

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## III LEGISLATURA

### 557<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 30 MAGGIO 1962

Presidenza del Presidente MERZAGORA,  
indi del Vice Presidente TIBALDI

#### INDICE

DISEGNI DI LEGGE:	
Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . .	Pag. 25914
Per l'iscrizione all'ordine del giorno del disegno di legge n. 1206:	
PRESIDENTE . . . . .	25914
BATTAGLIA . . . . .	25914
FENOALTEA . . . . .	25913, 25914
TERRACINI . . . . .	25914
« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (1905) (Seguito della discussione e approvazione):	
ANGELILLI . . . . .	25905
BARBARO . . . . .	25906, 25907
CERABONA . . . . .	25906
D'ALBORA . . . . .	25905
* GENCO, <i>f.f. relatore</i> . . . . .	25891
MACRELLI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	25896
	<i>e passim</i>
ZUCCA . . . . .	25907
« Modifiche alla legge 11 gennaio 1957, n. 6, sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi » (1271) d'iniziativa dei deputati Bartole ed altri ( <i>Approvato dalla Camera dei deputati</i> ) (Discussione e approvazione con modificazioni):	
BOSCO, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> . . . . .	Pag. 25911
* VECELLIO, <i>f.f. relatore</i> . . . . .	25911
« Revisione delle piante organiche del personale delle Cancellerie e Segreterie giudiziarie » (1578) ( <i>Approvato dalla Camera dei deputati</i> ) (Discussione e approvazione con modificazioni):	
BERLINGIERI, <i>relatore</i> . . . . .	25912
BOSCO, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> . . . . .	25912
MAGLIANO . . . . .	25912
<b>INTERROGAZIONI:</b>	
Annunzio . . . . .	25915
N. B. — <i>L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.</i>	



## Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale della seduta del 25 maggio.

CARELLI, *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

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

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

Ha facoltà di parlare il senatore Genco, facente funzione di relatore.

\* GENCO, *f.f. relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, è veramente singolare questa situazione nella quale mi trovo in questo momento perchè è ben noto al Senato che relatore del bilancio alla Marina mercantile era il senatore Corbellini nominato ieri Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. A lui, anche a nome della 7<sup>a</sup> Commissione, invio l'augurio di un buon lavoro.

Io dovevo intervenire in questo bilancio per esporre alcune situazioni di carattere non voglio dire locale, ma più particolarmente attinenti alla Puglia. Mi consenta il Senato di parlarne all'inizio di questa mia re-

lazione che necessariamente deve esser breve.

Il senatore Corbellini nella sua relazione ha parlato dei porti principali dell'Italia: di Napoli, di Trieste, di Genova. Naturalmente il problema portuale non riguarda solo questi porti; abbiamo un'infinità di porti piccoli e grandi, e parecchi sono di notevole importanza. Mi riferisco particolarmente al porto di Bari.

Non ho assolutamente l'intenzione di fare del campanilismo, e tanto meno di provocare dissensi, che in realtà non esistono, fra due delle nostre più belle ed industrie città, cioè fra Bari e Brindisi. Mi preme soltanto sottolineare che una città come Bari, con 320 mila abitanti, con un retroterra molto progredito, con produzioni ortofrutticole assai pregiate che vanno in gran parte all'estero, con un porto il cui traffico petrolifero è in continuo aumento per la presenza del più grosso stabilimento per la lavorazione dei prodotti petroliferi, quello della Stanic, non può essere trascurata e posta in seconda linea. Occorre pertanto fare quanto è possibile per il porto di Bari.

Onorevole Ministro, io non insisterò, come hanno invece fatto altri colleghi, su quanto è di competenza particolare del Ministero dei lavori pubblici; desidero riferirmi semplicemente a quello che lei può fare come Ministro della marina mercantile.

La società « Adriatica » ha varato alcuni giorni or sono la motonave « Illiria » che sarà prossimamente messa in linea con un piano di traffico che interessa le coste dell'Adriatico; si tratta di una linea a carattere prevalentemente turistico. Ora, perchè questa linea possa svilupparsi ed avere un maggior raggio d'azione occorre che l'« Adriatica » indipendentemente dai piani della Finmare, costruisca almeno altre 5 navi dello stesso tipo dell'« Illiria ».

Se le mie informazioni non sono inesatte, pare che vi sia in cantiere una seconda motonave, ma non ne sono proprio sicuro. Occorre, ripeto, che l'« Adriatica » costruisca almeno altre 5 navi affinché i viaggi turistici possano abbracciare anche le isole greche, facendo capo sempre al porto di Bari. E chiaro che per poter stabilire delle linee turistiche in un senso e nell'altro nel mare Adriatico, dal momento che si impiega più di un giorno per compiere l'intero periplo, sono necessarie più navi; a mio avviso, come ho detto, ne occorrerebbero almeno 6.

La stessa società « Adriatica », forte dell'esperienza che essa ha dei traffici fra Brindisi e la Grecia che si sono dimostrati economicamente molto interessanti, dovrebbe costruire una nave traghetto per i traffici con la Jugoslavia e l'Albania, sempre facendo capo a Bari. Il traghetto potrebbe dar modo al porto di Bari di divenire rilevante anche per i traffici delle grandi linee, oltre che per le correnti di traffico che dall'Albania e dalla Jugoslavia si riverseranno a Bari.

In pratica, onorevole Ministro, è necessaria a mio avviso una maggior presenza della flotta italiana nell'Adriatico, dove noi siamo passati in seconda linea rispetto alla vicina Jugoslavia. Attualmente vi è una nave jugoslava che fa la linea Bari-Ragusa; si tratta di una linea molto interessante dal punto di vista turistico e che si è dimostrata economicamente molto attiva. Vorrei quindi sapere, e lo domando a lei, onorevole Ministro, perchè su quella linea non ci deve essere una nave italiana.

A questo servizio potrebbe benissimo provvedere la società « Adriatica », stabilendo lo scalo nei diversi porti e collegando come ho detto, anche le isole greche.

A Bari occorrerebbe anche uno scalo turistico nel porto, cioè occorrerebbe che una apposita zona del porto fosse destinata al traffico turistico con larghi spazi sulle banchine per creare una serie di officine, di servizi per la motonautica e *garages* nautici per il ricovero durante il periodo invernale dei motoscafi d'alto mare. Io penso che accentrare su Brindisi i traffici di linea e turistici e motonautici può provocare an-

che il dirottamento delle grandi vie di comunicazione su Brindisi anzichè su Bari.

Ripeto: io non voglio assolutamente fare del campanilismo. Voglio aggiungere che, se Brindisi ha oggi delle industrie efficienti, Bari sta per averle. Bari, oltre ad essere il capoluogo della regione, ha un porto che ha avuto per decenni, per non riportarci ai tempi lontani, un notevole traffico con le opposte sponde, l'Albania, la Jugoslavia e la Grecia. Bisogna ridare al porto di Bari la sua funzione e molto può fare in tale settore il Ministero della marina mercantile.

Ho sentito parlare, mi pare da parte del senatore Ruggeri e credo che ne abbia parlato anche il senatore Pessi, della pensione ai marittimi. Onorevole Ministro, io fui due anni fa il relatore qui al Senato sul disegno di legge per l'aumento delle pensioni ai marittimi. Ebbene, dal giorno dell'approvazione di quel provvedimento fino ad oggi io ho ricevuto una quantità enorme di lettere di vecchi marittimi che si affidano a me — dice la lettera di un capitano di Cattolica — « come alla persona più qualificata, perchè lei è stato relatore della legge 1183 ». Egli aggiunge che, mentre prima della legge aveva un assegno, dopo l'approvazione della legge ha il medesimo assegno, conservando una differenza in più rispetto a quello che gli spetterebbe come assegno *ad personam*. « Il che vuol dire — conclude — che la pensione è stata praticamente ridotta, anzichè aumentata, come tutti ci attendevamo ».

Il numero e la varietà delle lettere che mi sono pervenute in questo mese dimostra che quella legge ha deluso e non poco le aspettative dei marittimi. Dov'è il difetto di tale legge? A mio parere lo Stato dovrebbe versare quanto è dovuto per il servizio dai marittimi prestato nella marina militare. Se un marittimo presta tre anni di servizio nella flotta militare e poi dieci anni di servizio nella flotta mercantile e va in pensione per i motivi più vari, la sua pensione si liquida sulla base dei 13 anni di servizio, ma lo Stato per i tre anni che ha passato nella marina militare non versa nulla.

Vero è che nello stato di previsione che stiamo discutendo, c'è una somma a com-

penso forfettario di pensione. Sta di fatto che la Cassa marinara ha un *deficit* di circa 15 miliardi e bisogna in qualche modo provvedere, soprattutto per non deludere le aspettative di questa gente che, dopo aver navigato per decenni in tutte le latitudini, tutti i climi, tutte le stagioni, andando a casa non è giusto che debba, non dico soffrire la fame, ma fare sacrifici che non compensano quelli che hanno affrontato lungo la loro carriera di navigatori. Io ho visto con una certa meraviglia che nello stato di previsione la spesa per il contributo a questo titolo è stata diminuita di un miliardo e mezzo. Prego l'onorevole Ministro di provvedere nella maniera più idonea perchè cose del genere non si verificano e soprattutto per evitare a noi, a me in particolare, di presentare, come si chiede nella ricordata lettera, un altro disegno di legge. Infatti in tale lettera mi si invita a prendere l'iniziativa di un nuovo provvedimento che valga a sanare la situazione previdenziale di quei pensionati che sono stati danneggiati o del tutto dimenticati dalla legge n. 1183.

Che cos'altro potrei aggiungere? È avvenuta solo sette mesi fa circa la discussione del precedente bilancio della Marina mercantile, nella quale discussione ebbi l'onore di essere relatore. Ma poichè ci sono stati nel presente dibattito interventi di così autorevoli colleghi, che ringrazio a nome della Commissione, mi si consenta di dire qualcosa. Comincerò dall'ultimo oratore, dal senatore Barbaro, che non vedo presente. Il senatore Barbaro ha chiesto che si riveda la situazione del porto di Reggio Calabria. Come dicevo, occorre rivedere la situazione di tutti i porti italiani, occorre che il cosiddetto piano azzurro non dico sia varato, ma quanto meno impostato... (*Interruzione del senatore Ruggeri*).

**D O M I N E D O'**, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Riguarda la pesca e non i porti.

**G E N C O**, *f.f. relatore*. In sostanza l'attività del Ministero della marina mercantile si concentra in quattro settori: flotta, porti, cantieri e pesca; credo che l'abbia detto an-

che il senatore Ruggeri. Ora bisogna pensare a tutti questi quattro settori.

**Flotta**. È indubitato che siamo passati dal sesto al settimo posto della scala della marineria mondiale e bisogna non dico recuperare il sesto posto, ma per lo meno non andare più indietro, perchè c'è il rischio, se non si provvede, che si passi all'ottavo o al nono posto. Bisogna dunque provvedere tenendo presente che oltre il 40 per cento della nostra flotta mercantile ha superato, quanto ad età, i 25 anni.

**D O M I N E D O'**, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In questo computo di gerarchia tenga conto delle cosiddette flotte-ombra: Liberia, Panama e via dicendo.

**G E N C O**, *f.f. relatore*. Lo ha detto il senatore Pessi che vi sono degli armatori italiani che preferiscono registrare le loro navi sotto bandiere straniera per tanti motivi, anche fiscali; perciò bisogna fare qualcosa anche per evitare questo deplorabile fenomeno. Tuttavia intendo riferirmi solo alla flotta iscritta nel Registro navale italiano. (*Interruzione del senatore Franza*). Tale flotta raggiunge i 5 milioni e mezzo circa di tonnellate. Di questo tonnellaggio il 43 per cento, se non sbaglio (badi, onorevole Ministro, che parlo a memoria perchè solo ieri pomeriggio sono stato invitato a parlare brevemente in sostituzione del relatore; ieri sera ero talmente stanco che non ho potuto rivedere le cifre) è di età superiore ai 25 anni.

**D O M I N E D O'**, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il 16 per cento è superiore ai 25 anni, mentre il 43 per cento è intorno ai 15 anni.

**G E N C O**, *f.f. relatore*. Bisogna, comunque ammodernare la flotta, e per ammodernare la flotta bisogna pensare ai cantieri, dare lavoro ai cantieri.

Veniamo al secondo problema, cioè i porti. Occorre predisporre un piano generale dei porti, tenendo presente tutte le condizioni di sviluppo dei traffici su tutte le co-

ste della Repubblica italiana, collegando opportunamente i traffici marittimi con quelli ferroviari. Tenendo presente questo, si appalesano fondatissime le richieste del senatore Barbaro, le richieste del senatore Angelilli per il porto di Civitavecchia, le richieste del senatore Mammucari per il porto di Gaeta e per il porto di Fiumicino, le richieste del senatore Cerabona per il porto di Metaponto. A proposito di quest'ultimo porto esiste una realtà nuova, senatore Cerabona, per quanto concerne le sue richieste; non c'è, lì, una costa che consenta la costruzione di un porto, ma poichè un porto lo avevano i romani, e prima di loro i greci, dobbiamo pensare che non sia cosa impossibile; la realtà nuova che si è determinata in quella zona con la scoperta di ricchi giacimenti di metano e adesso, sembra, anche di petrolio, richiede uno studio completo di tutto il sistema ferroviario, viario e portuale.

Occorre uno studio completo di tutto questo sistema di comunicazioni, ed ecco perchè è necessario il cosiddetto coordinamento, del quale si è parlato tante volte, cioè un esame comparativo e globale di tutti i problemi stradali, ferroviari, portuali. Si richiede, proprio in quella zona, un esame approfondito di questi problemi, perchè neppure la rete ferroviaria è adeguata ai bisogni.

Ma veramente quella zona deve essere servita dalla vecchia ferrovia Metaponto-Potenza-Napoli, che ha pendenze, gallerie, sistemi di trazione che la rendono una delle più antiche d'Italia? Anche il sistema ferroviario deve essere considerato tenendo presente non soltanto il ritrovamento di giacimenti, ma anche, e specialmente, i nuovi grossi impianti industriali che sono sorti o stanno per sorgere a Taranto, a Brindisi e a Bari, e dico questo senza sottintesi campanilismi.

Senatore Cerabona, a Ravenna il porto è stato costruito a mezzadria tra l'E.N.I. e lo Stato. Veramente le proporzioni precise non le ricordo, ma ricordo che ci siamo occupati noi, in 7ª Commissione, di un provvedimento che assicurava uno stanziamento per la costruzione e il completamento degli impianti del porto di Ravenna.

E allora, dal momento che l'E.N.I. ha interesse allo sviluppo della zona di cui lei ha

parlato, e che è tanto vicina alla mia terra, perchè non si arriva anche in questo caso a un sistema di mezzadria, anche se la mezzadria in questo momento — parlo di quella agricola! — attraversa un periodo piuttosto burrascoso? Perchè il Governo e l'E.N.I. non esaminano insieme la possibilità di soddisfare le richieste del senatore Cerabona, che hanno lo scopo di soddisfare le esigenze dei traffici che i nuovi impianti in costruzione determineranno in quella zona un di così abbandonata e negletta, campo della malaria, oggi invece cantiere di grandi opere, dove finalmente si elevano al cielo le torri, i tralicci delle perforazioni e i muri delle nuove fabbriche in corso di costruzione?

Occorre un piano generale. Questo argomento non interessa in modo specifico la attività del Ministero della marina mercantile, interessa particolarmente il Ministero dei lavori pubblici; tuttavia il Governo è un organo unitario e bisognerà, in questa materia, stabilire un programma e procedere in base ad esso.

Niente si fa in un giorno! Ieri un senatore ha interrotto il collega Angelilli per dirgli che era ottimista se pensava che nel corso di questa legislatura si sarebbe provveduto al porto di Civitavecchia. Ma bisogna insistere: *repetita juvant*. (Interruzione del senatore Angelilli). Io auguro al senatore Angelilli di aspettare ancora per poco.

È chiaro che le nuove relazioni tra il continente e la Sardegna richiedono un potenziamento immediato e notevole del porto di Civitavecchia, specie se il Piano di rinascita della Sardegna avrà piena attuazione.

Ho parlato di porti, ho parlato della flotta, parleremo dei cantieri. Abbiamo cantieri in condizione di sostenere la concorrenza estera, cantieri che allestiscono navi non inferiori a quelle straniere anche se i costi sono leggermente superiori. Per questo lo Stato è intervenuto e deve continuare a intervenire, senza eccessive discriminazioni, senatore Ruggeri, tra marineria statale e marineria privata, perchè è evidente che se nei cantieri italiani i costi sono superiori a quelli dei cantieri esteri, chi vuole ordinare navi si rivolgerà all'estero: non è nel nostro in-

teresse lasciare inoperose le nostre preparatissime maestranze.

La pesca. Ne abbiamo già parlato l'anno scorso: è un terreno sul quale siamo rimasti un po' indietro. Prima di tutto, onorevole Ministro, occorrono accordi di reciprocità con la Jugoslavia e l'Albania per facilitare il traffico fra le due coste e l'accesso dei nostri pescherecci sulle coste jugoslave. Non passa mese senza che si legga sui giornali che qualche nostra motonave o qualche nostro peschereccio dei porti adriatici, che va a pescare in vicinanza delle coste jugoslave (non sotto le coste jugoslave) è stato sequestrato da unità della flotta militare jugoslava e depredato del pescato e delle reti. Qualche volta i nostri marinai stanno un mese o due in prigione: poi li rimandano in Italia con le pive nel sacco.

Ho letto sui giornali che in questi giorni l'onorevole Preti si è recato in Jugoslavia per stabilire accordi internazionali per quel che riguarda il commercio estero. Ma è necessario che, a parte gli accordi, ci sia una maggiore comprensione perchè il più delle volte i modesti pescherecci della flotta pugliese vengono sequestrati a distanza notevole dalle coste, certo fuori del limite delle acque territoriali.

Noi siamo in un certo senso non presenti nella pesca di alto mare, perchè non abbiamo una flotta consistente per la pesca oceanica e di alto mare. È dovere del Ministero della marina mercantile fare in modo che l'Italia non resti indietro ad altri Paesi, perchè il mare è di tutti e sul mare c'è ricchezza per tutti, e perchè il nostro destino di potenza bagnata da 4.000 e più chilometri di coste è sul mare. Naturalmente, quando parliamo di pesca, parliamo anche di potenziamento degli istituti che preparano questa attività: gli istituti di ricerca. L'anno passato ho fatto particolarmente riferimento alla stazione zoologica di Napoli, quella che viene chiamata l'« Aquarium », istituto creato da un privato, da un tedesco. Un ministro ha affermato che è un istituto privato. È privato per modo di dire perchè è di proprietà del Comune. Comunque si tratta di una stazione zoologica alla quale convengono studiosi di tutte le parti del mondo che studiano la

fauna del golfo di Napoli. Bisogna pertanto aiutare lo sviluppo di questo istituto, dargli dei fondi.

R U S S O . Abbiamo approvato una legge importante a questo fine.

G E N C O , *f.f. relatore*. Ho sollecitato in tal senso anche il Ministero della marina mercantile. Possibile che non si possano reperire alcune decine di milioni per incrementare questi che sono istituti che onorano il nostro Paese?

Il senatore Pessi ha detto che il divario fra i porti del nord e i porti del sud si è aggravato. Lo ringrazio di questa sua constatazione e mi auguro che questa sua dichiarazione, che risponde al vero, serva a spingere il Ministero della marina mercantile e quello dei lavori pubblici a pensare anche ai nostri porti.

Conferenza del mare. Onorevole Ministro, credo che sia molto importante preparare la Conferenza del mare affinché si possa sapere con precisione quel che occorre in Italia per incrementare questo settore e portarlo ad un livello degno di una Nazione di 51 milioni di abitanti.

Occorre pure, onorevole Ministro, aumentare l'organico del suo Ministero. I compiti del suo Ministero si sono estesi, l'organico è rimasto un po' indietro. Quindi, pur riconoscendo e confermando le lodi che il senatore Corbellini ha rivolto alla fine della sua relazione al personale del suo Ministero per il lavoro coscienzioso e costante svolto, bisogna sottolineare che occorre aumentare l'organico stesso onde far fronte alle esigenze dei settori più disparati.

Il senatore Barbaro ha parlato della pesca di frodo. Quante volte, viaggiando in treno di notte, vediamo lungo la costa adriatica le lampare che pescano, nonostante la proibizione, e sentiamo che il tale o tal'altro si è fatto male per l'esplosione di una bomba! Questa gente non si rende conto che gettando una bomba in mare si fa un danno gravissimo, poichè si distrugge il « novellame », i piccoli pesci.

Signor Presidente, mi avvio alla conclusione perchè mi accorgo di aver tediato il

Senato e di correre il rischio di dire cose già dette. Insisto, signor Ministro, nel dire che occorrono un piano generale dei porti, cantieri, ammodernamento della flotta, addestramento professionale. Bisogna provvedere particolarmente ad addestrare la gente di mare e con opportune provvidenze fare in maniera che la gente non rifugga più dal lavoro del mare. Oggi noi lamentiamo non l'esodo, ma la fuga dai campi. Io la settimana scorsa ho visto a Monaco centinaia, dico centinaia di lavoratori della mia Puglia; mi sono sentito salutare per le strade e mi sono domandato chi mai fossero. Erano lavoratori di Altamura, di Santeramo, di Cassano, di Acquaviva, di Matera, senatore Cerabona.

Anche il lavoro marittimo non è più ricercato ed è svolto malvolentieri. Perciò occorre incoraggiare i lavoratori del mare offrendo loro migliori condizioni di vita ed anche un adeguato addestramento professionale.

Ed ho veramente finito. Voglio ricordare a voi che l'Italia fu grande quando le bandiere delle nostre gloriose repubbliche marinare solcavano i mari del Mediterraneo, quando le flotte marinare delle città costiere della mia Puglia portavano nei porti dell'estremo Oriente, insieme con la nostra civiltà, i nostri traffici, i nostri commerci, il nostro ardore. (*Vivi applausi dal centro*).

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

**M A C R E L L I ,** *Ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, è la prima volta che io prendo la parola in quest'Aula dopo nove anni. Molti di voi forse ricordano ancora che io, in virtù di una disposizione della nostra Carta costituzionale, entrai in Palazzo Madama nel lontano 1948.

**P R E S I D E N T E .** E poi ci ha abbandonati.

**M A C R E L L I .** *Ministro della marina mercantile.* E per cinque anni partecipai, credo attivamente, ai lavori dell'Assemblea, per

cinque anni ebbi l'onore di presiedere la Commissione del lavoro la quale fra i tanti meriti, scusate l'immodestia, riuscì a risolvere un problema grave, quello delle abitazioni, attraverso il provvedimento legislativo dell'I.N.A.-Casa e compì un atto altamente sociale: l'inchiesta sulle mondariso.

Nel riprendere il mio posto in mezzo a voi in qualità di Ministro desidero rivolgere innanzitutto un deferente e, se mi consente, anche amichevole saluto all'illustre Presidente e un saluto a voi, onorevoli senatori, ai quali io chiedo un autorevole ed anche amichevole aiuto in questa mia nuova fatica.

Nell'affrontare la discussione sul bilancio della Marina mercantile sento anche il dovere di ringraziare il Presidente della 7ª Commissione, senatore Corbellini, ora assunto ai fastidi e ai fastigi del potere, all'onorevole Genco che lo ha sostituito, a tutti coloro che sono intervenuti con la loro competenza nella discussione per questo che, secondo me, è uno dei settori più importanti dell'economia nazionale.

Per essere più chiaro, seguirò la traccia fissata dal relatore. *Rari nantes in gurgite vasto*: siamo proprio in carattere, onorevole Presidente. Comunque cercherò di essere rapido, nei limiti del possibile.

Problemi generali. Onorevoli senatori, la Marina mercantile, la cui vita si riallaccia alle più belle e gloriose pagine della storia e della tradizione del nostro Paese, sta attraversando in questo momento, nonostante l'eco di qualche parola discorde, un periodo di confortevole ripresa. Le cifre, anche nella loro fredda espressione esteriore, ne sono un segno eloquente. Un attivo processo di rinnovamento della flotta è in atto, ed anche nell'ultimo anno esso ha portato ad un incremento pari a circa 450 mila tonnellate di stazza lorda di naviglio, di cui i due terzi di nuova costruzione e un terzo acquistato di seconda mano all'estero, e all'eliminazione di circa 275 mila tonnellate di naviglio anziano.

La Marina mercantile si avvia verso il traguardo dei 6 milioni di tonnellate lorde, obiettivo che potrà essere raggiunto a non lunga scadenza. Già alla fine del primo trimestre del 1962 si è giunti ai 5 milioni e

mezzo, grazie alle numerose nuove costruzioni in corso presso i cantieri.

Per quanto riguarda i traffici portuali, nel 1961 sono arrivate nei porti italiani circa 190 mila navi che hanno caricato o scaricato 114 milioni di tonnellate di merci e 12 milioni e 666 mila passeggeri.

Queste cifre costituiscono un autentico primato e rappresentano, rispetto al 1960, un aumento del 12 per cento per le merci e del 16 per cento per i passeggeri.

Un esame dei dati statistici ci lascia rilevare poi che il movimento delle merci si è raddoppiato nel breve giro di 7 anni, e quello dei passeggeri si è pure raddoppiato nel corso di un decennio. Ulteriori incrementi si possono facilmente pronosticare nei prossimi anni; però nuove esigenze impone il progresso anche per far fronte alla concorrenza delle marine estere. Inoltre, le prospettive aperte dall'entrata in vigore della Comunità economica europea richiedono un rapido quanto efficace adeguamento del complesso delle attività che fanno capo al mare: flotta mercantile, cantieri navali, porti, pesca. Come vede, onorevole relatore, sono d'accordo con lei e con coloro che hanno preso la parola in questa discussione.

Ma, per esaminare questi problemi ed avviarli ad una soluzione, io penso che potrà essere utile proprio quella Conferenza del mare, proposta in Parlamento, accettata prontamente dal mio predecessore ed ora in via di studio.

Sicurezza della navigazione. In materia di sicurezza della navigazione, l'intervenuta approvazione del disegno di legge sulla sicurezza consentirà di realizzare un'altra tappa fondamentale dell'attività del Ministero della marina mercantile, quella cioè del coordinamento della legislazione sulla sicurezza, sino ad ora sparsa in numerosi testi legislativi, dell'adeguamento della legislazione al progresso della tecnica e della costituzione di un apposito organo, il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione, che sarà di prezioso ausilio per l'attività amministrativa. Sono lieto perciò che il Senato abbia proceduto con tempestività al riesame e all'approvazione del relativo disegno di legge, con gli emendamenti apportati al testo originario dalla Camera dei deputati.

Lavori a bordo e nei porti. Negli ultimi mesi sono stati stipulati i nuovi accordi sul trattamento giuridico ed economico dei marittimi imbarcati sulle navi da carico di oltre 500 tonnellate lorde e sulle navi passeggeri di almeno 50 tonnellate. Grazie a questi accordi, che sono da accogliere con viva soddisfazione, i lavoratori del mare hanno ottenuto un aumento medio del 7 per cento delle retribuzioni e altre agevolazioni di natura economica e giuridica. Numerosi accordi sindacali sono stati stipulati anche per altre categorie di personale marittimo. Importanti provvedimenti sono in corso, tra cui quello di modifica della legge sull'accertamento dell'idoneità fisica della gente di mare, approvato dal Senato e ora all'esame della Commissione trasporti della Camera in sede legislativa; quello per l'assistenza ai marittimi temporaneamente non idonei alla navigazione (proposta di legge del senatore Focaccia, anch'essa già approvata dal Senato e ora davanti la Commissione della Camera) e le modifiche agli elenchi delle imperfezioni fisiche e delle infermità della gente di mare, per le quali è predisposto uno schema di decreto presidenziale.

È stato avviato a soluzione il problema dell'addestramento degli ufficiali di coperta all'uso del radar, grazie ad un accordo con il Ministero della difesa-marina, in base al quale è già stato effettuato un certo numero di corsi presso il Centro di addestramento della marina militare a Taranto. Per risolvere il problema della carenza di personale munito dei titoli professionali richiesti per l'imbarco con mansioni di stato maggiore, è stato approntato uno schema di decreto presidenziale, già approvato dal Consiglio superiore della marina mercantile, in base al quale la disciplina vigente in materia di titoli professionali viene sostanzialmente riformata. È all'esame della Camera il disegno di legge per l'ampliamento dell'abilitazione dei marittimi in possesso della patente di macchinista navale in seconda, ai fini del loro imbarco sui piroscafi con mansioni corrispondenti a quelle di capitano di macchina.

Nel settore della previdenza e dell'assistenza marinare la legge 1960 ha piena applicazione e, in considerazione dello stato

avanzato dei lavori, è da ritenere che il testo unico della legge sulla previdenza marinara potrà essere approvato nei termini previsti. Aggiungo che ho interessato il Ministero del lavoro in relazione al problema dell'unificazione delle Casse marittime, problema anche esso di notevole rilievo, meritevole della più ampia ed attenta considerazione.

Demanio marittimo e porti. Il demanio marittimo involge problemi delicati, su cui sono stati fatti rilievi e critiche. Uno dei modi, secondo noi, per rispondere alle giuste esigenze dell'opinione pubblica, non sempre però ben informata, sarebbe certamente quello dell'incremento del personale e dei mezzi destinati all'amministrazione del demanio marittimo, e a tale effetto si sono iniziati gli studi per ottenere l'emanazione di un apposito provvedimento legislativo.

L'utilizzazione del demanio marittimo — e mi riferisco in questo momento alla relazione dell'ex presidente — a fini turistici e balneari e industriali è in costante aumento, ed una seria ed efficace disciplina dell'uso delle zone demaniali rappresenta quindi un compito di sempre maggiore rilievo per l'amministrazione marittima. Su mia iniziativa sono state emanate proprio in questi ultimi tempi disposizioni di massima ai dirigenti, dirette a rendere più razionale, uniforme ed efficace l'azione degli organi periferici intesa ad evitare speculazioni ed accaparramenti di arenili ed a far sì che le spiagge siano riservate nella misura massima possibile al libero accesso del pubblico. Le disposizioni emanate prescrivono che gli uffici periferici debbano prospettare all'esame preventivo del Ministero tutte le questioni di particolare delicatezza ed importanza. È stato richiamato anche l'obbligo di sentire i pareri dei Comuni, delle Aziende di soggiorno e di cura, delle Sovrintendenze alle belle arti sulle istanze di concessione di aree demaniali marittime con l'intento così di stroncare ogni tentativo di speculazione. (*Approvazioni*).

Porti. È uno dei problemi più gravi e starei per dire il più grave. Potrei liberarmi, con una frase soltanto, dall'impegno di rispondere a quello che ha detto ultimamente il collega Genco e a quello che hanno detto i colleghi che sono intervenuti in questo di-

battito. Potrei liberarmene facilmente dicendo: signori, è competenza del Ministero dei lavori pubblici. Non lo faccio per una considerazione non soltanto personale, ma di responsabilità di un Ministero che si intitola: Ministero della marina mercantile. Io conosco la situazione dei porti italiani, conosco la situazione di questa enorme fascia che si estende per un gran numero di chilometri di costa. Quanti? Il senatore Genco, che pure è un ingegnere, ha parlato di 4 mila chilometri, ma mi pare che i 4 mila chilometri arrivino a 7 mila. (*Commenti*). Comunque, non ha importanza il numero dei chilometri, ha importanza la situazione, ed è veramente una situazione dolorosa della quale mi sono occupato e preoccupato. D'accordo con il Ministro dei lavori pubblici, cercheremo di preparare un piano organico nella speranza di poter trovare una soluzione a questo problema che interessa tutti quanti. Pochi momenti fa si parlava, in uno dei corridoi del Senato, anche dei piccoli porti che hanno il loro valore e la loro importanza, particolarmente oggi con lo sviluppo del turismo e delle comunicazioni specialmente con l'estero. Molti colleghi hanno parlato naturalmente di Genova, di Napoli, di Bari; io non voglio fare del campanilismo, provengo dalle zone adriatiche, però mi metterò al di sopra dei mari in questo momento. (*Ilarità*). Certo è che tanto l'Adriatico quanto il Tirreno hanno bisogno di un intervento e di un intervento immediato, massiccio, completo. Mi auguro che gli sforzi che compiremo assieme, io ed il collega del Ministero dei lavori pubblici, siano coronati da successo.

L'insufficienza — e qui rispondo a delle osservazioni che sono state fatte durante la discussione — dei bacini portuali per la ricezione delle navi, effettivamente esiste. Dai 53 milioni di tonnellate del 1950 si è passati ad oltre 110 milioni di tonnellate nel 1961, senza che vi sia stato un corrispondente aumento di capacità dei porti.

Il problema esiste e deve essere affrontato, come già vi ho detto. Le attrezzature portuali, e in particolare i mezzi meccanici di carico e scarico, sono pure inadeguati, sia a causa dell'eccezionale incremento del traf-

fico, cui ho già accennato, sia perchè i mezzi sono in gran parte antiquati e dovrebbero, quindi, essere rinnovati. È un problema, anche questo, che deve essere affrontato e risolto. In questo problema si inquadra anche la questione dei costi portuali; è la naturale e logica conseguenza della situazione speciale in cui si trovano i porti: migliorati i porti, saranno migliorate anche le condizioni relative ai costi.

Veniamo ora agli enti portuali; ogni tanto riaffiora la tendenza di affidare alcune funzioni dei porti ad enti di gestione che dovrebbero svolgere anche compiti che la legge, veramente, attribuisce allo Stato. Non credo sia opportuno adottare, almeno per ora, un provvedimento di ordine generale in questo senso; occorre andar cauti e decidere, semmai, caso per caso, a seconda delle necessità e dell'importanza dei porti.

Intanto, si può pensare all'istituzione — è un'idea, intendiamoci, e forse è la prima volta che viene lanciata — di Comitati portuali, composti da rappresentanti delle Capitanerie maggiormente interessate e volti allo studio dei mezzi idonei per potenziare e coordinare i servizi portuali.

Z U C C A . Ma ci sono già gli Uffici del lavoro portuali!

M A C R E L L I , *Ministro della marina mercantile*. Non bastano. Comunque si vedrà.

E poi, porti privati o porti pubblici? Lo orientamento della Amministrazione è verso una privatizzazione dei porti? No, onorevoli colleghi! (*Interruzione del senatore Ruggeri*). La risposta è senz'altro negativa, per quanto riguarda me e per quel che riguarda l'attuale Ministero della marina mercantile. So che qualche cosa si è fatto, lo debbo riconoscere, senatore Ruggeri, però non credo si possa parlare proprio di privatizzazione; infatti basta voi pensate che si tratta di concessioni fatte a industrie che hanno lavorato con i mezzi propri, che hanno compiuto determinate operazioni interessanti un limitato campo di attività.

R U G G E R I . Ma, signor Ministro, si comincia così e poi si va avanti!

M A C R E L L I , *Ministro della marina mercantile*. No, senatore Ruggeri! Allora lei ha sentito soltanto l'ultima parte di quello che ho detto ed ha dimenticato quello che ho detto in principio!

R U G G E R I . Veda Marghera!

M A C R E L L I , *Ministro della marina mercantile*. Marghera non mi riguarda, senatore Ruggeri!

R U G G E R I . Vedremo cosa farete per il porto industriale di Marghera!

M A C R E L L I , *Ministro della marina mercantile*. Veniamo ora alla pesca marittima.

Anche questo è un problema importante e vitale per il nostro Paese.

Per non tediare troppo il Senato, accennerò soltanto, rapidamente, alle diverse providenze che sono state adottate o attraverso la Cassa per il Mezzogiorno, o attraverso il Fondo di rotazione, o con il concorso dello Stato nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci.

Certo, la necessità dell'intervento statale nel settore della pesca marittima deve essere pienamente tenuta presente in quel quadro generale di programmazione al quale, del resto, avevo già accennato e che il Governo si accinge a rendere operante. Non si tratta di un intervento a fondo perduto, perchè esso ha finalità produttivistiche e tende ad incrementare la produzione ittica nazionale e a ridurre le importazioni di pesce che gravano sulla bilancia commerciale del Paese per non meno di 35 miliardi di lire all'anno, corrispondenti al valore di quarantamila tonnellate di pesce per il consumo diretto, di trentamila tonnellate di tonni per le industrie conserviere e di cinquantamila tonnellate di prodotti ittici conservati, importati dall'estero.

Il problema fondamentale è quello di costituire un'efficiente flotta di pesca oceanica, anche in vista della concorrenza che le marine pescherecce degli altri Paesi, membri del Mercato comune, potranno svolgere nei confronti della pesca italiana. Solo poco

più del due per cento delle unità che compongono la flotta da pesca italiana sono attualmente idonee alla pesca oltre gli stretti. Notevoli progressi sono stati realizzati negli ultimi anni, ma le navi italiane adatte alla pesca oceanica non rappresentano che un quarto di quelle tedesche, mentre la produzione ittica italiana supera a malapena la quota del 10 per cento di quella inglese e di quella tedesca.

Parlerò al momento opportuno, rispondendo alle osservazioni che sono state fatte dai vari settori, del piano azzurro. Con la massima attenzione sono seguiti i problemi di carattere internazionale, nell'intento di offrire maggiori possibilità di attività ai nostri pescatori. Qualche migliore disposizione ad esaminare in comune i problemi della pesca nel canale di Sicilia è stata dimostrata da parte tunisina e si spera che, in clima di reciproca comprensione, sia possibile addivenire ad un accordo in questo settore.

Quanto all'accordo di pesca con la Jugoslavia, senatore Genco, sono in corso le trattative per il rinnovo dell'accordo scaduto il 28 febbraio 1962, la cui validità è stata intanto prorogata.

In base al Protocollo per la collaborazione tra Italia e R.A.U. in materia di pesca, prossimamente si svolgerà una campagna sperimentale di pesca che dovrebbe consentire di ottenere dati concreti sulla possibilità di impiego di battelli da pesca italiani nei mari egiziani.

Il potenziamento della nostra flotta da pesca oceanica potrà anche rappresentare una concreta base per accordi di pesca con i Paesi africani della costa atlantica, in particolare con il Ghana, la Liberia, la Nigeria e la Costa d'Avorio.

A proposito di questo importante problema della pesca sono state fatte alcune osservazioni da varie parti. Rispondo subito al senatore Ruggeri che è un competente in materia. A proposito della legge 31 marzo 1961, n. 301, riguardante il potenziamento della flotta mercantile, sono state presentate n. 6 domande per la costruzione di navi da pesca, per le quali è previsto un contributo presunto complessivo di 1 miliardo 683 milioni. Delle suddette navi è stato già perfe-

zionato il provvedimento di ammissione per un'unità in costruzione presso il cantiere navale Gardano e Giampieri di Pesaro; per le altre cinque unità il provvedimento di ammissione è in corso.

Per la legge 9 gennaio 1962, n. 1, che riguarda la concessione di finanziamenti, sono state presentate fino ad oggi n. 15 domande e l'istruttoria preliminare per la loro ammissione ai benefici di legge è in corso. La concessione del finanziamento, come è noto, è competenza dell'Istituto mobiliare italiano (I.M.I.), mentre il contributo di interessi, nella misura del 3,50 per cento, è subordinato, oltre che al possesso dei requisiti previsti dalla legge, alla concessione del finanziamento da parte dell'I.M.I.

Ritornando al piano azzurro, posso assicurare il senatore Ruggeri e gli altri che sono intervenuti a questo proposito che il disegno di legge è completo, e, dopo essere stato discusso anche con gli organismi economici della pesca, è attualmente al Ministero del tesoro per il reperimento dei fondi. Nel piano azzurro è previsto anche un apposito stanziamento, sia pure di limitata entità, per la costruzione di un battello speciale ed appositamente attrezzato per le ricerche e gli esperimenti tecnologici in materia di pesca. Mi auguro che, nonostante le difficoltà, si possa arrivare a reperire i fondi necessari e quindi si possa presentare subito al Consiglio dei ministri e al Parlamento il disegno di legge.

In linea di massima, onorevoli senatori, il piano azzurro deve servire a tre scopi fondamentali: industrializzare e modernizzare l'esercizio della pesca; creare nuovi sbocchi ai nostri pescatori, indirizzandoli soprattutto verso la pesca oceanica; favorire la creazione di cooperative fra pescatori. A ciò bisogna aggiungere un quarto scopo: risolvere cioè i problemi — di cui ha parlato, mi pare, il senatore Ruggeri — relativi alla catena del freddo, per rendere migliore la conservazione del prodotto.

Il senatore Ruggeri ha richiamato all'attenzione mia e del Senato la legge n. 1520, che è all'esame della 7ª Commissione del Senato. Debbo però rettificare qualche sua dichiarazione. Questo disegno di legge è il

frutto del lavoro di oltre tre anni, compiuto da un'apposita Commissione nella quale erano i rappresentanti di tutti gli organismi della pesca, e non si può dire sia un *fac-simile* del vecchio testo unico, perchè esso dà la possibilità al Ministro della marina mercantile di operare nel settore della pesca marittima secondo le esigenze e le soluzioni del progresso che in questo settore si è verificato, specialmente nell'ultimo decennio. È logico che il disegno di legge non può prevedere casi singoli, in quanto il dettare le norme della sua applicazione sarà oggetto del regolamento che, una volta approvata la legge, verrà emanato al più presto per renderla operante.

Mi permetto di insistere, onorevoli colleghi — ritorno nostalgicamente al passato — sulla necessità di varare questo provvedimento, che varrà a dare la possibilità al mio Ministero di operare nel settore della pesca quelle riforme necessarie nell'interesse sia dell'armamento peschereccio, sia dei pescatori.

Per quanto riguarda, infine, l'eventuale estensione delle acque territoriali, forse sarebbe opportuno non parlarne troppo per non risvegliare appetiti e desideri d'altre parti, col pericolo anche di provocare eventualmente il divieto di pesca nelle zone rivierasche ai nostri pescatori; posso però assicurare che siamo in stretto contatto con il Ministro degli affari esteri per evitare di esser colti alla sprovvista da provvedimenti limitativi che potessero verificarsi in futuro.

Così posso assicurare che, nei riguardi della Commissione generale per la pesca per l'Africa occidentale, il mio Ministero ha chiesto al Direttore generale della F.A.O. di esservi ammesso a partecipare in qualità di osservatore, come prevede l'atto costitutivo della Commissione stessa.

Rapporti internazionali. Il problema fondamentale nel settore dei rapporti marittimi internazionali è dato dal contrasto tra la posizione dei Paesi che adottano misure di discriminazione dei traffici, nell'intento di riservare alla propria bandiera una certa quota dei trasporti internazionali interessanti quei Paesi, e la posizione tradizio-

nale dei grandi Paesi marittimi che combattono pratiche del genere.

Il relatore ha diligentemente esposto le varie forme di discriminazione dei traffici marittimi attuate nel mondo; e l'ampiezza dell'elencazione, che comprende una quarantina di Paesi, mostra chiaramente quanto grave sia la situazione, che è determinata non soltanto dai Paesi di nuova costituzione che desiderano l'affermarsi di una propria marina mercantile, ma anche da altri Paesi che ritengono di dover proteggere le loro flotte con misure intese ad assicurare alla bandiera nazionale una forte aliquota del loro commercio internazionale.

L'Italia è decisamente schierata con i Paesi che sostengono il principio della libertà dei traffici, e l'affermazione di questo principio costituisce l'obiettivo fondamentale della sua azione politica.

A questo proposito si può ricordare che esistono buone prospettive per un accordo tra i Paesi marittimi europei per l'elaborazione di un'azione comune a difesa della libertà dei traffici.

Altro problema di grande rilievo in sede internazionale riguarda l'unificazione delle condizioni tecniche per l'esercizio della navigazione, di cui si occupa l'Organizzazione consultiva marittima intergovernativa (I.M.C.O.) che comprende ormai una cinquantina di Paesi. L'Italia ha collaborato validamente ai lavori dell'Organizzazione ed occupa in essa un posto di rilievo con la partecipazione al Consiglio e con la vicepresidenza del Comitato per la sicurezza marittima.

Il relatore — debbo sempre far ricorso all'autorevole fonte — ha dedicato un paragrafo interessantissimo della sua relazione al problema dei traffici marittimi e dei porti nell'ambito del Mercato comune europeo. È indubbio che questo problema dovrà essere preso in esame e che su di esso si dovrà pervenire a delle decisioni in sede comunitaria, perchè altrimenti non potrebbero essere delineate una completa politica comune dei trasporti interni al M.E.C. e una politica commerciale comune nei confronti di Paesi terzi.

L'allargamento del Mercato comune porrebbe questo problema in termini di ancora

maggior interesse, ma già adesso il cabotaggio marittimo intercomunitario — di cui alcuni senatori hanno parlato — assume un forte rilievo per l'Italia, che importa ed esporta annualmente milioni di tonnellate di merci via mare da e per gli altri Paesi della Comunità.

La mia Amministrazione e gli ambienti marittimi internazionali seguono con cura e sentono profondamente i problemi dell'integrazione comunitaria dei trasporti e della creazione di condizioni sane di competitività tra i porti del Mercato comune. Accolgo pertanto con piacere l'invito del relatore a considerare con sempre maggiore attenzione questi problemi, sui quali peraltro manca finora una base d'intesa tra i Paesi membri della Comunità: è bene dirlo apertamente.

Particolare interesse presenta il problema dei porti, al quale ho già accennato prima, specialmente sotto l'aspetto della diversità dei costi, elemento che è certamente un importante fattore della concorrenza portuale.

La flotta mercantile e le costruzioni navali. Un'attività molto intensa è stata svolta nel settore delle agevolazioni per le costruzioni navali. Di essa fanno fede la legge n. 301 del marzo 1961, che ha modificato e integrato quella del luglio 1954 in materia di concessione di contributi ai cantieri per consentire di offrire la loro produzione a prezzi più vicini a quelli della concorrenza estera, la legge n. 1 del gennaio 1962 sul credito navale e la legge n. 2 del gennaio 1962, che ha modificato le disposizioni previste dalla legge del luglio 1959 sulla concessione dei premi di demolizione per la sostituzione delle navi vecchie — o anziane, per adoperare un altro termine più caro al senatore Genco — con unità di nuova costruzione.

Di recente, infine, è stato approvato dal Consiglio dei ministri e trasmesso al Parlamento uno schema di disegno di legge per l'estensione delle provvidenze per la demolizione di navi alle unità in legno, a condizione che esse vengano sostituite da nuove costruzioni metalliche.

Il provvedimento legislativo di maggior rilievo è indubbiamente quello concernente il credito navale, concepito in funzione di

uno sviluppo quantitativo e qualitativo della marina mercantile nazionale. Si può calcolare, tenuto conto dell'espansione presente e futura dei traffici marittimi interessanti il nostro Paese, che, per avere una situazione di equilibrio, la capacità di trasporto della flotta commerciale italiana dovrebbe, grosso modo, aumentare del 50 per cento. Al tempo stesso si dovrà provvedere alla sostituzione delle navi di costruzione bellica ancora in servizio; tutto ciò richiederà naturalmente una cospicua fonte di mezzi finanziari dell'ordine di diverse centinaia di miliardi di lire.

Onorevoli senatori, a proposito di questo argomento che ho trattato abbastanza ampiamente, io ho voluto segnare le osservazioni fatte da alcuni senatori, specialmente sullo sviluppo e il rinnovamento della flotta. Queste osservazioni trovano consenziente in pieno il Governo, e particolarmente il Ministro che ha l'onore di parlare in questo momento davanti a voi, perchè queste esigenze corrispondono ai risultati ai quali siamo giunti attraverso gli studi dei nostri uffici.

Naturalmente tali progressi di sviluppo dovranno essere inseriti nel quadro generale della programmazione economica; ritorno così a quell'argomento. La realizzazione di un simile programma offrirebbe buone prospettive di lavoro all'industria cantieristica. Anche in merito ai rilievi fatti in ordine ai rapporti col M.E.C. — ho già avuto occasione di parlare piuttosto a lungo su questo argomento — si può assicurare che la politica del Ministero è orientata nel senso auspicato, cioè verso la realizzazione di costruzioni a costi competitivi.

A questo scopo mira il lavoro di ammodernamento e di riorganizzazione delle attrezzature dei cantieri, in corso o già realizzato, come a Genova Sestri e a Monfalcone, che ovviamente si rifletterà beneficamente sui costi di costruzione.

Su questo piano vanno intesi i problemi relativi all'attuazione della politica comunitaria, in relazione ai quali l'Italia ha ottenuto da parte della C.E.E. il riconoscimento delle sue particolari condizioni. Ne fa prova l'assenso dato alla legge n. 301, con la quale il contributo integrativo è stato por-

tato ad un livello più elevato di quello previsto dall'originaria legge n. 522. Questa prova di comprensione e collaborazione da parte degli organi della C.E.E. comporta anche per l'Italia l'impegno di portare tale settore dell'industria a un livello competitivo.

Si può assicurare, quindi, che nulla sarà tralasciato per ottenere tale risultato senza squilibri, nella convinzione che così operando si darà un assetto produttivistico all'industria cantieristica, analogamente a quanto già realizzato in altri settori industriali.

E poichè siamo in materia, starei per dire, di rapporti internazionali, mi consenta il senatore Pessi, al quale ho avuto occasione di fare le mie congratulazioni per il suo intervento sereno ed obiettivo, di dire che non vorrei parlare a fondo sull'argomento che egli ha trattato, molto delicato: quello delle bandiere ombra. Stia però tranquillo il senatore Pessi, stiano tranquilli gli onorevoli senatori, che noi faremo quanto è possibile per impedire questo sistema che io veramente vorrei definire con una parola troppo grave che non intendo pronunciare in quest'Aula.

## Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(Segue M A C R E L L I, *Ministro della marina mercantile*). È stato fatto un rimprovero, credo proprio dal senatore Pessi, al relatore di non aver messo in rilievo l'opera del Senato, ed io aggiungo l'opera della Camera, per quel che riguarda il rinnovo delle convenzioni marittime. Quel che non ha fatto il relatore lo farà il Ministro della marina mercantile, che del resto ha già avuto occasione di parlare davanti alla vostra 7ª Commissione, come ha già avuto l'onore di parlare davanti alla 10ª Commissione della Camera dei deputati. Vi confesso che io sono rimasto — permettetemi questa espressione — commosso. Non è stata un'attestazione, intendiamoci, di riguardo alla persona, ma è stato un atteggiamento dettato dall'orientamento che il mio Ministero ha dato alla soluzione di questo problema. L'unanimità del Senato e l'unanimità della Camera hanno il loro valore e il loro significato. Non ho bisogno di metterlo in evidenza, come non avrei bisogno di leggere questa lunga pagina, che riguarda proprio i servizi marittimi sovvenzionati. C'è però qualcosa che può servire ed allora la leggerò.

Per quanto riguarda i servizi marittimi sovvenzionati, le competenti Commissioni del Senato e della Camera — debbo ripetere

quello che ho già detto, qui scritto bene, da me forse detto male — hanno ormai dato in sede legislativa la loro approvazione al testo del relativo disegno di legge, con gli emendamenti da me proposti, che hanno permesso di superare le difficoltà che precedentemente avevano impedito una rapida approvazione del provvedimento. Si conclude così un travagliato *iter* durato parecchi anni, con una soluzione che possiamo ritenere la migliore possibile, visto che essa ha riscosso l'unanimità di consenso. Con l'approvazione di questa legge sarà ora possibile predisporre un programma aggiuntivo di nuove costruzioni delle società del gruppo Finmare, programma necessario ed urgente per quel completo rammodernamento della flotta che già in buona parte sarà realizzato con un programma di costruzioni in corso per circa 190 mila tonnellate lorde di naviglio. Sarà così possibile provvedere ad un completo rinnovamento della flotta Finmare e ad una razionale sistemazione dei diversi servizi.

Una menzione particolare meritano i collegamenti con la Sardegna, la quale a giusto titolo reclama un potenziamento dei servizi marittimi con il continente in relazione al continuo aumento dei traffici. Le due nuove motonavi della Tirrenia, che sono

prossime ad entrare in esercizio, consentiranno intanto, senatore Angelilli, un notevole miglioramento dei collegamenti con Civitavecchia e con Genova, senatori Pessi e Barbareschi. Nel settore delle linee sovvenzionate di carattere locale, è da ricordare la Convenzione dello scorso settembre con la Società « Si.Re.Na. », grazie alla quale si sono poste le basi per un miglioramento dei collegamenti con le Egadi e le Isole del canale di Sicilia, cui saranno adibite due nuove navi. È stata anche potenziata la frequenza di esercizio delle linee per le Isole di Ustica e di Favignana. Dal 1° luglio i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale dell'alto Adriatico verranno notevolmente migliorati con l'immissione in servizio delle motonavi « Edra », « Ambria bella » e « Dionea », con velocità di 16 e 14 miglia. Nel mese di luglio sarà immessa in servizio anche l'« Illiria », recentemente varata, nave di elevata velocità per i servizi di turismo internazionale, che consentirà il collegamento con importanti porti della Jugoslavia e della Grecia. Nel medio Adriatico, sempre nel medesimo periodo, entreranno in linea le nuove motonavi « Gentile da Fabriano » ed « Andrea Mantegna », le quali assicureranno i servizi con la sponda jugoslava, con la elevata velocità di crociera di 18 miglia.

G E N C O , *f.f. relatore.* Grazie.

M A C R E L L I , *Ministro della marina mercantile.* Nel piano di potenziamento del servizio è contemplata anche la linea Manfredonia-Tremi, sia come ammodernamento del materiale nautico, sia come intensificazione del servizio.

Onorevoli senatori, ultimo argomento trattato nella relazione e dal relatore senatore Genco: sede e personale del Ministero; veramente della sede non si è parlato, ma ne parlerò io. Tutti gli onorevoli senatori conoscono l'infelice ubicazione del mio Ministero, che è dislocato in sei diversi settori e in sei diverse destinazioni. (*Commenti*). Naviga a terra. (*Ilarità*). Quindi occorre un provvedimento. Dati i gravi disagi costituiti da quell'inconveniente al quale ho accennato, l'Amministrazione si sta attivamente

adoperando a tal fine, anche perchè il ritardo nel graduale completamento dei ruoli organici del suo personale renderebbe ancora più acuta la situazione, ove non si provvedesse tempestivamente. L'espletamento dei concorsi per il completamento dei ruoli consentirà, almeno speriamo, di alleviare la critica situazione del personale, insufficiente quantitativamente in tutti i servizi. Ed in proposito desidero esprimere il più ampio riconoscimento per l'azione svolta dal personale che, prodigandosi e meritando un vivo elogio, ha reso possibile, ad onta della sua scarsità, la predisposizione di un complesso veramente imponente di provvedimenti. Sono in corso, al momento attuale, i seguenti concorsi: per 57 posti nella qualifica iniziale della carriera direttiva, ruolo amministrativo, concorso per il quale sono già state espletate le prove scritte; per 92 posti nella qualifica iniziale della carriera di concetto: è in corso di registrazione il provvedimento di approvazione della graduatoria, che comprende 54 candidati giudicati idonei; per 25 posti nella stessa qualifica, non ricoperti con il predetto concorso (il bando relativo è in corso di pubblicazione); per 17 posti nella qualifica iniziale della carriera esecutiva, come da bando pubblicato nel mese di maggio nella *Gazzetta Ufficiale*. È stato bandito, infine, un concorso per 4 posti nella carriera direttiva, ruolo tecnico (richiamo la vostra attenzione su questo episodio veramente delicato e grave), ma esso è andato deserto, ad onta della proroga dei termini per la presentazione delle domande. Questa è un'altra dimostrazione delle difficoltà esistenti per ricoprire completamente i posti di ruolo, e derivanti dalla comprovata scarsa tendenza dei giovani a rivolgersi alle carriere dell'Amministrazione dello Stato anche per ragioni finanziarie, anzi soprattutto per questo motivo.

Anche questo è un elemento di cui dovrebbe essere tenuto il debito conto nella predisposizione di una sostanziale revisione dello statuto degli impiegati dello Stato. Ho fatto rilevare questo inconveniente al ministro Medici che, come voi sapete, è incaricato della riorganizzazione dell'Amministrazione statale.

Mi è gradito, alla conclusione del mio discorso, rivolgere un fervido saluto a tutti coloro che operano sul mare e per il mare, come datori di lavoro, come lavoratori e come professionisti e, in particolare, a tutti gli equipaggi delle navi italiane che portano i colori della Patria nelle terre più lontane, degni continuatori delle nostre tradizioni marinare. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

Il primo è quello del senatore D'Albora.

**M A C R E L L I ,** *Ministro della marina mercantile.* Il senatore D'Albora si è riferito, naturalmente, al porto di Napoli. Il Governo riconosce la necessità e l'urgenza di potenziare ulteriormente il porto di Napoli, a favore del quale, comunque, sono già state realizzate, e il senatore D'Albora lo sa, imponenti opere marittime, la principale delle quali è rappresentata dalla nuova darsena petrolio, mentre è stata notevolmente migliorata l'attrezzatura anche con impianti di grande impegno, fra cui primeggia il nuovo bacino galleggiante, recentemente inaugurato.

Le ulteriori necessità, riconosciute dal Ministero della marina mercantile, del principale scalo marittimo meridionale saranno tenute presenti, con criteri di priorità, nell'impostazione dell'auspicato piano pluriennale di sviluppo per i porti, da realizzarsi con l'intesa del Ministero dei lavori pubblici.

**P R E S I D E N T E .** Senatore D'Albora, si ritiene soddisfatto?

**D ' A L B O R A .** Desidero ringraziare l'onorevole Ministro soprattutto per la parola « priorità » che egli ha usato, perchè effettivamente l'urgenza richiesta dalle opere da eseguirsi nel porto di Napoli la merita. Mi ritengo soddisfatto.

**P R E S I D E N T E .** Segue l'ordine del giorno dei senatori Angelilli ed altri.

**M A C R E L L I ,** *Ministro della marina mercantile.* Il senatore Angelilli ha trattato la questione concernente il porto di Civitavecchia. Per quel che riguarda tale porto dovrei ripetere quanto ho già detto nell'ultima parte della mia risposta al senatore D'Albora.

Lei sa, senatore Angelilli — l'ho detto in principio — che competente in materia è il Ministero dei lavori pubblici; noi però comprendiamo benissimo le esigenze del porto di Civitavecchia e non dobbiamo dimenticare che esso può essere considerato il porto di Roma, il porto della Capitale, certamente il porto principale del Lazio. Pertanto, mi farò portavoce delle esigenze e delle richieste del senatore Angelilli presso il collega dei Lavori pubblici.

**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 .** La ringrazio vivamente, signor Ministro, delle sue assicurazioni per quanto riguarda il porto di Civitavecchia, e mi auguro che, nell'esame caso per caso per la costituzione degli enti portuali, possa essere compreso anche il porto di Civitavecchia. Ripeto che è al Senato avanti la 7<sup>o</sup> Commissione, e ne è relatore il senatore Genco, la mia proposta concernente la costituzione dell'ente portuale.

Ma questo ordine del giorno, che reca la mia firma insieme a quella di altri colleghi, vuole esprimere soprattutto una sollecitazione al Governo per la presentazione del piano azzurro, in cui è contemplata la necessità di dare miglioramenti ai pescatori. È su questo, per l'appunto, che chiedevo un'assicurazione da parte del Ministro, assicurazione che comunque posso ritenere implicita nelle sue dichiarazioni. Mi ritengo quindi soddisfatto e non insisto.

**P R E S I D E N T E .** Segue l'ordine del giorno dei senatori Mammucari e Minio.

**M A C R E L L I ,** *Ministro della marina mercantile.* Al senatore Mammucari ho praticamente risposto quando ho trattato l'ordine del giorno del senatore Angelilli, re-

lativo al porto di Civitavecchia, e quindi non debbo ripetere quanto ho avuto occasione di dire.

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

**M A C R E L L I ,** *Ministro della marina mercantile.* Per il senatore Cerabona dovrei avere parole cordiali e affettuose, perchè mi legano a lui rapporti che risalgono a tempi ormai lontani. Io conosco la storia di Metaponto, conosco quelle magnifiche zone che in verità lei, senatore Cerabona, ieri ha descritto molto male, forse per impressionare il Ministro.

A lei debbo comunque dire quello che ho detto ad altri: è un problema di competenza esclusiva del Ministero dei lavori pubblici, al quale io farò presenti i suoi voti giusti e legittimi e le vostre aspirazioni.

So che sono intervenuti il Comune e l'Amministrazione provinciale di Matera, con altre autorità, per caldeggiare la soluzione del problema da lei posto al nostro esame. Posso dire solo che guardo con simpatia alla soluzione del problema e le ripeto che farò presenti al Ministero dei lavori pubblici le sue richieste.

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

**C E R A B O N A .** Non insisto. Ringrazio il Ministro per il ricordo dell'antica amicizia; avrei desiderato però che mi avesse detto che questa amicizia, che è sempre viva, farà sì che si avrà il porto per il bene di quelle regioni. Si tratta di un porto importante, di un problema di cui la precedente Amministrazione provinciale di Matera, presieduta dal dottor Guanti, aveva chiesto la soluzione e che è stato sollevato in miei particolari interventi in Senato. So che la competenza è del Ministero dei lavori pubblici, ma io ho presentato l'ordine del giorno per sollecitare il Ministro della marina mercantile a far presente al Ministro dei lavori pubblici che i porti riguardano la Marina mercantile. Il Ministero dei lavori pubblici li costruisce, ma le direttive deb-

bono partire dal Ministero della marina mercantile. Speriamo che il nuovo Ministro dei lavori pubblici voglia muoversi in favore del Mezzogiorno: sono anni che noi gridiamo, ma non si fanno né i porti, né le strade, né le ferrovie. Allora, poichè lei, onorevole Macrelli, ha tanta buona volontà, l'unica speranza che mi assiste è che voglia seriamente richiedere al Ministro dei lavori pubblici di muoversi in favore dei nostri dimenticati paesi, altrimenti i problemi del Sud rimarranno sulla carta e i dolori ed i patimenti rimarranno agli uomini del Mezzogiorno che, dall'Unità d'Italia, hanno avuto solo promesse!

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

**M A C R E L L I ,** *Ministro della marina mercantile.* Il Governo riconosce che vi sono oggi favorevoli prospettive per lo sviluppo del porto di Reggio Calabria, ciò che postula la necessità di potenziarne le attrezzature e di aumentare la capacità ricettiva dei magazzini generali.

L'ordine del giorno può pertanto essere accolto come raccomandazione, così come del resto ho accolto gli altri. Il Ministero della marina mercantile non mancherà di prospettare a quello dei lavori pubblici la necessità di realizzare, non appena ciò sarà reso possibile dalle ben note ristrettezze di bilancio, il richiesto potenziamento.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Barbaro, insiste nel suo ordine del giorno?

**B A R B A R O .** Ringrazio l'onorevole Ministro per le sue dichiarazioni di esplicito riconoscimento, sia dell'importanza, sia della necessità di potenziare al più presto e adeguatamente il porto di Reggio: credo doveroso richiamare ancora una volta l'attenzione del Senato sul traffico crescente ed importante di quel porto. Ringrazio anche il senatore Genco per quello che ha detto nei riguardi del porto di Reggio. Però, pur apprezzando la visione organica, nella quale egli inquadra il problema dei porti in genere e quindi anche di quello in esame,

mi permetto di dire che la questione del porto di Reggio è un po' al di fuori del grande piano d'insieme. È un porto, quello di Reggio, che ha non solamente millenni di storia al suo attivo e a suo vanto, ma che aspetta da molto tempo di veder messa la parola « fine » ai suoi problemi di ampliamento e di sistemazione definitiva. Sollecitiamo allora l'intervento del Ministero dei lavori pubblici, facendo presente che in un esercizio, o in due al massimo, si potrà avere a Reggio uno dei migliori porti italiani, che, insieme con quello di Messina, potrebbe, secondo me, costituire una grande zona franca di una quarantina di chilometri per ciascuno dei due litorali, capace di costituire un grande centro propulsore nel cuore del Mediterraneo e sul passaggio obbligato dello Stretto, non soltanto di attività turistiche e agricole, ma anche e, direi, specialmente di attività industriali, tale che potrebbe competere con le migliori e le più attrezzate zone industriali europee e del mondo!

È questa una prospettiva di vita e di avvenire molto importante per quelle zone meravigliose, onorevole Ministro; ecco perchè la ringrazio e prendo atto delle sue dichiarazioni, che sono piuttosto incoraggianti.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno dei senatori Barbaro, Franza e Nencioni.

**M A C R E L L I**, *Ministro della marina mercantile.* Mi pare di aver già abbastanza parlato su questo punto.

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

**B A R B A R O.** Non insisto. Bisogna fare però quello che si promette.

**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.

**C A R E L L I**, *Segretario:*

**Art. 1.**

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato.*)

**Art. 2.**

Per l'esercizio finanziario 1962-63 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 300.000.000 per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalle leggi 25 luglio 1956, n. 859, 24 marzo 1958, n. 328, e 31 marzo 1961, n. 301.

(*È approvato.*)

**Art. 3.**

Per l'esercizio finanziario 1962-63 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.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Zucca. Ne ha facoltà.

**Z U C C A.** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, anche noi di questa parte ricordiamo con simpatia quell'incontro avvenuto alla 7ª Commissione, quell'incontro ove con l'onorevole Ministro della

marina mercantile, con l'onorevole Sottosegretario onorevole Dominedò, e con l'onorevole Sottosegretario alle partecipazioni statali onorevole Gatto, siamo riusciti a modificare in modo sostanziale quella famosa legge dell'ex Ministro della marina mercantile Jervolino che doveva dare una nuova regolamentazione alle società di preminente interesse nazionale.

Ricordiamo con simpatia quella riunione dove si è riusciti ad ottenere risultati così concreti e positivi, dopo che noi uscivamo da una lunga polemica con il Ministro della marina mercantile, e dove molte delle nostre proposte praticamente sono state accettate dal nuovo Ministro della marina mercantile. Ricordiamo questa sostanziale modifica che praticamente ha segnato, se non una sconfitta, una battuta di arresto per quella tendenza che si era così ben delineata sin dal disegno di legge Cassiani del 1956 e che poi era stata maggiormente accolta nel disegno di legge Jervolino: la tendenza a ridurre ancora la già ridotta flotta della Finmare.

Ed è per i risultati ottenuti in quell'incerto, così ricco di conseguenze utili all'economia marinara del nostro Paese, che noi abbiamo atteso con interesse, direi anche con una certa inquietudine, il discorso del Ministro della marina mercantile a conclusione della discussione sul bilancio, affinché, attraverso le sue dichiarazioni, noi avessimo certe assicurazioni, potessimo guardare con una maggiore tranquillità all'avvenire di tutto il settore marittimo del nostro Paese. Abbiamo sentito nel discorso dell'onorevole Ministro qualche cosa di nuovo: ha preso degli impegni, sia pure in una forma generica, che non erano mai stati assunti dagli altri Ministri nelle discussioni dei precedenti bilanci; però a noi sembra che, sulla base del discorso che avevamo iniziato all'interno della 7ª Commissione con quelle modifiche sostanziali alla legge sulle linee di preminente interesse nazionale, oggi il Ministro avrebbe dovuto darci maggiori assicurazioni, indicarci piani meglio delineati e conformati per il prossimo avvenire. Naturalmente, onorevole Ministro, non si pretendeva che lei oggi fosse arrivato qui con la bacchetta magica a risolvere tutti questi

complessi problemi dei porti, della flotta Finmare, della navigazione. Però avremmo preferito, ci sarebbe sembrata più logica e più giusta una maggiore chiarezza, e l'assunzione di impegni più chiari e precisi per il prossimo avvenire. Perché vede, signor Ministro, quando noi sentiamo magnificare con un po' di euforia ed anche con un certo ottimismo lo sviluppo della marina mercantile italiana, la consistenza del tonnellaggio nella forma che ha usato lei al centro del suo discorso, quando sentiamo magnificare le cifre prese solamente come cifre — ed è praticamente il sistema che è stato sempre seguito dai Ministri della marina mercantile quello di dare delle cifre sullo sviluppo della marina mercantile — noi non abbiamo nessuna intenzione di negare questo sviluppo ma se andiamo a vedere cosa è avvenuto nell'ambito dello sviluppo della flotta italiana troveremo delle cose veramente preoccupanti, delle cose che ci indicano la necessità di cambiare politica in questo settore.

Sono state citate delle cifre sulla consistenza della flotta italiana in rapporto a quella mondiale; però...

**D E L U C A L U C A .** Onorevole Ministro, a Crotone la Capitaneria di porto ha una barca a remi da 40 anni.

**Z U C C A .** ... senza ricorrere a delle cifre sulla consistenza, l'arretratezza, la mancanza di specializzazione della flotta italiana. Vi è un dato di fatto inoppugnabile che ci deve far riflettere. Noi abbiamo avuto un rilevante sviluppo della flotta italiana in conseguenza di un aumento e di una modernizzazione dei traffici e dei trasporti, e tale aumento della flotta ha provocato, nell'interno della flotta medesima, una grande arretratezza e una mancanza di specializzazione.

Cosa diremmo se dovessimo constatare oggi che lo sviluppo della siderurgia nel nostro Paese è stato consistente, però ha provocato l'arretratezza degli impianti? Cosa diremmo se qualunque altra industria, a causa del proprio sviluppo, avesse subito un processo di arretramento sotto l'aspetto tecnico? Come vedete, qualche cosa di anor-

male è successo e può ancora succedere nella Marina mercantile italiana per la mancanza di quella politica organica che deve condizionare anche l'attività, le costruzioni e gli acquisti all'estero degli armatori liberi.

È proprio questo stato di fatto, che non può essere smentito, che deve creare le condizioni per una nuova politica affinché la flotta italiana sia effettivamente rinnovata e segua veramente il passo dello sviluppo dei traffici.

Lei ha detto giustamente, onorevole Ministro, che occorre rinnovare il 50 per cento della flotta italiana. Ma io dirò di più: che se questo rinnovamento non verrà concertato con sollecitudine, fra tre, quattro, cinque anni al massimo noi ci troveremo con la flotta completamente dimezzata (e badate che questo è anche il parere degli armatori che si trovano su un terreno più avanzato) con una conseguente maggiore partecipazione della bandiera straniera nei nostri traffici nazionali.

La mancanza di politica marinara ha aggravato anche la situazione dei porti; a ciò si aggiunge, a causa delle autonomie funzionali e degli accosti preferenziali, l'azione dei grandi gruppi monopolistici. Anche qui occorre esaminare la questione con obiettività e serenità, dimenticando ogni interesse e ogni simpatia di parte.

Concedere delle autonomie funzionali e degli accosti preferenziali all'interno dei porti vuol dire praticamente spezzare quell'unità tecnica ed economica che è l'unico mezzo per creare nei porti delle condizioni favorevoli per tutti gli utenti dei porti medesimi. La concessione di autonomie funzionali e di accosti preferenziali può favorire un determinato monopolio, una determinata grande industria, però, nel complesso di tutte le operazioni portuali, nel complesso dell'attrezzatura portuale, si accrescono le difficoltà, e praticamente si contribuisce ad aumentare il costo delle operazioni portuali per tutti gli utenti che non hanno avuto la possibilità di avere degli accosti preferenziali o delle autonomie funzionali.

Noi avremmo voluto sentire tutte queste cose in forma più decisa nell'intervento del Ministro della marina mercantile. Quando si

entra in un settore così delicato, e che a nostro parere è stato trascurato per tanto tempo, quando si entra in un settore così difficile, così complesso e soprattutto così importante per l'economia del nostro Paese, occorre guardare la situazione esistente con realismo e andare a ricercare le cause che hanno provocato questa situazione. Perché lo sviluppo dei traffici non è nato così, da un giorno all'altro, per un giro di interuttore; ha avuto uno sviluppo graduale, anno per anno, sensibilmente, del quale non è stato tenuto assolutamente conto. Guardiamo alle altre Nazioni del Mediterraneo, per non parlare di Nazioni lontanissime da noi, dove da anni ed anni sono stati messi in atto piani di sviluppo portuale rilevanti, i quali giuocano oggi a nostro danno. Non voglio citare i dati dei porti della mia Liguria, perché c'è una esperienza che riguarda tutti i porti e tutti hanno bisogno di una moderna attrezzatura. È bastato però soltanto questo aumento del traffico, che non permette l'accosto immediato ai piroscafi, perché i porti di Genova e Savona abbiano perduto circa il 22 per cento del traffico che avevano con la Svizzera e con l'Europa centrale, in quanto il porto di Marsiglia favorisce maggiormente le operazioni di sbarco.

Io concludo rapidamente. Il nostro voto contrario più che altro vuole essere un punto interrogativo, che dovrà avere una risposta negli atti e nei fatti del Ministero della marina mercantile nel prossimo avvenire. Il nostro punto interrogativo si può condensare in tre proposte.

Quale sarà la politica del Ministero della Marina mercantile riguardo ad un programma di costruzioni navali per l'ammodernamento e la specializzazione della flotta italiana, e in questo quadro un progressivo specifico sviluppo della flotta Finmare e, sempre in questo quadro, uno schema di provvedimento che favorisca lo sviluppo dell'armamento privato vincolato allo sviluppo programmato dell'economia marinara? Qui non c'è nulla di avveniristico, nulla di socialista, perché in tutte le Nazioni, ove lo Stato interviene per sovvenzionare le costruzioni, anche l'armamento libero è vincolato ad una

costruzione programmata che tenga conto delle necessità generali del Paese.

Secondo punto: quale sarà la politica del Ministero della Marina mercantile per elaborare un piano regolatore nazionale dei porti, articolato su piani regionali, onde dare organicità al sistema portuale italiano, e soprattutto un piano che elimini i piani concorrenziali tra i porti limitrofi e che favorisca piani interportuali — come avviene già all'estero: il porto di Marsiglia e i porti vicini sono considerati praticamente come un unico complesso — sulla base della complementarietà dei porti e in relazione all'entroterra da servire? Soprattutto si favoriscono piani che possono mettere in concorrenza i porti gli uni contro gli altri, quando si danno delle concessioni ai privati, al monopolio, quando si concedono delle autonomie funzionali. Sono queste le condizioni che possono creare la concorrenza tra un porto e l'altro. Qui abbiamo ricevuto delle assicurazioni, ma noi vogliamo degli atti concreti, vogliamo sapere come si intenda effettivamente difendere e sviluppare il carattere pubblico dei porti, respingendo le autonomie funzionali e la creazione dei porti privati ed estendendo gli enti autonomi di gestione dei porti, argomento questo che non si può esaminare caso per caso, ma sulla base di una linea generale la quale precisi che, quando un porto arriva a un certo sviluppo economico (cioè a superare una soglia) deve avere l'Ente autonomo del porto. Voler fare l'esame caso per caso significherebbe voler fare delle discriminazioni e soprattutto non tener conto della realtà economica degli empori marittimi.

Il nostro ultimo punto interrogativo è come intende intervenire il Ministro della marina mercantile, per quanto è di sua competenza, affinché l'industria navalmeccanica possa assumere una linea di sviluppo come base per sostenere la concorrenza a livello internazionale.

A questi tre punti principali ne vorrei aggiungere uno, che non credo sia secondario. Al Ministero della marina mercantile abbiamo due giuristi di chiara fama, due insigni giuristi, per cui credo che sempre per la parte di vostra competenza (perchè la parte

predominante è certo del Ministero di grazia e giustizia) si dovrebbe innanzitutto e finalmente giungere a riformare quel benedetto Codice della navigazione, non soltanto per quanto riguarda gli articoli citati dal relatore (riguardanti la proprietà della nave), ma anche per gli articoli — e ne abbiamo parlato già altre volte in Senato — che degradano il lavoratore marittimo ad un cittadino di seconda categoria. Secondo l'attuale ordinamento anche il cuoco di fronte ad un marittimo di bassa forza è un pubblico ufficiale. Se questa è una regolamentazione che andava bene ai tempi delle golette e delle lunghe soste in mezzo agli oceani, credo che oggi sia veramente anacronistico un Codice di navigazione di questo tipo che mette il lavoratore marittimo in condizioni di inferiorità di fronte a tutti gli altri cittadini. Voi certamente conoscete questa questione per cui credo che il vostro consenso non potrà assolutamente mancare per modificare una situazione così anomala nei riguardi di questi lavoratori del mare.

Concludendo, signor Ministro, se lei effettivamente, e con lei il Governo, vorrà seguire quella nuova politica marinara che abbiamo indicato in quei tre o quattro punti — ho trascurato la pesca, ma è ovvio che non è dimenticata — per realizzare questa nuova politica, che non è una politica escogitata da noi (infatti se si andassero a vedere tutte le deliberazioni e tutte le discussioni che si sono avute nei Consigli comunali delle più importanti città marinare, nella riunione interregionale di La Spezia, quando si trattava di protestare contro la legge Jervolino, si vedrebbe che vi sono indicate tutte queste soluzioni, soluzioni che non nascono quasi mai da posizioni campanilistiche o regionali, ma nascono dalla diretta esperienza che hanno quegli uomini dei traffici marittimi e delle costruzioni navali), è una politica che è indicata da tutto il Paese, facilmente trovereste i voti favorevoli all'interno del Parlamento ed avreste anche l'approvazione dell'opinione pubblica, soprattutto l'approvazione di tutti quei ceti interessati dei naviganti, spedizionieri, commercianti, marittimi, operai e tecnici dei cantieri. Queste forze le potrete sempre trovare se vorrete effetti-

vamente realizzare questa politica. Se non si cercheranno queste forze, se si continuerà a discriminarla, badi, signor Ministro, che la sua politica marinara nel prossimo avvenire sarà come una nave senza elica, quindi, praticamente non funzionante, perchè resterà immobile, sempre alla riva, senza affrontare navigazioni utili e redditizie (*Applausi dalla estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** 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*).

**Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge d'iniziativa dei 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)**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Bartole ed altri: « Modifiche alla legge 11 gennaio 1957, n. 6, sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare il senatore Vecellio, facente funzioni di relatore.

\* **VECCELLIO**, *ff. relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono stato pregato di sostituire il relatore, senatore Guidoni.

Abbiamo dinanzi al nostro esame un disegno di legge presentato dai deputati Bartole ed altri fin dal 1960 e relativo alla ricerca di idrocarburi nelle formazioni di argille scagliose dell'Appennino tosco-emiliano.

Il relatore, senatore Guidoni, membro della 9ª Commissione, che io qui ringrazio vivamente per la diligente ed elaborata rela-

zione, così conclude: « La 9ª Commissione ritiene che, se si vuole andare incontro alle necessità degli operatori appenninici, occorra restituire le loro modeste attività alle norme del 1927 come si è fatto per il Pole-sine e per Matera »; conseguentemente egli propone agli onorevoli colleghi di approvare il primitivo disegno di legge Bartole ed altri con opportuni emendamenti di forma.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia.

**BOSCO**, *Ministro di grazia e giustizia*. A nome del Governo, sono d'accordo e mi associo alle conclusioni della Commissione.

**PRESIDENTE.** Passiamo ora alla discussione degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

**CARELLI**, *Segretario*:

Art. 1.

Salvo quanto disposto al seguente articolo 2, sono sottratti alla disciplina della legge 11 gennaio 1957, n. 6, e regolati dal regio decreto 29 luglio 1927, n. 1443, i sottoelencati titoli minerari:

a) permessi di ricerca di idrocarburi liquidi e gassosi, in corso alla data di entrata in vigore della citata legge 11 gennaio 1957, n. 6, e confermati ai sensi dell'articolo 44 della legge stessa, nei quali si svolge attività di ricerca nella formazione delle argille scagliose dell'Appennino tosco-emiliano;

b) concessioni per la coltivazione di giacimenti di idrocarburi liquidi e gassosi nella formazione delle argille scagliose dell'Appennino tosco-emiliano, derivanti dai permessi di ricerca indicati alla lettera a), in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, ovvero accordati posteriormente a tale data se derivanti dai permessi di ricerca indicati alla lettera a).

(*È approvato*).

## Art. 2.

Sono applicabili ai titoli minerari di cui al precedente articolo le disposizioni contenute nell'articolo 47 della legge 11 gennaio 1957, n. 6.

(È approvato).

## Art. 3.

Le concessioni previste dall'articolo 1, nelle quali, in un anno solare, la produzione media giornaliera complessiva, divisa per il numero dei pozzi produttivi, abbia superato una tonnellata di olio e la produzione media giornaliera di singoli pozzi, parimenti nell'anno solare, abbia superato due tonnellate di olio, sono assoggettate alle disposizioni della legge 11 gennaio 1957, n. 6, a decorrere dal 1° gennaio successivo. A tal fine, per le produzioni di gas naturale si assume l'equivalenza indicata al secondo comma dell'articolo 22 della legge 11 gennaio 1957, n. 6.

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Revisione delle piante organiche del personale delle Cancellerie e Segreterie giudiziarie » (1578) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Revisione delle piante organiche del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BERLINGIERI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta. Avverto che la Commissione ha presentato due emendamenti che saranno illustrati dal Presidente, senatore Magliano.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente della Commissione, senatore Magliano.

MAGLIANO. Il disegno di legge del quale ci stiamo occupando si riferisce alle tabelle annesse alla legge 23 ottobre 1960, n. 1196. Pochi giorni or sono la Commissione ha approvato in sede deliberante un aumento degli organici delle cancellerie e una modifica delle tabelle. Allora la delega al Governo per l'applicazione delle piante organiche si deve riferire anche a questa successiva modificazione e in questo senso si modifica l'articolo originario del disegno di legge con il testo fatto ora pervenire alla Presidenza.

Inoltre, poichè con la legge che abbiamo approvato per l'aumento degli organici si sono modificate alcune disposizioni relative al periodo di servizio nella carriera direttiva e alle promozioni, e nella legge 23 ottobre 1960, n. 1196, cui si riferisce l'attuale disegno di legge, vi erano delle disposizioni transitorie, che devono rimanere, la Commissione ha proposto un articolo aggiuntivo: « Restano ferme le disposizioni previste dall'articolo 175 della legge 23 ottobre 1960, numero 1196 ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia.

BOSCO, *Ministro di grazia e giustizia*. Signor Presidente, il Governo è completamente d'accordo con gli emendamenti formulati dalla Commissione. Il testo del nuovo articolo primo che in sostanza, come ha detto il senatore Magliano, modifica la precedente disposizione nel senso che fa riferimento alle successive modificazioni, contempla altresì un prolungamento del periodo di tempo entro cui si deve svolgere la delega.

In luogo di quattro mesi si parla di sei mesi e ciò in relazione alla necessità di adeguare alle esigenze degli uffici non solo i nuovi organici della legge del 1960, ma anche quelli della nuova legge approvata in questi giorni dal Senato.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

**CARELLI, Segretario:**

*Articolo unico.*

Con decreto del Presidente della Repubblica, sarà provveduto, entro quattro mesi dall'entrata in vigore della presente legge, alla revisione delle piante organiche del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie addetto al Ministero di grazia e giustizia ed agli uffici giudiziari, in conformità degli organici stabiliti dalle tabelle annesse alla legge 23 ottobre 1960, n. 1196.

**PRESIDENTE.** Si dia ora lettura dell'emendamento sostitutivo di questo articolo, proposto dalla Commissione.

**CARELLI, Segretario:**

**Art. 1.**

Con decreto del Presidente della Repubblica sarà provveduto, entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, alla revisione delle piante organiche del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie addetto al Ministero di grazia e giustizia ed agli uffici giudiziari, in conformità degli organici stabiliti dalle tabelle annesse alla legge 23 ottobre 1960, n. 1196, e successive modificazioni.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti questo emendamento, che il Governo ha dichiarato di accettare. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

Si dia lettura dell'articolo 2 proposto dalla Commissione.

**CARELLI, Segretario:**

**Art. 2.**

Restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 175 della legge 23 ottobre 1960, n. 1196.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti questo articolo, pure accettato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

**Per l'iscrizione all'ordine del giorno  
del disegno di legge n. 1206**

**FENOALTEA.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**FENOALTEA.** Signor Presidente, in data 21 settembre 1960 ho avuto l'onore di presentare un disegno di legge avente per oggetto la disciplina dell'uso delle armi da fuoco da parte delle forze di polizia.

Debbo dire che da quella data in poi le forze di polizia non fecero più uso di armi da fuoco, il che mi fece pensare che la presentazione del disegno di legge avesse dato luogo a provvedimenti in sede amministrativa tali da rendere meno urgente l'iter legislativo del disegno di legge stesso. Senonchè il luttuoso incidente dell'altro ieri pone in tragica evidenza come sia invece indispensabile che il disegno di legge venga in discussione per porre termine, una volta per tutte, a una triste tradizione che è privilegio certamente non invidiato del nostro Paese.

Mi valgo quindi della facoltà concessami dal Regolamento, essendo abbondantemente trascorsi i termini, e chiedo che sul disegno di legge l'Assemblea deliberi l'urgenza.

BATTAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIA. Volevo dare un chiarimento al collega Fenoaltea in mancanza ed in sostituzione del Presidente della prima Commissione del Senato. Questa mattina il Presidente della prima Commissione incontrandomi — dato che sono relatore sulla proposta di legge alla quale ha fatto riferimento il collega Fenoaltea — mi ha sollecitato a presentare la relazione stessa. Ho promesso che alla riapertura del Senato senz'altro potrò riferire alla prima Commissione il mio pensiero circa la detta proposta di legge.

Credo che, dopo questa mia dichiarazione, l'onorevole Fenoaltea potrà essersi convinto che la sua istanza viene tenuta presente.

FENOALTEA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FENOALTEA. Ringrazio il senatore Battaglia degli affidamenti che mi ha voluto dare, ma osservo che la dichiarazione di urgenza è provvedimento formale. Chiedo pertanto che venga deliberata e che rimanga agli atti, perchè travalica la buona intenzione personale dei singoli e consacra quella dell'Assemblea.

TERRACINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERRACINI. Non posso che aderire alla proposta fatta dal senatore Fenoaltea, e per quanto mi inchini con fiducia di fronte alle dichiarazioni del rappresentante della prima Commissione, una lunga esperienza in materia mi fa pensare che sia bene che il Senato, in proposito, prenda una deliberazione di carattere formale.

D'altra parte abbiamo or ora appreso che la prima Commissione deve ancora sentire la relazione dal relatore designato e successivamente discuterne. Tutto ciò non può rassicurarci circa il tempo ancora richiesto per portare in Aula la legge.

Vorrei ricordare inoltre che il senatore Fenoaltea nelle sue considerazioni ha dimenticato che purtroppo un altro episodio tragico, oltre a quello di Ceccano, si è verificato dopo la presentazione del suo disegno di legge. Parlo di Sarnico, dove contro una massa di lavoratrici di maglieria venne sparato con esito letale dalle forze di polizia. Anche quell'episodio ebbe a suo tempo eco in Senato. Sono dunque numerosi gli esempi che riconfermano come certi metodi deprecabili e che devono essere estirpati, continuano invece a caratterizzare l'uso della forma armata. Più che mai necessita quindi che alla polizia vengano impartite norme nuove che la impegnino a una nuova disciplina. Chiedo pertanto che la proposta del senatore Fenoaltea venga accettata, così che, al più presto possibile, entro i termini del Regolamento, il Senato sia investito dell'esame di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Siccome i termini sono trascorsi, l'urgenza in questo caso non avrebbe senso.

TERRACINI. Chiedo che il disegno di legge venga messo all'ordine del giorno eventualmente senza relazione.

PRESIDENTE. A termini dell'articolo 32 del Regolamento, si potrebbe fissare il termine di un mese da oggi per l'iscrizione all'ordine del giorno.

FENOALTEA. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

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

PRESIDENTE. Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

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

« Modifica del vigente ordinamento degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti ufficiali giudiziari » (1372-B);

3<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari esteri):

« Contributo del Governo italiano al Fondo internazionale delle Nazioni Unite per l'infanzia (U.N.I.C.E.F.) » (1906), d'iniziativa dei deputati Dal Canton Maria Pia ed altri;

« Aumento del contingente del personale a contratto presso le Rappresentanze diplomatiche e consolari » (1974);

« Concessione di un contributo annuo di lire 20.000.000 all'Associazione italiana per il Consiglio dei Comuni d'Europa, con sede a Roma » (1975);

8<sup>a</sup> Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Norme in materia di affitto di fondi rustici » (2012), d'iniziativa dei deputati Gomez D'Ayala ed altri e Bonomi ed altri.

#### Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

CARELLI *Segretario*:

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga urgentemente rispondente alle esigenze della scuola rendere possibile, con la presentazione di apposito disegno di legge, la copertura dei molti posti di presidenza, che risultano vacanti nei Licei classici e scientifici e negli Istituti magistrali, mediante la nomina dei 50 candidati dichiarati vincitori dell'apposito concorso bandito in data 10 luglio 1959 ma non potuti nominare per esaurimento dei 128 posti allora messi a concorso. E ciò anche in considerazione che (fatta salva la esattezza o meno della notizia pervenuta all'interrogante) la gran parte dei 128 vincitori del concorso in parola, se pur nominati alle sedi messe a concorso, sarebbero stati poi — ancor prima di doversi presentare alle sedi di nomina o di doverne dichiarare la rinuncia — assegnati provvisoriamente, a domanda, a sedi vacanti diverse da quelle loro assegnate.

Qualora non si ritenesse di ricorrere all'integrale utilizzo dei residui 50 vincitori, si chiede di sapere se non si ritenga quanto meno opportuno ed equo proporre, secondo la prassi seguita per precedenti concorsi, la nomina di altri vincitori in numero corrispondente ad un decimo dei posti messi a concorso, con la riserva di provvedere — non appena attuati i trasferimenti consentiti dalla legge per l'anno scolastico 1962-63 — al bando di un nuovo concorso per le presidenze che risulteranno tuttora vacanti (3085).

OLIVA

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per i quali sono stati sospesi i lavori, da anni iniziati, per la costruzione del primo tronco della strada che dovrebbe collegare la strada silana (contrada Fossia-ta) con l'abitato di Bocchigliero e se non ritenga di dover intervenire perchè, al più presto, vengano ripresi e completati i lavori, anche per evitare che quelli già eseguiti subiscano gravi danni.

Se non ritenga infine di dare disposizioni perchè venga completata la costruzione della strada (3086).

SPEZZANO

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere:

1) a chi risale la responsabilità della Sovrintendenza alle belle arti di Roma di avere a suo tempo autorizzato, in combutta con gli uffici comunali, l'ignobile costruzione — poi fatta sospendere — dell'edificio che, non finito, ancora deturpa quel magnifico artistico scenario che si estende fra la sede dell'Accademia nazionale di danza in largo Arrigo VII e il Palatino;

2) se non è possibile provvedere finalmente all'eliminazione della costruzione stessa;

3) perchè, comunque, non si provvede alle necessarie opere di consolidamento del giardino della sede dell'Accademia nazionale di danza, non tanto allo scopo di ritornare a consentire in esso le rappresentazioni sospese da oltre due anni, quanto per arrestare

il sempre più pericoloso franamento provocato dagli smottamenti effettuati per consentire la costruzione deturpatrice (3087).

BUSONI

**Ordine del giorno  
per la seduta di martedì 12 giugno 1962**

**PRESIDENTE.** Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 12 giugno, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato e quelli delle Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1948-1949 » (204).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato e quelli delle Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1949-1950 (870) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato e quelli di talune Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1952-53 (188).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato e quelli di talune Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1953-54 (189).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato e quelli di talune Aziende

de autonome, per l'esercizio finanziario 1954-55 » (243).

Conti consuntivi dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici e dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per gli esercizi finanziari 1952-53 e 1953-54 (244).

Conti consuntivi dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici e dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario 1954-55 (245).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (1898).

3. Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (1904).

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

5. 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 12,20).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari