostra storia economica più gloriosa, attuato per altro con una competenza tecnica modernissima, che fa di una nave la sintesi delle più moderne scoperte della scienza, il campo di applicazione delle più nuove norme del diritto internazionale e del diritto del lavoro, perfino la sintesi di ciò che gli architetti più geniali e gli artisti dei nostri giorni sanno creare come espressione di un'epoca che cerca nuove forme del bello in cui proiettare la propria umanità.

Tutti coloro, che a questa opera collaborano, il Parlamento italiano li ha sentiti presenti in questi giorni di ripensamento dei problemi della nostra Marina mercantile: a loro va il nostro saluto fervidissimo e la gratitudine della Nazione.

Un saluto riconoscente rivolgiamo anche agli equipaggi che, forse, nella tempesta affrontano il mare; a coloro che, con la loro opera, trasformano le navi nostre in lembi del nostro Paese dove gli italiani, che navigano o migrano, sentono meno la nostalgia e gli stranieri conoscono la genialità ed il lavoro dei nostri marinai, le attuazioni tecniche della nuova industria italiana.

Noi abbiamo presente in quest'ora quanto cammino ancora lo Stato italiano dovrà fare per procurare una più agevole vita ai pescatori, alle loro famiglie: sono pure questi i primi uomini che affrontano il mare e ne traggono sostentamento e spesso troppo povera vita.

A loro, a quelli che nei porti lavorano con duri e faticosi compiti, ai più alti responsabili delle nostre navi, della loro costruzione e della loro navigazione va, in

questo momento, la espressione fraterna e profonda del nostro impegno perchè la Marina mercantile italiana cammini con velocità e prestigio verso mete nuove di giustizia e di pace. (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni.*)

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui vari ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è quello dei senatori Barbareschi e Banfi.

S O L A R I . Poichè i presentatori dell'ordine del giorno non sono presenti, dichiaro di far mio l'ordine del giorno stesso.

G E N C O , relatore. La Commissione ritiene che l'ordine del giorno possa essere accettato come raccomandazione dall'onorevole Ministro.

J E R V O L I N O , Ministro della marina mercantile. Al parere espresso dal relatore il Ministro soggiunge che non solo lo accetta come raccomandazione ma che è già stata messa allo studio la questione, in quanto i problemi dell'isola di Ponza sono veramente importanti e il Ministero non può disinteressarsi di dare una comunicazione tra il territorio e quell'isola. Naturalmente, si tratta di vedere se e fino a che punto il Ministero del tesoro è disposto ad accogliere la richiesta fatta dal mio Ministero.

P R E S I D E N T E . Senatore Solari, insiste sull'ordine del giorno?

S O L A R I . Mi dichiaro soddisfatto della risposta del Ministro.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Angelilli.

G E N C O , relatore. Per quanto concerne quest'ordine del giorno, ho già risposto nel corso della mia relazione.

J E R V O L I N O , Ministro della marina mercantile. Anch'io ho già risposto: l'accetto come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Senatore Angelilli, mantiene il suo ordine del giorno?

A N G E L I L L I . Prendo atto con soddisfazione delle dichiarazioni del Ministro, sono certo del suo interessamento e non insisto.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Barbaro, Franza e Nencioni.

G E N C O , relatore. Prego l'onorevole Ministro di disporre perchè siano emanate norme più drastiche per sorvegliare la pesca di frodo, perchè sia garantita la presenza degli organi responsabili (le motovedette della Finanza ed altro) onde impedire questo depauperamento quotidiano, continuo e irresponsabile della nostra fauna e flora marina.

J E R V O L I N O , Ministro della marina mercantile. Devo dare comunicazione al Senato che l'argomento non è nuovo e più volte ce ne siamo interessati; le Capitanerie di porto assolvono questo loro dovere con continuità e, tante volte, anche con mezzi non idonei all'assolvimento del loro dovere.

