

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

555^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

LUNEDÌ 28 MAGGIO 1962

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

COMMEMORAZIONE DEL SENATORE LORENZO SPALLINO E DEL SENATORE LUIGI BENEDETTI:	
PRESIDENTE	Pag. 25827
* FANFANI, <i>Presidente del Consiglio dei mi- nistri e ad interim Ministro degli af- fari esteri</i>	25830
COMMISSIONE DI VIGILANZA SULLA BIBLIOTECA:	
Nomina di membro	25827
CONGEDI	25827
DISEGNI DI LEGGE:	
Presentazione di relazioni	25827
« Stato di previsione della spesa del Mini- stero della marina mercantile per l'eser- cizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (1903) (Discussione):	
D'ALBORA	Pag. 25840
MASSIMO LANCELLOTTI	25842
RUGGERI	25830
INTERROGAZIONI:	
Annunzio	25846
N. B. — <i>L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'uf- ficio.</i>	

Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale della seduta del 24 maggio.

CARELLI, Segretario, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Merlin per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Annunzio di nomina di membro della Commissione di vigilanza sulla Biblioteca

PRESIDENTE. Comunico di aver chiamato il senatore Caristia a far parte della Commissione di vigilanza sulla Biblioteca.

Annunzio di presentazione di relazioni

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni:

a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), dal senatore Romano Antonio sul disegno di legge:

« Estensione delle norme sull'applicazione del giudizio direttissimo » (1941);

a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), dal senatore Cenini sul disegno di legge:

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato e quelli di talune Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1952-1953 » (188).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite ed i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Commemorazione del senatore Lorenzo Spallino e del senatore Luigi Benedetti

PRESIDENTE. (Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea).

Onorevoli colleghi, due gravissimi atroci lutti hanno funestato il Senato nella giornata di ieri.

Nelle prime ore del mattino si è spento, nella sua abitazione di Milano, il senatore Luigi Benedetti, la cui forte fibra era minata da un male che da lunghi mesi lo aveva tenuto lontano dai lavori parlamentari.

Nel tardo pomeriggio, in un incidente sull'autostrada dei Laghi, perdeva la vita il senatore Lorenzo Spallino, mentre tornava a Como al termine di una intensa giornata di lavoro.

In quest'ora tristissima, nel rendere il nostro commosso tributo di omaggio alla memoria dei due indimenticabili Colleghi, sentiamo che l'animo nostro non sa rassegnarsi alla realtà delle ferali notizie che hanno gettato nella costernazione e nel lutto la famiglia senatoriale, privandola di due eminenti personalità che, in quattordici anni di ininterrotta permanenza a Palazzo Madama, avevano dato al Senato il meglio della loro lucida intelligenza e della loro appassionata fede nei valori della democrazia.

Lorenzo Spallino era nato a Cefalù, in Provincia di Palermo, il 24 settembre 1897 ed

aveva militato, fino dagli anni giovanili, nell'Azione Cattolica e nel Partito popolare. Trasferitosi a Como, si dedicò all'esercizio della professione forense. Combattente della prima guerra mondiale, aveva riportato un'invalidità ed era stato decorato al valor militare.

Ritiratosi dalla vita pubblica durante il ventennio fascista, era ritornato in prima fila nell'attività politica dopo il 25 luglio 1943, dedicandosi alla riorganizzazione della Democrazia Cristiana nella sua provincia finchè, nel 1944, fu arrestato e processato dal Tribunale speciale di Milano.

Dopo la Liberazione, entrò a far parte del Consiglio nazionale del Partito e, nel 1948, fu eletto senatore nel collegio di Cantù e riconfermato nelle legislature successive.

A partire dal 1948, la sua attività si identifica con quella della nostra Assemblea, ai cui lavori la sua profonda esperienza ed il suo costruttivo dinamismo recarono un contributo di grande rilievo.

Fu Presidente della Commissione giustizia del Senato e Presidente della Commissione consultiva per l'emanazione di norme relative alle circoscrizioni territoriali e alle piante organiche degli uffici giudiziari. Presiedette anche la Commissione speciale per l'esame dei provvedimenti in materia di locazioni. Autore di importanti proposte di legge e relatore di numerosi disegni di legge, tra i quali quello sul Consiglio superiore della Magistratura, si può ben dire che, nell'attività parlamentare, Lorenzo Spallino aveva trovato lo strumento più idoneo per lo sviluppo della sua vigorosa personalità e per l'affermazione di quegli ideali di democrazia e di progresso nei quali sinceramente credeva.

Vennero poi le responsabilità di Governo: Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio nel Ministero Zoli, quindi Sottosegretario alla giustizia nei tre successivi Governi, divenne Ministro delle poste e telecomunicazioni nel III Ministero Fanfani e conservò tale carica nell'attuale Governo.

Si allargava così il campo della sua attività, che si rivestiva di nuove forme e di nuove possibilità, ma non veniva meno, per un solo attimo, la sua partecipazione alla vi-

ta quotidiana della nostra Assemblea, alla quale egli riservava un attaccamento esemplare, direi fisico, che lo portava a dividere la sua giornata tra Palazzo Madama e le sedi degli uffici ministeriali presso le quali prestava, di volta in volta, la sua attività.

Anche questo è uno dei motivi per i quali la sua figura fu, e rimarrà, particolarmente cara. In un mondo politico come il nostro, ove frequenti, purtroppo, sono gli sbandamenti delle idee e degli uomini, Lorenzo Spallino seppe essere sempre coerente con se stesso e con le sue concezioni politiche.

Sensibilissimo sino all'ombrosità, nascondeva alle volte la sua intima timidezza con calde esplosioni verbali, che erano un po' la valvola di sicurezza del temperamento in perenne pressione e dell'animo nel quale il tormento subiva spesso il moltiplicatore della sua non perduta passionalità isolana.

Egli seppe anche conservare una fedeltà assoluta alle proprie amicizie, fedeltà che, se non traesse origine dalla sua calda terra di Sicilia, definirei wagneriana tanto era calda, appassionata, indistruttibile.

La sua amicizia, espansiva e gelosa ad un tempo, non conosceva dubbi o eclissi, sapeva giustificare e perdonare generosamente, se occorreva, anche l'imperdonabile, ed era intesa da lui come un'intima disciplina, come un rigido dovere.

Sotto questo profilo, possiamo dire che egli era un esemplare ben raro! Per limitarci al passato, lo ricorderemo sempre vicino al suo maestro, il presidente Zoli, di cui era l'ombra fedelissima, modesta, inquieta, al punto che, quando Zoli scomparve lasciando fra noi un vuoto incolmabile, ci chiedemmo tutti come avrebbe fatto Spallino a vivere senza di lui.

Egli visse mantenendo acceso il ricordo del suo caro amico e, soprattutto, coltivandone le idee, il costume e quella assoluta probità che i tempi sembrano voler travolgere, ma che troverà sempre degli onesti — come Lorenzo Spallino — capaci di difenderla e di esaltarla, soprattutto con lo esempio.

Schivo delle manifestazioni esteriori, con il suo tratto schietto, improntato a genuina umanità e sorretto da un'altissima dirittura

morale, egli aveva saputo conquistarsi il rispetto e l'affetto di tutti.

Dai campi di battaglia alle aule dei tribunali, dalla tribuna parlamentare al banco del Governo, il senatore Spallino prodigò senza risparmio le sue inesauribili energie, il suo multiforme ingegno, la sua integra dirittura morale, in una attività costruttiva volta all'affermazione di quegli ideali di democrazia e di libertà ai quali aveva consacrato la sua vita.

Egli finì tragicamente sull'asfalto di quelle strade la cui pericolosità aveva appena ricordato nel suo ultimo discorso inaugurale, quasi presago dell'imminente catastrofe, al termine di una giornata dedicata — come tante altre — all'adempimento dei suoi doveri di parlamentare e di uomo di Governo.

Finì solo: non aveva con sé staffette o scorte e neppure quel seguito di ammiratori non disinteressati che sovente accompagnano i nostri personaggi politici nelle loro numerose celebrazioni. Morì raccolto da un umile contadino, e in quell'ultimo abbraccio semplice, povero ma umano, è tutta la sintesi della sua vita. Lascia un grande rimpianto tra i poveri del suo lago, che egli seppe sempre difendere, anche quando, colpevoli, portavano a spalla, dalla Svizzera, le proibite « bricolle ».

Al Gruppo parlamentare della Democrazia Cristiana, che perde un così autorevole esponente, alla famiglia così atrocemente colpita, alla sua città natale e a quella che fu la sua seconda patria, la Presidenza del Senato esprime i sensi del commosso cordoglio di tutta l'Assemblea.

Luigi Benedetti era nato a Trento il 7 agosto 1898. Laureatosi in medicina presso l'Università di Padova, si era ben presto affermato nella sua professione.

Dopo il 1943, era stato uno dei maggiori animatori del movimento di resistenza in Alta Italia e, divenuto Presidente del Comitato di liberazione della sua Regione, si era efficacemente adoperato per risparmiare alle popolazioni le atrocità della guerra.

Segretario regionale della Democrazia Cristiana trentina, della quale era stato uno dei fondatori, aveva dato un contributo decisivo alle delicate trattative con il gruppo

etnico tedesco, che portarono alla creazione dell'ente Regione.

Nel 1948 venne eletto al Senato per il collegio di Trento con il 67,5 per cento dei voti e, nel 1953 e nel 1958, fu riconfermato con larghissimo suffragio.

Le sue grandi doti di mente e di cuore gli assicurarono presto nel Partito e in seno alla nostra Assemblea una posizione di indiscusso prestigio e lo portarono ad assumere incarichi di grande responsabilità, nei quali egli seppe offrire la misura della sua dirittura politica e della sua appassionata competenza nei problemi della sanità.

In Senato, egli fu Vice Presidente e poi Presidente della 11^a Commissione permanente per l'igiene e la sanità pubblica; relatore del disegno di legge sul controllo per la fabbricazione e il commercio dei medicinali; relatore del disegno di legge per la costituzione del Ministero della sanità. Con il suo esempio e con la sua infaticabile attività, aveva impresso ai lavori della Commissione da lui presieduta un ritmo di lavoro fecondo di risultati positivi.

In seno alla Democrazia Cristiana fu, tra l'altro, membro del Comitato direttivo del Gruppo senatoriale, in rappresentanza del quale fece anche parte del Consiglio nazionale del Partito.

Presidente nazionale dell'Associazione medica dentisti italiani, era stato recentemente eletto, con designazione unanime, Vice Presidente onorario dell'Associazione internazionale dei dentisti, a riconoscimento dell'attività svolta a favore della categoria.

Le caratteristiche del suo tratto in ogni occasione furono la garbatezza nei rapporti con tutti, la bonomia a cui era improntata ogni sua attitudine in Parlamento e fuori e un umorismo semplice, mai corrosivo, che lo rendevano un piacevole compagno in ogni circostanza.

Noi tutti perdiamo un collega ed un amico, la cui emotività — in lui alle volte irrefrenabile — testimoniava il calore intimo del suo animo sensibile.

Onorevoli colleghi, se grande è il rimpianto che la scomparsa del senatore Luigi Benedetti lascia in tutti quanti ebbero la ventura di conoscerlo e di apprezzarne la

lucida figura morale e la feconda attività, ancor più grande è il vuoto che egli lascia in seno alla nostra Assemblea, al suo Partito, alla sua Regione.

La larga eredità di affetto e di consensi che circonda la sua memoria ci esorta, tuttavia, a sperare che non sarà dimenticato il suo alto messaggio di fede nei valori genuini dell'umanità e di dedizione generosa e disinteressata al bene delle classi più umili.

Alla famiglia dolorosamente colpita, al Gruppo parlamentare della Democrazia Cristiana, alla sua adorata Trento, la Presidenza del Senato rinnova le espressioni del più profondo cordoglio.

FANFANI, *Presidente del Consiglio dei ministri e ad interim Ministro degli affari esteri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* FANFANI, *Presidente del Consiglio dei ministri e ad interim Ministro degli affari esteri*. Onorevole Presidente, a nome del Governo mi associo al ricordo che ella ha testè fatto del senatore Benedetti. Lo avemo noi tutti, o collega in questa Assemblea, o collega nelle nostre riunioni politiche. Il Governo lo ebbe sempre incoraggiatore e stimolatore dell'azione, a beneficio specialmente delle popolazioni trentine.

Non è una formalità, quindi, quella che compio, dicendole con quale animo tutti partecipiamo al dolore che ella ha espresso e alle condoglianze che ella ha rivolto al Gruppo parlamentare della Democrazia Cristiana, alla famiglia del senatore Luigi Benedetti, alla Regione trentina.

Debbo dirle, onorevole Presidente, una parola di mesto ringraziamento per l'elogio che ella ha fatto del Ministro delle poste e telecomunicazioni, senatore Lorenzo Spallino. Noi non possiamo aggiungere che un'ulteriore testimonianza, a nome dei colleghi di questo Governo e degli altri Governi ai quali Lorenzo Spallino recò il suo contributo fattivo, onesto, energico, fermo, esemplare, di Sottosegretario prima, come ella ha ricordato, di Ministro poi. Io particolar-

mente ebbi la ventura, ammirandone le doti, di proporle al Capo dello Stato la nomina a Ministro delle poste e telecomunicazioni del precedente Governo. Nelle riunioni del Gabinetto, nell'amministrazione quotidiana, Lorenzo Spallino rese sempre una grande testimonianza delle alte virtù che si nutrono in questa Assemblea e recò ai nostri lavori, soprattutto recò alla testa di una così delicata e numerosa famiglia come quella dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, un esempio raro, che ella ha già ricordato e che io amo sottolineare, per le alte virtù spirituali, religiose, morali, umane e civiche, che lo resero sempre particolarmente caro.

Ci associamo quindi con lei al dolore che l'Assemblea ha già espresso, rinnoviamo le nostre condoglianze alla sposa, ai figli, ai suoi elettori e concittadini e ci racchiudiamo nel nostro dolore profondo, ricordandolo come amico e collaboratore sincero, attivo, carissimo.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta per un'ora in segno di lutto.

(La seduta, sospesa alle ore 17,25, è ripresa alle ore 18,25).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (1905)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

RUGGERI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel dibattito sul bilancio della Marina mercantile il dialogo fra Parlamento e Governo credo sia diventato uno dei più difficili. Sin dalla pri-

ma legislatura sono stati dati suggerimenti, sono state fatte delle critiche da ogni settore, non soltanto dal nostro, e spesso, anzi quasi sempre, il Governo ha ammesso la validità delle posizioni che venivano assunte dai vari schieramenti politici qui in Parlamento ed ha assicurato, nel corso delle repliche fatte dai Ministri, di voler adottare le soluzioni che venivano prospettate sia per i singoli settori della politica marinara sia per il problema nel suo complesso.

Intendiamoci, non dico che dalla prima legislatura ad oggi non si sia fatto nulla — non è questo il problema — ma alla luce dei fatti quelle linee che venivano di volta in volta indicate e, ripeto, accettate in linea di principio dal Governo, sono rimaste delle semplici enunciazioni e non si è provveduto nel senso che era stato richiesto.

Ma questi dibattiti, in fondo, hanno avuto per lo meno un gran merito, quello di far risaltare con esattezza e con chiarezza tutti gli elementi della materia, elementi che sono vari, diversi: dal naviglio ai porti, dal problema della pesca a quello del demanio e a quello dei cantieri. Ed oggi possiamo dire che probabilmente, proprio in virtù di questi dibattiti, ed anche a causa di una numerosa e voluminosa pubblicistica nazionale ed internazionale, il settore in questione è uno dei più conosciuti in Italia.

Ma appunto questa conoscenza ha dato modo di volta in volta, e in occasione di discussioni di singoli provvedimenti, e soprattutto in occasione delle discussioni generali sul bilancio — nelle quali si deve esaminare tutto l'andamento dell'indirizzo politico ed economico del settore — di concludere le discussioni formulando delle critiche, dando dei suggerimenti. Il rilievo di fondo che sempre è stato fatto, in sostanza, è questo: che il Governo non ha mai avuto un piano organico per tutta la materia ed è andato avanti di volta in volta con provvedimenti particolari, con i famosi tamponi (questa parola è sorta proprio discutendo dei problemi di politica marinara) che, se potevano dare una soluzione alle situazioni anche difficili, che venivano in luce, nel complesso ignoravano la prospettiva generale e le conseguenze che ne sarebbero derivate agli altri settori.

In altri termini non si sono avute soluzioni armoniche all'interno del settore della politica marinara, e non si è mai considerato, soprattutto, che questa politica deve essere, a sua volta, armonizzata con tutta la politica economica nazionale, in quanto la politica marinara costituisce, nello stesso tempo, elemento d'impulso alla produzione diretta, agricola e industriale da una parte e di infrastrutture indispensabili dall'altra.

Questa visione avrebbe dovuto sempre essere tenuta presente per evitare disfunzioni, strozzature, ritardi, cedimenti, tutte cose che in definitiva si sono tradotte in danno per gli interessi della collettività nazionale, o per lo meno non si sono tradotte in benefici, in vantaggi, in proporzione allo sforzo che la collettività nazionale ha fatto per il settore marinaro. Questa confusione, questa incertezza, questa mancanza di armonia fra i vari provvedimenti indubbiamente hanno favorito alcuni gruppi monopolistici che ne hanno tratto grandi vantaggi.

La nostra critica è stata sempre una critica aperta, severa, perchè per noi si trattava di una responsabilità politica, ed abbiamo sempre detto, anche ultimamente in occasione della discussione della legge per il credito per le costruzioni navali, che i provvedimenti erano volutamente incompleti e disordinati al fine di proteggere alcuni interessi privati.

Questa è la nostra posizione, ma è dimostrativo il fatto che sulla stessa nostra posizione si trovino — ecco perchè dico che il dialogo è diventato difficile — attraverso interventi autorevoli, anche uomini della maggioranza i quali hanno rilevato le incomprensioni e gli eventuali errori di valutazione.

Le analisi e le prospettive, malgrado la euforia di certa stampa, non sono certamente rosee e permettono di mettere a fuoco la situazione dei vari problemi, sfrondata dalla polemica e senza tener conto di una quantità di statistiche che non sempre dicono il vero. La situazione secondo noi è la seguente.

Per il naviglio, il rapporto tra flotta nazionale e flotta mondiale è diminuito nei confronti del passato: questo elemento è

innegabile. Va bene, ci sono state le perdite della guerra che hanno ridotto la nostra flotta quasi a zero, ma non bisogna dimenticare che nel 1946, 1947 sono state inserite nel nostro naviglio circa 900.000 tonnellate, rappresentate dalle navi di tipo « Liberty », navi che hanno determinato forti profitti, profitti che a loro volta sono stati investiti in buona parte, se non totalmente, nell'acquisto frettoloso di navi vecchie di pronto impiego, ma di costruzione straniera.

Non bisogna dimenticare inoltre che la guerra è finita da quindici anni, cioè da un periodo di tempo che rappresenta l'età utile per una nave. I provvedimenti a favore della nostra flotta risalgono alla legge Cappa, e poi alla legge Saragat, ma da allora sono trascorsi quattordici anni.

Noi riteniamo che, seguendo un altro indirizzo, si sarebbe potuto mantenere inalterato il rapporto tra flotta nazionale e flotta mondiale e si sarebbero potuti coprire meglio i vuoti che oggi lamentiamo.

Secondo problema: il rapporto fra navi vecchie, cioè navi che sono state costruite praticamente prima della guerra, e il complesso della flotta nazionale oggi è il più alto che esista nei confronti delle flotte di altri Paesi a vecchia tradizione marinara. Ciò dimostra soprattutto che l'armamento libero (la flotta statale non ha fatto dei rilevanti acquisti di navi vecchie sul mercato internazionale) ha diretto rilevante parte dei suoi investimenti su navi vecchie di pronto impiego, nei momenti di nolo favorevole, specialmente dopo le guerre di Corea e di Suez e in altre situazioni che si sono verificate sul mercato dei noli, orientandosi quindi per nuovi acquisti soltanto su un elemento, cioè sul nolo immediato. Questo elemento non è da trascurare e va sempre considerato; ma, come abbiamo già detto altre volte, non è l'elemento determinante o preponderante di una politica marinara dinamica e avveniristica. Quando si aumenta il tonnellaggio tenendo presente il nolo del momento, si dimentica che si deve guardare invece allo sviluppo dei traffici e ad altri problemi.

Terzo punto: il rapporto fra flotta statale e flotta libera è scaduto a limiti dannosis-

simi per la flotta nazionale. Questo problema ci preoccupa, non soltanto perchè riteniamo che la flotta statale doveva mantenere il suo rapporto con la flotta libera, ma soprattutto perchè, data la sua odierna debolezza, la flotta statale non è più in grado di dirigere, nell'interesse del Paese e degli altri settori della nostra economia, la politica dei traffici come è necessario che avvenga.

Sui traffici, un elemento che balza agli occhi è che il movimento delle merci nei porti italiani viene fatto per un terzo dalla bandiera nazionale e per due terzi dalle bandiere estere. Sorge qui il problema della discriminazione. Noi, tanto per chiarezza, aderiamo alla tesi che i traffici internazionali non devono essere tutelati da legislazioni o da provvedimenti amministrativi che discriminano le varie bandiere. Però quando facciamo la considerazione che la nazione che ha la più grande flotta del mondo, gli Stati Uniti, adotta apertamente, malgrado le pressioni e le richieste, una legislazione discriminatoria, è chiaro che dobbiamo concludere che per fare la pace bisogna essere in due. Se sono rimaste inscaltate tutte le richieste fatte non soltanto dall'Italia, ma anche dalle nazioni di vecchia tradizione marinara, le quali ancora non hanno adottato i provvedimenti che riteniamo ad un certo momento indispensabili per difendere la nostra bandiera, l'Inghilterra, la Norvegia, la Francia, è chiaro che non possiamo restare impassibili in questa guerra. Dobbiamo metterci in posizioni per lo meno di difesa e adottare una cauta ma adeguata legislazione, come non è stato fatto, mentre, se fosse stato fatto, probabilmente il rapporto tra merce trasportata nei porti italiani da bandiera nazionale e da bandiere internazionali oggi sarebbe migliore.

Sempre sui traffici, constatiamo la rinuncia della FINMARE alle linee preesistenti redditizie. Su questo problema non mi dilungo in quanto è stato discusso ampiamente qui in Senato, in occasione della presentazione della legge Jervolino, riguardante il riordinamento delle linee di preminente interesse nazionale, e la 7ª Commissione ha sviluppato il dibattito; c'è una promessa del

Ministro sulla quale mi richiamerò alla conclusione di questo modesto mio intervento.

Un altro punto concerne la situazione del cabotaggio, che è abbandonato a se stesso; è una situazione insostenibile. Bisogna tener presente che un Paese come l'Italia non può fare a meno del cabotaggio, non può rinunciarvi.

Sono d'accordo anche con le osservazioni fatte dal senatore Corbellini, ma il problema non è soltanto quello da lui indicato. Posso rilevare, a titolo di critica, che quando si è fatto il Trattato di Roma ci si è dimenticati di questo problema; e finchè lo dimenticano la Francia o la Germania, ebbene, questi Paesi non hanno così intenso bisogno di cabotaggio come noi, ma che l'Italia si sia dimenticata di considerare il cabotaggio, la libera circolazione attraverso il cabotaggio, per le comunicazioni del M.E.C., mi pare abbastanza grave!

Il cabotaggio non ha avuto aiuti nè dalle leggi specifiche sull'armamento e neppure — come riteniamo che sarebbe stato giusto — dalle leggi generali che riguardano aiuti, incentivi — questa nuova e buffa parola! — per le piccole e medie imprese. Questo volevo dire, onorevole Ministro, per quanto concerne il naviglio e il traffico.

Ma oggi, probabilmente, il problema più pesante dal punto di vista dell'impegno finanziario è quello dei porti, perchè questi non hanno avuto lo sviluppo che sarebbe stato necessario. E qui veramente c'è da dire che il Governo non si è accorto, anzi non ha considerato il grande aumento dei traffici marittimi internazionali del dopoguerra; direi che, da un certo punto di vista, si augurava che i traffici fossero diminuiti. Infatti, facendo un raffronto tra la spesa normale ricorrente di prima della guerra, spesa necessaria e modesta anche allora — tanto è che non possiamo dire che nel 1938-1940 i nostri porti erano porti di primo piano, salvo alcuni come quello di Genova, di Savona e così via — noi vediamo, signor Ministro, che la spesa per i porti fatta dallo Stato italiano andava dai 600 agli 800 milioni allo anno; lei faccia il calcolo in base alla svalutazione monetaria e si accorgerà che la spesa avrebbe dovuto essere, perlomeno dal 1948,

cioè da quando si è avuto un primo assestamento del nostro bilancio, tra i 45 e i 65 miliardi all'anno.

Ebbene, onorevole Ministro, in quindici anni abbiamo speso complessivamente, per i nostri porti, 150 miliardi: una media di 10 miliardi all'anno.

Oggi i porti, onorevole Ministro, rappresentano una grave strozzatura, sia per i traffici marittimi, sia, naturalmente, anche per i traffici terrestri, perchè bisogna considerare che i porti rappresentano il naturale nodo necessario tra i due sistemi di traffico. E poi, magari, quando il costo della manipolazione delle merci risulta un po' più elevato, si dà la colpa ai salari, ai lavoratori portuali!

Il senatore Corbellini, infatti, si lamenta delle attrezzature ed altro, ma il problema di fondo è molto più grosso! E dirò, in linea di massima, quali sono le dimensioni finanziarie.

Il senatore Corbellini, a pagina 6 della sua relazione, parlando del lavoro marittimo in generale rileva: « Tra i compiti più importanti — e qui voglio rilevare questa sua affermazione, sulla quale non possiamo essere perfettamente d'accordo — di competenza ministeriale...

C O R B E L L I N I , *relatore*. Guardi a pagina 11!

R U G G E R I . Vedremo dopo. Dunque, egli dice: « Tra i compiti più importanti, di competenza ministeriale, per la tutela ed il controllo delle attività svolte nei vari ed ampi settori della navigazione marittima, vi è quello di occuparsi direttamente dello sviluppo delle attività sindacali ». Onorevole Corbellini, lei chiarirà nella sua replica questa affermazione, ma il Ministero della marina mercantile nell'attività sindacale, nei rapporti salariali non c'entra niente e quindi noi non possiamo accettare, anzi respingiamo, questa affermazione.

Soprattutto per quanto riguarda i porti io prendo una sua frase che del resto riassume un po' tutto il suo pensiero sul lavoro portuale: « Il controllo dei costi della mano d'opera per la cosiddetta giornata visuta deve ottenere che essa risulti adeguata

alla produttività complessiva degli impianti e, nel tempo stesso, mantenersi competitiva con quella dei similari porti stranieri, specialmente se questi interessano zone di influenza terrestri che possono essere comuni allo stesso fine ». La questione non si riduce soltanto a questo, perchè le dico, onorevole Corbellini, che i salari dei portuali italiani sono superiori soltanto ai salari dei portuali...

C O R B E L L I N I , *relatore*. No, non ho detto questo.

R U G G E R I . Lei non va a fondo, ma a buon intenditor poche parole; comunque mi lasci dire: i salari dei portuali italiani sono superiori soltanto ai salari dei portuali spagnoli e greci. E qui il discorso andrebbe lontano e non voglio farlo; lei sa cosa succede in Spagna. Tutti i salari, cioè la retribuzione globale, totale dei salari anche degli altri Paesi del M.E.C., sono sensibilmente superiori a quelli dei portuali italiani. Ora, noi siamo sensibili alla difesa del tenore di vita dei portuali, dei lavoratori in genere e quindi era mio dovere fare questo rilievo. Il punto fondamentale, preponderante, al 90 per cento, del costo delle manipolazioni delle merci è l'insufficienza dei bacini portuali e le attrezzature. Qualcosa lei dice sulle attrezzature a pagina 11, ma ripeto che non sono sufficienti le soluzioni che lei indica.

Sulla pesca (vado rapidamente esaminando settore per settore) il senatore Corbellini si dilunga molto sul problema ma non affronta il problema di fondo. Lascio il giudizio ai pescatori; onorevole Corbellini, vada a parlare con i pescatori, ascolti quali sono le loro richieste! Faccio presente un solo elemento per dimostrare la grave incuria del Governo su questo tormentato problema della pesca. Onorevole ministro Macrelli, lei che è vicino a posti di pesca, sappia che in 12 anni, da questa parte e da tutte le altre parti, dagli istituti di ricerca scientifica, dalle marinerie di pesca, si richiede insistentemente un'attrezzatura in mare per le ricerche con la spesa di 400-500 milioni per qualche battello, al fine di fare le ricerche stesse. Abbiamo 18 istituti di ricerca senza

attrezzature o con poche attrezzature a terra. Se andiamo a fare un esame delle discussioni sui bilanci, possiamo constatare che su 13-14 bilanci discussi, ogni volta c'è stata la richiesta affinché si spendessero questi 200-300-400 milioni per avere 1-2-3 battelli per le ricerche. No, nossignori non siete riusciti a farlo, non siamo riusciti ad ottenerli. Ho fatto presente questo elemento per dimostrare l'incuria del Governo e mi pare che questo sia un problema limite.

Sulla pesca ci sono stati alcuni provvedimenti come in tutti i settori: danni di guerra, rimodernamento della flotta fatto male, senza indirizzo, senza piani, senza prospettive. Un altro elemento le voglio dare, onorevole Ministro: c'è un regolamento della pesca che risale al 1881. Finalmente, dopo 80 anni circa, il Governo presenta un nuovo regolamento sulla pesca marittima. Ebbene, è identico a quello del 1881 (« sulla sorveglianza ») con due sole innovazioni di due o tre articoli dedicati alla pesca subacquea che allora non c'era.

E l'altra innovazione, qual è? Anzichè attrezzarsi per la sorveglianza, si inaspriscono le pene. Se quel regolamento dovesse essere applicato, bisognerebbe spendere miliardi per fare carceri nuove, perchè andrebbero in galera tutti i capitani di barca, molti pescatori, eccetera. La nostra è invece una Repubblica fondata sul lavoro e non sulla polizia.

Riunificazione dei servizi. Non le dico niente: d'accordo, bisogna unificare i servizi, e dal 1948 in poi si parla del problema. Il senatore Corbellini ha detto che eravamo pronti a fare una Sottocommissione, della quale avrei dovuto far parte anch'io, perchè rapidamente si predisponessero i provvedimenti necessari.

Su altri settori minori non mi dilungo. C'è il problema del demanio.

Ha ragione il collega Corbellini quando afferma che vi è un grande disordine nel demanio marittimo, ma il vero problema è la difesa delle coste, e di questo non si parla nel bilancio, nè abbiamo notizia di sufficienti stanziamenti per la difesa dei litorali sul bilancio dei Lavori pubblici. Badi che ci sono migliaia di chilometri di coste che sono in

erosione, e che continueranno a peggiorare se non si provvede con scogliere ed opere di salvaguardia.

Casse di previdenza: problema dell'unificazione, anche questo un problema non risolto. Per questo è difficile il colloquio, perchè ci si è più volte assicurato che questi problemi sarebbero stati risolti ed oggi nè il bilancio nè la relazione ne fanno cenno.

Si dirà che le nostre critiche sono le stesse che abbiamo fatto in numerose altre occasioni. È vero, ma, a parte che giova ripetere quando ancora non si è soddisfatti, noi riteniamo necessario rinnovare le nostre critiche per rispondere al relatore Corbellini che assume, secondo noi, una posizione di politica economica sbagliata, e salvo alcuni punti del resto secondari, afferma che in questo settore non vi è molto da cambiare. Egli afferma (e sono sue testuali parole) che le linee generali restano sostanzialmente quelle discusse in Commissione e in Assemblea e nelle dichiarazioni dell'allora Ministro della marina mercantile, Raffaele Jervolino. (*Interruzione del senatore Corbellini, relatore*). La frase va chiarita, e le dico perchè. Va chiarita, perchè il senatore Corbellini sa che tra le discussioni in questo e nell'altro ramo del Parlamento e le dichiarazioni dell'allora ministro Jervolino vi è una profonda diver-

genza di vedute e di indirizzi. (*Interruzione del relatore Corbellini*). Lei doveva dire, secondo me, che riguardo a certi indirizzi sulle linee di preminente interesse nazionale, ad esempio, tra le dichiarazioni dell'allora ministro Jervolino e le discussioni svoltesi in Parlamento c'è stata una profonda divergenza, tant'è che, unico caso nella storia del Parlamento, il ministro Jervolino durante la discussione fu costretto a ritirare la legge.

Io potrei ricordare anche la relazione Colasanti sul bilancio della Marina mercantile 1961-62, che, partendo dall'analisi approfondita delle varie situazioni, chiedeva però un vigoroso cambiamento di rotta nei punti cardine del settore. Così potrei ricordare la relazione di minoranza dell'onorevole Adamoli, che chiedeva che la politica marinara fosse inquadrata nella politica generale economica nazionale.

Queste osservazioni non sono state fatte e mi scusi, senatore Corbellini, se io critico l'impostazione generale della sua relazione, senza citare parola per parola.

Rammento ancora, onorevole Ministro, le due relazioni al Senato, Angelini e Zucca-Sacchetti, sulla legge per il riordinamento delle linee di preminente interesse nazionale, una in contrasto con l'altra.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(*Segue R U G G E R I*). Dico perciò al senatore Corbellini che appunto in questo settore vi è tutto da precisare, da chiarire e non si può sostenere che le linee generali restano quelle delineate dall'allora ministro Jervolino. Se così è, vuol dire che ella è del parere che non si avranno modificazioni, mentre noi speriamo che il ministro Macrelli, che fa parte di un nuovo Governo, con un nuovo orientamento politico, sia di parere diverso. Lo speriamo vivamente, anche perchè si sono avute qui al Senato alcune soluzioni interessanti. Innanzitutto la legge sulle linee di preminente interesse nazionale,

che ho ricordato, per cui le diamo atto, onorevole Macrelli, che è venuto incontro alle nostre posizioni, facendo delle dichiarazioni che in linea di massima possiamo accettare.

Vi è stato poi un dibattito in occasione della legge sulla Sardegna, sulle autonomie funzionali da concedersi permanentemente ai porti sardi. Il provvedimento è stato ritirato dal Governo. Vi è stata ancora una lotta, per ora vittoriosa, per i cantieri di Livorno, che dovevano essere ridimensionati e il provvedimento è stato ritirato.

Vede, onorevole Ministro, sono questi alcuni elementi che ci fanno sperare; però per

ora restano soltanto episodi. Non possiamo considerarli ancora come l'espressione di una volontà di predisporre un piano generale di tutto il sistema, da elaborare democraticamente anche attraverso la proposta Conferenza del mare, confermata dal ministro Macrelli, facendo intervenire anche le forze interessate, locali e nazionali, i sindacati e le categorie che, sia pure in contrasto tra di loro, potranno contribuire all'elaborazione di una nuova linea.

Noi chiediamo un piano generale che consideri tutto il sistema della politica marinara, perchè tutti gli elementi che sembrano non facenti parte di uno stesso quadro, di uno stesso settore, sono invece necessariamente interdipendenti: porti, naviglio, flotta, cantieri. Ma noi chiediamo un piano che, a sua volta, si inquadri e si armonizzi nella cosiddetta politica di « piano » di tutta la economia nazionale; che abbia per obiettivo l'eliminazione dei pericolosi e dannosi squilibri settoriali, zonali, sociali, come è appunto, a quanto sembra, nelle intenzioni del Governo di centro-sinistra. Ancor ieri l'onorevole Fanfani, in un discorso tenuto a Siena, ha detto che il principale punto programmatico di questo Governo è quello che riguarda la previsione di una politica economica pianificata.

Il settore della politica marinara dev'essere preso in considerazione in tempo e deve essere elaborato per inquadrarsi a sua volta in questa politica di piano generale.

Il piano, però, dovrà prevedere una diversa politica marinara. Noi non abbiamo la presunzione di voler precisare ora questo piano; senza scendere ai problemi minori, che dovranno essere sviluppati in conseguenza della soluzione dei punti principali, ritengo opportuno sottolineare quali sono, a mio avviso, i punti cardine per una nuova politica mercantile: flotta, naviglio, porti, cantieri, pesca.

Per quanto riguarda la flotta, occorre predisporre misure idonee per giungere alla soluzione di due problemi. Anzitutto occorre rinnovare la nostra flotta munendola di mezzi competitivi. Vi è tutta una tecnica moderna nuova che è tuttora in corso di modificazione, e che non ho intenzione di illustrare

adesso, non essendo questa la sede adeguata. Occorre predisporre misure vigorose affinché in un certo numero di anni (8 anni, 10 anni, come è stato detto in un recente convegno a Genova) si possa avere un vero piano che riguardi questa materia.

Vi è poi il problema del potenziamento della nostra flotta; noi chiediamo che la nostra flotta ritorni al rapporto di tonnellaggio che ha sempre avuto negli anni passati nei confronti della flotta mondiale. E chiediamo questo non soltanto per una questione di prestigio. Noi non possiamo adattarci a farci sopravanzare da Paesi di vecchia tradizione marinara, o anche di nuova tradizione, non tanto, come ripeto, per una questione di prestigio quanto in considerazione delle nostre possibilità. Si è sempre detto che l'Italia è una Nazione marinara, che ha migliaia di chilometri di coste; si è sempre riconosciuta la sua posizione nel Mediterraneo e si è sempre parlato delle esigenze nazionali in questo campo. Sarebbe veramente una colpa non utilizzare la nostra posizione geografica ed economica e non provvedere alle esigenze nazionali.

Questo è il problema. Occorre però, questo eventuale piano, che dovrà raggiungere secondo noi i cinque milioni di tonnellate, impostarlo per il futuro, perchè da qui a dieci anni le navi che oggi hanno quindici, sedici diciotto anni, andranno fuori uso. Bisogna che con questo piano si metta per sempre la nostra flotta in condizioni competitive, in condizioni di poter utilizzare la nostra posizione geografica. Con questo piano bisogna mettere la Finmare, per quanto riguarda il tonnellaggio, in giusto rapporto con tutta la flotta nazionale.

Per avere un indirizzo di politica dei traffici internazionali occorre avere una politica nazionale e per far questo occorre una grossa flotta statale. Noi non abbiamo niente contro l'armamento libero, ma sappiamo che il suo unico o prevalente (e del resto logico) scopo è il profitto. In questo caso però il nolo immediato è un elemento subordinato, e ad affermare questo non siamo solo noi, ma anche altri economisti che si occupano di politica marinara. Il settore dei trasporti marittimi per essere utile all'economia nazio-

nale in un Paese come l'Italia, dove nel complesso la flotta è superiore al fabbisogno del traffico nazionale, dev'essere prevalentemente affidato allo Stato. Questo può fare solo lo Stato, non gli armatori privati che spesso, come recentemente è accaduto, si accapigliano tra di loro.

Dunque, piano di rinnovamento e di potenziamento significa prevedere quattro o cinque milioni di tonnellaggio al fine di raggiungere un miglior rapporto fra flotta nazionale e flotta mondiale, in previsione anche del potenziamento dei traffici marittimi internazionali e di cabotaggio. Il traffico marittimo infatti è in espansione e tutti sono d'accordo nel prevedere che i traffici marittimi avranno per un lungo tempo un notevole sviluppo. Se è così, allora occorre approntare i mezzi competitivi necessari.

Se lo Stato italiano avrà una sua flotta e una sua politica, la marineria italiana sarà in grado di poter acquisire sempre nuove linee, secondo il sistema moderno di trasporto; oggi infatti il traffico volandiero è in decadenza rispetto al traffico di linea. Quindi il traffico viene fatto attraverso le linee, e si sviluppa sempre di più questa nuova concezione dei trasporti, più economica. Però, l'esigenza di costruire milioni di tonnellate nazionali è indispensabile per non venire tagliati fuori, in vista della specializzazione delle navi, che per acquisire nuove linee è quasi sempre necessaria.

Il problema è degli oneri di avviamento: per acquisire nuove linee, bisogna sopportare, quasi sempre, degli oneri di avviamento. Vi sono anche armatori liberi lungimiranti, che li sopportano ben sapendo che quella data linea in avvenire dovrà dare determinati profitti. Ma noi non possiamo contare soltanto su questa buona volontà e su questa attitudine; è lo Stato che deve acquisire nuove linee, appunto, se è necessario, sopportando anche i relativi oneri di avviamento.

Secondo punto cardine, sul quale debbo dare anche qualche suggerimento, dopo essermi soffermato criticamente. Si tratta del problema dei porti nei suoi tre aspetti: bacini, attrezzature, gestione. Per risolvere questo problema, appunto in conseguenza della

trascuratezza degli anni passati, occorre un impegno di grandissime dimensioni. Però, prima di tutto bisogna dichiarare se i porti debbono avere un ordinamento pubblico, con gestione pubblica, o se invece si intende avviarsi alla privatizzazione dei porti stessi. Se si sceglie la prima soluzione, occorre predisporre tutti i piani relativi, finanziari, tecnici, giuridici. (*Interruzione dell'onorevole Dominedò, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*). Il bilancio dei Lavori pubblici mi pare che abbia previsto tre miliardi e mezzo nell'esercizio 1962-63. Cosa c'è dunque? Ancora niente, soltanto delle promesse.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io rispondo al punto della pubblicizzazione, corrispondente alla demanialità.

RUGGERI. Attualmente però esiste una grande confusione, una promiscuità dei due sistemi, cosa che spesso passa perfino inosservata e che è una conseguenza della carenza dell'azione governativa, consistente in ingiustificate concessioni governative, in autonomie funzionali, in concessione di banchine per approdi preferenziali, per i silos privati — cosa aspetta la Federconsorzi a fare i silos? —, di magazzini, di banchine di allestimento, di banchine militari — mezzo porto di Ancona se lo sono mangiato i militari! —, in concessione di porti industriali demaniali sul tipo di quello di Marghera (la concessione sta per scadere, ci direte quali provvedimenti intendete prendere alla scadenza). Non soltanto, ma già ci si avvia alla concessione di demanio dello Stato a condizioni preferenziali per progettare porti privati, come Vado Ligure, Brindisi, eccetera.

La nostra scelta è chiara, il nostro suggerimento altrettanto chiaro. I porti, sia per la stessa definizione giuridica degli spazi in concessione, che sono sempre di proprietà del demanio marittimo, sia per la funzione economica, in quanto rappresentano gli anelli di congiunzione fra i traffici marittimi interni e internazionali e i trasporti interni, debbono essere definitivamente e globalmente considerati impianti pubblici.

Provveda lo Stato alla ricostruzione e al potenziamento dei porti esistenti — parlo dei bacini — o di quelli che, eventualmente, per esigenze di sviluppo di certe zone occorre fare *ex novo*. Provveda lo Stato per le attrezzature. Qui viene fuori il problema della gestione — che è legato a quello delle attrezzature — e lo Stato deve provvedervi, ma deve anche predisporre piani per le attrezzature, che sono altrettanto importanti quanto i bacini portuali.

A questo proposito si può però ottenere la collaborazione delle forze locali: Province, camere di commercio, Comuni, associazioni, compagnie portuali e così via. Come si può ottenere? Si può ottenere sollecitando e promuovendo l'azione governativa del Ministero della marina mercantile e superando certe gelosie, per la istituzione degli enti di gestione; sul tipo del Consorzio del porto di Genova, tanto per citare il più importante. Ci sono diverse richieste, ad esempio di Savona, di Civitavecchia, per fare gli enti locali di gestione, enti ai quali partecipano, per l'appunto, anche gli enti locali, come i Comuni e le Province, che possono anche, attraverso mutui ed altre operazioni finanziarie, provvedere in tutto o in parte a sollevare il bilancio dello Stato dagli oneri per le attrezzature, che sono altrettanto importanti, ripeto, quanto i bacini.

Per tutto questo però, onorevole Ministro, è richiesta una spesa pesante, una spesa che assomma a centinaia e centinaia di miliardi; si parla di 800-900 miliardi. Può spaventare, ma non possiamo fare la politica dello struzzo e non si può parlare di una nazione marinara se la collettività nazionale, lo Stato, il Governo e il Parlamento, non provvedono a munire l'Italia marinara di porti moderni all'altezza della situazione.

Il problema dei porti è stato per anni discusso in Parlamento, è stato recentemente ripreso in convegni di Comuni, di Province, che naturalmente si fanno vivi perchè si vedono colpiti nei loro interessi.

Oggi è normale che nelle rade e negli avamposti ci siano spesso decine di navi all'ancora, in attesa della banchina, onorevole Ministro. È normale! Prenda, ad esempio, dei porti anche importanti, da quello di Ge-

nova a quello di Ancona, e vedrà le navi all'ancora, in attesa di avere la banchina disponibile!

Lo Stato, il Ministero della marina e quello dei lavori pubblici, cui è demandata la soluzione tecnica di questi problemi, fecero alcuni cenni ad un piano di porti; ma nè nel bilancio della Marina mercantile nè in quello dei Lavori pubblici vediamo nulla, come ho detto prima, e non possiamo conoscere le idee e le intenzioni del Ministro!

La preghiamo, onorevole Macrelli, di dirci qualche cosa in questa occasione, di dirci quali sono le idee e le proposte del suo Ministero. Ritengo che lei abbia il dovere di comunicare al Parlamento le linee che verranno proposte, anche per precisare — e qui mi rivolgo al senatore Corbellini — la sua posizione nei confronti della relazione del senatore Corbellini il quale in genere ha dimenticato il problema dei bacini portuali.

C O R B E L L I N I , *relatore*. Si tratta di attrezzature come tutte le altre!

R U G G E R I . No, una cosa sono i bacini, altra cosa sono le attrezzature. Lei ha dimenticato questo problema; non dico che lei non ne parli affatto, ma lo fa in misura assolutamente incompleta, come è avvenuto per la flotta e per i traffici.

E questo ci ha reso diffidenti, senatore Corbellini! Qui c'è un rapporto politico, non un rapporto personale; non è certo il senatore Corbellini uomo da non conoscere e da dimenticare questi problemi; egli è in grado di analizzarli e di suggerire le soluzioni di fondo. Ma appunto perchè gli riconosciamo capacità e diligenza, dobbiamo pensare che il suo tacere o la mancanza di una posizione coraggiosa possa anche significare un suggerimento al Ministero di non prendere impegni per una nuova e diversa linea di politica economica da adottare. Spetta a lei, onorevole Ministro, precisare come stanno le cose; speriamo che lei non si trincerò dietro la ragione che la competenza è del Ministero dei lavori pubblici, perchè, sì, la competenza finanziaria e tecnica è del Ministero dei lavori pubblici, ma la responsabilità della

politica economica per quanto riguarda i porti è sua, è del Ministero della marina mercantile.

Per quanto concerne i cantieri navali, la nostra posizione, onorevole Ministro, è nota. Ho detto prima che un vigoroso ed indispensabile piano di ammodernamento della flotta, il potenziamento d'altra parte dei cantieri navali con una visione futura dei traffici marittimi può garantire, può assicurare ai nostri cantieri un lungo periodo di pieno impiego. Si tenga presente, per esempio, che per riportare la nostra flotta statale al rapporto che aveva anteguerra sono necessari oggi due milioni di tonnellate. Il pieno impiego può, dunque, avvenire.

Per il secondo punto, l'ammodernamento dei cantieri al fine di avere un costo-nave competitivo, ci rifiutiamo di ammettere che i nostri progettisti, i nostri tecnici, le nostre maestranze non siano in grado di portare i nostri cantieri sullo stesso livello tecnico di quelli di altre Nazioni. Le posso dare gli elementi: i salari dei navalmeccanici degli altri Paesi — e mi riferisco soltanto a quelli del M.E.C., senza parlare degli Stati Uniti e di altri — sono sensibilmente superiori ai salari dei nostri operai. Noi possiamo portare i nostri cantieri ad una situazione competitiva sul costo-nave, ma naturalmente bisogna fare anche qui degli investimenti, degli ammodernamenti.

Inoltre, chiediamo al ministro Macrelli quali sono le sue intenzioni e quelle del Governo in tale materia, e tanto più siamo indotti a fare tale richiesta perchè sono noti i divieti che vengono posti dalla Comunità economica europea in proposito. C'è stato un dibattito per l'approvazione della legge n. 301 del marzo 1961; l'approvazione di questa legge ha dato luogo ad una divergenza di vedute in seno alla Comunità, la quale in definitiva considerò compatibile la legge col Trattato di Roma in via eccezionale, ma pose alcune condizioni, condizioni (potremmo leggerle, ma per brevità non le leggerò; comunque ho qui il documento) che suggeriscono il riammodernamento, ma con l'invito al ridimensionamento dei cantieri. Si parla di 200 mila tonnellate. C'è stata la risposta del ministro Bo nel dicembre 1961

che per l'istante si è ridotta la capacità produttiva di 80 mila tonnellate annue. Chiediamo cosa è avvenuto successivamente, in occasione dell'approvazione della legge per il credito navale. Non so se anche questo argomento abbia dato luogo ad una discussione, ma credo di sì, ne abbiamo sentito parlare. Noi chiediamo chiarimenti e faremo tutto quello che possiamo perchè queste tesi non vengano accettate. Se infatti accettiamo le proposte fatte dalla Comunità economica europea, i cantieri dovranno ridurre la loro produzione del 30 per cento. C'è stata lotta a Livorno perchè questo non avvenga e si è rimandata la decisione al 1964. Ma i mesi passano presto e i piani per dar lavoro ai cantieri bisogna proporli oggi: non possiamo aspettare il 1964.

Ultimo punto è il settore della pesca. Il senatore Corbellini si sofferma a lungo sulla questione, e qui sono d'accordo con lui. Ritengo tuttavia che ci sia qualche lacuna: condivido i suoi apprezzamenti critici, ma bisognava dire di più, perchè si tratta di un problema tormentato.

Noi chiediamo a lei, onorevole Ministro: dove è andato a finire il « piano azzurro »? Il ministro Jervolino due anni fa, il senatore Menghi e io stesso dicemmo: sta bene, questi sono indirizzi per una politica della pesca. Che fine ha fatto questo piano? Ci auguriamo che sia così cortese di dircelo.

E mi permetto di indicare per grandi linee quali sono le nostre idee in proposito. La pesca deve essere considerata in quattro grandi settori: pesca interna e con mezzi fissi costieri; pesca costiera con natanti velici (che prima o poi dovranno essere sostituiti) e motobarche fino a 25-35 cavalli; la pesca alturiera; infine la pesca atlantica che, così come viene oggi impostata dalle grandi Nazioni pescherecce, presuppone la costruzione delle navi fattoria. Questa è la pesca atlantica che del resto lei ci ha descritto in Commissione, senatore Corbellini, come esperienza di un suo viaggio.

Ogni settore deve avere una sua particolare considerazione dal punto di vista regolamentare, della sorveglianza, della ricerca economico-tributaria e dei relativi servizi.

Chiediamo alla sua cortesia: a che punto sono gli studi e quali provvedimenti si intendono attuare? In conclusione, chiediamo che il problema della politica marinara debba essere considerato come elemento primario della politica economica nazionale. Attendiamo una cortese risposta, se non sugli impegni che lei intende prendere, signor Ministro, almeno sulle linee future della sua politica affinché le diverse forze interessate, e spesso contrastanti, ne prendano conoscenza prima della progettata Conferenza del mare. È necessario sapere quali sono le linee di questo Governo: spero che siano diverse dalle linee dei vecchi Governi, perchè almeno si possa sviluppare un dibattito democratico in tutto il Paese nel periodo che va dalla discussione di questo bilancio fino alla data della convocazione della Conferenza del mare, che lei spero vorrà confermare.

Questo perchè la Conferenza possa essere non un'accademia, ma un esame dei risultati che scaturiscono dai dibattiti democratici delle forze interessate, degli enti locali interessati, sicchè la Conferenza, se lei indicherà le linee che intende proporre, sia uno strumento fecondo che possa rappresentare un punto di partenza per un avvio ad una politica marinara diversa, più armonica, migliore di quella che si è avuta nel passato, come è richiesto da ogni parte. (*Vivi applausi dalla estrema sinistra*).

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

G E N C O , *Segretario:*

« Il Senato,

visto lo sviluppo assunto dai traffici nel porto di Napoli che dal 1938 all'ultimo esercizio si sono sestuplicati per le merci passando da tonnellate 2.868.726 a tonnellate 12.621.758, e quasi raddoppiati per il movimento dei passeggeri passando da numero 1.416.633 a numero 2.048.371;

considerato che il detto Porto dovrà in un prossimo avvenire essere utilizzato per i traffici con l'Africa che sono in continuo sviluppo e ritornare testa di linea per quelli con il Nord America,

invita il Governo a predisporre con la massima urgenza, attraverso i Ministeri competenti, Marina mercantile e Lavori pubblici, i lavori occorrenti per il suo ampliamento e per l'ammodernamento e completamento delle sue attrezzature ».

P R E S I D E N T E . Il senatore D'Albora ha facoltà di parlare.

D ' A L B O R A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi sono deciso a prendere, brevemente, la parola sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno 1962-63 per due motivi: il desiderio di portare in quest'Aula l'eco dei numerosi convegni cui ho partecipato su invito del Presidente dell'E.A.P. di Napoli, durante i quali egli, con inesausta passione, ha esposto e patrocinato gli incombenti problemi di quel porto, e la lettura della chiara ed esplicita relazione del senatore Corbellini nella quale egli, con la solita competenza, esprime, senza mezzi termini, alcune considerazioni sulla possibilità di un migliore coordinamento di alcuni settori dell'attività ministeriale.

Le sue osservazioni, per esempio, sul lavoro marittimo e principalmente sulla necessità di adeguare la preparazione professionale e l'addestramento del personale al continuo progresso degli strumenti di controllo necessari alla sicurezza della navigazione marittima, sono veramente interessanti, così come quanto egli suggerisce circa il collocamento, la sistemazione a bordo ed i provvedimenti, per l'assistenza e la previdenza, a favore della gente di mare.

La vita di bordo richiede notevoli sacrifici, privazioni e limitazioni e, per quanto ho sentito dire da dirigenti responsabili, vi sono oggi delle difficoltà nel reperimento del personale disposto a navigare; pertanto, tutti i miglioramenti che possono essere studiati e concretati per dare agli equipaggi la possibilità di una vita igienica e confortevole

saranno decisamente utili e rispondenti alle possibilità offerte dalla moderna tecnica delle costruzioni navali.

Ma i due punti della relazione che mi trovano perfettamente d'accordo con le considerazioni del relatore sono quelli relativi al demanio ed alle opere marittime.

L'incremento dell'utilizzazione dei beni demaniali marittimi a fini e scopi turistico-balneari apporta certamente notevoli vantaggi all'economia ed al reddito nazionale, ma occorre temperare le esigenze di questa attività con quelle del paesaggio, dei pescatori e del pubblico che ha diritto al libero accesso alle spiagge e a non vedersi privato della vista del mare.

Pertanto, occorrerebbe evitare, sulle spiagge, costruzioni continue ed a carattere permanente e soprattutto regolare, per infiniti motivi, la distribuzione e l'ubicazione degli stabilimenti balneari, onde evitare eccessivi affollamenti, turbative al paesaggio, menomazioni al panorama ed ottenere una equa distribuzione di tali impianti soprattutto dove vi sono arenili estesi che lo permettono.

Giustamente osserva il relatore che, per meglio tutelare il demanio marittimo, occorre adeguare, all'incremento delle richieste di concessione, i mezzi ed il personale addetto agli appositi uffici, sia centrali che periferici; aggiungo che, in determinati casi, occorrerebbe anche interpellare le locali Sovrintendenze alle belle arti per evitare spesso irreparabili danni a quanto di veramente bello offrono alla nostra vista la natura ed il paesaggio.

La proposta di istituire un nuovo ruolo di personale prevalentemente tecnico, addetto a tale servizio, mi sembra oltremodo attuale ed opportuna, perchè servirebbe, con vantaggio anche dell'erario, ad eliminare indebite occupazioni, sconfinamenti, abusi contro la proprietà demaniale ed a regolarizzare infinite situazioni che sono venute a mano a mano a crearsi a danno dell'interesse generale. Potrei citare alcuni di questi casi ma me ne astengo per brevità; d'altronde penso che al Ministro siano noti.

Questa necessità appare tanto più giustificata in quanto vi è oggi, fra l'altro, una

spiccata tendenza ad usare le zone costiere, e lo stesso mare, a fini industriali (pare che colmare un metro quadrato di mare, in alcune località, costi meno che acquistare un metro quadrato di retroterra) ed il relatore cita alcuni recenti esempi di occupazioni del genere in Augusta, Ravenna, Taranto, Milazzo, Brindisi, e così via.

Aggiungo ad esse l'ampliamento degli stabilimenti dell'Italsider in Bagnoli di Napoli che tante discussioni ha generato tra industriali, tecnici e difensori delle esigenze panoramiche della zona.

Ma veniamo alle opere marittime. Ad esse è connesso il primo motivo di questo mio intervento.

Il relatore accenna, e non poteva fare diversamente dovendo trattare numerosi altri argomenti, alla situazione dei principali porti italiani; io desidero trattenermi sulla situazione del porto di Napoli, con particolare riferimento a quanto ha formato e forma oggetto delle relazioni e delle giustificate richieste dell'onorevole Salerno, infaticabile Presidente del locale ente autonomo.

La capacità ricettiva del nostro porto in base alle statistiche — che ci danno le seguenti cifre in aumento: anno 1958: merci tonnellate 2.868.726, passeggeri 1.416.633; anno 1960-61: merci tonnellate 12.621.758, passeggeri 2.048.371 — appare enormemente pregiudicata, nel suo movimento ascensionale, dalla situazione sempre più deficitaria delle sue attrezzature.

Ed a questo punto mi sembra opportuno aggiungere un rilievo. Mentre nel 1938 al traffico merci la bandiera italiana ha partecipato per il 67,25 per cento, nell'esercizio 1960-61 tale partecipazione si è ridotta al 31,97 per cento, il che vuol dire che nelle attività mercantili del nostro porto prevale la bandiera estera; ne consegue l'assoluta necessità di offrire attrezzature perfette e degne delle tradizioni marinare italiane.

D'altra parte, è ovvio affermare che non si può avere un effettivo e definitivo sviluppo economico del Mezzogiorno se non si attivano le comunicazioni marittime, cioè i mezzi principali di scambio e di incremento delle relazioni internazionali.

Pertanto occorre fare di Napoli il capolinea delle rotte per il Nord-America, il che costituisce non una donazione, ma un'opera di giustizia e di utile nazionale, perchè da Napoli parte ed a Napoli giunge la maggioranza dei passeggeri diretti o provenienti dall'America del Nord.

Ragioni di non minor rilievo esigono il mantenimento e l'accrescimento delle linee che ci collegano con l'Africa.

I popoli africani, che conquistano man mano la loro indipendenza, hanno bisogno di collaborazione e di aiuto, e l'Italia non è stata sorda ai loro appelli.

Per rendere validi e produttivi i collegamenti marittimi col nuovo continente sono necessari, a giudizio dei competenti, mezzi navali moderni, veloci ed efficienti per attirare, con un servizio inappuntabile, merci e passeggeri, e conferire, alla Nazione che lo gestisce, considerazione e simpatia.

Naturalmente questo prevedibile incremento dei traffici richiederà che il porto di Napoli sia sempre più organizzato ed efficiente e, pertanto, si avvertirà sempre più la necessità di ampliamento del suo perimetro e delle strutture dello scalo, così come è stato più volte richiesto dai parlamentari e dal Presidente dell'Ente autonomo.

Mi si potrà obiettare che, proprio in questi giorni, il Capo dello Stato ha inaugurato il nuovo bacino galleggiante; è qualche cosa, ma non è tutto, perchè occorrono molte altre opere, affinchè il porto napoletano sia alla altezza del compito che svolge e che dovrà svolgere. Mi sia consentito, a proposito di questo avvenimento, un personale rilievo.

Il bacino inaugurato ieri era pronto da otto mesi: perchè attendere una vigilia elettorale per inaugurarlo?

Non era miglior cosa far vedere al Capo dello Stato, a cui noi siamo grati per averci voluto dedicare la sua prima visita ufficiale, le infinite miserie che ancora affliggono la città?

Perchè solo in determinate occasioni Napoli è oggetto di tante attenzioni e di tante pose di prime pietre e di visite e discorsi di così alto rilievo? Forse, per far dire ai miei concittadini che per risolvere i numerosi problemi che urgono per sollevare la città

dai suoi infiniti bisogni, ci vorrebbe un'elezione ogni sei mesi od ogni anno?

Ma, a parte queste amare considerazioni, delle quali chiedo venia al Senato, a proposito di opere marittime, desidero, signor Ministro, associarmi alla richiesta del relatore allorchè egli rileva che occorre coordinare l'opera del suo Ministero con quella del Ministero dei lavori pubblici, perchè la questione dei porti venga risolta in maniera organica e completa.

Alla competenza amministrativa del suo Ministero vanno attribuite la programmazione, la scelta e la priorità di attuazione delle opere da svolgere, e nel suo bilancio dovrebbero figurare le disponibilità dell'erario in materia, mentre al Ministero dei lavori pubblici dovrebbe esserne lasciata la realizzazione; e questo punto sarà oggetto del mio intervento sul bilancio dei Lavori pubblici.

Voglio augurarmi che a ciò si addivenga al più presto, per evitare ritardi e dispersioni dai quali, di solito, derivano alla nazione, solo svantaggi e danni materiali.

E posso concludere. Ha detto l'onorevole Salerno a chiusura della recente annuale relazione che la vita, la realtà, il lavoro avanzano col ritmo del mare; sono d'accordo con lui, aggiungerei solo un « anche ». Ma desidero formulare l'augurio che lei ed i suoi collaboratori possano interpretare i desideri di tutta la marineria mercantile italiana, dal più umile dei pescatori al più valente degli armatori, per far sì che essa sia sempre all'altezza della sua fama e delle sue antiche e nobilissime tradizioni. (*Approvazioni*).

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

M A S S I M O L A N C E L L O T T I . Onorevole Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, la relazione del senatore Corbellini sul disegno di legge concernente lo stato di previsione del Ministero della marina mercantile si sofferma con chiarezza sui problemi della pesca marittima italiana. Interessante è rilevare che al 31 dicembre 1961 il totale della stazza lorda di

imbarcazioni e di unità adibite alla pesca ammontava a 163.000 tonnellate, con leggero incremento sulla corrispondente data del 1960 (162.000 tonnellate); considerando inoltre che anche il personale addetto alla pesca è aumentato nello stesso periodo di circa 15 mila unità (1960: 145.803 addetti, 1961: 160 mila addetti) si deve ritenere che malgrado la decrescente produttività del Mediterraneo è continuato l'aumento dell'impiego di mezzi e di personale. Come conseguenza il prodotto unitario lordo che ne deriva continua ad essere bassissimo, anzi forse è uno dei più bassi fra le attività produttive italiane (250 mila lire annue).

Secondo la mia sommissa opinione, tale scarsa attività non può imputarsi solamente all'impiego di sistemi vecchi e tradizionali, ma, soprattutto, alle zone di pesca dove opera l'armamento italiano in Mediterraneo. Essendo infatti precluse o quasi le migliori zone dell'Adriatico e della Tunisia ne deriva che scarse possibilità permangono per la maggior parte dei battelli impiegati in Mediterraneo ed è quindi opportuno chiedersi se debba continuare l'attuale orientamento di favorire l'assorbimento di forze lavorative nella pesca quando, avviandosi l'Italia a un regime di pieno impiego, le stesse possono essere meglio utilizzate e soprattutto remunerate in altri settori industriali.

In un mio precedente intervento sulla pesca atlantica, ebbi l'onore di prospettare a questo Consesso il problema anche sotto il punto di vista dei consumi alimentari della popolazione, specie sotto il profilo delle esigenze proteiche; mi parrebbe quindi essenziale, come dissi allora, spingere l'attività di pesca oltre gli Stretti su banchi più produttivi e con concetti veramente industriali, onde ottenere in Italia l'apporto di prodotto congelato abbondante ed a prezzi convenienti. Anche qui però deve rilevarsi la caratteristica fondamentale per i banchi vicini dell'Africa Occidentale (Mauritania): la decrescente produttività unita a limitazioni poste dalle nuove Nazioni africane al più conveniente impiego delle navi nelle acque antistanti la costa.

Mi parrebbe oltre modo produttivo che gli organi tecnici della nostra Marina mer-

cantile studiassero con particolare fervore il complesso dei problemi e delle circostanze che li determinano, onde favorire sempre più lo sviluppo delle attività industriali di pesca oceanica, in regime di sicurezza tecnica ed economica.

A questo proposito mi sembra interessante rilevare che le disposizioni previste dalla legge 31 marzo 1961, n. 301, concernenti provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, le quali prevedevano all'articolo 2 contributi per le navi da pesca oceanica, oggi devono ritenersi inoperanti per l'esaurimento dei fondi. Se le mie informazioni sono esatte, (se non lo fossero prego il signor Ministro di correggermi) gli stanziamenti previsti dalla legge sono stati totalmente assorbiti dalle domande presentate per la costruzione di navi mercantili, da trasporto, cisterniere e passeggeri. La pesca oceanica, salvo errori, avrebbe dovuto beneficiare unicamente dell'ammissione di tre unità. Il costo di costruzione nei cantieri italiani è assai superiore (circa il 30 per cento) a quello dei cantieri europei e, prendendo ad esempio il ritmo delle costruzioni navali oceaniche dei Paesi della C.E.E., sarebbe opportuno approvare uno stanziamento integrativo alla suddetta legge da destinare solamente alla costruzione di navi da pesca oceanica. Trattandosi di contributi per unità di valore singolo aggirantesi sul miliardo, non dovrebbe essere difficile stanziare per il settore la somma di un miliardo e 500 milioni, che consenta di contribuire alla costruzione di almeno 5 unità oceaniche con contributo unitario di 300 milioni secondo i criteri seguiti dai Paesi europei più progrediti.

Nel mio precedente discorso feci riferimento all'andamento delle costruzioni che la pesca oceanica comunitaria sta effettuando. La Germania stanzierà per l'esercizio 1962-63 lire 2 miliardi 500 milioni per sovvenzioni e lire 2 miliardi 520 milioni per crediti all'industria della pesca oceanica. La flotta tedesca ha già registrato al 31 dicembre 1961 un totale di 170 battelli, molti dei quali modernamente attrezzati per la pesca di poppa e il prodotto totale si presume superi, per la pesca oceanica, le 119.000

tonnellate di pesce, vale a dire oltre il 50 per cento della produzione annua italiana ottenuta con 45.500 unità costituite da motobarche e motopescherecci. Fra i Paesi comunitari, il Belgio ha recentemente varato la prima nave da pesca oceanica, il Narwal, per 1.500 tonnellate di stazza lorda, con pesca di poppa e destinata all'impiego sulle coste dell'Africa occidentale; a questa succederanno altre due unità, e se si considera che l'Italia ha, alla data odierna, solamente due navi similari per tonnellaggio al Narwal, sarebbe opportuno trarre le necessarie considerazioni quando si pensa che il Belgio ha solo pochi chilometri di costa sull'Oceano. Anche la Francia persegue l'ammodernamento della sua flotta secondo i criteri stabiliti dai piani quadriennali economici che hanno inserito la pesca e in particolare la produzione di pesce congelato tra i settori che lo Stato deve appoggiare con sovvenzioni e crediti. È di alcuni giorni or sono il varo del Paris-Bretagne, prima unità francese con pesca di poppa a cui altri ne seguiranno.

Portando il nostro sguardo oltre i Sei del Mercato comune, l'Inghilterra, forse tra poco settimo membro della C.E.E., ha recentemente posto in servizio l'unità oceanica Junella, pescante di poppa, congelatrice di 73 metri di lunghezza. Questo battello dovrebbe congelare 25 tonnellate di prodotto al giorno con una capacità di conservazione e di trasporto di oltre 300 tonnellate.

Ma forse per affinità di consumi, per similitudine di zone di pesca, è ancora più opportuno considerare quanto la Spagna sta facendo: al 31 dicembre 1961, tra i cantieri Barreras di Vigo, Astilleros y Construcciones, sempre di Vigo, e quelli di Ceraya-Bilbao, erano in allestimento o in costruzione 10 unità, per complessive 7.850 tonnellate, di stazza unitaria tutte superiori alle 500 tonnellate, e di cui almeno 5 con il moderno sistema di pesca da poppa.

Lo Stato spagnolo ha facilitato queste costruzioni con prestiti al 2 per cento per 20 anni e sino alla concorrenza del 60 per cento del costo della nave.

La legge 9 gennaio 1962, n. 1, concernente norme per l'esercizio del credito navale, che tra l'altro prevedeva agli articoli 3 e 7 la

possibilità di finanziamento a tassi di favore (tramite l'I.M.I.) anche per le costruzioni di pesca oceanica, deve ritenersi praticamente inoperante, perchè mi risulterebbe, e anche qui prego il signor Ministro di correggermi se affermo cose inesatte, che, in analogia a quanto accaduto per i contributi sulle costruzioni navali, anche i contributi di interesse sui finanziamenti sono stati assorbiti, nella totalità dello stanziamento previsto, quasi completamente dalle costruzioni di navi passeggeri, da trasporto e cisterniere. Se vogliamo che, sia pure con ritardo, il moto delle costruzioni riprenda e la pesca oceanica italiana si affianchi al ritmo costruttivo dei Paesi comunitari, è indispensabile provvedere ad uno stanziamento aggiuntivo da attribuirsi solo alle costruzioni di pesca oceanica.

Secondo le considerazioni sopra esposte, per il contributo di costruzioni di navi da pesca oceanica sarebbe possibile, in analogia, finanziare almeno 5 navi da pesca oceanica, con finanziamento al 60 per cento, sul previsto costo di un miliardo, con stanziamenti annui contenuti entro limiti d'impegno di circa 60 milioni.

Per quanto concerne i provvedimenti per l'addestramento professionale dei pescatori, condivido pienamente le considerazioni esposte dal relatore, senatore Corbellini, precisando che sarà particolarmente apprezzata dalla categoria della pesca l'iniziativa di variare, nella riforma del codice della navigazione e del suo regolamento, quegli articoli che si riferiscono ai padroni marittimi per il traffico e per la pesca, nonchè ai meccanici navali di prima e seconda classe.

Sarebbe opportuno autorizzare al comando di navi da pesca oceanica, di stazza lorda non superiore alle 1.600 tonnellate, quei padroni marittimi che abbiano effettuato un servizio di coperta in qualità di ufficiali a bordo di navi da pesca oceanica per almeno 2 anni.

La qualifica di padrone marittimo per la pesca dovrebbe essere conferita solo a chi ha effettuato il servizio di coperta per 4 anni di navigazione su navi addette alla pesca mediterranea, oppure tre anni di navigazione su navi da traffico o da pesca oceanica.

Per i meccanici navali di prima classe sarebbe opportuno: imbarcarli come ufficiali in servizio di guardia in macchina su navi da carico o addette alla pesca, in navigazione mediterranea od oceanica, dotate di apparato motore di potenza non superiore ai 1.500 cavalli asse o ai 1.700 cavalli indicati; conferire loro la direzione di macchina di navi da pesca oceanica dotate di apparato motore di potenza non superiore ai 1.500 cavalli asse o ai 1.700 cavalli indicati, purchè, dopo il conseguimento del titolo di meccanico navale di prima classe, abbiano effettuato almeno 2 anni di navigazione in servizio di guardia in macchina su navi da pesca oceanica.

Per quanto concerne i meccanici navali di seconda classe per motonavi sarebbe opportuno autorizzare ad imbarcarli come ufficiali in servizio di guardia in macchina sulle navi da pesca oceanica dotate di apparato motore di potenza non superiore ai 1.500 cavalli asse o ai 1.700 cavalli indicati, sempre che abbiano effettuato in precedenza almeno 2 anni al servizio dell'apparato motore su navi da pesca oceanica.

Il relatore ha opportunamente accennato alla collaborazione con i Paesi africani, e riterrei necessario richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro della marina mercantile sulla tendenza delle nuove Nazioni africane ad impedire la pesca nelle acque antistanti le loro coste, anche oltre le 6 miglia. Ciò costituisce, specie sulla fascia costiera dell'Africa occidentale, gravissimo inconveniente poichè, come è risaputo, la fauna ittica vive soprattutto sulla piattaforma continentale che, in particolare per l'Africa occidentale, si aggira sulla larghezza delle 10-15 miglia massime ed è particolarmente produttiva nelle acque vicine alle 6 miglia.

L'8 maggio si è riunito a Bruxelles un gruppo di lavoro per concordare l'associazione e gli aiuti ai Paesi africani, ex colonie (ora associati alla C.E.E.); sarebbe indispensabile che in tale sede si chiarissero le possibilità di pesca nelle 6 miglia territoriali. A quei Paesi africani che chiedono erogazioni finanziarie ai sei della C.E.E. si domandi, come contropartita, il diritto di pesca nelle acque africane che da decenni produ-

cono il pesce congelato per alcune Nazioni europee. Ciò potrebbe avvenire se si tiene presente che il Mercato comune impedisce (articolo 7 del Trattato di Roma) ogni discriminazione di nazionalità, impedisce situazioni di pesca privilegiata e prevede ovunque accesso alle fonti della produzione.

Poichè nel 1958 a Ginevra non si è pervenuti ad un accordo internazionale sul mare territoriale e zone contigue, presso i nuovi Paesi liberi africani si è delineata la tendenza ad estendere i limiti delle proprie acque territoriali e ad impedire la pesca agli armamenti che da decenni vi operano. Sarebbe opportuno, onorevole Ministro, che nei negoziati che attualmente sono in corso a Bruxelles si adotti a favore di tutti i Paesi comunitari e quindi anche dell'Italia il concetto dei « diritti storici » enunziato a Ginevra, che garantisce il diritto di pesca a quei Paesi che operavano nelle acque divenute successivamente territoriali.

La questione tunisina ha un sensibile peso negativo nel settore della pesca italiana data l'estensione delle acque territoriali, che in alcuni casi raggiungono le 70 miglia. Le conversazioni di Bruxelles dovrebbero indurre i Paesi africani associati che si affacciano sulla costa oceanica occidentale, sull'Atlantico, a concedere la pesca ai nostri armamenti che, espulsi dalle acque della piattaforma continentale, dovrebbero scegliere tra il disarmo delle navi o la pesca in banchi più lontani e quindi antieconomici e pericolosi per la sicurezza delle vite in mare.

Ciò detto, mi permetto sollecitare l'autorevole interessamento dell'onorevole Ministro della marina mercantile perchè concordi con il Ministro degli affari esteri un'azione che ridia fiducia di lavoro stabile ai nostri armamenti e ai loro equipaggi.

Nella relazione del senatore Corbellini ho rilevato che in seno alla F.A.O. è stato creato un Consiglio generale della pesca per l'Africa occidentale in analogia a quello del Mediterraneo. Purtroppo non vi è stata prevista la partecipazione dei Paesi che operano nelle acque dell'Africa occidentale e, come dice autorevolmente il senatore Corbellini, in esso Consiglio si potrebbero adottare provvedi-

menti lesivi per gli interessi vitali del nostro armamento peschereccio. È necessario richiedere la partecipazione di osservatori italiani, ed a tal fine riterrei indispensabile l'intervento dell'onorevole Ministro della marina mercantile. Non è concepibile che l'Italia, chiamata costantemente a partecipare con mezzi finanziari allo sviluppo dei nuovi Stati liberi, si trovi repentinamente di fronte a decisioni arbitrarie e spesso offensive per la nostra dignità.

In tema di relazioni internazionali sarebbe prudente vagliare attentamente le richieste di ammissione alla C.E.E. da parte dell'Inghilterra, della Danimarca e della Norvegia. La loro produzione ammonta a circa 3 milioni di tonnellate annue di pescato contro circa 1.450.000 tonnellate dei Paesi comunitari. Gran parte della produzione danese e norvegese viene esportata ed il conseguente abbassamento delle tariffe doganali per la ammissione al Mercato comune costituirebbe motivo di grande preoccupazione per la pesca italiana che con sole 200 mila tonnellate di prodotto annuo non potrebbe sostenere la concorrenza di un'importazione imponente e a basso prezzo. Considerando che la sola esportazione di filetti norvegesi nell'anno 1961 è ammontata alla cifra record di 32 mila tonnellate per un valore di 10 miliardi e che essa da sola rappresenta il 12 per cento delle esportazioni norvegesi è facile prevedere quale appoggio darà il Governo della Norvegia all'introduzione di questi prodotti nell'area comunitaria quando siano cadute le barriere doganali. Poichè i negoziati con la Norvegia per la sua ammissione alla C.E.E. sono previsti per la metà di giugno, è opportuno ricordare ai nostri rappresentanti a Bruxelles ciò che la pesca italiana può temere da nuove ammissioni.

Mi consenta il relatore onorevole collega Corbellini di felicitarmi per la sua chiara ed esauriente relazione; e ringrazio l'onorevole signor Ministro per l'attenzione che vorrà dedicare a questo mio breve intervento.

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

G E N C O , Segretario:

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se, in conseguenza dei gravissimi danni provocati dalla grandinata che il 12 maggio 1962 ha colpito i mandamenti di Gemona del Friuli, di Casarza e di Spilimbergo in provincia di Udine, distruggendo i vigneti fino alla misura del 95 per cento, siano stati predisposti gli opportuni provvedimenti al fine di garantire ai contadini danneggiati il godimento dei benefici concessi dalla legge 21 luglio 1960, n. 759, e, più in generale, per conoscere quali provvidenze si intendano adottare per aiutare subito le popolazioni di zone che già vivono in condizioni di particolare disagio economico (3077)

PELLEGRINI

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della sanità, per sapere se non ritengano necessario ed anche urgente predisporre un disegno di legge — che pare sia stato più volte annunziato — col quale venga più equamente disciplinata la norma per accedere agli impieghi civili dello Stato.

Più particolarmente se non ritengano di dover modificare l'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 16 (Ordinamento delle carriere degli impiegati civili dello Stato), col quale articolo si fissa ad anni 32 il limite massimo di età per accedere, mediante concorso, ai detti impieghi civili dello Stato, senza per giunta fare distinzione tra le varie carriere (direttiva, di concetto, esecutiva e del personale ausiliario).

Se non ritengano invece di dover elevare tale limite ad anni 35, per lo meno per le carriere direttive, tenendo presente soprattutto che tra i concorrenti agli impieghi civili dello Stato esiste una folta categoria di medici, i quali vengono a trovarsi in stato di

disparità rispetto ai colleghi medici partecipanti ai concorsi sanitari alle dipendenze della Provincia, per i quali è intervenuta la provvida legge 2 febbraio 1960, n. 41, che, modificando l'articolo 85 del testo unico delle leggi sanitarie, aumenta i limiti di età da 32 a 35 anni (3078).

MARAZZITA

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere quali sono le ragioni che hanno consigliato l'esclusione del comune di Giffone (Reggio Calabria) dai benefici concessi a tanti altri Comuni per opere di consolidamento. È da evidenziare invece che Giffone è uno dei Comuni della Calabria il cui centro abitato è costantemente esposto a pericolose e dannose frane del sovrastante colle « Fontanelle », frane che periodicamente apportano e apportano rovine e disastri, così come è da tenere in considerazione che quella generosa popolazione, tramite l'Amministrazione comunale, reclama fin dal 1921 il diritto alla vita, impossibilitata a condurre una esistenza squallida e dolorante, fatta di ansie, di stenti, di sacrifici immani, per giunta minacciata nella sua essenza fisica.

Chiede di sapere se nel quadro della nuova politica di sviluppo delle zone depresse non ritenga il Governo d'intervenire in favore del comune di Giffone con l'assoluta precedenza che il caso richiede (3079).

MARAZZITA

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei trasporti, per sapere se ritengono di poter ulteriormente tollerare l'insostenibile situazione esistente nel campo del lavoro in seno alle Ferrovie Calabro-Lucane o se invece non reputino di dover intervenire per avviare la stessa al necessario sblocco, affrontando unitariamente i vasti ed essenziali problemi.

Le agitazioni sindacali di questi giorni hanno messo in maggiore evidenza la inderogabile necessità di assicurare alle popolazioni calabresi trasporti ferroviari più mo-

derni ed efficienti, necessità imposta del resto dai ricorrenti disastri e frequenti incidenti, di cui il più noto e il più doloroso è quello di Fiumarella. Ed hanno messo a nudo altresì le gravi sperequazioni esistenti fra le varie categorie di lavoratori dipendenti delle Ferrovie Calabro-Lucane, che sono costretti a battersi per un più umano trattamento sulla base di giuste rivendicazioni salariali e particolarmente per la loro parificazione, graduale e proporzionale, ai funzionari degli alti gradi in ordine all'aumento di incentivo o premio d'interessamento (3080)

MARAZZITA

Al Ministro dell'interno, per conoscere le esatte ragioni per cui venne trasferito dalla Questura di Verona a quella di Ravenna il Maresciallo di pubblica sicurezza Francesco Gottardo; per cui non si è finora accolta la sua domanda di trasferimento a sede migliore, motivata da gravi ragioni di salute; per cui, infine, a più recente istanza, si è risposto genericamente con un diniego motivato da impossibilità di sostituzione. Trattamento, questo, che male si accorda con le benemeritenze professionali acquisite dal Gottardo nel corso del suo lungo e brillante servizio (3081).

PIASENTI

Ordine del giorno

per la seduta di martedì 29 maggio 1962

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, martedì 29 maggio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (1905).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Deputati BARTOLE ed altri. — Modifiche alla legge 11 gennaio 1957, n. 6,

sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi (1271) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. CEMMI ed altri. — Conferimento di posti di notaio (1949).

3. Revisione delle piante organiche del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie (1578) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

4. Deputati DE MARZI Fernando ed altri e GORRERI ed altri. — Disciplina dell'attività di barbiere, parrucchiere ed affini (813) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,05).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari