

592ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 30 OTTOBRE 1957

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente **MOLE**
e del Vice Presidente **DE PIETRO**

I N D I C E

Disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » **(2213)**
(Approvato dalla Camera dei deputati) Segu-
uito della discussione):

| | |
|---------------------------|------------|
| CARELLI | Pag. 24713 |
| DE LUCA Angelo | 24714 |
| DE LUCA Luca | 24708 |
| MERLIN Angelina | 24705 |
| RISTORI | 24710 |
| TIBALDI | 24711 |

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario

dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » **(2214)**
(Approvato dalla Camera dei deputati) (Di-
scussione):

| | |
|-----------------------|------------|
| BARBARESCHI | Pag. 24718 |
| LAMBERTI | 24716 |
| MENGHI | 24714 |
| RAVAGNAN | 24724 |
| SPALLIOCI | 24722 |

Per la morte di Gianni Caproni:

| | |
|----------------------------|-------|
| PRESIDENTE | 24703 |
| CORNAGGIA MEDICI | 24703 |

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 10,30).

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

RUSSO LUIGI, Segretario, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Per la morte di Gianni Caproni.

CORNAGGIA MEDICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORNAGGIA MEDICI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, è mancato domenica scorsa in Roma l'ingegner Conte Gianni Caproni di Taliedo. Ritengo come aviatore di non poter omettere di rievocarne qui l'opera. Si tratta dell'uomo a cui l'Italia deve il primo volo con un aereo italiano effettuato alla Malpensa il 27 maggio 1910, quasi 50 anni or sono. È l'uomo che per primo ha applicato nel mondo la propulsione multipla ai velivoli (oggi dovremmo ritenere impossibili tutte le grandi traversate senza la pluralità dei propulsori). È l'uomo che con Campini, per primo nel mondo, ha applicato la propulsione a reazione, alla quale è destinato l'avvenire dell'aeronavigazione. Come combattente dell'aria voglio ricordare, oltre a tutti i primati che con velivoli progettati da lui sono stati conquistati, quello di altezza del Colonnello pilota Pezzi. Debbo come combattente dell'aria ricordare che nella prima guerra mondiale gli aerei « Caproni » hanno portato un contributo enorme a quella vittoria che fu detta comune e fu poi riconosciuta.

A noi in questa sede interessa di ricordare

l'uomo che, nato irredento a Massone di Arco nel 1886, ha immediatamente scelto la sua via, la via cioè di servire la Patria del sangue, la Patria della storia, la Patria della civiltà. Interessa a me soprattutto di mettere in evidenza come questi pionieri — io non faccio dei paragoni, nè degli accostamenti — meritino memoria, come memoria meritano soprattutto i sommi ingegni ai quali noi dobbiamo riferire la possibilità del volo: dagli studi veramente geniali ed antiveggenti di Leonardo da Vinci, al propulsore di Barsanti, alla pila di Volta, alla guida radioelettrica ed ai collegamenti di Marconi. È tutta la storia della scienza e della tecnica italiana che testimonia un'altra volta quanto il volo debba all'Italia.

Voglio anche come milanese, perchè largamente Caproni ha operato in Milano, ricordare che egli portava nel nome il ricordo del piccolo aeroporto di Milano di Taliedo, che poi si trasformò nel più grande contiguo aeroporto di Linate, e che alla Malpensa e a Vizzola Ticino realizzò le sue massime prime imprese. Così, in nome della memoria sua, si componga anche una piccola disputa e Milano senta che un aeroporto deve avere destinazioni continentali, quello di Linate, e un altro destinazioni mondiali, quello della Malpensa, in complementarietà piena.

Nel mentre invito la Presidenza a volere farsi interprete presso la famiglia dei nostri sentimenti, auguro che d'ora in poi l'ala stenda sempre solo un'ombra protettrice sul mondo, un'ombra sotto la quale cresca la pace e che i velivoli siano un veicolo alto e sereno di amore, di comprensione, di fraternità tra gli uomini. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Assicuro il senatore Cornaggia Medici che la Presidenza non mancherà di far pervenire alla famiglia del defunto ingegner Caproni l'espressione del cordoglio dell'Assemblea.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (2213) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Debbono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno.

Si dia lettura dei due ordini del giorno della onorevole Merlin Angelina.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che il corpo insegnante delle Scuole medie è costituito in gran parte da incaricati;

che la precaria situazione dei docenti non dà loro la tranquillità necessaria all'adempimento dei loro doveri, non conferisce prestigio alla scuola e ritarda ogni anno l'inizio delle lezioni;

che il susseguirsi di leggi e di provvedimenti, talvolta creati *ad personam* o senza che si possa giustificare una loro soggettiva applicazione, anzichè sanare tale caotica situazione, l'aggrava, inasprendo così l'animo di coloro che sono, senza ragione alcuna, trascurati o danneggiati; [a) *abilitazione didattica concessa a coloro che mai si erano presentati all'esame o non l'avevano superato*; b) *conversione dei ruoli transitori in ruoli ordinari ed implicito passaggio degli insegnanti*; c) *assunzione degli abilitati con 7/10 limitatamente a qualche concorso ed esclusione di altri*; d) *stabilizzazione disposta dal decreto-legge 3 agosto 1957 con norme restrittive che ricadranno su abilitati per esame e potranno favorire i meno meritevoli*];

invita il Governo a voler sollecitamente superare i cavilli burocratici ed accogliere le legittime richieste dei professori abilitati,

che non devono essere obbligati a ripresentarsi a concorsi nei quali le cattedre sono in numero esiguo, o neppure esistono.

« Ecco il probante esempio di solo alcune fra le più importanti discipline, cui, ogni anno, sono chiamati ad insegnare centinaia di incaricati:

| | |
|--|------------|
| Tab. 7-A - francese | cattedre 0 |
| » 7-B - inglese | » 0 |
| » 7-C - tedesco | » 0 |
| » 7-D - spagnolo | » 0 |
| » A I - italiano Ist. tec. | » 0 |
| » A III - italiano Ist. tec. | » 0 |
| » A IV f - francese | » 0 |
| » A IV I - inglese | » 0 |
| » A IV t - tedesco | » 0 |
| » A IV s - spagnolo | » 0 |
| » A V - francese | » 0 |
| » A VI - matematica Ist. tec. | » 0 |
| » A IX - scienze e merceol. | » 0 |
| » E X - chim. e lab. chim. - industr. | » 0 |
| » E I - fisica | » 0 |
| » E II - fisica ed elettr. | » 0 |
| » L 1 - mat. cont. scien. | » 0 |

« Sono altre 43 le tabelle che offrono il vantaggio di cattedre 0.

« Le richieste dei professori incaricati possono essere così sommariamente riassunte:

immissione nei ruoli ordinari con le stesse modalità previste per i professori di R.S.T. di tutti gli abilitati per esame; immediata per chi ha ottenuto la votazione di 7/10 ed oltre; attraverso un esame colloquio per gli abilitati con punteggio inferiore. È implicito in questa richiesta, il riconoscimento del titolo ottenuto, col voto più alto, in qualsiasi precedente esame.

« A tale scopo, sia riservato un congruo numero di cattedre da assegnarsi a esaurimento, secondo l'ordine dei meriti onde evitare che chi ha già superato brillantemente gli esami di abilitazione ed ha al suo attivo anni di ottimo servizio quale incaricato, non abbia a doversi sottoporre ad altre prove, superflue dal punto di vista della valutazione; umilianti, perchè pongono i già abilitati sullo stesso piano di chi è stato bocciato; dispendiose per le scarse possibilità economiche della categoria dei professori; gravi di conseguenze per le insegnanti,

che costituiscono la maggioranza, quando l'epoca della preparazione agli esami e dello svolgimento delle prove coincide con quello della maternità »;

« Il Senato,

considerato che i fanciulli frequentanti le scuole elementari statali appartengono, in generale, alle categorie meno abbienti e che i loro genitori, per ragioni di lavoro o d'impiego, sono assenti da casa non meno di nove ore al giorno, abbandonandoli per cinque ore;

considerato che in quelle ore non hanno alcuna assistenza, dando luogo al pericolo denunciato nella recente relazione del senatore Antonio Romano al bilancio della giustizia;

considerato che le spese per l'istituzione dei dopo-scuola, stanziati dai Comuni, sono quasi sempre respinte dalle Prefetture;

invita il Governo a voler sollecitamente prendere provvedimenti adeguati all'istituzione ed al funzionamento di dopo-scuola, i quali assolvono un compito di grande utilità sociale, che è compito dello Stato e non può essere lasciato esclusivamente all'iniziativa privata ».

PRESIDENTE. L'onorevole Merlin Angelina ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

MERLIN ANGELINA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, se il Ministro titolare del Dicastero della pubblica istruzione fosse stato presente, e se l'inesorabilità delle scadenze avesse lasciato maggior tempo alla discussione di questo bilancio, io sarei intervenuta, non semplicemente per svolgere degli ordini del giorno, nè per accapigliarmi col ministro Moro, ma per occuparmi di vari problemi.

Perchè non avrei parlato contro il ministro Moro? Perchè da parecchi anni un Ministro della pubblica istruzione prepara il bilancio e poi noi dobbiamo discuterlo con un altro Ministro che non è quindi responsabile delle manchevolezze del bilancio stesso.

I bilanci sono sempre pieni di manchevolezze, e generalmente sono una rimasticatura di cifre, ma del resto è pur vero che le rimasticature sono utili a qualcosa: *Prima digestio in ore fit*

Come fatto politico ognuno considera il bilancio alla luce delle proprie ideologie, fa cioè servire il bilancio della scuola ai propri fini, ma un'onestà politica della scuola non dovrebbe fare di essa la serva, bensì dovrebbe metterla al servizio delle nuove generazioni, che operano già nel Paese e che meglio opereranno domani. Sulla base di questo criterio bisognava affrontare la soluzione dei vari problemi. Me ne sono già interessata in altre occasioni. Sono ormai una vecchia parlamentare, non solo per l'età, ma perchè dal 1946 siedo nei cadreghini o di Montecitorio o di Palazzo Madama.

Mi sono già interessata dell'edilizia scolastica, delle scuole materne, dell'educazione fisica, delle classi differenziali, dell'educazione civica, delle condizioni economiche e della situazione giuridica degli insegnanti, il che, a parer mio, è la piaga peggiore.

Così anche in Commissione l'onorevole Presidente Ciasca, quando io ci sono ritornata dopo una breve sosta in altra Commissione, ha detto che io ero la peste, e naturalmente se lo ero, lo ero perchè combattevo per gli interessi della classe insegnante.

In questo bilancio, viceversa, ho preferito interessarmi soltanto di un problema che, secondo me, è assillante, perchè riguarda una determinata categoria di docenti. Gli elementi principali della scuola sono gli insegnanti ed i discepoli che pongono in seconda linea anche l'edilizia, perchè penso sempre a Socrate che non aveva bisogno di stabilimenti scolastici per poter insegnare.

I discepoli sappiamo benissimo chi sono e quanti sono e, poichè la statistica conta, possiamo pressappoco sapere quanti saranno negli anni futuri. Gli insegnanti poi sono suddivisi in categorie. C'è qualche categoria che costituisce addirittura una casta. Del resto la situazione della scuola è tale, che per quanto qualcosa si sia fatto, molto di più si deve fare. Ma pare che si proceda secondo il prudente consiglio *adelante, Pedro, con juicio*, anzi senza troppo *juicio*.

Queste categorie hanno naturalmente dei problemi, sia generali che particolari. La categoria degli incaricati è numerosa. L'onorevole Jervolino, che ha tutta la mia ammirazione per la sua attività e la sua intelligenza, sa per-

fettamente quanti sono gli incaricati: credo siano più degli insegnanti in pianta stabile.

Analizzo ora il mio lunghissimo ordine del giorno.

Precaria situazione dei docenti incaricati. Io ne so qualcosa, perchè per 20 anni, dopo aver perduto il posto a causa del fascismo, ho insegnato come incaricata. Conosco il loro stato di animo: oggi si occupa un posto, domani ci si trova nella condizione dell'uccellino sul ramo in cerca del chicco di grano per vivere. Tutto ciò fa sì che gli insegnanti non abbiano la serenità e la tranquillità necessaria per l'adempimento dei loro compiti. Io ero allora animata da una alta idealità e dalla volontà di trovarmi in piedi nell'ora in cui l'Italia sarebbe risorta e restituita a libertà. Ma senza una idealità, ditemi come una ragazza di poco più di 20 anni, in condizione precaria, con la prospettiva di non uscirne fino a quando avrà i capelli bianchi, potrà insegnare con quell'entusiasmo tanto necessario ad assolvere la propria missione?

Si sono susseguiti leggi e provvedimenti, talvolta *ad personam*, che sono venuti a sanare questa o quella situazione. Non crediate che io voglia muovere rimprovero nè al Ministero che li ha proposti, nè ai parlamentari che ne hanno proposti essi pure, e neppure a noi che li abbiamo votati; vi è una ragione di umanità, che supera tutte le altre considerazioni, che non riguarda soltanto il pane per l'individuo, ma la scuola stessa.

Ho citato in corsivo parecchie di queste leggi. Abilitazione didattica concessa a coloro che mai si erano presentati all'esame o non lo avevano superato. Abbiamo votato tale legge, anch'io ho fatto la mia dichiarazione e l'onorevole Presidente se ne ricorda. Sono contraria agli esami, ma gli esami sono obbligatori per norma costituzionale, che dovrebbe contare qualche cosa. Abbiamo violato quella norma, tenendo presente che la preparazione continua attraverso l'insegnamento poteva sostituire l'esame di abilitazione.

Conversione dei ruoli transitori in ruoli ordinari e conseguente passaggio degli insegnanti. Assunzione degli abilitati con sette decimi — ed era giusto, perchè costoro gli esami li avevano superati — limitatamente però a qualche concorso con esclusione di altri. Stabilizzazione disposta ultimamente, ma con norme re-

strittive che risulteranno in molti casi a danno dei meritevoli ed a favore di chi non lo merita.

Dicevo che nell'articolo 33 della Costituzione è prescritto un esame di Stato per conseguire l'abilitazione all'esercizio professionale. Ma quante volte è necessario fare questo esame di abilitazione? Secondo me basterebbe una volta sola. Invece ci sono insegnanti e professori che accumulano sei o sette abilitazioni, perchè non riescono a raggiungere quei 70 centesimi computati non so da quale ragioniere. È un conto difficilissimo a capire, non ci si raccapezza, e sicuramente qualsiasi concorrente che fosse stato interrogato a « Lascia o raddoppia » su questa materia non avrebbe vinto i 5 milioni.

Poi c'è l'articolo 97: « agli impieghi nelle pubbliche amministrazioni si accede mediante concorso ». Va bene, però occorre che per i concorsi ci siano i posti. Ora osservi l'onorevole Sottosegretario l'elenco che ho riportato nella tabella. Non è completa, ci sono altre 43 voci in cui i posti messi a concorso sono zero. Ma allora, a che cosa si concorre? Al vuoto? L'onorevole Sottosegretario è pregato anche di osservare a quali materie ci si riferisce: sono le lingue straniere; quindi la grandissima parte degli insegnanti incaricati, pur avendo partecipato a concorsi, non possono ottenere la cattedra.

Nell'articolo 33 si dice: « La Repubblica... istituisce scuole statali per tutti gli ordini e gradi »: ora, che ci siano le scuole, ma che non ci siano le cattedre, mi sembra una contraddizione. Inoltre bisogna convenire che l'insegnamento delle lingue straniere è importante, e si è accennato a questo fatto anche durante la discussione sul Mercato comune, perchè se sono necessarie le scuole professionali per la preparazione tecnica dei nostri operai è necessario che essi conoscano le lingue estere. Questa Europa che molti vogliono, probabilmente è una necessità, più che spirituale, economica, come lo fu, per chi consideri, senza troppa poesia, il nostro Risorgimento nazionale. L'Italia si è unita, ma chi ha fatto le spese dell'unità d'Italia è stata l'Italia meridionale perchè era meno preparata. Ora nell'ambito del Mercato comune, nell'ambito della piccola Europa, noi italiani, se non abbiamo un'economia valida, se non abbiamo della gente preparata, faremo

la fine dell'Italia meridionale, il nostro Paese sarà sempre la Cenerentola di questa unità.

È necessario saper maneggiare gli strumenti moderni della produzione, ma è anche necessario conoscere bene le lingue. Per esempio gli italiani che andranno in Francia dovranno conoscere il francese, se non quello di Victor Hugo, neppure quello di Tecoppa, altrimenti saranno considerati gli eterni « maccheroni ».

Poi ho elencato le aspirazioni proprie degli insegnanti e degli incaricati. Ma mi si obietteranno le esigenze del bilancio, mi si dirà che non è possibile perchè si dovrebbe spendere di più. Ebbene, consiglio al Ministro della pubblica istruzione di puntare i piedi finchè i fondi non siano reperiti. Le spese della scuola non sono improduttive, perchè la cultura e l'educazione rendono l'uomo più efficiente, anche dal punto di vista della produzione economica, oltre che intellettualmente e moralmente. Ci vorrà del coraggio, da parte del Ministro, perchè quando egli avrà emanato un provvedimento per mettere a posto gli incaricati, così come essi lo desiderano, ci saranno molti *nonds de cuir*, cioè burocrati che si scandalizzeranno. Non importa: sarà uno scandalo, ma a beneficio della scuola.

E adesso vengo al secondo ordine del giorno. Esso si ispira alle parole pronunciate recentemente nella discussione del bilancio della giustizia dall'onorevole Romano, alle quali feci già riferimento, brevemente, in quella discussione, illustrando un mio ordine del giorno. Si tratta della delinquenza minorile che, secondo l'onorevole Romano (il quale ricordava un giudizio di Enrico Ferri), è causata dall'abbandono dei fanciulli. Tanti ragazzi, infatti, pur non essendo nè orfani nè figli illegittimi, non hanno l'assistenza dei genitori nelle ore in cui essi lavorano.

So che tanti obiettano: la madre resti a casa. Si fa presto a dirlo. Io non ho figli, ma lei stessa, onorevole Iervolino, ha dei figli, eppure è fuori di casa e si occupa di politica. È bene che lei se ne occupi perchè è giusto che nella vita politica siano entrate le donne. Ma tante altre madri debbono lavorare: ci sono le impiegate e le professioniste che si sono aggiunte alle lavoratrici manuali di tutti i tempi. Tutte debbono lasciare la casa ed i loro bambini incustoditi. Per le prime età si prov-

vede con i nidi d'infanzia nei luoghi di lavoro. Senonchè in campagna non ci sono nidi di infanzia, nè scuole materne. Della scuola materna si è interessato molto l'onorevole Ciasca, e sono d'accordo con lui nel senso che dovrebbe essere obbligatoria dappertutto. Ci sono le scuole elementari, cui i bambini accedono a 6 anni. Sulla carta poi i ragazzi dovrebbero frequentare le scuole fino a 14 anni. Però l'orario di insegnamento scolastico si limita a 4 o 5 ore al giorno e, in linea di fatto, scende anche a tre o due, mentre le ore di lavoro dei genitori sono 8. Considerando poi il tempo che devono impiegare per andare e tornare dal luogo di lavoro, si può considerare che i genitori restino assenti da casa per almeno 9 ore. Dove andranno intanto i bambini? Occorrono i doposcuola, che rappresentano una necessaria integrazione della scuola. Dobbiamo occuparci dunque di quelle che si chiamano istituzioni para-scolastiche. Nelle piccole città non ve ne sono; nelle grandi città ve ne sono poche.

Tuttavia, quando i Comuni se ne preoccupano, se un Consiglio comunale delibera di aprire un doposcuola e stanziare le somme necessarie per sostenere le spese relative, la Giunta provinciale amministrativa, presieduta dal Prefetto, trattandosi di una spesa facoltativa, normalmente la cancella e il doposcuola non si istituisce. Io chiedo che si disponga perchè le spese deliberate dai Comuni a tale scopo siano classificate tra quelle obbligatorie. Prenda accordi il Ministro della pubblica istruzione col suo collega dell'Interno, analogamente a quanto fa con quello dei Lavori pubblici in materia di edilizia scolastica. In tal modo non ci sarà più pericolo che la Giunta provinciale amministrativa non approvi la spesa.

Nè vale obiettare che ci sono i doposcuola privati, che esistono in molti centri. Occorre rilevare che generalmente questi doposcuola sono in mano di Suore e, qualche volta, di privati laici, che lo fanno per una speculazione, come se si trattasse di un'industria. Rilevando il fatto che i dopo-scuola sono in mano spesso di istituti religiosi, non intendo attaccare la scuola privata, nemmeno quella confessionale. Tutt'altro, perchè io mi rifaccio alla storia e ritengo l'educazione confessionale non pericolosa per le persone intelligenti, mentre, alle non intelligenti, qualsiasi tipo di educazione

non serve a nulla. Ricordiamo che Voltaire, che gli enciclopedisti sono stati quasi tutti educati dagli Scolopi, dai Gesuiti. Quanta paura hanno fatto in altri tempi, e forse ancora oggi, perchè certe idee non sono state superate! Così gli uomini del nostro Risorgimento sono usciti da scuole religiose e poi sono stati considerati atei, sovversivi o peggio, anche se hanno creato un mondo nuovo.

Quanti di noi, anche della nostra parte, a cominciare da me, sono usciti dalle scuole religiose! Eppure questo, come una volta ho detto, non mi ha impedito di essere scomunicata. Ma di quella educazione io ho serbato quella che ritengo la parte buona, quella che forma il carattere. Tutto il resto per me è stato un bagaglio che ho buttato via.

È sempre vero quel che Dante espresse con la mirabile figura di Ulisse: lo spirito umano che atterra tutte le colonne d'Ercole. « Dei remi facemmo ali al folle volo »: è la ragione, la forza vindice della ragione, superiore a tutte le scuole confessionali del mondo.

Il collega Giua parlando del laicismo ha detto che è legato alla scienza; io direi alla storia del pensiero operante. Il maestro vero, sia che vesta l'abito talare, sia che vesta l'abito borghese, sia, se è una donna, che vesta un'elegantissima *princesse* o un magnifico *tailleur*, come l'ha lei, onorevole Jervolino, non può non considerare la natura, il mondo e le cose e guidare il discepolo a scoprirle e a scoprirne le ragioni, a considerarne gli sviluppi, perchè il progresso è la legge immanente della vita.

L'italiano nuovo non deve essere quello che fin dalla più giovane età cresce nell'abbandono, perchè lo Stato, nonostante il suo obbligo, non provvede; o, se provvede male, il giovane che si forma, irretito nei vecchi schemi, può diventare un contemplatore di ruine sia pure ammirabili, come fu detto ieri dall'onorevole Barbaro, ma non sarà mai l'attore di una società che vogliamo migliore. La società cammina se tutti camminiamo e se combattiamo perchè il mondo sia più giusto, più libero ed umano. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore De Luca Luca.

CARELLI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che i professori e gli insegnanti, non squadristi in servizio da data anteriore al marzo 1939, sono stati esclusi dai benefici contenuti nelle leggi n. 376 del 5 giugno 1951 e 270 del 14 aprile 1957, che miravano a sanare le enormi ingiustizie del passato regime;

constatato che allo stato attuale questo personale si trova nella posizione di fuori ruolo con una prospettiva di perdere addirittura la cattedra;

riconosciuta la necessità di rendere finalmente giustizia anche a detto personale, che nella quasi totalità è in procinto di andare in pensione con una cifra irrisoria;

impegna il Governo a disporre:

1) che al personale insegnante non squadrista in servizio da data anteriore al marzo 1939, che abbia ottenuto una qualifica media di ottimo, venga concessa l'abilitazione didattica;

2) che allo stesso personale sia concesso il passaggio nei ruoli organici della Pubblica Istruzione al grado iniziale della carriera dopo l'ultimo iscritto;

3) che lo stesso personale sia riconfermato nelle cattedre attualmente occupate ».

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

DE LUCA LUCA. Signor Presidente, desidero illustrare molto schematicamente il mio ordine del giorno; ma credo sia necessario dire alcuni precedenti e vorrei che l'amico Ponti vi prestasse particolare attenzione, perchè non vorrei che all'ultimo momento la Commissione ed il Governo si dichiarassero contrari e l'ordine del giorno venisse respinto senza che si conosca a fondo il problema.

Orbene bisogna che la legge fascista del 1939, la quale immise nei ruoli tutto il personale dello Stato purchè munito del diploma di squadrista, agevolò anche il personale insegnante, nel senso cioè che quelli già abilitati, purchè squadristi, furono, in base a quella stessa legge, immessi nei ruoli, e quelli non abilitati, ma squadristi ebbero la facoltà di fare domanda di ammissione in qualsiasi altra amministrazione dello Stato.

Allo stato attuale gli uni e gli altri, gli abilitati e i non abilitati squadristi, che si avvantaggiarono di quella legge, si trovano nei rispettivi ruoli al grado VII°. Che cosa è accaduto invece per gli altri insegnanti e professori non squadristi? È accaduto che da quell'epoca, dall'epoca cioè in cui operò la legge fascista, restarono supplenti e lo sono tuttora in quanto sono stati esclusi anche dai benefici della legge n. 376 del 5 giugno 1951, la quale immise nei ruoli delle varie amministrazioni tutto il personale non squadrista con la esclusione dei professori e degli insegnanti.

Nel marzo del 1955, assieme ad altri colleghi, presentai al Senato un disegno di legge che mirava appunto a sanare in maniera radicale questa ingiustizia commessa dal passato regime: il disegno di legge n. 1013. L'iter di questo disegno di legge è stato molto lungo e laborioso. In quell'epoca ci fu una vera e propria mobilitazione di tutte le categorie interessate, prima tra tutte quella degli insegnanti e dei professori. I colleghi ricorderanno l'assedio, che noi tutti abbiamo subito in quei mesi, di delegazioni, ordini del giorno, decine, centinaia di telegrammi e di suppliche. Non c'era giorno in cui ciascuno di noi non trovasse nella propria casella decine di telegrammi che provenivano da tutte le regioni d'Italia. Ad un certo momento ci fu anche un nostro collega, che fa parte della 1ª Commissione, la quale doveva discutere quel disegno di legge, che disse in tono scherzoso: « Qui bisogna provvedere subito perchè oltre a sistemare queste persone dobbiamo anche difendere la nostra salute fisica ». Si tennero numerosissime assemblee in tutte le regioni d'Italia; debbo ricordare che qui a Roma, alla Sala Bellarmino, che mi pare sia gestita dall'Azione cattolica, si tenne un grande convegno di trentanovisti, al quale parteciparono alcune migliaia di funzionari e dove il disegno di legge n. 1013 venne ampiamente discusso e approvato da tutti perchè adeguato alla realtà.

Quel disegno di legge fu poi manipolato, rielaborato e, se non erro, nell'aprile del 1957 esso venne varato con una nuova formulazione e divenne la legge n. 270: da questa legge però i professori e gli insegnanti sono stati ancora una volta esclusi, nonostante il Go-

verno avesse accettato un ordine del giorno votato all'unanimità dal Parlamento e con il quale il Governo stesso veniva invitato ad estendere a questo personale i benefici della legge medesima.

C'è anche da sottolineare che, con la decretata fine dei ruoli speciali transitori, questo personale di cui ci occupiamo in quest'ordine del giorno praticamente non avrà vie di uscita. Si tratta in sostanza di personale anziano che nella quasi totalità si trova nelle condizioni di andare a casa e di andare a casa con una pensione irrisoria. È bene anche ricordare che è stato presentato un disegno di legge al Parlamento per concedere l'abilitazione didattica agli insegnanti con 5 anni di anzianità. Ebbene, illustre amico Ponti, questo personale di cui mi occupo, essendo in servizio dal 1939, ha già circa 20 anni di anzianità ed alcuni hanno anche superato i 20 anni di anzianità. Occorre anche precisare che, pur se venisse applicata la legge n. 270 varata dal Parlamento il 14 aprile 1957, questi supplenti resterebbero fuori di ogni beneficio in essa contenuto in quanto sono ancora fuori ruolo. Perchè possano avere dei benefici, nei loro confronti dovrebbero essere applicate tutte e due leggi: la 270 e la 376. Questa sarebbe la via giusta, cioè l'estensione di tutte e due le leggi a questo personale.

Poichè le soluzioni piuttosto radicali impressionano il Governo e fanno paura al Tesoro, ecco che io ho creduto necessario presentare un ordine del giorno che in sostanza è una subordinata alla via giusta. Nel mio ordine del giorno chiedo che: « 1) al personale insegnante non squadrista in servizio da data anteriore al marzo 1939, che abbia ottenuto una qualifica media di "ottimo", venga concessa l'abilitazione didattica; 2) che allo stesso personale sia concesso il passaggio nei ruoli organici della Pubblica Istruzione al grado iniziale della carriera dopo l'ultimo iscritto; 3) che lo stesso personale sia riconfermato nelle cattedre attualmente occupate », perchè tra l'altro rischia di perdere le cattedre.

Ed ora una considerazione. Nel settore scolastico specialmente ho l'impressione che il Governo abbia anche un po' approfittato della scissione sindacale (Sindacati autonomi della C.G.I.L., della U.I.L., della C.I.S.L.), per cui il

fronte della scuola si è spezzettato e lo Stato, e quindi il Governo che nel caso specifico sarebbe il datore di lavoro, ha approfittato di questa frattura del fronte unitario. Abbiamo assistito così (lo accennava anche il collega Donini) in questi ultimi tempi a quella campagna diffamatoria contro il personale, gli insegnanti, i professori, i quali sono stati perfino accusati di essere i responsabili di tutti i mali attuali della nostra scuola. A parte però questa campagna diffamatoria, che io non condivido e che respingo decisamente, io vorrei che sul mio ordine del giorno il collega Ponti, la Commissione ed il Governo riflettessero.

Mi si potrebbe obiettare: ma perchè questi trentanovisti non si sottopongono ad un esame, ad un concorso? Ebbene qui non si tratta nè di concorso nè di esame. Gli insegnanti ed i professori squadristi non hanno fatto alcun concorso, gli insegnanti ed i professori squadristi non hanno fatto alcun esame. Qui si tratta di riparare ad una ingiustizia, una fra le tante commesse dal passato regime. Di fronte allo Stato repubblicano non credo si possa considerare merito ciò che è demerito e non credo si possa considerare demerito ciò che è merito. L'essere stato professore od insegnante squadrista è un demerito, l'essere stato professore od insegnante non squadrista è un merito, illustre collega Ponti. Si tratta, dunque, di un atto politico che lo Stato repubblicano deve compiere nei riguardi di questi funzionari che non hanno piegato la testa di fronte alle prepotenze del fascismo, mentre avrebbero potuto fare carriera, così come l'hanno fatta i loro colleghi servendosi del titolo di squadrista, falso o vero che fosse. C'è anche chi ha tentato di sostenere che non vi sono stati questi insegnanti e professori che, servendosi del titolo di squadrista, si sono avvantaggiati della legge fascista del 1939.

Questa tesi è stata ed è smentita dai fatti. Potrei leggervi decine di lettere di professori e di insegnanti che smentiscono tale assunto. Collega Ponti, ho visto dei professori che piangevano per questa loro triste situazione. Questi professori e questi insegnanti in sostanza reclamano un po' di giustizia, e penso che questa giustizia debba essere loro accordata.

Il mio ordine del giorno non pone problemi di copertura, nè in senso immediato nè per lo immediato domani. Se ci sarà un problema di copertura, eventualmente ci sarà solo ai fini della pensione. Penso che l'ordine del giorno possa essere accolto; deve essere accolto poiché motivi di giustizia e saggezza di governo consigliano che sia accolto. Da parte nostra, rimettendo ancora una volta sul tappeto questo problema, abbiamo assolto il nostro modesto compito. Sta ora al Governo assolvere il proprio: i professori e gli insegnanti attendono e giudicheranno. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Ristori.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato invita il Ministro della pubblica istruzione ad autorizzare l'apertura, rispettivamente ad Empoli e Prato, di una sezione staccata dell'Istituto tecnico commerciale statale in conformità dell'assicurazione formale comunicata già dall'ottobre del 1956 da parte del Ministero stesso.

« Alla sezione dell'Istituto tecnico commerciale di Empoli oltre i Comuni del mandamento confluiscono gli alunni dei comuni di Castelfiorentino, San Miniato, Castelfranco, Santa Croce, Montopoli, Certaldo, Poggibonsi, Lamporecchio, Montespertoli, Montaione e Gambassi. Complessivamente trattasi di Comuni che comprendono una popolazione di oltre 150.000 abitanti.

« Lo stesso dicasi del comune di Prato e dei comuni della zona pratese.

« Considerata anche la notevole attività economica, industriale e commerciale di questi due centri, l'apertura di tali corsi di studio verrebbe a favorire, unitamente a maggiori e migliori possibilità di impiego e di lavoro, anche un contributo all'ulteriore sviluppo di essi ».

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

RISTORI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, il mio ordine del giorno è di per

sè abbastanza eloquente, in quanto si richiama ad un impegno del Ministro della pubblica istruzione, che già nell'ottobre dell'anno scorso aveva dato assicurazione che ad Empoli ed a Prato sarebbero state istituite sezioni staccate dell'Istituto tecnico commerciale statale.

In precedenza si era negata l'istituzione di un istituto autonomo, opponendo difficoltà di ordine finanziario, ma si era data formale assicurazione che con l'anno scolastico 1957-58 si sarebbe senz'altro autorizzata detta apertura.

Senonchè, per quanto le pratiche già istruite si trovino in evidenza, nessuna decisione è stata ancora presa. Occorre tener presente che al nuovo istituto di Empoli confluirebbero gli alunni di ben 17 comuni della zona di Empoli, comuni che comprendono una popolazione di oltre 150.000 abitanti, e altrettanto può essere affermato per Prato. Vi sono state pressioni da parte dei genitori sull'amministrazioni di vari comuni, soprattutto su quella del comune di Empoli, e quell'amministrazione comunale si è fatta parte diligente nel chiedere questa istituzione; ed ebbe a suo tempo assicurazione formale, come anzidetto, fu invitata a reperire i locali necessari e ad attrezzarli didatticamente, cosa che è stata già fatta sia ad Empoli che a Prato. Anzi si può affermare che, in seguito al sopralluogo dell'ispettore del Ministero dell'istruzione, dottor Vetrano, ci si compiacque addirittura con le amministrazioni comunali di Empoli e di Prato per i locali e per le attrezzature. È perciò da ritenere che questo ordine del giorno sarà preso in considerazione e, penso, accettato dal Ministero della pubblica istruzione, il quale dovrà sollecitamente decidere, e in senso positivo. Vi è infatti un'intesa che dev'essere soddisfatta.

Empoli e Prato, e le rispettive zone, sono due città che hanno uno sviluppo economico, commerciale ed industriale tale che si sente l'urgenza inderogabile di scuole di questo tipo. Io non voglio prolungare il mio intervento. Il Ministero ha avuto vivissime premure da parte di vari settori parlamentari per l'istituzione di una scuola tecnico-commerciale sia ad Empoli che a Prato. Lo stesso collega Sottosegretario Bisori ritengo che, specialmente per Prato, abbia fatto il massimo per ottenerne la istituzione. (*Cenni di assenso del Sottosegre-*

tario di Stato per l'interno, senatore Bisori). Il suo assenso mi dispensa dal patrocinare ulteriormente questa esigenza per le due cittadine, che meritano che il problema sia preso in considerazione. Confido quindi nell'accettazione dell'ordine del giorno. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Tibaldi e Porcellini.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria* :

« Il Senato,, invita il Governo a prendere in seria considerazione il problema inderogabile della sistemazione degli assistenti universitari, problema che è legato allo sviluppo ed al progresso scientifico delle nostre università.

« A tale scopo ritiene :

1) che sia necessario aumentare il numero degli assistenti effettivi negli Istituti di medicina e scienze sperimentali;

2) che sia urgente che venga approvato al più presto il progetto concernente lo stato giuridico degli assistenti universitari ».

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

TIBALDI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io dovrei chiedere venia nello svolgere un ordine del giorno che ho già avuto l'occasione di presentare un anno fa. Ma la colpa non è mia: la situazione, che io prospettavo per gli assistenti universitari nell'anno decorso, è rimasta tale e quale: dirò che si è anzi aggravata, al punto che proprio in questi giorni gli assistenti dell'Università di Padova hanno votato un ordine del giorno in cui si dichiarano decisi a passare a forme di lotta, che non sono consone al loro temperamento ed alla loro funzione, per i mancati provvedimenti che il Ministero da tanto tempo aveva promesso alla categoria.

Nel mio ordine del giorno, presentato un anno fa, io estendevo il problema degli assistenti allo stato dei nostri Istituti universitari e lamentavo la mancanza anche di personale specializzato; mi limito oggi solo a richiamare la attenzione del Senato sulla situazione dei nostri laboratori scientifici rispetto al personale

assistente. E vorrei far presente ancora una volta, ripetendo cose qui già dette e dette brillantemente da altri, come in Italia tutto quello che è il lavoro scientifico, tutto quello che è lo sforzo per la ricerca si svolge essenzialmente negli Istituti universitari: gli Istituti universitari con il loro personale, con i loro assistenti, sono i seminari di quella che è la scienza e il progresso scientifico in Italia.

Ebbene, io mancavo da molti anni ormai dalla vita vissuta negli Istituti scientifici ed ho trovato, rientrandovi, pressappoco la stessa situazione che avevo lasciato 30 anni fa: il numero degli assistenti è rimasto pressochè invariato, dove vi erano due assistenti ed un aiuto sono rimasti due assistenti ed un aiuto, mentre il numero degli studenti non si è solamente duplicato, ma talvolta triplicato e quadruplicato. Il numero degli assistenti è rimasto tale e quale, senza contare che si sono accresciute le esigenze della ricerca scientifica. Quello che una volta si poteva fare con mezzi limitati, e con lavoro essenzialmente individuale, è diventato, per necessità, lavoro collettivo.

Ebbene, i nostri Istituti sono rimasti per questo lato nella situazione di 20 o 30 anni fa. Ora pensate a questa categoria benemerita di lavoratori intellettuali; sono giovani scelti, tra i migliori delle nostre Università, i pochi, i rari che sentono ancora il sacro fuoco della ricerca; e a questa inclinazione essi sacrificano tutta la loro giovinezza nei laboratori, svolgendo una funzione che è indispensabile, perchè oltre a dare il contributo individuale, alla ricerca scientifica, svolgono anche il lavoro inerente all'insegnamento, debbono avere cura delle apparecchiature di laboratorio, debbono svolgere i corsi di esercitazione, debbono costituire quella catena che è l'essenza dell'insegnamento nelle nostre Università.

Ora questi giovani sono tenuti in una condizione di instabilità come in nessuna altra carriera. Nei laboratori di scienza pura unico miraggio è la cattedra, ma le cattedre sono in numero limitato e fisso. Ci sono uomini che hanno passato tutta la loro vita negli Istituti, che hanno dato tutto il meglio di se stessi nell'insegnamento, che hanno esteso a intere generazioni la conoscenza scientifica, che hanno avviato alla ricerca, all'esercizio professionale migliaia di giovani, ed arrivati ad un'età non

più compatibile con la funzione che svolgono ed alle soglie della vecchiaia si trovano nelle condizioni di avere raccolto il classico pugno di mosche.

Spero che l'onorevole Ministro voglia ascoltarmi in questo momento: se intendiamo veramente migliorare e potenziare la ricerca scientifica, riportando i nostri Istituti allo stesso alto livello che già avevano raggiunto nel secolo scorso e se vogliamo che essi si adeguino al livello della ricerca scientifica moderna bisogna avviare immediatamente il potenziamento delle nostre Università, ponendo l'attenzione soprattutto sulla improrogabile necessità del miglioramento della situazione degli assistenti universitari, che costituiscono il primo pilastro per la ricerca e lo sviluppo della scienza in Italia. Come è possibile lasciarli ancora nella condizione economica in cui versano attualmente (per non parlare della situazione morale derivante dalla instabilità della carriera) quando, dopo 5, 6 o 7 anni di lavoro e di attività percepiscono uno stipendio che varia, per gli effettivi, in media, tra le 40 e le 50 mila lire al mese?

Cominciamo dunque a migliorare le condizioni economiche degli assistenti se non vogliamo arrivare al punto in cui la ricerca scientifica sarà un privilegio dei dotati di beni di fortuna e se non vogliamo che il numero già ristretto dei giovani che intraprendono la carriera universitaria non si restringa ancora di più.

Concludendo, io raccomando vivamente all'onorevole Ministro di prendere in considerazione il problema degli assistenti universitari, presentando finalmente il provvedimento per il loro stato giuridico e provvedendo adeguatamente al miglioramento delle loro condizioni economiche. Facciamo sì che i seminari ed i focolari della scienza non abbiano ad anemizzarsi sempre di più in Italia. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Carelli.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato invita il Governo a favorire la realizzazione dell'antico voto della cittadinanza

di Camerino, di vedere statizzato il suo glorioso Ateneo che vanta nobili e secolari tradizioni culturali ».

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

CARELLI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non è la prima volta che mi interesso dell'Università di Camerino perchè già nel 1951 e nel 1952 presentai ordini del giorno intesi a favorire il potenziamento di quella Università. Ricordo un intervento molto brillante dell'onorevole Conti, proprio nel 1951, sul potenziamento delle Università. « Noi crediamo che i mezzi non siano bastanti per risolvere il problema. C'è innanzitutto — diceva il senatore Conti — il problema grosso che ho accennato: non facciamo più Università ». Io interruppi in quella occasione: « miglioriamo quelle che ci sono! ». E il senatore Conti rispose: « So, onorevole Carelli, che la lingua batte dove il dente duole. Ho letto il suo ordine del giorno per l'Università di Camerino ».

Anche questa volta, onorevole Ministro, intervengo nello stesso senso e con il medesimo scopo.

L'onorevole Conti in quella occasione ebbe a dire che l'Università di Camerino è il luogo « dove si studia con l'assiduità e l'intensità possibile in un Istituto non affollato. A Camerino sono passati uomini di grandissimo valore, da Scialoia ad altri eminenti maestri. Non è male che alcune Università siano sostenute e protette e quella di Camerino merita questa protezione ».

Ricordo che in quella occasione l'onorevole Segni, Ministro della pubblica istruzione, ebbe ad accettare un mio ordine del giorno. Nel 1952 lo stesso onorevole Segni ne accettò uno consimile. In quella occasione lessi una lettera del Rettore di quella Università, che mi sembra opportuno segnalare ancora: « L'Ateneo che si onora di aver conferito la laurea in medicina e chirurgia al mai dimenticato Augusto Murri, e che laurea ancora apprezzati e ricercati giovani che si distinguono continuamente nel campo del diritto (vedi concorsi Magistratura), dell'industria (vedi continue assunzioni della « Montecatini »), della medici-

na veterinaria (vedi affermazioni di laureati a Camerino nei concorsi a posti di veterinario provinciale e comunale, nonché assunzioni ai più alti gradi veterinari nell'esercito greco, mentre negli Stati Uniti d'America i laureati di Camerino in medicina veterinaria vengono ammessi all'esercizio della libera professione senza alcun esame integrativo); l'Ateneo, le cui cattedre furono illustrate da Scialoia, Pantaleoni, Bonfante, Riccobono, Santi Romano, Zanzucchi, Arangio-Ruiz, Di Marco, Ranalletti, Del Vecchio, Bobbio, Sensini, ecc. nel campo della giurisprudenza; da Mircoli Kazzander, Gallerani, Federici, Colasanti, Ceci, ecc., nel campo della medicina umana; da Negrini, Lanzillotti, Buonsanti, ecc., nel campo della medicina veterinaria; da Bernardini, Sborgi, Ranzi, Di Caporiacco, Meneghetti, Chistoni, Aiazzi Mancini, Rabbeno, Teodoro, Scremin, nel campo delle scienze e farmacia, ha tuttora valorosi insegnanti che, nelle quinte e nel ritiro degli studi a Camerino, iniziano la loro carriera universitaria di docenti e studiosi ».

Onorevole Ministro, docenti e studiosi insistono perchè venga potenziata l'Università di Camerino. Per tale Università un tempo veniva considerato sufficiente il semplice potenziamento finanziario, ma oggi ci troviamo di fronte alla necessità di chiederne la statizzazione, che meglio risponde alle esigenze organizzative e di orientamento culturale.

Ecco perchè, ho presentato questo ordine del giorno raccomandando che sia conservato l'intero complesso di studi. Infatti mentre ho la notizia, che è stata vivamente apprezzata dalla cittadinanza camerina, che l'onorevole Ministro ha esaminato benevolmente la possibilità della statizzazione di quella Università, so che si intenderebbe sopprimere la facoltà di veterinaria.

Faccio presente che in quella zona la Facoltà di veterinaria ha una grande importanza, data l'entità e la qualità dell'allevamento zootecnico ivi esistente. Ci sono infatti razze pregiate nel campo ovino, come quella sopravissana, apprezzatissima nel settore della lana in Italia e all'estero. Così pure c'è una razza bovina che dà carni pregiate, molto conosciute nell'intero territorio nazionale e che ora si stanno affermando anche in campo internazionale.

La Facoltà di veterinaria a Camerino si presenta indispensabile soprattutto se si consideri la distribuzione della stessa Facoltà nelle varie zone d'Italia. La zona occidentale è notevolmente munita. La dorsale appenninica divide longitudinalmente l'Italia: ebbene nella zona occidentale risultano le facoltà di Torino, Milano, Pisa, Parma, Perugia, Sassari, Napoli, Messina, mentre al di qua della dorsale abbiamo soltanto quelle di Bologna e Camerino; anzi su Camerino gravita si può dire tutta l'attività del settore studentesco dell'Italia meridionale e centrale.

Detto questo, prego l'onorevole Ministro di voler tener conto della necessità economica ed anche sociale di quella nobile plaga e di accettare pertanto l'ordine del giorno da me presentato.

Sono certo che l'attesa di quella popolazione non rimarrà senza speranza.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori De Luca Angelo e Angelilli.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato,

convinto della insostituibile e caratteristica funzione della Scuola come elemento integrativo dell'attività educativa della famiglia ed altamente propulsivo per la cultura, base di ogni stabile ed ordinato progresso,

invita il Governo a completare l'opera intrapresa nei riguardi delle aspettative degli insegnanti sul terreno economico e giuridico ed a vincere sollecitamente ogni difficoltà allo scopo di giungere ad una soluzione che assicuri — in un clima di serena attività — il più efficiente assolvimento di un compito tanto elevato ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca Angelo ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

DE LUCA ANGELO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno non ha bisogno di una particolare illustrazione: riguarda e tratta una materia di viva attualità. Io mi limito a sottolineare quella che è, a mio avviso, la caratteristica inconfondibile,

la fisionomia particolare del lavoro dell'insegnante nei confronti di ogni altra attività. È questa caratteristica, è questa fisionomia che giustifica le attese, le richieste, le aspettative degli insegnanti stessi.

Vorrei pertanto rivolgere un invito pressante al Ministro e al Governo affinché continuino i loro sforzi, affinché non lascino nulla di intentato per risolvere il problema degli insegnanti, per risolverlo sollecitamente, adeguatamente e, spero, definitivamente. E ciò nell'interesse della categoria, nell'interesse della scuola e di tutto il Paese.

PRESIDENTE. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (2214) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 », già approvato dalla Camera dei deputati.

È iscritto a parlare il senatore Menghi, il quale, nel corso del suo intervento svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, ritenuto che il costo della vita, anche nel mercato ittico, aumenta ininterrottamente rendendo sempre più pesanti e difficili i bilanci familiari, specie delle classi meno abbienti, invita il Governo ad emettere energici provvedimenti per porvi una remora ».

PRESIDENTE. Il senatore Menghi ha facoltà di parlare.

MENGHI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io veramente non

volevo prendere la parola sul bilancio del Ministero della marina mercantile perchè tanta è l'attività da me svolta in occasione della discussione degli altri bilanci che mi si potrebbe rivolgere il rimprovero di essere eccessivo. Senonchè, come il Senato sa, nella mia carica di presidente della Confederazione cooperativa italiana, debbo tutelare gli interessi della Federazione della pesca essendo ben quattro quinti delle cooperative pescherecce esistenti in Italia iscritte in essa. Inoltre come presidente della Commissione permanente dell'agricoltura e dell'alimentazione del Senato non posso non occuparmi di quest'ultima. L'Italia è bagnata per tre parti dal mare e dal mare dovrebbe trarre buona quota del suo sostentamento. Ma il pesce nel mercato è diventato molto caro. Un'indagine eseguita nei banchi di vendita di Roma me lo ha confermato proprio ieri. Senonchè a rialzi iperbolici dei prezzi sono arrivati anche altri importanti elementi della nutrizione.

Per queste ragioni ho sentito la necessità di presentare un ordine del giorno rivolto al Governo affinchè prenda provvedimenti drastici contro il continuo aumento del costo della vita.

Vengo ora alla trattazione della materia che riguarda il Ministero della marina mercantile. So, però, che se io rivolgo la parola all'onorevole Cassiani, questa parola non cade nel vuoto perchè l'onorevole Cassiani, già in molte altre occasioni, ha prevenuto le necessità delle masse pescherecce e ha fatto tutto il possibile per andare incontro ai loro *desiderata*.

A proposito della Fondazione assistenza e rifornimenti della pesca, ricordo che vi è uno stanziamento di 50 milioni, di cui 45 sono erogati dal Ministero della marina mercantile e 5 dal Ministero dell'agricoltura. Orbene, onorevole Ministro, questa Fondazione ha dato ottimi risultati perchè nella parte tecnica si è giovata dell'esperienza delle categorie interessate; ma si chiede che i 50 milioni siano portati a 100 e che si faccia anche un trattamento speciale per le cooperative, che oggi non sono affatto tenute in considerazione. Si desidera inoltre che il beneficio della Fondazione sia esteso ai piccoli armatori, i quali per capacità e per lavoro si sono elevati al di sopra della massa. Si vuole dai pescatori la sollecita approvazione della legge per il

trasferimento dall'Adriatico al Mediterraneo. Io comprendo la perplessità in cui si trova il Governo, perchè è certo che sarebbe una grave iattura per la Patria se un giorno tutti i pescatori dell'Adriatico per ragioni politiche si dovessero trasferire nel Mediterraneo. Quindi è giusto che io non ignori le difficoltà di carattere politico cui, in questa legge, va incontro il Governo. (*Interruzione del senatore Ravagnan*). Si invoca anche, onorevole Ministro, l'aumento dello stanziamento del Fondo di rotazione, cioè si desidera che siano aggiunti per lo meno altri 600 milioni, e che si completino i programmi della pesca con l'elaborazione di piani organici ben determinati, specialmente in vista del Mercato comune.

Ella, onorevole Ministro, sa che la nostra marineria da pesca non si trova in buone condizioni e spesso i suoi bilanci sono passivi. Occorre perciò sviluppare i centri pescherecci e cooperativistici, le fabbriche di ghiaccio, le celle frigorifere, i magazzini sociali per acquisti collettivi. È noto che l'onorevole Ministro si è messo su questa strada, dando un appoggio incondizionato.

La legge 27 dicembre 1956, n. 1457, per la istituzione del Fondo di rotazione, ha fatto sì che lo Stato intervenisse non soltanto per il pagamento degli interessi, ma anche per agevolare la concessione dei prestiti.

Orbene, onorevole Ministro, dalle notizie attinte mi consta che le operazioni sono state parecchie, e che molte domande sono state accolte; senonchè, fino ad ora, ben poche hanno avuto esito definitivo.

La nostra flottiglia peschereccia per il 60 per cento conta più di 20 anni; occorre, quindi, rinnovarla ed occorre che lo Stato intervenga con agevolazioni perchè essa possa essere dotata degli strumenti più moderni.

Di più, onorevole Ministro, si deve favorire la pesca atlantica, la piccola pesca e la media, migliorando specialmente le attrezzature. Occorre inoltre approvare il disegno di legge dell'onorevole Angelini che chiede modesti contributi per i pescatori di acque dolci.

La legislazione sulla pesca è ormai antiquata; è necessario un coordinamento soprattutto per colpire i pescatori di frodo che usano mezzi venefici ed esplodenti.

Presidenza del Vice Presidente DE PIETRO

(Segue MENGHI). Purtroppo noi sappiamo che le acque italiane, specie quelle interne, sono spesso inquinate soprattutto a causa dei pescatori di frodo.

Bisogna favorire pure la pesca dei battelli a strascico, oltre le tre miglia, ma necessita anche impedire che essi lavorino nel periodo della riproduzione del pesce.

Concludo con una raccomandazione. Ebbi già a dire al Ministro degli affari esteri che è ora che cessi la persecuzione contro i nostri pescatori dell'Adriatico. Occorre por termine alla violenza delle motovedette jugoslave che, senza giustificato motivo, sequestrano i mezzi nautici e trattengono in prigione i pescatori italiani.

Onorevole Ministro, si accordi con il collega degli Affari esteri ed anche con quello della Difesa affinché la nostra marineria da pesca sia tutelata da naviglio militare, così che la sopraffazione jugoslava finisca un volta per sempre per il decoro e per l'interesse dell'Italia. (Applausi dal centro e congratulazioni).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lamberti, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, Segretaria:

« Il Senato, preso atto con soddisfazione che la nuova linea celere trisettimanale Genova-Porto Torres, sebbene abbia avuto inizio soltanto l'8 maggio del corrente anno, già dimostra però, per il rapido incremento del numero dei viaggiatori e delle autovetture, di rispondere ad una esigenza profonda ed essenziale del traffico marittimo italiano;

fa voti perchè sia rapidamente iniziata la costruzione di una seconda motonave gemella della "Torres", che presta attualmente

quel servizio, in modo che esso possa diventare quotidiano nel più breve tempo possibile; e perchè, in attesa di questa definitiva soluzione, si studi fin d'ora la possibilità di potenziare il servizio stesso nella prossima primavera con una delle motonavi esistenti, magari di quelle del tipo "Regione" ».

PRESIDENTE. Il senatore Lamberti ha facoltà di parlare.

LAMBERTI. Onorevoli colleghi, mi limiterò a dar ragione di un ordine del giorno da me presentato su di un problema particolare, ma certamente d'interesse nazionale.

Fin dall'altra legislatura, con il valido appoggio e con il consenso dei colleghi parlamentari della mia regione e anche di quelli liguri, ebbi l'onore di richiamare l'attenzione del Senato e del Governo sulla necessità di istituire una linea celere diretta, possibilmente quotidiana, che, collegando Genova con Porto Torres, consentisse lo sfollamento della linea Civitavecchia-Olbia, notoriamente sovraccarica ed insufficiente ai traffici dei viaggiatori sardi e dei continentali che si recano in Sardegna, ed un più rapido e facile accesso a coloro i quali dalla Sardegna intendono recarsi nell'Italia settentrionale, con cui la mia Isola è legata da antichi ed importanti rapporti di affari (mi riferisco soprattutto alla Liguria, al Piemonte e alla Lombardia).

Devo dare atto al Governo che questo antico desiderio dei sardi e, come ho già detto, dei liguri, dei piemontesi e dei lombardi, è stato quest'anno soddisfatto. L'8 maggio ultimo scorso è entrata in servizio la motonave « Torres », la quale opera un collegamento trisettimanale celere tra la Sardegna ed il continente, e serve a potenziare quei rapporti di interesse ed anche affettivi che legano i sardi alla Patria italiana.

Il successo di questa linea recentemente iniziata è stato largamente superiore a tutte le previsioni. Mi sia consentito di citare qualche cifra riferentesi al periodo maggio-agosto, cioè al periodo iniziale del servizio. Nel mese di maggio, a partire dal giorno 8, si sono avuti 812 partenze da Porto Torres e 839 arrivi; nel giugno, 2.019 partenze e 1.889 arrivi; nel luglio, 3.362 partenze e 3.233 arrivi; nell'agosto 6.731 partenze e 5.553 arrivi. Queste cifre superano di gran lunga la capienza della stessa nave, per altro bella, grande, moderna, talchè le agenzie hanno dovuto dolorosamente rifiutare la partenza a viaggiatori che la sollecitavano.

Non si deve però pensare che l'entrata in servizio della « Torres » e l'apertura di questa nuova linea di traffico abbiano inciso in modo notevole sulle altre linee. A parte il fatto che esse avevano bisogno di essere sfollate, l'incremento del traffico viaggiatori fra il continente e la Sardegna è stato tale che la linea Olbia-Civitavecchia e quella Cagliari-Civitavecchia, che è stata contemporaneamente potenziata e portata da un ritmo bisettimanale ad un ritmo pentasettimanale, continuano ad essere affollatissime. Basti dire che, nei mesi ai quali mi sono riferito nel mio breve accenno statistico, abbiamo avuto complessivamente sulle tre linee un movimento di 213.118 passeggeri contro i 193.062 dello stesso periodo del 1956.

Onorevoli colleghi e signori del Governo, noi siamo d'accordo, in quest'Aula e in tutto il Parlamento, su una questione di principio, che cioè i collegamenti tra il continente italiano e la Sardegna sono un problema nazionale, non soltanto locale, e che pertanto va risolto non secondo considerazioni di opportunità o di rendimento economico, ma secondo le necessità economiche e sociali nazionali al cui soddisfacimento tali collegamenti mirano. Perciò faccio appello al Governo e chiedo il consenso autorevole di questa Assemblea affinché il problema del servizio marittimo Porto Torres-Genova venga quanto prima risolto in modo integrale.

Quando fu chiesta l'istituzione del servizio, fu detto che la frequenza trisettimanale avrebbe rappresentato una fase di esperimento, di transizione. L'esperimento mi pare largamen-

te riuscito: ora noi abbiamo bisogno di un servizio quotidiano, anche perchè le cifre che ho citato, sebbene già imponenti, sono probabilmente inferiori a quelle che potrebbero essere se il servizio fosse quotidiano. Infatti molti viaggiatori, che non hanno la possibilità di attendere la data di partenza della nave, pur di partire subito si rassegnano al lungo, faticoso giro per Civitavecchia. È come per il servizio dei tranvai urbani: se questi passassero ogni ora e non ogni pochi minuti, vi sarebbe poca gente ad aspettarli.

Pertanto vorrei sollecitare la rapida trasformazione di questo servizio trisettimanale in quotidiano, anche perchè, oltre il movimento passeggeri, si è verificato sulla linea diretta celere Porto Torres-Genova un considerevole movimento di autovetture. In meno di quattro mesi ne sono state trasportate 1.861 con una media di 50 per viaggio, mentre la capienza della nave è di 12 vetture, tanto che si è dovuto collocarle nella stiva e sui ponti.

Interpreti di questo desiderio, comune ai sardi e agli italiani del continente, soprattutto dell'Italia settentrionale, si sono fatte le Camere di commercio, oltre agli organi di stampa. In particolare ricorderò che nel convegno delle Camere di commercio della Liguria e della Sardegna, tenuto a Genova nell'ottobre del 1952, al quale avevano aderito tutte le Camere di commercio dell'Italia settentrionale, erano stati fatti voti per l'istituzione di una linea quotidiana fra Genova e Porto Torres, con una periodicità solo inizialmente settimanale. E la sezione marittima dell'Unione italiana delle Camere di commercio il 6 maggio corrente ha espresso il voto che sia sollecitata la costruzione di una seconda unità da destinare alla linea anzidetta. Questo voto desideravo che avesse eco in quest'Aula attraverso il mio intervento.

Questo chiedono le Camere di commercio; questo chiedono in generale la Sardegna e gli altri italiani interessati al problema. In attesa della costruzione di una seconda nave gemella della « Torres », bisogna preoccuparsi fin d'ora delle esigenze della prossima primavera, che potrebbero provvisoriamente essere soddisfatte destinando al potenziamento del servizio, nel periodo di punta e di maggior traffico, un'altra nave, scelta eventualmente fra quelle del tipo « Regione ».

Questi concetti ho cercato di condensare nell'ordine del giorno che ricalca i concetti espressi in un'interrogazione da me presentata alcune settimane fa, per l'appunto, al Ministro della marina mercantile, che non ha potuto finora essere discussa e che si può considerare sostituita dallo stesso ordine del giorno. (*Applausi*).

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

BARBARESCHI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi rendo perfettamente conto delle necessità del calendario e dell'orologio, però non posso non rammaricarmi che un problema che — credo non a torto — giudico così interessante per il nostro Paese, debba essere costretto e ristretto nei limiti del tempo in cui in questo momento ci troviamo. Il problema è interessante, perchè, secondo me, fa parte del più vasto e complesso problema di procurare un lavoro a tutti gli italiani e riguarda anche un'altra interessantissima questione, quella della nostra bilancia commerciale. È un fatto che Paesi del nord-Europa, che non hanno un complesso di popolazione paragonabile al nostro, che non hanno sempre una posizione geografica favorevole come la nostra, dedicano le loro cure alla Marina mercantile proprio per trovare in essa il risanamento della loro bilancia commerciale.

Noi ci siamo trovati in una situazione veramente tragica nel 1945, quando della nostra Marina mercantile restava appena un simbolo. Effettivamente c'è stato un lavoro intenso per aumentare le nostre possibilità, lavoro al quale abbiamo partecipato tutti, per cui esso può ascriversi a merito non di una parte, ma di tutta la collettività.

Ma è sufficiente quel che è stato fatto? È opportuno che alle richieste della Marina mercantile per incrementare i nostri traffici il Ministro del tesoro, come è suo costume, opponga il consueto rifiuto? Se la capacità me lo permettesse io vorrei approfittare dell'occasione per dimostrare l'utilità di un notevole incremento della nostra Marina mercantile, ma le possibilità mie sono quelle che sono, per cui

è probabile che nel corso del mio intervento esponga più i problemi che non le soluzioni.

Credo però non sia difficile dimostrare che un'attiva Marina mercantile non giova solo ai nostri traffici, agli effetti di raggiungere determinati luoghi dove possono svolgersi nostre attività e agli effetti di portare in Italia i turisti stranieri e all'estero gli italiani che vi si debbono recare per lavoro. Credo di poter asserire, e qualche statistica ha incominciato a dimostrarlo, che dai nostri traffici marittimi possiamo trarre anche un notevole incremento di valuta estera, il che ci mette nella condizione di sopperire alle nostre deficienze commerciali.

Quindi vorrei approfittare dell'occasione per sollecitare dal nostro Ministro un'azione più efficace onde favorire l'acquisizione di una notevole quantità di navi, le quali offrirebbero al nostro popolo lavoratore una possibilità di occupazione e contemporaneamente porterebbero alle nostre casse esauste una quantità notevole di valuta indispensabile.

Come possiamo incrementare la nostra Marina? In quali settori? Con quali intenti? Navi cisterna? Navi da carico secco? Navi passeggeri? Colleghi, io credo che a noi siano aperte tutte le possibilità, credo che in qualunque campo noi operiamo facciamo cosa utile. Dirò di più, dirò che dovremmo facilitare il credito navale più di quello che oggi non facciamo: ciò potrebbe servire anche agli armatori e specialmente alle società di preminente interesse nazionale. Infatti, dalla rapida lettura che ho potuto fare della relazione che l'egregio nostro collega Buizza ha preparato, appare evidente, per esempio, che le nostre società di preminente interesse nazionale si trovano in una condizione assai misera nei confronti di quella che era la loro potenza prima della guerra. Ora, noi qualche volta protestiamo — e in qualche punto abbiamo ragione — per l'eccesso di spese che dobbiamo sostenere per andare incontro alle necessità delle nostre società di preminente interesse nazionale (mi riferisco alle società finanziate dalla Finmare); spero però che a questo provvederà il disegno di legge che abbiamo in discussione avanti al Senato per la nuova organizzazione di quei servizi, anche perchè assicurare un interesse del 4 per cento al capitale impiega-

to non significa certo voler incrementare, spronare la volontà di fare. Io non credo che questa assicurazione abbia paralizzato lo spirito di iniziativa, la volontà di fare dei dirigenti di quelle società; ma certo è che una condizione del genere non è quella che vale per incrementare, per spronare la volontà di fare ed anche di osare, perchè nella marina qualche volta bisogna avere anche il coraggio di osare.

Però quando limitiamo la potenza di queste nostre società alla metà di quella che era prima della guerra, è indubbio che noi le mettiamo in una condizione difficile, per non dire insostenibile, perchè ci sono delle spese di carattere generale, specialmente quando si tratta di società così importanti, che noi non possiamo assolutamente diminuire. Ed è inevitabile che quelle spese di carattere generale finiranno per gravare sul costo di esercizio, finiranno per mettere in condizioni di difficoltà quelle stesse società. Inoltre vogliamo incrementarle anche per un'altra ragione, che è di carattere politico e che — come ho il piacere di constatare — è condivisa da una parte notevole del Parlamento; perchè con la costituzione del Ministero delle partecipazioni statali il Parlamento italiano ha dato la prova di voler effettivamente potenziare tutte le sue partecipazioni e di voler fare in modo che queste partecipazioni non si limitino soltanto a completare quella parte di attività che può essere trascurata dall'iniziativa privata, in quanto giudicata non redditizia, ma costituiscano per lo meno ampia competizione con la stessa iniziativa privata, per dimostrare che le nostre società sono in condizioni di poter fare meglio, di poter fare più di quello che l'iniziativa privata non faccia, ottenendo così, anche attraverso questo strumento, una gara di emulazione che in definitiva dovrebbe giovare al nostro Paese.

Accanto al problema della nostra navigazione, vi è il problema dei nostri cantieri, ed anche se è un problema diverso, è sempre di competenza del Ministero della Marina mercantile. Anche a questo riguardo dovrei fare le stesse domande: vogliamo effettivamente mantenere e potenziare i nostri cantieri? Il Parlamento ha detto di sì. Il Parlamento, che nei primi anni del nostro dopoguerra aveva

approvato provvedimenti di carattere transitorio come quelli presentati dai ministri Saragat e Cappa, in un tempo successivo approvò la legge Tambroni che, attraverso un ciclo di dieci anni, doveva e deve servire effettivamente per mettere in condizioni i nostri cantieri di gareggiare con i cantieri esteri. C'era una grossa osservazione da fare e noi la facemmo proprio quando quel disegno di legge fu presentato. Si volevano costruire in dieci anni 1.600.000 tonnellate di stazza lorda di nuove navi e noi, fin dalla presentazione di quella legge, facemmo presente all'allora Ministro della marina mercantile, onorevole Tambroni, che con quel provvedimento non si sarebbe risolto il problema dei nostri cantieri.

I nostri cantieri — diceva qualcuno allora — hanno una capacità di 200.000 tonnellate di stazza lorda; dicevamo noi: i nostri cantieri hanno una capacità di 400.000 tonnellate di stazza lorda. È indubbio che, se non si va incontro alla copertura totale delle possibilità di questi stabilimenti, non si potenzia, non si regolarizza la posizione di questa industria. Che i nostri cantieri avessero quella capacità, lo hanno dimostrato i fatti che sono avvenuti. Sono 3 anni che la legge Tambroni è in esecuzione, quasi 4. È stato necessario un suo nuovo provvedimento, onorevole Ministro, per completarla.

Siamo nella condizione di poter dire che abbiamo assicurato per altri tre anni la tranquillità del lavoro ai nostri cantieri, ma tre e tre fanno sei, o tre e quasi quattro fanno sette: non siamo nemmeno, col provvedimento aggiuntivo che lei ha fatto, nella condizione di poter arrivare ai dieci anni stabiliti.

Perchè insisto sulla necessità di realizzare il programma di questi dieci anni? So che in questo ragionamento si uniscono a me molti nostri armatori che invocano lo stesso provvedimento. Però si tenga presente lo spirito diverso che ispira l'una e l'altra parte. Da una parte si ha il desiderio di avere le navi che si ritengono necessarie al minor prezzo possibile; da parte nostra, invece, da parte mia per lo meno, c'è il desiderio di vedere regolarizzata la posizione dei nostri cantieri, in modo che domani possano lavorare con più tranquillità, anche se avranno bisogno di alcune agevolazioni, perchè sappiamo tutti che altri

Paesi hanno nella loro legislazione provvedimenti speciali per agevolare i cantieri. Quindi sarebbe stolto se pensassimo di poterci esonerare da ogni e qualsiasi intervento, ma la misura dell'intervento dovrà essere tale da evitare che il popolo italiano debba pagare da una parte quel certo utile che pensiamo debba ottenere dall'altra. In parole chiare, non vogliamo che quello che può essere l'utile prodotto dal lavoro della nostra marina mercantile debba essere assorbito poi dalle sovvenzioni ai cantieri per poter costruire le navi.

Vogliamo quindi che si stabilisca il programma per quel certo periodo di tempo proprio perchè i nostri cantieri possano essere messi in condizione di avere le attrezzature che hanno i cantieri degli altri Paesi.

Ora, mi permetto far presente che noi abbiamo già risolto alcuni problemi in favore delle nostre costruzioni navali. Noi abbiamo avviato a soluzione il problema della nostra siderurgia ed oggi siamo in condizione di poter produrre 6 milioni di tonnellate di acciaio; è probabile anzi che la produzione possa ancora essere accresciuta. Noi, malgrado molti stenti, siamo riusciti a dare alla nostra industria delle costruzioni navali le lamiere ad un prezzo internazionale. Ci siamo riusciti con qualche difficoltà, con qualche spesa forse in eccesso, dovuta specialmente a discriminazioni che non dovrebbero mai avvenire, che non debbono avvenire mai nella classe dei lavoratori più umili, ma che non debbono avvenire nemmeno nelle classi dei nostri tecnici, perchè noi dobbiamo approfittare delle capacità tecniche dei nostri uomini, indipendentemente dal loro pensiero politico, e non dobbiamo mai vincolarli ad un'azione direttiva volta a favorire determinate organizzazioni invece di altre. In questo modo, infatti, mortifichiamo i nostri tecnici migliori, i quali molto spesso trovano ancora la possibilità di occuparsi o presso altre aziende, abbandonando le aziende dell'I.R.I., o, a migliori condizioni, all'estero. Attraverso questi risultati depauperiamo le possibilità intellettuali, tecniche ed anche economiche del nostro Paese.

Abbiamo già ottenuto quei risultati: si tratta di ottenerne qualche altro proprio nella struttura dei nostri cantieri. Per esempio — io ne parlo, mi si perdoni, con una capacità tec-

nica molto relativa — oggi le navi non si costruiscono più lamiera per lamiera, come si faceva anticamente; oggi le navi vengono in notevole parte prefabbricate e lo scafo serve per mettere insieme le varie parti della stessa nave. Per questo occorrono gru capaci di sollevare e mantenere nella posizione necessaria per poter fare la lavorazione delle giunte, cioè in una posizione di notevole stabilità, pesi che oggi arrivano fino a 50 tonnellate. Noi invece lavoriamo ancora con gru che nella migliore delle ipotesi arrivano a 20 tonnellate. Ciò vuol dire ridurre le nostre possibilità di prefabbricazione, che rappresentano un grande vantaggio quando la parte prefabbricata è di notevoli dimensioni, facilitando così la rapidità della costruzione.

Si spera — a torto — che con i salari bassi, i cottimi ridotti si ottenga la possibilità del minor costo, senza pensare che si può anche, attraverso certe pressioni, far cambiare organizzazione ai lavoratori, ma che si tratta di un calcolo meschino, poichè le nuove organizzazioni, se vorranno continuare a godere la fiducia dei loro iscritti, dovranno mettersi nella condizione di tutelare efficacemente gli interessi dei lavoratori nello sviluppo della loro attività, senza obbligarli ad un lavoro snervante, straordinario, per cui in breve si depauperano le loro forze fisiche senza ottenerne un risultato positivo.

È necessario anche migliorare l'attrezzatura dei nostri porti. Io provengo da una città che ha un grande porto, certamente il porto più importante di tutta Italia, un porto che negli scorsi giorni ha raggiunto un movimento, tra l'entrata e l'uscita, di 140 piroscafi in una stessa giornata. È una città che ha dedicato al suo porto le migliori risorse, una città seriamente lavoratrice, che non si attarda nei risultati ottenuti, che aspira ad ottenere sempre, quotidianamente, dei nuovi e che, me lo si consenta, non lo fa per interesse egoistico, il che sarebbe cosa meschina, ma lo fa nell'interesse della collettività nazionale. Infatti quello che lo Stato ricava dal movimento del porto di Genova non viene utilizzato per Genova che in minima quantità. E mi si perdoni se approfitto dell'occasione per far presente che Genova rappresenta veramente un polmone del nostro Paese che, se ad un certo

momento dovesse arrestarsi o diminuire le sue possibilità, farebbe risentire le conseguenze immediatamente a tutto il Paese, perchè il bilancio dello Stato è fatto di entrate che si realizzano dove è possibile e di spese che si fanno dove sono più necessarie, e quindi se non ci sono le debite entrate è difficile pensare alle spese anche quando sono necessarie.

Ebbene, questa nostra città, questo nostro porto lamenta costantemente la deficienza delle sue attrezzature, lamenta costantemente le difficoltà del suo traffico. Io lo so, onorevole Ministro, che lei potrà dirmi che non dipende dal Ministero della Marina mercantile, lo so perchè conosco quel tanto che è necessario della nostra struttura governativa per sapere che molte cose dipendono anche dal Ministero dei lavori pubblici e altre cose dipendono dal Ministero dei trasporti. È indubbio che quando si parla di traffico ferroviario bisognerebbe poter parlare al Ministro dei trasporti e quando si parla di traffico stradale al Ministro dei lavori pubblici, ma se avessi dovuto fare queste osservazioni spezzettate nei vari bilanci dei Ministeri, avrei dovuto intervenire su tutti i bilanci ed i colleghi, ad un certo momento, mi avrebbero perlomeno cortesemente invitato a rinunciare a qualche intervento.

Penso però che l'azione governativa non debba essere limitata ad un solo Ministero. Onorevole Ministro, gli interessi del porto di Genova, in prevalenza, dipendono dal Ministero della Marina mercantile e perciò il Ministro della Marina mercantile ha, secondo me, il dovere di dire ai suoi colleghi degli altri Dicasteri che è necessaria un'azione combinata, omogenea, fatta in accordo fra i vari organismi interessati perchè il problema possa essere affrontato e risolto nella sua interezza.

E così io, che mi sono compiaciuto della diligente relazione del nostro relatore, mi permetto di fare alla relazione e al voto espresso dalla 7ª Commissione per il porto di Napoli, una modesta critica. È giusto andare incontro alle richieste di Napoli, a quelle di Trieste ed alle altre molteplici che vengono da tutte le parti d'Italia, però dobbiamo partire dalla considerazione economica da me fatta poc'anzi. Ma io voglio completare il vostro voto, colleghi della 7ª Commissione, e credo di poterlo fare aggiungendo che è giusto e necessario che

sia incrementata la nostra marina e che siano così soddisfatti i bisogni di Napoli, di Trieste e delle altre città.

È giusto anche che siano accolte le richieste di cui si è fatto portavoce il collega Lamberti, all'intervento dal quale mi associo. Genova deve essere collegata quotidianamente con la Sardegna, e lo sviluppo del traffico, con il suo costante andamento, ha dimostrato chiaramente l'esigenza di questa comunicazione. Ma la cosa deve essere attuata con sollecitudine, perchè non è solo il traffico di Genova o dell'Alta Italia con la Sardegna che ci interessa, ma è la zona depressa, la Sardegna che, con l'intervento di tutti gli italiani e con il movimento turistico anche di carattere internazionale che essa può facilmente assorbire, deve diventare una zona redenta e fruttifera.

Onorevole Ministro, avrei ancora molte cose da dire ma mi avvio alla fine non facendo leva su motivi sentimentali per raggiungere un certo effetto, sebbene facendo considerazioni umane che mi sembrano doverose. Siamo tutti e due reduci, onorevole Ministro, da una manifestazione che si è svolta a Genova per la Marina mercantile. In tale manifestazione non si è celebrata soltanto la gloria della Marina per l'apporto dei suoi traffici, ma soprattutto la gloria degli uomini che hanno operato nella Marina mercantile. Come è lungo l'elenco dei loro morti! Il marinaio vive costantemente una vita di sacrificio, non fosse altro che quello derivante dalla costante lontananza dalla famiglia e dal tipo di lavoro che compie. Si pensi ai lunghi viaggi delle nostre petroliere, alla loro lontananza che dura mesi e mesi e qualche volta addirittura anni. Ma non è solo questo che voglio ricordare: ai marinai, nei periodi di calamità, succede di diventare soldati della Patria per i servizi che rendono al Paese, per i servizi che rendono alle Forze armate, delle quali la Marina diventa un'arma ausiliaria, arma più esposta delle altre perchè indifesa.

Durante la guerra noi abbiamo visto distrutta la nostra Marina mercantile e notevolmente diminuito il suo patrimonio umano. Onorevole Ministro, c'è un provvedimento che mi pare risalga al 1952, col quale il defunto onorevole Cappa aveva portato un certo miglioramento alle pensioni dei marinai. Ma oggi, quelle pen-

sioni commisurate alle condizioni della nostra Marina mercantile, al suo reddito, si rivelano miserrime. Quando io leggevo nella relazione che c'è un incremento di soli 4 milioni per la Cassa marinara, le confesso che mi sono sentito agghiacciato dal dolore.

È davanti al Senato un disegno di legge di iniziativa parlamentare del collega Angelini, che non è di parte nostra, il quale propone un certo aumento delle pensioni. Forse l'aumento proposto non è nemmeno sufficiente, ma io mi rendo conto delle difficoltà che quel disegno di legge dovrà superare per arrivare ad essere approvato. Si dirà che mancano i fondi, si dirà che la Cassa marinara ha un notevole *deficit* di esercizio, si dirà che il Ministro del tesoro ha un debito verso la stessa Cassa. Infatti i nostri marinari hanno visto riconosciuta l'anzianità, agli effetti della pensione, del periodo in cui hanno prestato servizio nella Marina militare, ma non hanno ottenuto da parte del Governo il pagamento dei contributi necessari perchè quella anzianità da fittizia diventasse effettiva.

Onorevole Ministro, anche questo problema raccomando alla sua attenzione. È impegno che tutti quanti abbiamo preso proprio nel giorno in cui glorificavamo l'opera della Marina mercantile a Genova.

Voglio aggiungere ancora una raccomandazione. La nostra Marina mercantile ha bisogno di tecnici, di specialisti. I nostri giovani come non mai accorrono ad iscriversi agli Istituti nautici. A Genova proprio quest'anno si sono dovute creare quattro nuove prime classi nel nostro Istituto, il quale per poter far funzionare queste quattro classi ha dovuto ricorrere a locali di occasione ed ha dovuto escludere anche una parte dei giovani che avevano presentato la domanda di iscrizione. Questo è un problema che non riguarda soltanto la Marina mercantile ma anche il Ministero della pubblica istruzione: comunque ne raccomando la soluzione a lei, onorevole Ministro, come le ho raccomandato la soluzione dell'altro più complesso problema dei porti e dell'accesso ai porti.

Ma c'è un'aspetto della questione dell'educazione marinara che credo di poter raccomandare a lei, e forse soltanto a lei. Nella nostra Marina mercantile, come in tante altre categorie di lavoratori, esiste una quantità note-

vole di marittimi disoccupati, mentre viceversa abbiamo costantemente l'affannosa ricerca di specialisti, di motoristi, di gente che ha effettivamente una capacità tecnica per svolgere a bordo una determinata funzione. Perchè allora non si istituisce anche nella Marina mercantile quella scuola di preparazione professionale che con una spesa anche modesta in alcuni centri potrebbe essere preparata e che nel giro di sei mesi potrebbe togliere tanti marittimi generici dalla condizione di mortificazione in cui si trovano ed avviarli ad un lavoro utile e redditizio, richiesto ed indispensabile?

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ho accennato soltanto ad alcuni problemi della nostra Marina mercantile e vorrei essere riuscito a dimostrarvi quante possibilità ci sono ancora in questo campo, quale azione dobbiamo svolgere per valorizzare la nostra Marina mercantile anche se deve costare qualche sacrificio. Vorrei avervi convinto che quei sacrifici saranno largamente remunerati perchè la nostra Marina mercantile può rendere molto nell'intero nostro Paese. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

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

SPALLICCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io desidero molto brevemente attirare la vostra attenzione su un argomento che mi sta molto a cuore, per quanto debba riconoscere che alla grande maggioranza degli italiani esso può sembrare un problema secondario: voglio alludere alla minacciata riduzione ad un tipo unico standardizzato dei motopescherecci italiani.

Lo scopo del mio intervento è dato da due ordini di considerazioni: una di carattere economico sociale, per le maestranze dei piccoli cantieri che sono disseminati — parlo soprattutto dell'Adriatico — dall'Abruzzo fino al Veneto; l'altra ispirata soprattutto ad un particolare amore per le tradizioni patrie.

Per quanto io ricerchi uno spunto su questo argomento nella legislazione passata, non trovo gran cosa. Nella legge del 27 dicembre 1956 si parla dell'istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito pescherec-

cio e si pensa di ammettere al credito coloro che installeranno dei motori su barche removeliche destinate alla pesca, al fine di aumentare l'efficienza ed il rendimento, e si dispone di migliorare e di riparare i natanti per la pesca. Per questo qualcuno potrebbe pensare che io mi figuri dei pericoli immaginari. Ne sarei molto lieto se lo fossero realmente. Vorrei pensare che l'allusione, fatta dall'onorevole Ministro nell'altra Camera, a proposito delle costruzioni navali, interessi esclusivamente le grandi unità navali e non le piccole unità dei motopescherecci. Egli ha detto (ed io sono molto lieto di apprendere questo) che la costruzione di nuove navi procede con ininterrotta alacrità e che i cantieri sono in grande fervore di lavoro.

Di recente però ho ascoltato l'intervento del collega Menghi, il quale ha accennato ad un rinnovamento sostanziale della flottiglia dei motopescherecci che richiederebbero uno svecchiamento. Ora io mi domando: dovremo eliminare le caratteristiche regionali di tutti i nostri motopescherecci? Comprendo che il progresso è progresso e che ormai la vecchia barca a vela o a remi ha lasciato il passo al motore; il motore ha trasformato in parte anche il vecchio bragozzo, il trabaccolo romagnolo e la paranza marchigiana e abruzzese, ma tutto questo è avvenuto gradualmente, non per imposizione di carattere legislativo. Che a poco a poco il rullo livellatore della standardizzazione passi anche sui motopescherecci, sarà destino a cui dovremo assoggettarci, ma che la legislazione non precorra quella che sarà, purtroppo, la necessità di domani!

Si dice: dal momento che gli scafi sono in legno ed in legno uno scafo è antieconomico, perchè richiede un maggior quantitativo di nafta che non uno scafo metallico, riduciamo tutti gli scafi a scafi metallici.

Qualcuno potrebbe dirmi: voi che siete europeisti perchè pensate a queste divisioni e suddivisioni di carattere regionale che ormai non trovano più il loro clima? Ora a Strasburgo, e anche di recente, abbiamo sostenuto che l'europeismo non significa cancellare quelle che sono le caratteristiche delle varie Nazioni; che europeismo non è sinonimo di livellamento e di uniformità. La flottiglia dei motopescherecci non è un esercito che deve indossare un'uni-

forme. Basterà la bandiera nazionale a differenziarla. Per tutto quanto ha carattere decorativo la risposta è sempre identica: antieconomico.

Noi assistiamo a questo processo distruttivo di tutto quello che è decoro, di tutto il nostro patrimonio panoramico. Nelle strade oggi si minaccia di abbattere gli alberi che le fiancheggiano come, ad esempio, nei magnifici viali del Veneto, o sulla via Appia avellinese, perchè rappresentano un pericolo per gli automobilisti che vogliono trasformare le strade in piste da autodromo. Che tutto questo avvenga nelle strade di grande comunicazione possiamo convenirne (come per la Strada del sole e per la progettata strada adriatica), ma dobbiamo anche considerare che la parte decorativa e ornamentale del nostro Paese ne verrebbe a soffrire considerevolmente.

Altrettanto si potrebbe dire per molti altri settori. In agricoltura, per esempio, le siepi vanno ormai scomparendo completamente per essere sostituite dal filo spinato, che non è certo un gran bell'ornamento. E tutto per conquistare un centimetro in più di terra coltivabile, perchè la siepe è « antieconomica ».

Lo scopo adunque del mio intervento è di cercare di evitare che un provvedimento legislativo possa precorrere quelle che sono le inesorabili e purtroppo inevitabili conquiste del tecnicismo.

Il progresso meccanico ci porterà allo scafo metallico ed all'eliminazione completa di quello in legno. Noi ci preoccupiamo della sicura disoccupazione che coglierebbe le maestranze che lavorano il legno nei cantieri dell'Abruzzo, delle Marche, della Romagna e del Veneto.

Concordo col senatore Menghi sulla necessità di una maggiore tutela delle nostre flottiglie di motopescherecci che sono ancora e tanto di frequente catturati dalle autorità jugoslave e concordo sulla urgenza di provvedimenti contro il bracconaggio e contro le frodi nella pesca. Se vanno diminuendo gli attentati al patrimonio ittico del nostro Adriatico per mezzo degli esplosivi, del cloro e di altre sostanze velenose, permane la consuetudine del pescare a poca distanza dalla costa quando le sogliole, per esempio, stanno deponendo le uova; permane la pessima abitudine del pescare a sciabi-

ca e colla rete a maglia stretta per cui il novellame, che sarà il pesce ricercato di domani, viene gettato come zavorra inutile, e per un chilo di buon pesce se ne sacrificano due. Braccionieri e indisciplinati rendono povero il nostro mare ed è questa una delle ragioni principali per cui ci si arrischia verso l'altra sponda. Altre volte mi è occorso di richiamare l'attenzione del Governo e dei colleghi sul disinteresse assoluto per quanto concerne il « *plancton* » dei nostri mari che, preso in esame e migliorato, dovrebbe aumentarne la pescosità.

Chiusa la breve digressione ritorno al tema che mi sono proposto; noi ci diamo pensiero per un edificio che stoni in un'armonia architettonica ambientale, cerchiamo di impedire la distruzione di un parco (come per il Giardino Hanbury di Ventimiglia di inestimabile valore botanico), ci addoloriamo per una linea decorativa che stia per essere sottratta alla suggestione di un panorama, e perchè allora non dovremmo preoccuparci anche che il piccolo natante, che porta con sè un lembo della terra dove è stato costruito, non conservi quel gusto e quella linea originaria? Quando i bragozzi, i trabaccoli o le paranze potranno mantenere ancora il segno della genialità tradizionale del popolo italiano, potremo continuare a vedere il volto del nostro Paese tanto più suggestivo quanto più è vario.

L'attrezzatura del motopeschereccio, come quella della vecchia barca da pesca, rappresentava e rappresenta ancora un patrimonio di lavoro, ma anche un patrimonio di sapore artistico tradizionale del pescatore. Il chioggiotto, per esempio, dipingeva sulla prua due angeli con lunghe tube, con un cartiglio dove era scritto: « Viva la pace ». In Romagna il pescatore incidava nella parte interna della prua col coltello, la cosiddetta « zoia »; arte ingenua, popolare, ma che ha il suo significato. Tutto questo dovrebbe scomparire, per ubbidire al livellamento. Noi crediamo che amor di patria consigli di mantenere in vita questa varietà regionale, che è elemento caratteristico non solo per noi e per la nostra tradizione, ma anche per la considerazione che fanno gli stranieri della genialità del popolo nostro.

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

RAVAGNAN. Onorevoli colleghi, tra i vari ed importanti problemi che riguardano il settore della Marina mercantile, il più importante, a mio avviso, è quello concernente il rinnovo delle convenzioni marittime. Su tale problema mi permetterò di intrattenere, sia pure succintamente, l'Assemblea.

Debbo anzitutto notare con rammarico l'assenza del Ministro delle partecipazioni statali. Ricordo che la legge istitutiva di questo Ministero, che porta la data del 22 dicembre 1956, stabilisce che passino alla sua competenza, tra l'altro, l'I.R.I., l'E.N.I., ed ogni altra impresa in cui lo Stato ha partecipazione diretta o indiretta. La legge stabilisce inoltre che entro un anno tutte le imprese statali, e quindi la Finmare, settore pubblico della Marina mercantile, vengano inquadrare in speciali enti autonomi di gestione e sia effettuato il loro sganciamento dalla Confindustria.

Nulla, a quanto si sa, è avvenuto in questo senso; non solo, ma lo stesso Ministro delle partecipazioni statali, già insediato da un certo numero di mesi, non si è ancora presentato al Parlamento per esporre quale è il suo programma, quali sono i suoi propositi, il limite della sua competenza, gli strumenti non tradizionali, ma moderni ed attuali, con cui realizzare questa direzione superiore su tutto il settore delle imprese statali, ivi compreso quello importantissimo riguardante la Finmare. Poichè ciò ancora non è avvenuto ed il disegno di legge n. 1785, che riguarda la proposta governativa di un nuovo riassetto delle Società di navigazione di preminente interesse nazionale, porta in primo luogo la firma del Ministro della marina mercantile, e d'altra parte essendo qui presente l'onorevole Ministro, io penso che sia necessario ed utile intrattenerci soprattutto sulla portata di questo disegno di legge.

Allorquando, verso la fine dell'anno scorso, si decise l'ulteriore proroga della durata delle presenti convenzioni, proroga che dovrebbe scadere alla fine di giugno dell'anno venturo, io sostenni, appoggiando questa proposta, che il citato disegno di legge aveva sollevato una tempesta di proteste in tutto il Paese ed in tutti i circoli interessati, i più svariati, in quanto tende non soltanto a dare pieni poteri al Governo, ma ad autorizzarlo a demo-

lire o a mettersi sulla strada di liquidare il settore statale della Marina mercantile. Il relatore di allora, senatore Tartufoli, protestò dicendo che le mie asserzioni erano false. Basta leggere però il penultimo comma dell'articolo primo di quel disegno di legge per rendersi conto del contrario. Esso dice: « Durante tale periodo (di 20 anni, in cui dovrebbero funzionare le nuove convenzioni) i Ministri della marina mercantile e del tesoro hanno facoltà di affidare, mediante pubblica gara, una o più linee di preminente interesse nazionale a ditte diverse da quelle menzionate nel primo comma ». Le ditte menzionate nel primo comma sono quelle facenti capo alla Finmare, le ditte diverse sono evidentemente le ditte private. Quindi, con questo disegno di legge, è data la facoltà al Governo di demolire e liquidare, a suo arbitrio, il settore pubblico della marina mercantile.

Questo giudizio circa gli obiettivi che il Governo si propone con tale disegno di legge, non è soltanto mio. Ecco qui che cosa diceva il Sindaco di Venezia in una riunione della Comunità dei porti adriatici avvenuta il 1 febbraio 1957: « Il nuovo disegno di legge da un lato non specifica con esattezza quali siano le linee che lo Stato intende sovvenzionare nel prossimo ventennio, dall'altro conferisce ai Ministeri della marina mercantile e del tesoro le più ampie facoltà non soltanto per la variazione delle linee, ma addirittura per il trasferimento di queste dalle quattro società di preminente interesse nazionale all'armamento privato ».

Altro giudizio. Il dottor Pasquato, Vice Presidente della Confindustria, in un discorso tenuto in occasione della fiera di Padova, su questo argomento disse: « Il disegno di legge 1785 prevede la possibilità di affidare l'esercizio ventennale delle linee di preminente interesse nazionale agli attuali concessionari, oppure a privati imprenditori, mediante pubbliche gare ». E aggiunse: « Non si tratta di una normale delega all'Esecutivo su una materia delimitata, ma si tratta di conferimento di veri e propri poteri per un periodo ventennale ».

Un'agenzia marittima, inoltre, recentemente, il 9 maggio 1957, dice di avere da fonte autorevole saputo che « un'eventuale soppressione della linea del periplo italico ed una eventuale revisione delle linee di navigazione gestite dal-

le società del gruppo Finmare potranno aversi solo dopo l'approvazione dell'apposito disegno di legge ». Quindi è in previsione, evidentemente, dopo l'approvazione del disegno di legge, secondo le autorevoli informazioni di quest'agenzia, la liquidazione di linee della Finmare.

Mi consentirà anche il Senato — poichè a conclusione di queste mie brevi argomentazioni mi permetterò di fare una proposta concreta che sottoporro all'attenzione della Commissione, del relatore e dell'onorevole Ministro — di mettere in evidenza alcuni degli altri concetti che sono a fondamento di questo famoso e famigerato disegno di legge.

Per quanto riguarda le sovvenzioni da accordarsi alle società concessionarie, cioè alla Finmare, il disegno di legge 1785 propone che si tenga conto non già della gestione globale, ma da un lato dei proventi del traffico e dall'altro delle sole spese di carattere fondamentale, cioè solo di quelle concernenti il personale, il combustibile, la manutenzione, escludendo le spese per l'ammortamento, le spese per l'assicurazione, le spese di pedaggio, le spese portuali, eccetera. Ora, se per calcolare le sovvenzioni da darsi, affinché possa essere assicurato l'esercizio e lo sviluppo di queste società, si escludono le spese indispensabili, certo questo è il modo di mandare a picco la gestione statale.

E si noti che a preparare questo disegno di legge, il quale è stato elaborato in tutta segretezza e sul quale le organizzazioni e le categorie interessate non solo non hanno avuto nessuna influenza ma non hanno avuto nemmeno notizia di alcun genere, a preparare, dico, questo disegno di legge ha concorso una Commissione formata dal C.I.R., con la partecipazione di dirigenti dell'I.R.I. e della Finmare. Il disegno di legge poi non dà assolutamente nessun elenco dettagliato, circa la distribuzione delle linee di preminente interesse nazionale; esso chiede carta bianca, perchè il Ministero della marina mercantile e quello del tesoro facciano quello che credono.

A proposito della distribuzione di queste linee, mi si permettano alcune osservazioni che ritengo di grande importanza. Si sa che alla fine della guerra quel poco naviglio della Finmare che era rimasto fu concentrato tutto nel Tirreno. Oggi le 625.000 tonnellate che costi-

tuiscono la flotta della Finmare sono concentrate per il 55 per cento in esclusiva al Tirreno e solo per il 7 per cento in esclusiva all'Adriatico, cioè con una distribuzione tutta diversa da quella esistente nell'anteguerra. Il rimanente 38 per cento è adibito ad itinerari comuni.

Non è da oggi (l'onorevole Ministro lo sa) che tutti i porti adriatici, da Trieste a Bari, domandano, ma inutilmente, che venga stabilito un giusto equilibrio ed una giusta proporzione tra i due versanti. Non è quindi giusto, secondo me (e lo rilevava delicatamente poco fa l'onorevole Barbareschi), che il relatore abbia ad occuparsi soltanto del porto di Napoli. Questo naturalmente va tutelato, ma una relazione che abbraccia tutto il panorama della nostra Marina mercantile, non deve tener conto delle esigenze di un porto, ma deve invece occuparsi del problema nel suo insieme. (*Interruzione del senatore Cerutti*). Si deve cercare dunque un equilibrio fra i due versanti.

L'onorevole Ministro e l'Assemblea mi permetteranno ora di aprire una parentesi. Recentemente ebbi l'onore di rivolgere un'interrogazione al Ministro della marina mercantile ed al Ministro delle partecipazioni statali a proposito del ripristino della linea commerciale n. 167 Adriatico-India-Estremo Oriente, domandando se non era il caso di prolungare l'itinerario oltre Hong-Kong, dal momento che si trattava di una linea per l'Estremo Oriente, fino ai porti della Cina continentale (usai questa espressione familiare alla nostra diplomazia ed al Governo) toccati già nell'anteguerra.

Dopo parecchi mesi mi è giunta la risposta: l'onorevole Ministro mi comunicava gentilmente che l'itinerario era stato prolungato ai porti di Fusan e di Keelung. Verificai sullo atlante la posizione di queste due località e constatai che Fusan è un porto della Corea del sud e Keelung è un porto dell'isola di Formosa. Ora, questa è una presa in giro. Non che questo prolungamento verso l'Estremo Oriente sia da respingere, ma c'è da rilevare che la Cina continentale non è toccata affatto.

Ed ancora. Stabilendosi il ripristino della linea (che, ripeto, è indicata con questa formula: « Adriatico-India-Estremo Oriente »), si è stabilito che sia alla partenza che al ritorno si compia il preripiò italo, per cui le navi,

che teoricamente partono da Trieste, in realtà prima di dirigersi verso l'Estremo Oriente debbono toccare Genova e Napoli, ed al ritorno dall'India debbono fare un'altra volta il giro dei due versanti, da Genova fino a Trieste. Evidentemente non si tratta di concorrenza e di gelosia, ma si tratta di giustizia e di logica, quando si obietta che con questo sistema i porti adriatici non ricevono nessun giovamento, o ricevono scarsissimo giovamento, dal ripristino della linea.

Ma vi è ancora un'altra osservazione da fare, che è di carattere fondamentale e concerne i criteri governativi in ordine al rapporto fra il settore statale e quello privato della nostra Marina mercantile. Al 1° settembre 1939 il naviglio della Finmare rappresentava il 45 per cento dell'intera flotta nazionale, la quale allora superava di poco i 3 milioni di tonnellate. Ora, al 31 dicembre 1956, il naviglio della Finmare rappresenta solo il 15 per cento del totale, il quale ha raggiunto o sta per raggiungere i 4 milioni e mezzo di tonnellate. Ecco quindi l'indirizzo e il criterio della politica governativa: si tende sempre più non già a potenziare la Finmare, ma a potenziare l'armamento privato.

Se poi si guarda ai diversi settori del traffico, si nota che la flotta della Finmare è in grande prevalenza costituita da navi passeggeri con pochissime navi da carico. Perché questo, se le navi da carico sono quelle che forniscono utili maggiori e quindi potrebbero, fra l'altro, meglio servire ad equilibrare i bilanci e a ridurre le sovvenzioni? Invece limitatissimo è il settore da carico, che era proporzionalmente più elevato nell'anteguerra, per non parlare del settore cisterniero, che è arrivato ad un milione di tonnellate, ma è interamente in mani private.

La conclusione alla quale intendo arrivare è che il disegno di legge n. 1785 è basato su fondamenti così inaccettabili che dovrebbe essere respinto o quanto meno rimaneggiato in tutte le sue impostazioni fondamentali. Allora, dato che il tempo che rimane per arrivare alla scadenza della proroga non è molto lungo, dato che siamo alla vigilia delle elezioni, dato che la 7ª Commissione ha un notevole lavoro, perché la sua competenza non si ferma alla Marina mercantile, ma si estende ai trasporti, ai lavori

pubblici, alle poste e telecomunicazioni, dato anche che le eventuali nostre deliberazioni devono poi passare alla Camera, dato che lo stesso relatore « ribadisce la necessità che il Parlamento dedichi il suo ponderato e proficuo esame alla scottante questione del riassetto delle linee sovvenzionate, che non può essere più a lungo procrastinata », mi permetto di avanzare la proposta formale che venga al più presto nominata una Commissione speciale, costituita secondo le norme regolamentari dai due rami del Parlamento, con l'incarico di dedicarsi esclusivamente a questo problema e con la facoltà di servirsi di tutti gli elementi di informazione e documentazione necessari.

Chiedo che su questa proposta si pronuncino esplicitamente la Commissione e il Ministro.

Data la brevità del tempo che ci è consentito, poichè la discussione particolarmente su questo bilancio è stata enormemente strozzata, passo rapidamente ad altri problemi. Per quanto concerne i rapporti tra gli istituti cosiddetti europeistici e l'industria cantieristica e marittima italiana, un'agenzia di informazione ha dato non più di dieci giorni fa notizia che l'Alta autorità della C.E.C.A. ha chiesto al Governo italiano di abolire le disposizioni della legge n. 522 sulle sovvenzioni ai cantieri.

Domando al Governo e all'onorevole Ministro se questo è esatto. D'altra parte è bene ricordare che il Mercato comune non prevede provvedimenti di politica comune in tema di trasporti marittimi; anzi l'articolo 84 riconosce al Consiglio la facoltà di emettere disposizioni in materia di navigazione marittima ed aerea purchè a voti unanimi, cioè con quello che si chiama comunemente il diritto di veto. Si lascia, quindi, largo spazio alla concorrenza interna entro i Paesi del Mercato comune e perciò a nostro danno.

E poichè siamo in tema di cantieri, penso che sia utile rendere noto al Senato che attualmente (sebbene questa materia riguardi soltanto in parte il Ministero della marina mercantile), gli operai dei Cantieri riuniti dell'Adriatico, da Trieste a Venezia, sono da parecchie settimane in agitazione per questioni di perequazione salariale. Questi cantieri appartengono all'I.R.I., cioè al settore statale, ed è pertanto veramente inaudito che nello stesso settore industriale dove l'imprenditore è il medesimo,

cioè lo Stato, ci debbano essere retribuzioni e sistemi di retribuzione diversi per le medesime categorie di dipendenti.

Credo che il problema sia noto al Ministro della marina mercantile; nel caso non lo fosse, io glielo segnalo, pregandolo di invitare il suo collega delle Partecipazioni statali a prendere in mano la questione e a convocare le rappresentanze sindacali dei lavoratori o comunque, dato che i direttori dei cantieri affermano di essere semplici funzionari e di non aver quindi il potere di trattare, di concedere tale potere alle direzioni locali, se il Ministro stesso non intende intervenire direttamente. Si cerchi insomma di risolvere equamente la vertenza accogliendo le modeste e giustificate richieste delle maestranze.

Mi si permetta ora di trattare brevemente e sommariamente alcuni problemi che riguardano la pesca, la quale tuttora è la cenerentola del bilancio della Marina mercantile. Anzitutto dirò brevi parole sull'accordo di pesca italo-iugoslavo.

Io non sono affatto d'accordo con le poco responsabili — per non dire irresponsabili — proposte fatte qui dal senatore Menghi. È vero che ancora oggi, sebbene in misura minore che negli anni passati, si registrano fermi e sequestri, e recentemente, proprio il 15 e il 16 ottobre ultimo scorso, sono avvenuti sequestri e fermi a danno di pescatori pugliesi e marchigiani. Ma questo, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, non può costituire il pretesto per domandare che unità della Marina militare abbiano a pattugliare le zone di mare in prossimità delle acque jugoslave. Ricordiamoci innanzitutto che noi abbiamo ratificato l'accordo di pesca italo-iugoslavo, il quale — come l'onorevole Ministro certamente sa e come è stato ripetuto parecchie volte da questi e da altri banchi — in uno dei suoi articoli stabilisce che, sul punto in cui avvengono i sequestri o le pretese infrazioni, chi decide senza possibilità di appello o di ricorso sono soltanto le autorità iugoslave. Quindi, pattugliamenti o non pattugliamenti, non c'è nulla da fare, perchè così è stabilito nel Trattato. Pertanto è indice semplicemente di poca responsabilità o di irresponsabilità reclamare una cosa la quale può essere pericolosa e che in ogni caso non può portare ad alcun risultato utile.

Una soluzione saggia e razionale penso dovrebbe essere invece adottata in un'altra direzione. Il Governo, attraverso opportuni interventi delle nostre rappresentanze diplomatiche, deve operare perchè venga prima di tutto diminuita ed alleggerita l'enorme sproporzione che esiste tra le infrazioni, anche quando siano accertate, e le sanzioni. L'aver soltanto sconfinato da una zona di pesca o l'aver anche pescato qualche quintale di pesce non può portare o non dovrebbe portare come conseguenza addirittura al sequestro e alla confisca talvolta dello stesso natante. Quindi si cerchi, attraverso interventi amichevoli che siano basati sui fondamenti del Trattato o su quelli che dovrebbero essere i fondamenti del Trattato, di fare in modo che vengano alleggerite queste sanzioni, quando ne sia constatata la fondatezza. Nello stesso tempo e in concomitanza con tale iniziativa, si realizzi una procedura che sia meno unilaterale. D'altra parte, sulla base dell'esperienza ed in vista di una eventuale futura rinnovazione del Trattato, appare evidente che 195 licenze di pesca rappresentano una quantità troppo ristretta in confronto della spesa che sopporta il bilancio dello Stato e che quindi le zone di pesca vanno allargate.

Per quanto riguarda la questione dei mercati ittici, l'onorevole Menghi poco fa rilevava l'elevatezza del prezzo del pesce sui mercati di Roma, ma inspiegabilmente egli non ha detto da che cosa ciò dipenda. Parlare, come egli ha detto di fare, a nome delle cooperative dei pescatori, e rilevare soltanto l'elevatezza del prezzo dei prodotti ittici sui mercati di consumo potrebbe far pensare che di ciò siano responsabili i pescatori. Da che cosa dipende l'elevatezza del prezzo del pesce al consumo? Questo è il problema. Una rivista specializzata in uno dei suoi ultimi numeri ha pubblicato una statistica: per i primi 6 mesi di quest'anno, per tutto il pesce che è stato portato su 27 mercati ittici di produzione, tra i principali, la media del prezzo che è stato pagato ai pescatori è di 201,34 lire al chilogrammo; nel corrispondente periodo dell'anno passato, invece, questa media era di 224,60 lire al chilogrammo. Ciò vuol dire che, mentre nei mercati di consumo i prezzi sono così elevati e crescono, nei mercati di produzione nel primo semestre di quest'anno in confronto al primo seme-

stre dell'anno scorso sono in diminuzione. Solo 220 lire circa al chilogrammo vanno ai pescatori, i quali quindi vivono in miseria, mentre ci sono evidentemente altri che si arricchiscono indebitamente. Qui sta il vero problema del prezzo sui mercati ittici. Ora, a quanto sembra, vi è una Commissione presso il Ministero della marina mercantile, la quale dovrebbe occuparsi dell'esame delle numerose proposte, fatte da tempo, circa la nuova regolamentazione che dovrebbe essere apportata, in base all'esperienza, alla vecchia legge che regola i mercati ittici di produzione. Questa Commissione nominata ai primi dell'anno, verso febbraio, pare che si sia riunita una sola volta lo scorso mese di luglio.

Io domando all'onorevole Ministro di premurarsi affinché questa Commissione abbia a concludere rapidamente i suoi lavori con proposte concrete da presentare al Parlamento.

Per quanto riguarda la pesca in generale, non occorre ripetere che essa resta sempre la cenerentola di questo bilancio. I 400 milioni del fondo di rotazione sono non solo insufficienti, ma finiranno forse per non rispondere nemmeno allo scopo. Sembra infatti che la attenzione dell'onorevole Ministro si rivolga quasi esclusivamente alla piccola pesca, che è certo un settore enormemente depresso. Io credo invece che l'avvenire della pesca, checchè ne pensi l'onorevole Spallicci con le sue nostalgie folcloristiche, non può essere che nella pesca industriale, nella grande pesca, nella pesca di altura, tanto più che attualmente la pesca industriale invade proprio il campo della piccola pesca, mentre quest'ultima dovrebbe essere messa in condizioni di dedicarsi al suo limitato settore di produzione. La soluzione potrebbe ottenersi soltanto con provvedimenti, vorrei dire, audaci, nei confronti della pesca di altura, e diciamo senz'altro della pesca oceanica.

Qui occorrono miliardi, che per i grandi si trovano e non si trovano per i piccoli. La marina mercantile è rinata attraverso massicci investimenti a fondo perduto (togliendo ogni significato deterioro a questa frase). La pesca a sua volta non potrà risorgere se non quando il Governo si renderà conto che solo questa, in definitiva, può essere la strada per com-

petere con le marine estere, le quali ben altre cure dedicano alla propria marineria da pesca.

I giornali molto superficialmente registravano tempo fa la venuta nei nostri porti di motopescherecci giapponesi che hanno pescato nell'Oceano Indiano ed hanno portato i loro prodotti nei nostri porti. Questo è stato esaltato come un grande avvenimento. Dunque questi pescatori giapponesi hanno potuto fare concorrenza alla nostra marina da pesca, appunto perchè sono organizzati su scala molto elevata. Questo è il fondo della questione.

Ad un'altra questione vorrei accennare brevemente, anche perchè è presente l'onorevole Terranova che ebbe, anni addietro, occasione di occuparsene direttamente. Si tratta della questione dei diritti esclusivi di pesca e delle valli aperte lagunari.

Vi sono molti disegni di legge alla Camera che cercano di regolare questa materia in maniera diversa: alcuni nel modo più razionale e giusto, nell'interesse dei lavoratori, altri peggiorando la situazione a tutto vantaggio degli speculatori e di coloro che abusano di pretesi diritti che non hanno. Io domando se il Governo può operare affinché i lavori di questa Commissione siano accelerati e portati razionalmente a conclusione. Oggi non è più ammissibile che esistano diritti esclusivi, perchè essi sono conferiti nella pratica a speculatori. È ammissibile che ci siano zone nel nostro Paese di pertinenza demaniale, in cui la possibilità di pescare debba essere subordinata ad una determinata concessione. Ma perchè tale concessione deve essere data a chi non lavora, a chi se ne serve soltanto per arricchirsi, e non deve essere data a lavoratori singoli od associati in cooperativa? La Regione sarda ha molto opportunamente insegnato la strada al Parlamento, abolendo i diritti esclusivi di pesca nel territorio di sua competenza e stabilendo che questi diritti, se debbono essere concessi, debbono esserlo soltanto a consorzi di lavoratori, a cooperative oppure a lavoratori singoli.

Per quanto riguarda le valli lagunari — parlo esclusivamente di quelle della laguna di Venezia — è ora che sia conclusa l'annosa e scandalosa questione, che resta ancora insoluta, riguardante le valli aperte. Lei sa, onorevole Terranova, che cosa sono le valli aperte per averle visitate. La dizione è impropria, perchè comporta la denominazione di valli, mentre valli non sono. Sono semplice laguna aperta, specchi d'acqua delimitati da isolotti, o « barene », che emergono di tanto in tanto a seconda delle maree. Non dovrebbe più essere tollerato che privati speculatori pretendano di possedere diritti di proprietà che non possono avere, perchè la laguna è di pertinenza del Demanio marittimo, il quale, a sua volta, fa parte della competenza del Ministero della marina mercantile. È tempo quindi che non si giuochi più a lungo con la grande pazienza dei lavoratori, i quali attendono semplicemente giustizia dal Governo.

Concludendo, poichè credo di aver oltrepassato — sebbene abbia parlato molto succintamente di questi problemi — il termine che mi era stato prescritto, rinnovo la richiesta che sulla proposta, che ho avuto l'onore di fare poco fa per quanto riguarda la creazione di una Commissione speciale incaricata di esaminare a fondo la questione del rinnovo delle convenzioni marittime rispetto alle società della Finmare, si pronuncino esplicitamente la Commissione ed il Governo. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana che avrà inizio alle ore 16.30.

La seduta è tolta (ore 13,40).