Devo anche aggiungere che, per fortuna, gli inconvenienti, che negli anni precedenti erano di gran lunga superiori, vanno riducendosi. Comunque posso assicurare il senatore Barbaro che al riguardo saremo rigorosissimi e che tutto ciò che potrà essere fatto, per la tutela di così importante settore dell'economia del Paese, sarà fatto.

F L O R E N A . Il fatto è che tra poco i pesci finiscono!

B A R B A R O . La ringrazio, onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Barbaro.

G E N C O , relatore. Quest'ordine del giorno fa il paio con quello seguente, pre-

sentato dal senatore Ottolenghi; il primo concerne il porto di Lecce, il secondo quello di La Spezia. È evidente che occorre una azione concorde col Ministro dei lavori pubblici perchè sia redatto un piano nazionale di sistemazione dei porti — distinguendo, è logico, i grossi porti dai piccoli porti — ma è necessario adeguarsi alle mutate esigenze dei tempi e soprattutto all'incremento notevole dei traffici.

J E R V O L I N O , Ministro della marina mercantile. Desidero, se mi si consente, dire al senatore Barbaro che il problema che riguarda direttamente il mio Ministero è quello dei magazzini generali; egli invoca il raddoppiamento dei magazzini generali, ritenendo che gli attuali siano insufficienti. Gli altri problemi sono di competenza di Ministero diverso dal mio.

All'onorevole senatore Barbaro faccio formale promessa — e la manterrò — di dargli risposta per iscritto, molto dettagliata. Non voglio leggere tutto ciò che è stato preparato dalla Direzione competente per non togliere tempo a tutti noi. Però debbo dirle una cosa interessante, onorevole Barbaro, e cioè che gli operatori economici e la Camera di commercio, nella loro funzione di organi propulsori, si disinteressano del problema e non hanno mandato alcuna richiesta al mio Ministero.

Ho fatto fare dalla direzione competente un'attenta ricerca per conoscere se vi erano richieste e mi è stato risposto che non risulta niente.

Mentre assumo impegno verso l'onorevole Barbaro che il problema formerà oggetto di attento esame, lo prego di sollecitare gli organi competenti perchè, in virtù della legge, facciano arrivare al Ministero la richiesta prescritta.

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

B A R B A R O . Ringrazio l'onorevole Ministro e assicuro che la pratica è di già avviata perchè ora tutti gli enti si sono molto concretamente interessati.

P R E S I D E N T E . Seguono i due ordini del giorno del senatore Ottolenghi, che sono fatti propri, in assenza del presentatore, dal senatore Solari.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile.* Il primo ordine del giorno è accolto come raccomandazione e, voglio aggiungere, con l'augurio che quanto chiede l'onorevole Ottolenghi — cioè la zona franca nel porto di La Spezia a favore degli Stati del Centro Europa e in particolare della Svizzera — diventi realtà.

Il secondo ordine del giorno formerà oggetto di studio e torneremo sulla questione quando discuteremo il disegno di legge sulle convenzioni. In quella sede potrò dare anche qualche risposta più concreta di quanto non faccia oggi, confermando intanto che l'argomento è all'attenzione del Ministro.

P R E S I D E N T E . Gli ordini del giorno sono esauriti. Passiamo ora all'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.

R U S S O , *Segretario:*

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1961-62 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 250 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 1961-62 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).

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso. Ha chiesto di parlare, per dichiarazione di voto, il senatore Sacchetti. Ne ha facoltà.

S A C C H E T T I . Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, credo che la migliore prova che il Gruppo della Democrazia Cristiana in Senato non abbia una politica democratica nei confronti dei problemi della Marina mercantile, consista anzitutto nell'atteggiamento assunto, di non partecipare al dibattito da parte di colleghi del suo gruppo.

D'altra parte non hanno avuto qui eco tendenze nuove che si erano manifestate nell'altro ramo del Parlamento. Vi è la conferma invece che tutto è andato bene, che tutto va bene e si può proseguire per la medesima strada. Attendevamo dal relatore e dal Ministro, per conto della Democrazia Cristiana, di sentire che, accanto ai problemi generali dell'agricoltura, dell'industria, della scuola, della viabilità, vi sono anche i problemi della Marina mercantile, che investono fundamentalmente l'economia na-

zionale, e attendevamo che essi venissero svolti anche nell'Aula del Senato.

Per tali motivi, l'iniziativa delle sinistre per una continuazione del dibattito, ampio e impegnato come merita questa componente dell'economia nazionale, con la richiesta della discussione, in quest'Aula, del credito destinato alle nuove costruzioni (che non deve aver luogo nel discreto ambito della Commissione) è più che giustificata anche dall'andamento del dibattito sul bilancio del Ministero.

Occorre dunque un impegno nuovo, poiché provvedimenti spiccioli e frammentari sono praticamente privi di efficacia e di consistenza ai fini dell'incremento della nostra economia marinara. Del resto di ciò si è avuta conferma anche nel fatto che i provvedimenti predisposti, se verranno approvati, mirano semplicemente ad un rinnovo in 4 anni di una parte dell'attuale flotta nazionale. Il Ministro, che si preoccupa tanto del « boicottaggio » e dell'« ostruzionismo » comunista, per ripetere le espressioni da lui usate, non ha tenuto conto invece delle tendenze nuove che vanno affiorando nel suo stesso campo. La relazione dell'onorevole Colasanto, stesa a nome della maggioranza democristiana della Camera dei deputati, contiene parecchi spunti scopertamente critici e impliciti inviti a cambiare rotta.

La stessa cosa è avvenuta in quest'Aula, ma neanche a proposito della discussione di altri provvedimenti di legge il Ministro della marina mercantile ha rinunciato al suo ottimismo nonostante il loro evidente significato (del resto in coerenza con dichiarazioni dell'onorevole Petrilli e del ministro Bo), e cioè che nel settore della marina almeno un terzo delle maestranze dovrà essere licenziato. Questo è il significato del sofisma della riorganizzazione o della riconversione dei cantieri! Riconversione: è questa una parola che ricompare dopo 13 anni; ha lo stesso contenuto che ebbe nel 1959, quando si volle giustificare la smobilizzazione di un gruppo di aziende I.R.I.

Si delinea dunque netto questo orientamento delle partecipazioni statali per una riduzione fino a un terzo dell'attività dei nostri cantieri. Il Ministro della marina mer-

cantile ha ripetuto, stamani nell'Aula del Senato, che ci sarà una disponibilità di mano d'opera altamente qualificata, alla quale bisognerà trovare altri posti di lavoro. Ma, onorevole Ministro, quale migliore occupazione, per questa mano d'opera, se non i cantieri stessi? Non soltanto vi è bisogno, ma è anche possibile un volume di investimenti che garantisca il lavoro a tutti i cantieri, col mantenimento dell'attuale livello di occupazione non solo per 4 anni, ma per un periodo di tempo ben maggiore. Ma purtroppo la vostra politica in fondo si volge ormai verso la riduzione parziale dell'attività cantieristica e, quello che è peggio, ciò avviene nonostante le necessità nazionali e internazionali di sviluppo dei traffici marittimi.

Ci deve essere dunque un impegno diverso, e questo potrà essere assunto solo dopo un ampio discorso, da tenere nelle due Aule del Parlamento. Onorevoli colleghi, la fretta in termini economici e dal punto di vista delle necessità nazionali, se può essere anche comprensibile sotto certi aspetti, in genere è cattiva consigliera. Del resto, dal punto di vista del lavoro e degli impegni, se ritardo vi è da parte vostra, signori del Governo, per non presentare provvedimenti organici che noi rivendichiamo, collegati a piani ordinati di sviluppo di tutta l'economia nazionale, il ritardo non può essere imputato all'episodio limitato di cui si è tanto parlato anche in quest'Aula, episodio che per il suo contenuto e per il modo come è stato condotto non corrisponde nemmeno all'interesse sociale. Se nelle Aule del Parlamento in questi mesi si insiste per un discorso generale sulla politica marinara, noi siamo stati tra i primi ad aver contribuito ad aprire il dibattito, così come sta a confermare il nostro atteggiamento alla 7ª Commissione, mentre il 20 luglio ultimo scorso in Commissione, al momento di discutere il disegno di legge, mancava il relatore, il democratico cristiano senatore Angelini, così come manca ancora il 4 ottobre, alla ripresa dei lavori parlamentari in Commissione; nè abbiamo ancora, dopo 12 giorni le relazioni per poter discutere in Aula i provvedimenti richiamati dal Ministro.

Il ritardo quindi è da imputarsi soprattutto all'atteggiamento contraddittorio del Gruppo della Democrazia Cristiana; questo occorre dire al di sopra di ogni considerazione circa la consistenza patrimoniale del singolo Ministro o del relatore. Sono i fatti in politica che contano.

Oggi che ci troviamo a discutere del bilancio della Marina mercantile, i tre progetti di legge in questione vanno sollecitati con l'ordine di priorità che meritano. Il primo provvedimento da approvare con carattere di urgenza è quello da noi proposto che reca il n. 1656, onde mettere in condizioni la Finmare di spendere meno dei suoi fondi per interessi passivi ed esaminare con tutta tranquillità il piano di riordinamento delle linee di preminente interesse nazionale.

Altro provvedimento che va subito dopo approvato è quello in ordine al credito per la demolizione. Esso contiene due misure che debbono essere discusse nell'Aula del Parlamento in quanto si tratta di decidere se si deve dare il contributo per i materiali ai fini della ricostruzione delle navi « Liberty » che sono state regalate, come si disse a suo tempo, e che sono comunque ammortizzate da lungo tempo, e si tratta di stabilire se un armatore può comperare un rudere all'estero, fargli compiere un piccolo viaggio, per poi avere il contributo e ricostruire una nave nuova.

Il discorso si fa più complesso per quanto riguarda il progetto di legge sul credito marinaro. Noi riteniamo che esso coinvolga questioni di fondamentale importanza, questioni che non sono state affrontate esaurientemente nel corso della discussione di questo bilancio e che pertanto vanno riprese. Tali questioni riguardano le modalità di concessione del credito, la quantità del credito stesso nonché degli investimenti pubblici, la possibilità di costruire le navi nei cantieri nazionali, eccetera. Per esempio penso che sia pure demagogia affermare che questi provvedimenti daranno lavoro per quattro anni ai cantieri nazionali, mentre nella legge non c'è nessuna garanzia che ciò avvenga. Non solo, ma da questo progetto di legge, e quindi dai contributi statali, sono esclusi i cantieri di Palermo.

Come vedete, onorevoli colleghi, basta enunciarli questi problemi per renderci conto della necessità di discutere presto ma bene i provvedimenti in Aula, affinché della loro portata venga a conoscenza la collettività nazionale, affinché ciascuno si assuma tutta intera la propria responsabilità in ordine alla politica degli investimenti, al controllo democratico e allo sviluppo coordinato della nostra economia. Se due anni sono occorsi per discutere tra di voi e coi vostri amici all'estero, non possono essere sufficienti due o tre settimane, per farci approvare una legge che non soddisfa l'attesa nè le richieste di gran parte dell'opinione pubblica nazionale, e in particolare dei lavoratori, dei tecnici e anche di una gran parte dei piccoli armatori.

Una nuova politica marinara, a nostro avviso si deve basare anzitutto su un incremento effettivo, e non solo sul rinnovo della parte vecchia, non per una questione soltanto di prestigio, o per riacquisire cioè i punti perduti nell'ambito della flotta mondiale, ma per l'interesse economico che ha il nostro Paese a sviluppare una produzione nella quale oggi l'Italia è in ritardo.

Un'altra linea di sviluppo della nostra politica marinara deve essere quella volta ad ottenere una maggiore incidenza delle partecipazioni statali. Tale incidenza è stata ridotta dal 43 per cento di prima della guerra al 15 per cento della flotta nazionale.

Mentre prendiamo atto che non c'è confusione, nel Ministero, fra il monopolio finanziario e industriale e la legittima difesa degli interessi dei lavoratori delle compagnie portuali, facciamo presente che la politica dei porti consiste nel fare dell'Ente portuale un ente di diritto pubblico, con tutti i compiti che esso deve assolvere per lo sviluppo dell'economia delle città, delle Regioni e della Nazione tutta.

Queste sono le linee fondamentali sulle quali noi ci muoviamo per difendere veramente gli interessi dei cantieri. Ed è oggi maturo in una gran parte della coscienza pubblica il pensiero che il discorso sulla crisi dei cantieri, in relazione allo sviluppo della politica marinara e alla sua necessaria democraticità, deve essere coordinato nel qua-

dro di uno sviluppo dell'economia moderna che tenga conto di tutti gli aspetti della nostra vita nazionale.

Ciò ci suggerisce concretamente di dire di no a questo bilancio, che non tiene conto di tutte queste esigenze e presenta un piano amministrativo che corre su una politica che noi, e non soltanto noi, valutiamo profondamente sbagliata. Comunque non risponde ai tempi moderni ed alle necessità di carattere sociale che si manifestano.

Siamo convinti, onorevole Ministro, di fare nostre le istanze che sono sorte dai cantieri portuali, dai tecnici e da una parte degli armatori, dicendo di no a questo bilancio e chiedendo che si continui il discorso sulla politica marinara. Questo infatti è diventato un problema di importanza nazionale.

Perchè possa esservi un primo sviluppo della coscienza marinara occorre che questi problemi si affrontino, non nel chiuso di una Commissione e neppure per mezzo dei piccoli provvedimenti settoriali disorganici come si sta facendo. Per lo sviluppo di tale coscienza marinara occorre seguire le linee di una politica generale attuando dei provvedimenti parziali che procedano sulle linee da noi tracciate in Senato e alla Camera dei deputati.

Proprio per sviluppare questa coscienza, e per accogliere le istanze cui ho accennato, noi votiamo contro il bilancio presentato dal ministro Jervolino, e ci riserviamo di riprendere ad uno ad uno questi temi presto, ci auguriamo anche in occasione della discussione dei provvedimenti che stanno davanti al Parlamento. Ricordiamo ancora che per la nostra parte, anche nei ritagli di tempo che potremo avere da qui alla chiusura della discussione dei bilanci, la priorità degli argomenti che dovranno essere affrontati va a quelli che riguardano il pagamento del debito dello Stato verso la Finmare, e in secondo luogo a quelli che riguardano le demolizioni. Infine, senza pensare ai limiti dell'impegno che siamo doverosamente tenuti a mantenere, dovremo discutere, impiegando tutto il tempo che sarà necessario, affinché il credito marittimo soddisfi davvero l'attesa delle maestranze dei cantieri favo-

rendo l'incremento, e non la staticità, con una politica economica sbagliata.

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).

Annunzio di interrogazioni

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

C E M M I , Segretario:

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici, per sapere quali interventi e quali provvedimenti il Governo intenda promuovere per riparare i gravissimi danni verificatisi in Benevento per lo straripamento del fiume Sabato, seguito al nubifragio del 19 ottobre 1961.

Nonchè per conoscere le provvidenze che si intendono adottare per evitare che la parte bassa della città sia sempre minacciata da pericolosi allagamenti; e per sapere se non sia il caso di provvedere con uno stanziamento straordinario alla costruzione di alloggi per la sistemazione di quelle famiglie che sono costrette a vivere sotto il continuo incubo dell'invasione delle acque del fiume e che hanno avuto le loro case allagate (1260).

LEPORE

Ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e delle foreste e dell'industria e del commercio, per conoscere i provvedimenti che intendono adottare per i gravi danni determinati dall'alluvione del 18 ottobre 1961 in Irpinia (1261).

CRISCUOLI, BONADIES

Ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, dell'industria e del commercio e della agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti sono stati adottati e

saranno adottati, con la dovuta urgenza, per alleviare il disagio e le sofferenze delle popolazioni della città e della provincia di Napoli così gravemente colpite dalle recenti straordinarie perturbazioni atmosferiche e dalle alluvioni che hanno causato ingenti danni alle abitazioni, agli impianti e alle colture (1262).

D'ALBORA

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro della sanità, per conoscere i motivi che hanno sinora impedito l'eliminazione delle cause dell'inquinamento, che permangono da alcuni mesi, delle acque del fiume Liri, specie nel tratto Avezzano-Sora-Iso-la Liri, inquinamento denunciato dall'Amministrazione comunale di Sora alle Autorità provinciali e centrali a seguito di numerosi voti, ordini del giorno, manifestazioni di popolo e di stampa.

Tale inquinamento risulta determinato dalla immissione nel Liri, senza le cautele previste dalla legge, di rifiuti nocivi di grandi stabilimenti industriali operanti in Avezzano individuati nella Società per azioni Idroelettrica - sezione cartiera - e dalla Società per azioni zuccherificio di Avezzano.

Tali immissioni hanno, tra l'altro, determinato il mutamento del colore tradizionale delle acque del Liri producendo deteriori conseguenze per la pubblica sanità alle persone e specie al bestiame (che si rifiuta di abbeverarsi nelle acque medesime), all'intero patrimonio ittico, che si teme sia totalmente compromesso, con ripercussioni dannose per l'irrigazione e conseguentemente per l'agricoltura della zona.

Il referto del Laboratorio provinciale di igiene e profilassi di Frosinone, a seguito delle analisi compiute a suo tempo, ha messo in evidenza i pericoli suindicati per il notevole inquinamento e la scomparsa di ogni potere antidepurante dell'acqua del fiume, di cui ha sconsigliato l'uso specie per il bestiame (2634).

RESTAGNO

Ordine del giorno

per la seduta di lunedì 23 ottobre 1961

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica lunedì 23 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (1701) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi internazionali, adottati in Ginevra il 18 maggio 1956:

Convenzione doganale relativa all'importazione temporanea per uso privato di imbarcazioni da diporto e di aerei e Protocollo di firma;

Convenzione doganale relativa all'importazione temporanea di veicoli stradali commerciali e Protocollo di firma;

Convenzione doganale relativa ai « containers » e Protocollo di firma (867) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e l'India per i servizi aerei con Annesso e Scambi di Note, concluso a Roma il 16 luglio 1959 (1299) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

4. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia ed il Canada sui servizi aerei, concluso in Roma il 2 febbraio 1960 (1300) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo internazionale sullo zucchero aperto alla firma in Londra il 1° dicembre 1958 (1602) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Norme per la determinazione dei canoni relativi all'uso di linee telegrafiche e telefoniche e di apparati telegrafici di

proprietà dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, dei canoni relativi alla manutenzione di linee ed apparati per conto di altre Amministrazioni o di terzi, e per la determinazione delle quote di spese generali, di surrogazione e di appoggio (1567) (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

7. Nuove disposizioni in materia di depositi per ricorsi agli organi giurisdizionali ed adeguamento di alcune voci della tariffa della legge di bollo e di quella sul-

le tasse per il pubblico registro automobilistico (1493-*Urgenza*).

8. Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1961 al 30 giugno 1962 (1716 e 1716-*bis*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 13,40)

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari