N. 902-A
Resoconti XVI

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1965

ESAME IN SEDE CONSULTIVA DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE

(Tabella n. 16)

Resoconti stenografici della 7ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

INDICE

SEDUTA DI MERCOLEDI' 2 DICEMBRE 1964

PRESIDENTE . *Pag.* 2, 10, 18, 20, 28, 32, 34, 37, 45, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54
ADAMOLI . 10, 12, 13, 14, 15, 16, 23, 47, 49, 50, 51
CHIARIELLO 33, 34
CORBELLINI 3, 7
CROLLALANZA 4, 44, 45
FABRETTI 28, 31, 44, 53
GENCO, *relatore* . . 2, 3, 12, 13, 14, 16, 31, 34, 37, 39, 43
GIANCANE 39, 45, 51
INDELLI 3, 18
MACAGGI 35, 51
RESTAGNO 17
SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile* . 14, 15, 23, 39, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54
VIDALI 20, 23, 47, 48, 50, 51, 52, 53

SEDUTA DI GIOVEDI' 10 DICEMBRE 1964

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 55

SEDUTA DI MERCOLEDI' 2 DICEMBRE 1964

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 9,40.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Martinez, Massobrio, Restagno, Spasari, Spezzano, Vergani e Vidali.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Gatto Simone è sostituito dal senatore Macaggi.

Interviene il Ministro della marina mercantile Spagnolli.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965

— Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (Tabella n. 16)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame preliminare del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Come i colleghi sanno, il disegno di legge è tuttora in discussione presso la Camera dei deputati.

Relatore è il senatore Genco, al quale do senz'altro la parola.

G E N C O , *relatore.* Onorevoli colleghi, vorrei innanzitutto scusarmi se questa mia relazione sarà necessariamente breve ed incompleta, ma il fatto è che non ho avuto a disposizione il tempo necessario per un esame approfondito di questo particolare ramo del bilancio dello Stato. Io ero sicuro che questa discussione si sarebbe iniziata venerdì prossimo, come era nelle previsioni.

P R E S I D E N T E . Domani, semmai.

G E N C O , *relatore.* Comunque la discussione è stata anticipata, ed io dovrò essere necessariamente più breve del previsto.

Lo stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1965 non è molto cospicuo. Esso reca delle spese fisse, come quelle per il funzionamento del Ministero, e altre spese che derivano da provvedimenti legislativi particolari, come ad esempio quelli per la concessione di contributi ai fini dell'ammodernamento del nostro naviglio.

Il progetto di bilancio inizia con la parte relativa al personale, che reca un contributo alla spesa sostenuta dalla Cassa nazionale per la previdenza marinara. A questo proposito debbo dire che non sono state adeguate per la classe marinara le pensioni che furono stabilite per legge qualche anno fa. Anzi fui proprio io il relatore di quella legge, la quale sollevò molte illusioni e recò anche, in seguito, molte delusioni. In verità non sono molto cospicue le pensioni di cui gode questa gente, che pure ha dedicato tutta la sua esistenza alla non indifferente fatica del mare. Naturalmente non abbiamo la possibilità di intervenire in questo particolare settore nella presente occasione; è importante però che nel bilancio sia previsto un aumento di ben 850 milioni per il primo semestre del 1965 come contributo del Ministero della marina mercantile alla Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Come ho detto, quindi, uno dei principali problemi del Ministero è quello del personale, anche di quello non direttamente dipendente da esso.

Vi sono poi le spese per il funzionamento del Ministero, e a tale riguardo debbo dire che mi sembra che, con tutti gli oneri e gli obblighi che ad esso fanno carico, il personale non sia adeguato; così come si riscontra analoga inadeguatezza anche nei servizi e nei locali del Ministero, il quale è andato a sistemarsi ora in locali che non sono di proprietà dello Stato, sobbarcandosi ad un notevole onere. Io mi auguro che il Ministro vorrà darci assicurazione che si sta provvedendo alla costruzione di un funzionale edificio *ad hoc* nel quale tutti i servizi che fanno capo alla Marina mercantile possano trovare una sede decorosa ed adeguata alle necessità e ai bisogni.

I problemi connessi all'attività del Ministero della marina mercantile sono notevoli. Incominciamo con le linee di navigazione interna.

È anzitutto necessario incrementare le linee internazionali per quanto riguarda il traffico merci nonchè le linee del Mediterraneo per quanto riguarda anche il traffico passeggeri. Bisogna quindi rinnovare e aumentare il numero dei traghetti, collegando meglio, per esempio, le Isole, e in particolare la Sardegna, al continente.

È altresì indispensabile che siano intensificate le linee di navigazione nell'Adriatico, perchè altrimenti corriamo il rischio di vederci soppiantare in tale mare dalla marineria iugoslava. Il traghetto Bari-Ragusa, per esempio, è esercitato esclusivamente dalla marineria iugoslava.

Ai fini del potenziamento della nostra marina mercantile, i problemi più importanti che è necessario affrontare e risolvere sono quello dei porti e quello dei cantieri. Per questi ultimi noi ci dobbiamo preoccupare, anche nell'ambito della Comunità economica europea, di evitare la concorrenza notevolissima dei cantieri giapponesi nel campo delle costruzioni navali. Infatti, i costi internazionali che essi possono praticare sono circa la metà di quelli che possiamo praticare noi e le altre nazioni europee, le quali, pertanto, debbono tempestivamente preoccuparsi di questa notevole concorrenza.

Ecco perchè, nonostante tutte le leggi che abbiamo fatto, io credo che il Ministero debba ancora intervenire per mantenere in efficienza i nostri cantieri, per poter accrescere le nostre possibilità di costruzione di naviglio affinchè noi, che abbiamo dovuto fare un passo indietro nella scala mondiale della marineria, si possa almeno cercare di non perdere altre posizioni anche se non crediamo di poter risalire al posto che avevamo in passato.

Comunque, per mantenere la nostra attuale posizione, bisogna costruire almeno un milione di tonnellate di naviglio. L'*optimum* sarebbe costruire due milioni di tonnellate di naviglio, perchè ciò ci consentirebbe di ammodernare la nostra flotta mercantile.

E vengo al problema dei porti, anche se non è di competenza specifica dei Ministero della marina mercantile. Nell'anno che sta per chiudersi la nostra Commissione ha visitato alcuni porti, e continuerà, in futuro, queste visite: sappiamo che i problemi sono gravi. Il piano generale dei porti, preannunciato dal Ministero dei lavori pubblici, è ancora in alto mare e non dobbiamo dimenticare che il problema dei porti implica anche la soluzione del problema delle vie di accesso, perchè è perfettamente inutile fare un bel porto se non vi è la possibilità di accedervi agevolmente.

C'è poi il problema del personale che lavora nei porti. Non è questo il momento per fare delle polemiche: già il Ministro della marina mercantile ha fatto ampie dichiarazioni in occasione della discussione di interpellanze e di interrogazioni sulla questione, nell'Aula del Senato. Bisogna che ci mettiamo tutti d'accordo, perchè certo è che ogni agitazione non fa che allontanare il traffico dall'Italia e credo che tutti noi ci dobbiamo preoccupare di questo.

Il problema dei trasporti marittimi va visto, a mio parere, (e questo potrà essere fatto in sede di programmazione generale) nel contesto di tutti i trasporti, aerei, ferroviari e stradali, perchè il problema dei trasporti marittimi non si può considerare avulso dal problema generale. Ma questo è un argomento che non possiamo affrontare in in questa occasione.

I N D E L L I . Mi sembra invece che debba essere affrontato proprio adesso.

C O R B E L L I N I . Il Ministero della marina mercantile, che pure dirige un importante settore dei trasporti, mi sembra debba mantenere i necessari contatti con il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

G E N C O , *relatore*. Dopo quanto ho detto, poco avrei da aggiungere. Come vi dicevo, ho avuto poco tempo per preparare la relazione scritta: cercherò di farlo entro questa settimana per portarla, nel corso della settimana successiva, alla Commissione finanze e tesoro. Farò tesoro di tutte le vostre osservazioni alle quali cercherò, per quanto me lo consente il rapido studio che ho fatto del bilancio, di rispondere alla fine di questa discussione.

Ripeto che considero troppo limitato il bilancio della marina mercantile. Se è vero, come sempre si dice, che noi siamo una Nazione protesa sul mare e che vive del mare e per il mare, bisogna adeguare il bilancio della marina mercantile a questa realtà. Per

adeguare il bilancio a questa realtà bisogna anche aumentare il personale; gli sforzi che il Ministero fa per soddisfare a tutte le esigenze sono notevoli, ma bisogna dare al Ministero stesso i mezzi necessari, considerando che è uno strumento indispensabile per la funzionalità di determinati servizi.

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il relatore ha fatto presente che il bilancio del Ministero della marina mercantile, nella sua impostazione contabile-finanziaria, appare, ed in effetti è, alquanto modesto. Io direi che esso continua a caratterizzare una tradizione, dalla quale si esprime un'attività ministeriale sacrificata, pur trattandosi di un settore di rilevante importanza per l'economia della Nazione.

Le cifre del bilancio, a volerle analizzare, ci portano a rilevare che esse si riferiscono prevalentemente o a spese obbligatorie, per il personale e generali, o all'incidenza annuale di impegni nati da leggi precedenti, come è il caso degli oneri derivanti dalle convenzioni con le compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale o a stanziamenti a favore dei cantieri, per metterli in condizione di non dover chiudere i battenti.

Se insufficienti pertanto risultano le disponibilità finanziarie per svolgere una adeguata attività, in rapporto a quelli che sono i compiti demandati al Ministero, tanto meno esse consentono la possibilità di svolgere una politica marinara di ampio respiro, così come è stato più volte chiesto quando, negli anni scorsi, si è discusso questo bilancio. Tale politica è quanto mai essenziale in una Nazione, che ha una sua particolare posizione geo-politica, per cui la Penisola costituisce un immenso molo proiettato nel Mediterraneo, capace di convogliare anche i traffici europei verso il continente africano ed asiatico.

È stato più volte assicurato dal Governo che si sarebbe organizzata la « Conferenza azzurra », cioè un grande convegno di elementi qualificati per un ampio dibattito sui problemi dei traffici marittimi, dei cantieri e della pesca, ma tutto ciò è rimasto allo stato di promessa.

Gli inconvenienti lamentati perciò permangono, senza che la situazione accenni a migliorare.

Il rinnovo delle convenzioni per le linee di preminente interesse nazionale, infatti, finora ha confermato la sperequazione esistente tra il Tirreno e l'Adriatico, mantenendo il rapporto dell'80 e del 20 per cento a danno di quest'ultimo. La flotta delle quattro Società della Finmare, che nell'anteguerra aveva una notevole consistenza ed assolveva a compiti preminenti nei traffici marittimi, è ben lontana ancora dal raggiungere il tonnellaggio prebellico.

L'attività dei cantieri navali è in sensibile declino per la mancanza di adeguati provvedimenti finanziari da parte del Governo, per cui, nonostante le realizzazioni degli anni passati, il 50 per cento della nostra flotta mercantile ha ancora bisogno di essere rinnovata.

È quindi quanto mai sentita la necessità di nuovi provvedimenti legislativi, idonei a consentire la costruzione di nuove navi e la graduale demolizione di quelle vecchie.

Ciò mentre potenzierà qualitativamente la nostra flotta, consentendole di fronteggiare la concorrenza della bandiera estera, varrà a dare lavoro alle maestranze marittime, ed a riconquistare quella posizione nei traffici marittimi che, senza fare della retorica, è nella tradizione secolare più bella nella nostra Nazione.

Noi stiamo qui a ripetere cose già dette ogni anno, sia in Aula che in Commissione e che, pur avendo sempre trovato riconoscimento da parte dei vari titolari del Ministero, nessun provvedimento concreto hanno ancora determinato in misura tale da modificare la situazione.

La insufficienza dei traffici in Adriatico, per esempio, è quanto mai incresciosa e non vi sono motivi validi per giustificarla; tanto più se si considera che mentre a Genova si lamenta la mancanza di opere e di attrezzature adeguate ad assorbire tutto il traffico che affluisce in quel porto, negli

scali di alcuni porti adriatici le capaci banchine rimangono deserte e le economie, già fiorenti, di alcune regioni vanno in crisi.

Onorevole Ministro, se non sbaglio — mi corregga se dico cose inesatte — ella stesso quando le furono prospettate alcune considerazioni al riguardo ebbe a dimostrare, pur dichiarandosi montanaro, grande sensibilità per tali problemi ed a dichiarare che ne riconosceva la fondatezza, impegnandosi, nei limiti delle possibilità, a fronteggiarli. Ebbene, se il Ministero per mancanza di mezzi finanziari da parte del Tesoro, non riesce a svolgere una politica marinara di più ampio respiro, nessuno può fargliene colpa, ma quando, nei limiti dei fondi a disposizione, procede al rinnovo delle convenzioni con le Società di preminente interesse nazionale non può nè deve prescindere, nel regolare i servizi di linea, dal riesaminare la situazione preesistente, allo scopo di fronteggiare le esigenze che si profilano, di eliminare gli inconvenienti lamentati e di correggere le sperequazioni esistenti, perchè tutto ciò rientra nelle sue stesse possibilità.

E allora, onorevole Ministro, vogliamo una buona volta preoccuparci della situazione in Adriatico? Vogliamo una buona volta renderci conto che circa la metà della economia padana e di altre regioni gravita o almeno dovrebbe gravitare in Adriatico, ma è stornata sull'altro versante? Vogliamo una buona volta renderci conto che porti come Trieste, Venezia, Ancona, Bari, Brindisi languono, in pieno contrasto con quella che era la situazione preesistente alla seconda guerra mondiale?

Se è così, e se sono esatte queste osservazioni e questi rilievi, onorevole Ministro, non basta rinnovare le convenzioni e ricalcare ciò che fino ad oggi ha rappresentato una ingiusta crescente sperequazione tra un versante e l'altro — si è passato da una situazione di quasi parità di linee dell'anteguerra all'attuale rapporto, caratterizzato dall'80 e dal 20 per cento — ma è necessario riequilibrarla.

Vogliamo preoccuparci della situazione di Trieste anche per ragioni di ordine politico? Vogliamo preoccuparci dei porti meridionali, e mi riferisco in modo particolare a Bari, Brindisi e Taranto, cioè ad alcuni porti che si trovano al vertice del polo di industrializzazione più importante costituito ed in via di sviluppo nel Mezzogiorno?

Non dimentichiamo che l'industrializzazione del Mezzogiorno per essere vitale, deve avere funzione prevalentemente d'oltre mare e non può essere certo destinata a risalire la Penisola per piazzarsi nell'Italia del Nord. Gli impianti industriali sorti o che stanno sorgendo in tali regioni sono destinati dunque a servire clienti al di là del mare, per fronteggiare le esigenze di tutti quei popoli, in Africa ed in Asia, che nascono all'indipendenza, che sentono oggi vivo il bisogno di civilizzarsi. Ebbene, nonostante tali esigenze e prospettive, permangono incomprensione e disorganizzazione nell'Amministrazione dello Stato, i cui organi continuano a camminare per compartimenti stagni.

Infatti la Cassa per il Mezzogiorno marcia per conto suo; il Ministero dei lavori pubblici la ignora, e comunque non ha i mezzi finanziari per provvedere sia alle attrezzature dei porti, che alle altre necessarie infrastrutture; il Ministero delle marina mercantile si muove prescindendo completamente dalla nuova realtà in atto nel Mezzogiorno! È necessario, dunque, coordinare l'attività ed i mezzi dei vari organi dello Stato e non perdere di vista tale realtà, se si vuole, come si deve, realizzare una politica marinara di più ampio respiro.

Non dimentichiamo che le repubbliche di Genova, di Venezia, di Amalfi, raggiunsero prosperità e splendore perchè trafficavano sul mare e che, nonostante le scarse attrezzature dei nostri porti e l'insufficienza delle attuali linee di navigazione, circa l'80 per cento dei traffici nazionali di importazione o di esportazione si svolgono sul mare

Se così è, a chi giova, se non alla bandiera estera questa nostra politica tirchia, taccagna, che continua a ristagnare nel settore della marina mercantile? Io faccio appello allo spirito di iniziativa, nei limiti delle sue stesse possibilità, del ministro Spagnolli, ma credo che la Commissione debba fare anche un caloroso appello al Governo, nel suo complesso, perchè si metta il Ministro in condizioni di poter realizzare una attività ma-

rinara conforme a quelli che sono gli interessi vitali della Nazione.

Vogliamo precisare qualche situazione in rapporto a quanto ho lamentato? Prospetterò la situazione del porto di Bari: prima della guerra vi facevano capo 22 linee di preminente interesse nazionale, oggi soltanto 7; nel 1938 si registravano 1014 toccate, oggi 254; mentre la bandiera estera da 64 toccate dell'anteguerra e salita a 170-180 toccate. Per quanto riguarda il traffico merci è poi da rilevare che nel 1938 esso era assorbito per l'85 per cento dalla nostra flotta mercantile mentre oggi lo è solo per il 34 od il 35 per cento!

Ho già fatto presente che il porto di Bari è al vertice di uno dei più importanti poli industriali del Mezzogiorno; ebbene, ciò nonostante, le linee marittime di collegamento col Levante che vi fanno scalo sono ancora scarse; inadeguate sono poi quelle col Mar Nero, mentre noi abbiamo bisogno di riprendere quel volume di traffici che, prima della guerra, avevamo con la Russia. Abbiamo anche bisogno di assicurare traffici diretti con l'Africa, continente questo che, unitamente a quello asiatico, costituisce oggi un mercato di più vaste possibilità e che deve quindi essere servito da buone e frequenti linee di comunicazione.

Tale situazione, se dovesse perdurare, contrasterebbe in modo stridente con la funzione che è assegnata a Bari, a Taranto ed a Brindisi, nel quadro del processo di industrializzazione del Mezzogiorno.

Il relatore senatore Genco, parlando del traghetto Bari-Dubrovnik (cioè Ragusa), entrato in funzione nell'estate scorsa, ha detto che il servizio è gestito da armatori jugoslavi. In realtà esso è affidato ad un modestissimo piroscafo, adattato a tale uso dalla Società « Linee marittime dell'Adriatico » È un battello della capacità di 300 passeggeri e di 40 automobili: una vecchia « ciabatta » che però durante tutta la stagione ha compiuto i propri viaggi con carico al completo. Ciò se ha confermato l'utilità del traghetto si è rivelato in contrasto (me lo consenta, onorevole Ministro, nonostante i chiarimenti da lei dati in risposta ad una mia interrogazione) con l'interesse della Nazione e con lo sviluppo del traffico turistico dell'Adriatico.

Tale servizio doveva essere affidato alla Società « Adriatica » che già gestisce il traghetto fra Brindisi e la Grecia, con ottimi risultati.

A giustificazione della mancata concessione è stato detto che la Finmare aveva dichiarato al Ministero che l'« Adriatica » non era in condizioni di assicurare il servizio. Ma ciò non è esatto: al contrario, l'« Adriatica » desiderava assumere tale servizio, e nessuno lo sa meglio di me, che mi sono occupato personalmente della questione.

La realtà è che l'IRI, e per esso la Finmare, non desiderava che l'« Adriatica » gestisse la linea. Ciò non fa che confermare la tendenza della Finmare a sacrificare i servizi marittimi dell'Adriatico, a tutto vantaggio di quelli del Tirreno, probabilmente perchè i dirigenti di tale *holding* sono tutti polarizzati con la loro attività a potenziare unicamente il centro marittimo di Genova, continuando nella politica costruttiva dei « colossi », che ci ha dato sì la « Cristoforo Colombo », la « Leonardo da Vinci » ed altre magnifiche, bellissime navi, che onorano indiscutibilmente l'ingegneria navale italiana, ma che pesano con la loro gestione sul bilancio complessivo della Finmare e quindi dello Stato italiano.

La Finmare, emanazione dell'IRI e, quindi, in ultima analisi, dello Stato, agendo in un settore importante come è quello della economia marittima, dovrebbe essere maggiormente manovrata dal Ministero della marina mercantile nel quadro dei vari interessi della Nazione. Purtroppo, invece, non dirò che essa manovri il Ministero, ma forse vi fa pesare troppo le sue esigenze, le sue preferenze, i suoi orientamenti.

Il risultato è, per quanto riguarda il traghetto Bari-Dubrovnik — prescindendo dal inadeguato servizio — che per giunta esso è fatto a quadrilatero, poichè collega oltre Bari con Ragusa, anche questi porti con Spalato ed Ancona e quindi viene in tal modo a mancare il raggiungimento di quella specifica funzione che è propria dei traghetti, cioè la rapida spola diretta fra due porti e due sponde opposte.

Comunque, la Società che ha preso in gestione il servizio, per migliorarlo intende ora costruire una nave di 3 mila tonnellate e non attende che l'autorizzazione ad ordinarla ai cantieri. Perchè si indugia ad attuare questo programma? Si aspetta forse che la Jugoslavia si sostituisca completamente a noi? Ella, onorevole Ministro, sa infatti che in Jugoslavia si pensa di istituire un servizio parallelo di traghetto, e sembra che l'anno venturo a tal fine sarà messa in linea una nuova moderna nave. Vogliamo allora lasciare il servizio soltanto alla bandiera estera? Ma non è forse un nostro interesse gestire questa attività a favore dello sviluppo economico e turistico del Paese?

Ho parlato dei problemi mercantili dell'Adriatico in modo particolare ma, per quanto si riferisce ai porti, il ragionamento si allarga, ed io mi rivolgo anche a lei, onorevole Ministro, per affermare che è giunto ormai il tempo di mettere in opera, in un certo numero di anni, quel piano di completamento e di ammodernamento studiato e coordinato dal Ministero dei lavori pubblici e dal suo Dicastero che, nell'ambito della previsione di spesa di sei-settecento miliardi, fronteggerebbe gran parte delle immediate esigenze, e cioè riparazione dei gravi danno verificatisi in alcuni grandi porti, secondo quanto abbiamo potuto constatare, nelle visite effettuate a Genova, ad Ancona, a Napoli, a Bari, ed inizio, nello stesso tempo, di una serie di opere e di attrezzature allo scopo di adeguare i nostri scali alle moderne necessità dei traffici, onde fronteggiare la concorrenza di quelli stranieri.

In ultimo, onorevole Ministro, una raccomandazione per la pesca nell'Adriatico. È un problema questo che è stato più volte trattato e che si presenta assillante per quanto riguarda il rinnovo del trattato con la Jugoslavia, che deve essere modificato in termini di maggiore adeguamento alle esigenge dei nostri pescatori. Esso interessa tutti i pescatori dell'Adriatico, da Chioggia, a San Benedetto, a Molfetta, a Bari, a Mola, la cui attività continua ad essere costosa e poco remunerativa, essendo ad essi riservate zone poco pescose, esposte per giunta alle angherie altrui, e scarsamente protette dalle nostre vedette di vigilanza. Richiamo anche la sua attenzione sul problema delle scuole marittime e delle pensioni alla benemerita categoria sia dei naviganti che dei pescatori.

Voglio augurarmi che su queste cose che vado ripetendo da tanti anni, si possa avere finalmente la comprensione del Governo; voglio sperare cioè che si arrivi alla soluzione di tutti questi problemi, sia pure gradualmente e nei limiti delle possibilità offerte dal momento particolarmente difficoltoso che stiamo attraversando, in conseguenza della politica di centro-sinistra.

C O R B E L L I N I . Desidero richiamare l'attenzione del signor Ministro su due problemi particolari che nello studio, ormai lungo e pressocchè completo, sullo sviluppo della nostra marina mercantile non sono mai stati approfonditi come avremmo desiderato.

Il primo problema discende dalla domanda: quale influenza il Mercato comune europeo ha determinato negli sviluppi dei traffici della nostra marina mercantile? Ha affermato il senatore Crollalanza che si tratta di un problema geopolitico. In proposito, invece di una esposizione teorica, sarà forse meglio un esempio pratico: quello del porto di Genova (la questione, del resto, interessa tutti i nostri porti). I traffici terrestri che dai porti dell'alto Mediterraneo, quali Marsiglia e Genova, si dirigono verso il centro Europa, in virtù delle facilitazioni di cui essi godono nell'*hinterland* del Mercato comune, presentano oggi particolari caratteristiche. Infatti, un trasporto che provenga via mare, da Gibilterra, che sia diretto a Basilea, se viene scaricato a Marsiglia proseguirà via terra per zone interamente comprese nel Mercato comune, usufruendo dei relativi vantaggi; se venisse invece scaricato a Genova, dovrebbe attraversare la Svizzera, cioè un territorio escluso dal particolare regime interessante il Mercato comune, e verrebbe pertanto a risultare molto più costoso. È naturale quindi che le navi il cui carico è destinato alla Germania centrale vengano preferibilmente dirottate a Marsiglia.

Il medesimo fenomeno si verifica per i porti di Trieste e di Venezia. Le navi che provengono da Suez con carico per la Germania proseguono per lo stretto di Messina e si dirigono verso i porti francesi.

È un problema questo che interessa l'Italia, per la sua peculiarità, unica fra i Paesi del Mercato comune, di non avere frontiere completamente comuni con quelle dei Paesi aderenti al Mercato stesso. È strano che in sede di trattative internazionali per le facilitazioni di carattere doganali interessanti il Mercato comune, non si sia mai parlato di queste condizioni particolari dell'Italia, che per il trasporto delle merci scaricate nei suoi porti dirette nell'*hinterland* proprio del Mercato comune debbono attraversare Paesi non aderenti al Mercato stesso. Il problema è delicato e riguarda una quantità cospicua di nostri traffici con l'Europa centrale; esso va posto dunque in sede politica ed affrontato nelle dovute forme.

La seconda questione, che desidero porre, concerne l'influenza che sullo sviluppo dei traffici marittimi hanno le caratteristiche di costruzione delle navi, che a loro volta si riflettono sulle costruzioni delle attrezzature e sulle attività di trasporto nell'*hinterland*. È nota la tendenza sempre più accentuata ad aumentare la stazza delle navi, le quali già oggi arrivano a tonnellaggi lordi di 90-100 mila tonnellate. Deriva da ciò il problema dei porti che non sono in grado di ricevere navi così grandi e il problema del trasporto entroterra per lo smaltimento della merce.

Anche qui sarà più semplice fare un esempio pratico. Le petroliere provenienti dal Kuwait e che normalmente seguono la via del Mar Rosso, le quali oggi hanno raggiunto e superato le 90 mila tonnellate di stazza, non possono più passare per il canale di Suez, che, avendo un fondale di soli 30 piedi, non consente di far transitare navi cariche di stazza lorda superiore alle 30 mila tonnellate. Mi dicevano alcuni industriali genovesi recentemente che oggi conviene trasportare il petrolio grezzo dal Kuwait, via Capo di Buona Speranza e Gibilterra con una nave di 90 mila tonnellate; in un solo viaggio si trasporta tale carico, mentre, volendo passare per il canale di Suez, occorre fare, per trasportare lo stesso carico, tre viaggi con una nave da 30 mila tonnellate e per di più pagare il pedaggio relativo. Si arriva perciò alla naturale conclusione che è più economico il tragitto più lungo.

Contemporaneamente, come ho accennato, si pone il problema dello scarico delle merci. Se si tratta di petrolio, esso viene risolto con gli oleodotti, di cui è in corso la costruzione. Ma quando non si trasporta materia liquida, il trasporto della merce solida dovrà venire effettuato via strada con autocarri con rimorchio, che il Codice internazionale della strada stabilisce non debbano superare il peso massimo di 28 tonnellate. La nave sarà perciò costretta a star ferma a Genova, o a Trieste o a Marsiglia, o in altri porti, per mesi e mesi, con rilevante ed evidente danno economico.

Bisogna dunque risolvere anche questo grave problema. Diceva recentemente il professor Luigi Arman, accademico di Francia ed eminente tecnico dei trasporti, il quale fu uno dei tre savi dell'Euratom, che dobbiamo ormai impiegare treni speciali, ossia treni di più di 1.000 tonnellate di peso, marcianti a 100 chilometri all'ora a distanza di tre minuti l'uno dall'altro. È necessario dunque attrezzare le ferrovie in questa maniera e non con una distribuzione capillare come quella riguardante le automobili, modificando i traffici, rendendo possibili i trasporti intensi con pesi notevoli, con grandi potenze ottenute a mezzo dell'elettrificazione, eccetera.

Per quanto riguarda i nostri porti dobbiamo attrezzarli in maniera che abbiano la profondità di fondale sufficiente per ospitare navi di notevoli capacità e dimensioni, evitando ciò che è successo per il canale di Suez, come ho detto poc'anzi. Molti problemi dei trasporti merci di carattere internazionale sono stati già risolti; ad esempio con le casse mobili, con i frigoriferi per il trasporto di alimentari deperibili, che sono trasportabili con gru che hanno caratteristiche e dimensioni tali omogenee per il trasporto su strada, su ferrovia e su navi, con corrente elettrica dello stesso tipo. Quindi occorre una sempre più ampia unificazione

tra i singoli tipi di trasporto. Il problema è già allo studio in campo internazionale e l'Italia vi dovrà partecipare molto intensamente.

Mi sono limitato ad esporre queste due semplici condizioni o caratteristiche fondamentali in quanto che il problema dei porti è legato alle richieste delle zone di influenza dei porti stessi e quindi anche al problema dei trasporti di ogni tipo. A questo proposito, aprendo una breve parentesi, bisogna ricordare anche i trasporti a mezzo di aerei, perchè il trasporto aereo indubbiamente diviene sempre più importante, più intenso e di volume sempre maggiore. È certo che oggi possiamo avere nuovi mezzi se vengono definiti le grandi navi dell'aria, i transatlantici dell'aria, cioè aeronavi che trasportano centinaia di viaggiatori e tonnellate di merci. Quando abbiamo cominciato a costruire i nuovi turbogetti, eravamo ancora nel campo di prima attuazione soltanto dei quadrimotori allora giudicati bellissimi e moderni. Ci siamo allora domandati che cosa dovevamo fare, se ammortizzare il valore proprio nel momento in cui erano entrati in servizio, in cui non era prevedibile lo sviluppo della turboreazione, oppure se dovevamo utilizzarli ancora in maniera diversa. Che cosa è avvenuto? Questi quadrimotori esistono ancora e vengono però usati come mezzi di trasporto non più di viaggiatori, ma di merci ricche e privilegiate. Si tratta di generi alimentari, come ad esempio di primizie prodotte da territori lontani. Quando sono stato per qualche giorno in una clinica di Milano, nel marzo passato, mi fu data nel vitto dell'uva di Pantelleria, che già allora matura arrivava a Milano con dei quadrimotori. Il mezzo di trasporto meno moderno viene ancora impiegato per merci qualificate e non più per viaggiatori. La stessa cosa avviene per le navi. Alcuni esperti della navigazione anche marittima affermano che la nave del futuro non sarà più soltanto una nave di superficie, ma anche una nave sottomarina, cioè un sommergibile. Questo lo ha affermato anche il comandante Anderson sottolineando che nel sommergibile *Nautilus*, da lui comandato nel viaggio subpolare, le 140 persone di equipaggio si sono trovate perfettamente a loro agio; e il viaggio è risultato più economico in quanto minore è stata l'energia motrice consumata risultando la terza o la quarta parte di quella necessaria ad una nave di superficie di pari tonnellaggio. Basta osservare le scie che le navi di superficie lasciano sull'acqua per farsi un'idea dell'energia che consumano, mentre i sommergibili navigano senza produrle, come fanno i pesci.

In conclusione il problema fondamentale su cui richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro è quello dello sviluppo e dell'ammodernamento dei porti, di cui il traffico deve risultare legato, non soltanto alle possibilità tecniche di ricevimento delle navi, ma anche agli scarichi e alla facilità di trasporto e di comunicazione con l'*hinterland*. Si tratta dunque di un problema riguardante la programmazione economica dello sviluppo della navigazione nautica.

Chiudendo questo mio intervento, ricordo che il Ministro delle partecipazioni statali senatore Bo mi fece un giorno questa richiesta: per realizzare un grande impianto siderurgico dovremmo utilizzare una linea ferroviaria che oggi è ritenuta un ramo secco; perciò è necessario avere in precedenza l'assicurazione che tale linea non venga soppressa; altrimenti si dovrà essere costretti a ricostruirla successivamente. Ho ricordato questo episodio che ho già esposto in Assemblea al Senato nella seduta del 4 ottobre 1963 perchè nella programmazione economica che si deve attuare occorrerà studiare gli sviluppi che da essa derivano anche nella attività di trasporto. E in proposito ricordo anche l'episodio della grande attività industriale che si è sviluppata nella zona di Gela, che, fino a pochi anni fa, era una povera cittadina, mentre le attività petrolifere in essa create hanno preso oggi notevole sviluppo richiedendo sempre più intensi trasporti terrestri, marittimi ed aerei. Quindi la programmazione è legata anche a questo sviluppo. Occorre un coordinamento di studi approfondito che non sia considerato soltanto dal punto di vista limitato alla attività preminente. Richiamo perciò l'attenzione dell'onorevole Ministro della marina mercantile anche sul problema

dei traffici marittimi, perchè sia seguito con maggiore organicità e completezza nell'insieme di tutti i problemi interessanti la programmazione economica del nostro Paese, soprattutto nei riguardi dei trasporti di ogni tipo; in quanto essi toccano le attività di consumo, di produzione e di scambio di merci e di persone. Anche i trasporti marittimi interessano tutte le attività economiche e sociali del Paese e portano un diretto contributo allo sviluppo del progresso del nostro Paese.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Adamoli, il quale, nel suo intervento, svolgerà anche tre ordini del giorno.

Il primo, firmato, oltre che dal senatore Adamoli, dai senatori Vidali, Fabretti, Gaiani, Ferrari Giacomo, Guanti e Vergani, è del seguente tenore:

Il Senato,

considerato che l'esigenza di una profonda riforma strutturale, dell'ammodernamento e dello sviluppo del sistema portuale italiano, ripetutamente riconosciuta e sottolineata dalle Camere, dagli enti locali e dagli organismi pubblici ed economici interessati, si presenta ormai in termini drammatici ed indifferibili,

impegna il Governo a presentare al Parlamento, entro il prossimo mese di gennaio, lo schema del piano nazionale dei porti, affinchè una discussione preventiva, sulla base della specializzazione degli empori marittimi, della formazione di regioni portuali legate anche a problemi di industrializzazione di nuovi territori e dell'integrazione dei traffici portuali con i trasporti terrestri, indichi al Governo le linee fondamentali per la definizione del progetto del piano dei porti.

Il Senato impegna nello stesso tempo il Governo a negare ogni autorizzazione relativa a progetti privati di installazioni portuali — come, ad esempio, quello per la costruzione di una città portuale a Rivalta Scrivia —, progetti incompatibili con i concetti di una economia programmata e con il carattere pubblico dei porti.

Il secondo ordine del giorno, firmato dai senatori Adamoli, Barontini, Pirastu, Fabretti e Maccarrone, è del seguente tenore:

Il Senato,

considerata l'assoluta necessità di una organica sistemazione delle Aziende dei mezzi meccanici dei porti di Livorno, Savona, La Spezia, Ancona e Cagliari, e del personale dipendente, in relazione alle ripetute e anche recenti assicurazioni date in proposito da rappresentanti del Governo,

impegna il Ministro della marina mercantile ad elaborare e definire quanto prima, inviandolo ai Ministri competenti e ai rappresentanti del personale, il progetto di legge istitutiva per il riconoscimento giuridico delle Aziende dei mezzi meccanici, quale strumento per l'approvazione del Regolamento organico del personale delle cinque aziende.

Il terzo ordine del giorno, firmato dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti, Valenzi e Ferrari Giacomo, è del seguente tenore:

Il Senato,

considerata la situazione in cui versano i pensionati marittimi, il cui ultimo aumento ha la decorrenza dal 1° gennaio 1958 e il cui trattamento appare oggi ancor più umiliante rispetto alle altre categorie che pur restano lontane dai giusti livelli,

impegna il Governo a presentare al più presto un disegno di legge per l'aumento delle pensioni marinare e a disporre, prima delle feste natalizie, l'erogazione di un adeguato acconto sui futuri miglioramenti.

A D A M O L I . Confesso che si potrebbe essere imbarazzati a parlare di nuovo sul bilancio della marina mercantile data la situazione in cui ancora ci troviamo, perchè ripetere cose che abbiamo dovuto dire numerose volte credo che possa essere di imbarazzo sia per chi le dice sia per chi le ascolta. Però rimane il fatto che le cose non sono ferme. Infatti se quello che diciamo in fondo è un po' una ripetizione, queste cose però si collocano in una situazione già profondamente trasformata. Questo è uno

degli aspetti che più ci deve colpire: ossia il mondo cammina, l'Italia si trasforma, nuovi sistemi portuali sorgono, le flotte si modificano, aumentano i traffici, assumono nuove dimensioni con caratteristiche mutate, ma nel nostro Paese, in Italia, Paese marinaro, battiamo il passo e siamo costretti a ripeterci.

Io credo che una critica più pesante di questa non possa essere mossa ad un Governo. C'è un netto contrasto tra il continuo evolversi delle situazioni, anche al di fuori della stessa volontà di chi dirige, della staticità degli strumenti, della politica, dei programmi, degli impegni. E si tratta di una critica obiettiva, mi sembra, perchè lo stesso Ministro, se si guarda un po' attorno e considera gli strumenti di cui dispone, non può non riconoscere che oggi questo settore è ancor meno dotato di ieri.

Il bilancio che ci è stato presentato non è che un'arida elencazione di cifre e l'aumento che esso presenta va messo in relazione esclusivamente con la lievitazione automatica che presentano molti aspetti della vita economica e che si riflette automaticamente sulla formazione di un qualsiasi bilancio. Ma che il bilancio sia una guida, esprima un indirizzo, dia una impostazione, questo purtroppo non lo possiamo dire.

In Italia, come tutti sappiamo, il traffico si è decuplicato in dieci anni, e si parla ormai di un traguardo prossimo di 200 milioni di tonnellate. La nostra flotta era al quarto posto in passato, ma siamo gradatamente scesi fino al settimo posto, ed anzi, stando alle ultime notizie, anche l'Unione Sovietica ci ha superato, per cui siamo all'ottavo posto. Quando si è fermi in una situazione in continua evoluzione, evidentemente si resta indietro agli altri.

Orbene, non vorrei che questa nostra fosse considerata un'ormai stanca polemica sulla base di gratuite affermazioni. Bisogna uscir fuori con decisione, una volta per tutte, da questa situazione di ristagno. Il Ministro recentemente ha dichiarato alla Camera dei deputati che la Conferenza del mare gli sembra una cosa interessante: noi fummo i primi a proporla nell'ormai lontano 1960, e questa iniziativa era già allora di grande attualità. Partiamo quindi con quattro anni di ritardo, ed oggi, di fronte al Parlamento, il nuovo Ministro (nuovo relativamente perchè comincia a stagionare anche lui di fronte alle cose che non può risolvere) afferma che gli sembra che questa sia una iniziativa da portare avanti. E che cosa significa questo in definitiva? Significa che ancora non c'è nemmeno l'inizio di una impostazione programmatica.

Per quanto riguarda la flotta di Stato, i cantieri e i porti, tutto resta immobile, anche se — si badi — si tratta di settori a carattere prevalentemente pubblico. I porti sono tipicamente pubblici, la flotta in gran parte è pubblica e quella che non è pubblica viene alimentata da forti sovvenzioni pubbliche, i cantieri sono per l'80 per cento pubblici. Pertanto, se c'è un settore in cui, nel modo più diretto, sarebbe possibile fare una politica aperta e decisa, è proprio questo dove il carattere pubblico è generale, permanente e determinante

Vediamo invece che anche in questo settore sono i privati che agiscono e che riescono a decidere, che riescono perfino a tentare di imporre una politica portuale, come mi permetterò di dimostrare fra breve, cioè nel settore più tipicamente pubblico di tutto il sistema marittimo italiano.

Stando alle numerose dichiarazioni fatte dal Ministro in discorsi e in interviste concesse alla stampa, sembra che per quanto riguarda la Finmare sia in progetto una nuova organizzazione con la modifica di alcune linee e la concentrazione di altre. Naturalmente si tratta di problemi che possono e debbono essere considerati, e noi evidentemente non siamo qui a sostenere che questi problemi non vadano affrontati; quello che critichiamo è il modo di trattare i problemi della nostra marina mercantile. Un giorno si fa un discorso sulla flotta, un altro giorno si parla dei cantieri e si dice, ad esempio, che bisogna fare un certo provvedimento che avrà forse un carattere innovativo soprattutto perchè affronterà il problema del ridimensionamento dei cantieri secondo un certo criterio. Come è possibile affrontare un problema di riorganizzazione e di ridimensionamento dei cantieri italiani prescin-

dendo dai problemi riguardanti la nostra flotta? Come è possibile fare un giorno un discorso sulla flotta, un altro giorno un discorso sui cantieri e un altro ancora un discorso sui porti, come se queste cose non fossero tutte legate ad una stessa impostazione? Ecco l'aspetto più grave della politica governativa, per quanto riguarda la marina mercantile, che dobbiamo mettere in rilievo.

Si riconosce da parte governativa che certi problemi esistono e si dice di volerli affrontare; però il modo stesso come ciò si dice fa emergere una impostazione inesatta, una visione settoriale, episodica, non organica; e tutto questo non porterà certo ad alcuna conclusione.

Onorevole Ministro, noi vogliamo discutere su un programma concreto di politica marinara; vogliamo venire qui un bel giorno — e siamo già in notevole ritardo — e sentirci dire che la flotta avrà queste dimensioni, queste caratteristiche, questa specializzazione, sulla base di questi orientamenti; vogliamo conoscere una volta per tutte la politica in base alla quale si intende riordinare i nostri cantieri. Oggi viviamo i tempi delle specializzazioni in ogni campo; oggi un uomo che non abbia una specializzazione non procede nella vita; è finito il tempo del « tuttofare », e questo vale evidentemente per ogni attività, per ogni iniziativa. Di qui la necessità di specializzare anche la nostra flotta, di caratterizzarla, di stabilire quali cantieri dobbiamo attrezzare e trasformare. Nutriamo forti timori, però, che si riesca ad iniziare un discorso di questo genere, anche se ormai esso è un discorso obbligato, direi.

Ancora, per quanto riguarda i cantieri, si sente ripetere l'eterno ritornello dei nostri armatori che sono in un mare di guai, mentre è a tutti noto che non c'è alcun'altra categoria di imprenditori privati che abbia avuto, per quantità e per qualità, gli aiuti che hanno sempre avuto gli armatori. È in vigore un sistema di leggi fatto su misura per loro: sono aiutati quando costruiscono delle navi, sono aiutati nel reperimento dei finanziamenti con il credito navale, sono aiutati quando demoliscono navi vecchie. Insomma c'è veramente un completo sistema di aiuto per costoro, e ogni volta che il Governo affronta i problemi del mare escogita nuove forme di aiuto per gli armatori privati. Per esempio, l'unico provvedimento concreto che pare sarà portato tra breve in Parlamento è quello della legge cantieristica che reca 100 miliardi di finanziamento, mentre per i porti si stanziano soltanto 10 miliardi, la Finmare va come tutti sappiamo e per le pensioni non si trova un soldo. Insomma, quando si tratta di trovare soldi per gli armatori, si trovano subito: in questo caso 100 miliardi dopo i 300 e più miliardi già stanziati negli anni scorsi.

G E N C O , *relatore*. Io ho fatto la relazione stando da questa parte; se l'avessi fatta stando dall'altra parte avrei portato le stesse sue argomentazioni. In conclusione, noi diamo degli aiuti agli armatori non perchè si traducano in aiuti a quelli che fanno camminare le navi, ma in aiuti a quelli che le costruiscono.

A D A M O L I . Vorrei continuare il mio intervento nel modo più organico possibile, anche se, trattandosi di un intervento ristretto nell'ambito della nostra Commissione, lascerà molte questioni non approfondite.

Però, per quanto riguarda la questione sollevata dal senatore Genco, e che abbiamo già trattato altre volte, debbo dire che, nel mondo, noi siamo di fronte a degli esempi limite che debbono farci riflettere.

Lasciamo stare il Giappone: tutti sappiamo come agisce il Giappone. Il Presidente della Fincantieri, nel suo ultimo rapporto, ha proprio citato l'esempio giapponese sotto il profilo dell'organizzazione del lavoro cantieristico, e non per quanto concerne la manodopera. Il Giappone manda i suoi tecnici in tutti i Paesi del mondo per studiare le caratteristiche delle flotte, per fare progetti nei Paesi che possono interessare la sua produzione. Le flotte fluviali della Mesopotamia, dell'India sono state fatte dal Giappone che ha studiato sul posto i tipi di navi che occorrevano, ai prezzi che interessavano l'acquirente. Noi invece stiamo qui ad aspettare il cliente, non cerchiamo di andare

incontro al cliente. Poi c'è l'esempio della Svezia, dove l'operaio dei cantieri guadagna 1085 lire l'ora, quasi tre volte quello che prende l'operaio italiano, e c'è da notare che i cantieri svedesi sono società che liquidano dividendi.

Di fronte a situazioni di questo genere, noi dobbiamo riconoscere che il metodo seguito dal nostro Paese di dare centinaia di miliardi che vanno a finire in tasca agli armatori, si voglia o non si voglia ammetterlo, con il pretesto di far lavorare i cantieri è un metodo sbagliato. Gli armatori scelgono i cantieri e costruiscono le navi secondo i loro interessi: con quei miliardi avremmo potuto costruire dei cantieri moderni. Abbiamo forse noi un centro di studi che sia in grado di dirci come oggi si deve organizzare il lavoro cantieristico? Ho già detto che noi, a Genova, abbiamo fatto i cantieri moderni con i bacini-varo e non con lo scalo, secondo un modello preso dalla Svezia, ma l'abbiamo fatto quando in Svezia hanno già cambiato metodo, hanno già trovato un metodo più avanzato, più economico e più rapido.

In altri termini, noi prendiamo le licenze degli altri quando gli altri le hanno già sfruttate e poi cerchiamo, con questi metodi, di inserirci nella concorrenza europea e mondiale.

E debbo anche dire che non è vera questa storia della crisi permanente. Poco tempo fa, su una rivista edita a Genova dalla Camera di commercio, è stato pubblicato l'articolo di un armatore genovese, il Ravano, un grosso armatore che tutti conoscerete che arma le navi in un certo modo.

G E N C O , *relatore.* Io non lo conosco.

A D A M O L I . Si parla sempre di Costa, di Fassio, ma ci sono anche i Ravano e i Corrado.

G E N C O , *relatore.* Ma se avete detto che Fassio stava in brutte acque!

A D A M O L I . Come potrei permettermi di dire una cosa simile?

Ravano, in questo articolo, ha scritto che fino al 1960 si è trattato, per gli armatori, di anni facili: era facile costruire ed era facile entrare sul mercato. Certo, era facile, ma intanto dal 1948, si può dire ogni anno, abbiamo fatto delle leggi perchè, secondo quello che ci dicevano, la vita degli armatori era difficile. Ce lo hanno detto Saragat, Cappa, Tambroni, Jervolino, Corbellini, Spagnolli; non c'è stato Ministro che non abbia messo la sua firma sotto uno di questi provvedimenti. Il ministro Spagnolli è riuscito, in poco tempo, a farne due, dimostrando una particolare presenza di fronte al problema dei cantieri.

Ebbene, questo progetto io so che esiste, e mi permetto di dirle, che è stato visto dalla Confindustria, che è stato studiato ed esaminato dalla Confindustria. Lei sa che l'« Assonave » fa tutta una campagna per sostenere questo progetto. Dopo che si è dipinto a tinte nerissime la situazione da parte degli armatori, ecco che si è predisposto il disegno di legge previo esame e approvazione da parte della Confindustria. Lei forse non lo sa, onorevole Ministro.

G E N C O , *relatore.* Il senatore Adamoli è il Ministro-ombra.

A D A M O L I . La verità è che tutti sappiamo che è così. Però, quando il disegno di legge arriverà in Parlamento noi non potremo cambiare una virgola mentre la Confiindustria, tra l'altro, lo ha modificato. Noi invece non conosceremo nè l'origine del provvedimento, nè il travaglio del suo *iter*, nè quale è stato il suo punto di approdo; e dovremo limitarci ad approvarlo.

Noi chiediamo, onorevole Ministro, che si cambi metodo. Noi vorremmo che vi fossero, nella nostra Commissione, dei dibattiti preliminari sui grandi problemi che stanno per essere affrontati. Ma perchè il Ministro non deve venirci a dire quali provvedimenti ha in mente di adottare? Li discuteremo anche prima in modo che, al famoso concerto dei Ministri, vada qualche cosa su cui già noi abbiamo potuto esprimere le nostre idee. Quando si vede che tutto accade al di fuori del Parlamento e che noi parlamentari siamo destinati solo a fare qualche critica, per poi passare alla approvazione, senza la possibilità di portare

un contributo originale, come credo ognuno di noi voglia fare, trattandosi di problemi che interessano tutti, non possiamo non elevare la nostra protesta. E non è vero, senatore Genco, che, cambiando banco, si cambia opinione, questi sono problemi che tali restano comunque, sono problemi obiettivi. Ci potrà essere una diversa concezione circa la direzione nella quale muoversi per portarli a soluzione, ma i problemi sono quelli che sono.

E vengo al problema dei porti che presenta molte analogie con quello dei cantieri. Che si debba parlarne ancora, è davvero sconcertante. Noi vediamo che il sistema portuale mondiale ed europeo è radicalmente mutato. Il collega Corbellini ha richiamato i problemi che derivano dal MEC: è una questione che altri hanno già considerato. Ma veramente non riesce a capire il nostro Governo che è necessario che adegui la sua azione agli atti che fa? Avete voluto il Trattato di Roma, avete voluto che l'economia italiana fosse integrata con l'economia di altri Paesi europei: dovete trarne tutte le conseguenze.

La Francia lo ha fatto: Marsiglia è diventata un porto continentale. Anche per Rotterdam e per Anversa tutti sappiamo quello che è accaduto, in pochi anni.

Genova invece, non ci facciamo illusioni, è purtroppo rimasto un porto nazionale; il traffico internazionale di Genova è limitato alla piccola percentuale della Svizzera, che va fra l'altro diminuendo. Invece la collocazione di Genova è quella di un porto continentale, e in altri tempi lo è stato, perchè le fortune di Genova hanno questa origine. Ma il porto di Genova è mantenuto in quelle condizioni; ed alcuni si permettono di fare una campagna denigratoria sul porto di Genova e anche lei purtroppo, onorevole Ministro (mi permetta di ripetere questa questione che è stata veramente amara), quando ha citato quella famosa compagnia di assicurazioni svizzera si è trovato nel gioco internazionale di presentare Genova come un porto non sicuro; tutto questo significa fare una campagna denigratoria contro il porto di Genova. E alcuni di voi si sono fatti portavoce di questa campagna. Anche qui dei colleghi, con estrema leggerezza, ci hanno detto: voi difendete i portuali perchè vi danno la metà dei loro guadagni. (*Interruzione del senatore Genco*). Sì, proprio il senatore Genco mi ha detto questo!

G E N C O , *relatore*. Molto meno della metà.

A D A M O L I . Per noi, caro Genco, è un grande onore avere il contributo dei lavoratori ma non si possono spiegare queste cose in questi termini e ritenere che il problema del porto di Genova sia un problema così meschino, ridotto ad una bega politica di così bassa concezione, davvero significa sbagliarsi.

G E N C O , *relatore*. È una componente questa.

A D A M O L I . Ma non esiste questa componente. I portuali sono lavoratori ben organizzati che hanno lunghe tradizioni di lotte operaie, che hanno la coscienza di quello che rappresentano e quindi agiscono in conseguenza.

Il problema della produttività dei porti è una altra cosa. Adesso l'onorevole Ministro ha annunciato che sta facendo un'inchiesta sui costi portuali. Vedremo se l'onorevole Ministro riuscirà a risolvere questo mistero. A Genova si dice che tre misteri non si possono risolvere: la lingua etrusca, l'età di Greta Garbo e i costi portuali.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Ci riuscirò se mi aiuterete.

A D A M O L I . Noi vi aiuteremo e le compagnie portuali di Genova hanno già messo le carte in tavola. Vedremo se lei riuscirà a risolverlo. Fino ad ora non vi è riuscito nessuno proprio perchè siamo di fronte a delle incrostazioni di potere dove sarebbe necessaria una forza politica, onorevole Ministro, per dare un certo indirizzo. Finchè si continua a parlare di produttività dei porti partendo dalla mano d'opera si sbaglia. Abbiamo già detto che la produttività dei porti italiani si è mantenuta al livello

europeo proprio per il sacrificio dei portuali; e davvero bisogna parlare di sacrificio se vi sono riusciti con i mezzi che hanno, con le strutture che hanno, con gli impianti che hanno. È stato tutto sacrificio dei lavoratori portuali se in sostanza si manipolano a Genova le merci come ad Amsterdam e a Rotterdam, nelle condizioni in cui si trova il porto.

Ed allora bisogna mettere da parte questa rappresentazione di comodo dei portuali ed affrontare il problema della produttività portuale come si deve affrontare, avendo riferimento quindi a impianti, specchi d'acqua, fondali, banchine, collegamenti. Produttività portuale significa appunto mezzi meccanici moderni e non gru idrauliche vecchie di 60 anni come a Genova

Se non si parte da questo, evidentemente non si può procedere nella via giusta. D'altra parte, per realizzare queste cose ci vogliono gli stanziamenti necessari; e con riferimento a questi, onorevole Ministro, pensiamo che la sua battaglia non sia all'altezza delle sue responsabilità. Con ciò non voglio fare una critica a lei personalmente, ma penso che nel Governo italiano probabilmente la questione dei porti, del mare, non ha ancora raggiunto la valutazione giusta. Perchè quando si parla di programmazione e quando si riconosce, come tutti sanno — e l'ha ripetuto anche il collega Crollalanza — che l'80 per cento delle merci vengono importate via mare, che il 60 per cento vengono esportate sempre via mare...

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Vorrei fare questa precisazione: l'80 per cento è una media, ma in realtà è il 90 per cento all'importazione delle materie prime, è circa il 60 per cento alla esportazione.

A D A M O L I . D'accordo, onorevole Ministro. Per questo, dicevo, in un Paese che è caratterizzato da questa situazione, come si fa ad impostare un'economia programmata, quando veramente la chiave del movimento delle merci è il mare, senza affrontare il problema di un adeguamento delle strutture in questo settore? Ecco perchè non comprendiamo il discorso sulla programmazione laddove si parla di porti, di trasporti. E incidentalmente voglio ricordarle che quando fu istituita la Commissione per la programmazione non si tenne conto di un rappresentante della marina mercantile. Fummo noi a far presente questo problema alla Camera dei deputati e così fu nominato anche un rappresentante della marina mercantile. Tutto questo dimostra l'impostazione sbagliata di una programmazione quando si affronta il problema del mare e dei porti. Ed ecco perchè non ci stupiamo se con questa visione le cose vanno come vanno.

Per portare un esempio, credo che la falla nel porto di Ancona sia ancora aperta. Due Commissioni di parlamentari si sono recate sul posto, hanno segnalato l'esistenza di quella falla ma non si è provveduto. È una cosa veramente grave. Ma cosa deve dire la popolazione di Ancona quando si parla della politica della pesca, del mare? « Ma tappateci questo buco almeno ».

Ma che cosa si può fare? Certo vi è un bilancio e nel bilancio che stiamo per discutere sono stati stanziati solo 10 miliardi per i porti. Non vi è una cifra più bassa. Come si fa ad accettare che sul bilancio del 1965 si stanzino solo 10 miliardi per i porti? Ma 10 miliardi sono niente. Ecco perchè, da parte sua, l'onorevole Ministro può contare in Parlamento sull'appoggio di tutti i settori per una battaglia più decisa a favore di una politica del mare.

Viene poi il problema degli orientamenti, dei contenuti. Si parla del piano dei porti, ma non vorremmo trovarci di fronte a questo piano nella condizione di chi deve passare lo spolverino su una cosa già fatta. Cosa vuol dire « piano dei porti » se non collegamento ad una visione programmata dell'economia? Noi dobbiamo discutere della specializzazione dei porti; il Ministro sostiene che un gruppo di porti dovrà essere trattato in modo particolare. Sul principio, d'accordo; abbiamo sempre criticato lo sperpero indifferenziato di pubblico danaro speso senza distinzione fra tutti i porti. Ma quali sono i porti prescelti? In quale sistema portuale saranno inseriti? Devono prendere corpo le « regioni » portuali?

Questo è il discorso da fare. Bisogna cioè trattare del decongestionamento di porti come quello di Genova, del collegamento con la rete delle comunicazioni terrestri. A tutto ciò è strettamente connesso un problema su cui spero che il Ministro assumerà un atteggiamento diverso da quello preso tempo fa alla Camera. Parlo di Rivalta Scrivia, prova clamorosa di programmazione alla rovescia, di prepotenza di gruppi privati.

A Genova il gruppo che fa capo a Costa e alla Fiat vuole costruire una città portuale al di là degli Appennini. Poichè il porto di Genova è congestionato, quel gruppo ha pensato di spostare gli impianti al di là degli Appennini. E questo gruppo si presenta come benefattore della città. Posso comprendere che, di fronte alle condizioni in cui si trova Genova, l'iniziativa di Rivalta Scrivia possa apparire anche suggestiva; ma come può essere accettata, Rivalta Scrivia, da un Ministro che si propone di programmare? Si parla della necessità del piano regolatore del porto di Genova, ma se tale piano sarà realizzato, Rivalta Scrivia risulterà un di più; per converso, una volta realizzata Rivalta Scrivia, risulterà un di più il piano regolatore del porto di Genova. Non è possibile fare due cose nello stesso tempo. È come se, per dare la casa a trecento famiglie, fossero prese contemporaneamente due distinte iniziative di costruizioni di alloggi. Il disordine è evidente.

Ma la cosa appare ancora più grave, quando si consideri che Rivalta Scrivia nasce come centro nazionale, che deve servire tutti i porti. Le merci partiranno da New York, dall'India, non più *cif* Genova, *cif* Livorno, *cif* Napoli, ma *cif* Rivalta. Il gruppo si è infatti assicurato il collegamento con la rete ferroviaria e smisterà le merci secondo propri piani particolari; ossia regolerà direttamente il movimento portuale secondo le proprie esigenze. Questo è stato detto chiaramente, e lei, onorevole Ministro, conosce queste cose meglio di me.

Recentemente il dottor Accame, ex presidente della Camera di commercio, ha esposto in un rapporto tutte le cose che io sto dicendo. Si tratterà di un colossale impianto portuale del valore di 50-60 miliardi; enormi magazzini sorgeranno nella pianura alessandrina in cui confluiranno le merci arrivate nei vari porti, secondo le decisioni prese dal gruppo. Le merci saranno stivate a New York con un imballo speciale (è stato preparato anche il cartellino: tutto è bene organizzato!) dirette a Rivalta Scrivia. Quando saranno scaricate nel porto, troveranno l'immediato collegamento con Rivalta. Che politica portuale resterà ancora a noi da fare? Eppure sembra che il Governo sia d'accordo.

Pensate che le Ferrovie dello Stato hanno già dichiarato che saranno costruiti carri speciali per il centro di Rivalta; forse la famosa direttissima Genova-Milano progettata nel 1907 finalmente sarà costruita, ma per servire il centro di Rivalta. Che programmazione è questa? Cosa vuol dire « programmazione » quando un privato può spostare tranquillamente tutto l'asse del traffico, non solo genovese, ma anche di gran parte almeno del Tirreno...

G E N C O , *relatore*. Non vorrà dire che le merci di Napoli andranno a Rivalta!

A D A M O L I . In realtà noi non sappiamo cosa si pensi effettivamente di fare. Certo è che sono state già rilasciate concessioni e autorizzazioni; che è stata assicurata l'autonomia funzionale assoluta. E per converso sappiamo che a Genova l'allarme è generale, come anche il risultato delle elezioni amministrative dimostra, perchè il problema del porto è nel cuore di tutti i genovesi, e la politica del Governo di centro-sinistra, della Giunta di centro-sinistra, il mancato intervento del Governo, la libertà di iniziative lasciata ad un gruppo privato non hanno mancato di preoccupare.

L'atteggiamento del Governo, che da una parte trascura il porto di Genova, e dall'altra lascia mano libera all'iniziativa privata, è tale da compromettere tutto l'avvenire della nostra città. Noi presenteremo un ordine del giorno per sollecitare, onorevole Ministro, una sua risposta che sia più precisa di quelle sin qui rilasciate. Se si vuole il piano dei porti, non si può volere Rivalta Scrivia; se si vuole un'economia programmata, non si può accettare un polo di sviluppo come

quello della piana alessandrina: le due cose sono inconciliabili fra loro.

Altra cosa è programmazione, e altra cosa è invadenza di gruppi privati, che fanno i loro interessi, che esprimono loro valutazioni, che niente hanno a che fare con l'economia programmata.

Per quanto riguarda i problemi del lavoro, non ritornerò sulla questione delle autonomie funzionali, su cui abbiamo recentemente discusso; esprimo l'augurio che il Ministro voglia rivedere il proprio atteggiamento, a nostro giudizio non rispondente agli interessi dei porti italiani.

Tutti conosciamo poi la vertenza dei marittimi per il rinnovo dei contratti. Non voglio entrare nell'aspetto salariale (i marittimi chiedono un certo aumento, gli armatori ne propongono un altro) che sarà affrontato sul piano sindacale nell'ambito delle normali contrattazioni; io voglio invece considerare l'aspetto politico del problema dei rapporti fra lavoratori del mare e direzione della flotta di Stato. E un problema che non può non interessare il Governo ed il Parlamento.

Ora davvero non comprendiamo come questo Governo di centro-sinistra, in cui sono presenti i compagni socialisti che queste cose, insieme con noi, hanno sempre dibattuto e dibatteranno sempre, possa accettare la politica delle rappresaglie verso i marittimi che scioperano.

Tutti coloro che hanno scioperato sono stati denunciati per ammutinamento, secondo il Codice della navigazione. Marittimi che hanno scioperato nel 1959, sono ancora oggi sotto processo. La Finmare, con un accanimento ed un astio che gli stessi privati non hanno dimostrato, ha sporto denuncia. È stata sconfitta in Tribunale, poi in Corte d'appello, ma ha ancora fatto ricorso. Siamo di fronte ad un aspetto profondamente involutivo dei rapporti politico-sindacali, che fa capo direttamente al Governo.

Un episodio. Lo sciopero è stato sospeso, tranne che per una nave, la « Galileo ». I marittimi hanno voluto dimostrare al loro comandante, La Rosa, che non può calpestare impunemente i loro diritti. Egli, per seguire una sua concezione reazionaria, ha creato dei grossi fastidi alla società. A Singapore, infatti, si è fermato in rada per non permettere ai marittimi di entrare in sciopero. Tornato in Italia , ha dovuto subire un giorno in più di sciopero e, quindi, aver la prova che il tempo delle prepotenze è finito.

Altri episodi analoghi ho già segnalato all'onorevole Ministro, quale quello della « Marconi » e quello della « Vulcania », il cui comandante, per un'analoga incomprensione, ha fatto spendere 500 milioni alla Finmare per il trasporto in aereo dei viaggiatori.

Questione delle pensioni. Su di essa penso che non sia più il caso di spendere nemmeno una parola. Noi, quando torniamo a Genova, vorremmo addirittura non essere riconosciuti, poichè non sappiano più che cosa dire ai marittimi genovesi pensionati. Eppure l'onorevole Ministro ha dichiarato più volte, anche in discorsi pubblici, di essere d'accordo; ciò nonostante il problema delle pensioni ai marittimi è rimasto fermo al 1958.

Sull'argomento noi presentiamo un ordine del giorno, che speriamo venga approvato, soprattutto per quanto riguarda l'acconto in occasione delle feste natalizie. Non possiamo negare questa soddisfazione che sembra persino un'elemosina (e speriamo che nessuno la interpreti in questo senso) ai lavoratori del mare; dobbiamo far sì che essi trascorrano un Natale sereno, anzichè umiliarli ulteriormente.

Ho voluto precisare alcune nostre posizioni. Riprenderemo in Aula con maggiore organicità gli argomenti qui accennati. Come ho detto, presento, a nome dei colleghi del mio Gruppo, tre ordini del giorno, uno riguardante il problema dei porti, un secondo riguardante il problema delle pensioni ed un terzo, più particolare, le aziende dei mezzi meccanici. È stato promesso uno schema per il riconoscimento giuridico di queste aziende e per il regolamento organico dei loro dipendenti. È una questione che riguarda i porti di Livorno, di La Spezia, di Savona, di Cagliari e di Ancona. Mi auguro che l'onorevole Ministro ci possa dare una risposta in merito.

R E S T A G N O . I colleghi Crollalanza e Adamoli hanno affrontato grossi problemi interessanti il Ministero della marina

mercantile, problemi che tutti noi desideriamo sbocchino a soluzioni adeguate ai tempi e alle necessità del Paese.

Io vi intratterrò per brevi momenti su una questione più modesta, che ha però, anch'essa una notevole importanza e cioè la pesca.

Tale questione dovrebbe essere affrontata con maggior impegno, anche se dobbiamo dare atto all'onorevole Ministro di aver dimostrato il suo appassionato interessamento, benchè le conclusioni a cui si è giunti siano tuttora inadeguate.

Il problema dovrebbe essere affrontato anche sotto il profilo della crisi economica dei consumi. Sappiamo quel che costa al nostro Paese l'importazione del bestiame, che determina un notevolissimo sconvolgimento della bilancia commerciale. Va tenuto presente che il consumo del pesce è particolarmente ricercato e gradito dalla popolazione italiana e lo stesso pesce refrigerato potrebbe rappresentare un alimento capace di determinare la riduzione di spesa nei bilanci domestici.

Il problema va considerato sotto due aspetti: quello del potenziamento delle attrezzature e delle navi per l'incremento del pescato e quello del miglioramento delle condizioni di vita della categoria dei pescatori.

Anni addietro abbiamo discusso nella nostra Commissione un disegno di legge di iniziativa governativa, interessante il problema della pesca. Il provvedimento è stato però successivamente accantonato ed abbiamo così perduto del tempo prezioso, che sarebbe stato utilissimo per migliorare la situazione del settore.

Se esaminiamo il bilancio della marina mercantile, constatiamo che le spese impostate per il settore della pesca sono di entità modestissima, che ci troviamo di fronte a stanziamenti del tutto insufficienti, e che il capitolo della pesca rappresenta la vera cenerentola del bilancio.

Auspico perciò che il problema venga affrontato a fondo sia per offrire alla categoria dei pescatori possibilità di vita più umane e dignitose e sia per migliorare in modo concreto le attrezzature e il naviglio per rendere la pesca più redditizia. Come ho accennato all'inizio, potenziando la pesca si migliorerà il settore del consumo, offrendo alla collettività un alimento utile, sano e gradito con il beneficio per il Paese di un contemporaneo ribasso di spese per l'importazione di bestiame bovino che in Italia non è possibile allevare in volume adeguato.

Nel richiamare l'attenzione del signor Ministro sull'importante problema, mi auguro che giungano presto provvedimenti capaci di risolverlo adeguatamente.

P R E S I D E N T E . Prima di dare la parola al successivo oratore, vorrei fare una precisazione, perchè, tanto il senatore Genco quanto il senatore Restagno, sono caduti in un equivoco. Vorrei precisare che quando facciamo dei raffronti con il bilancio precedente, questi debbono essere fatti considerando che si tratta di due bilanci l'uno della durata di sei mesi e l'altro di un anno.

I N D E L L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i problemi della marina mercantile non debbono essere considerati settorialmente, ma in un ambito più generale, collegati con tutti i problemi della vita nazionale.

In questo mio intervento, desidero trattare tre questioni: i traffici, la pesca ed il problema riguardante la trasformazione dell'acqua marina in potabile o, comunque idonea per gl'impieghi industriali.

Il problema dei traffici marittimi non può essere visto avulso da quelli ferroviari, stradali, aerei, perchè una più rapida possibilità dei trasporti porta ad un miglioramento generale di tutta l'economia, ed anche, non dimentichiamolo, del turismo, che per noi in Italia rappresenta una industria vera e propria.

Disgraziatamente, la situazione dei porti in tutta Italia è veramente grave, e questo abbiamo potuto constatare nella visita recentemente compiuta. In modo particolare, è grave la situazione dei porti di Trieste e di Napoli, che hanno una specifica funzione e che non dovrebbero trovarsi nella grave situazione in cui oggi sono costretti ad operare.

Il porto di Trieste deve essere aiutato con provvedimenti immediati, non vi è tempo di

aspettare il famoso piano che prevede uno stanziamento di 15 miliardi, bisogna intervenire immediatamente perchè vi è il porto di Fiume che gli fa una concorrenza spietata. E il problema del porto va visto collegato con quello dei traffici e del retroterra, in maniera di rendere sempre più agevoli le possibilità di scambio con l'Austria e con la Germania.

Il porto di Napoli si trova in condizioni disastrose anche dal punto di vista della sicurezza, e neanche qui si può indugiare in attesa dei famosi miliardi da stanziare.

Vi è poi il porto di Bari, che si trova anch'esso in pessime condizioni ed infine — non tacciatemi di campanilismo — il porto di Salerno. Questo porto va adeguato immediatamente allo sviluppo industriale del retroterra. Bisogna non dimenticare infatti che in questi ultimi anni è sorta in Salerno e nella provincia una fiorente e sagace iniziativa industriale con la conseguente necessità di rapidi scambi e idonei mezzi di trasporto. Non possiamo andare a Napoli o a Torre del Greco a spedire i nostri prodotti, perchè ciò comporterebbe un notevole aggravio sui costi dei prodotti da immettere sui mercati.

A tutt'oggi nulla di concreto e definitivo si è fatto per questo porto, nonostante che vi siano stati degli stanziamenti sia da parte della Cassa del Mezzogiorno, sia da parte del Ministero dei lavori pubblici. Questi stanziamenti sono rimasti inoperanti, e forse sono andati ad altre opere.

A Salerno vi è la necessità di fare duecento metri di banchina, assolutamente indispensabili allo sviluppo del porto. E non si può aspettare, altrimenti la situazione si andrà sempre più peggiorando, e se oggi occorrono delle cifre non molto elevate, fra qualche anno, se non si provvede immediatamente, occorreranno miliardi.

Sempre per quanto riguarda il porto di Salerno vi è poi la famosa questione del traghetto. I traghetti hanno la loro importanza, come ha fatto rilevare giustamente il senatore Crollalanza, non solo per i traffici ordinari ma soprattutto per il turismo. Ebbene, del traghetto Salerno - Messina non se ne sa più nulla, ogni progetto è caduto nel dimenticatoio. Gradirei che l'onorevole Ministro mi dicesse qualcosa a questo proposito affinchè le popolazioni interessate possano conoscere i motivi del ritardo e gli intendimenti del Governo per il futuro.

Come ho precisato all'inizio questi problemi vanno osservati in una visione organica, non settorialmente, e strettamente collegati allo sviluppo economico della Nazione.

Vi è inoltre il problema della pesca sul quale ha detto delle cose molto giuste il senatore Restagno. Questo problema va affrontato e risolto in maniera organica, cercando di comprenderne la rilevante importanza. Il Ministero della marina mercantile e quello dell'agricoltura hanno delegato determinati compiti, in questo settore, agli enti locali. Ma per questi enti locali non vi è spirito di comprensione da parte dell'autorità centrale. Cito un esempio: le Provincie, per istituto, dovrebbero avere dei posti di sorveglianza marittima; ebbene, il Ministero delle finanze si è rifiutato di sopprimere i gravami fiscali sulla nafta, che occorreva a questo scopo. Si è risposto che non era di competenza del Ministero e che questo trattamento si poteva solo fare agli organi di polizia.

I Ministeri della marina mercantile e dell'agricoltura devono intervenire per quanto riguarda le acque interne. Bisogna difendere il patrimonio ittico dai pescatori di frodo che con tutti i mezzi, e non solo con le bombe, spopolano i nostri mari da ogni genere di pesce. Si adoperano, persino, prodotti orticanti con grave pericolo d'intossicazione. In tal modo il pesce viene distrutto, sistematicamente, con tutti i mezzi a disposizione, ed il mare si fa sempre più povero ed avaro.

Quello ittico è un problema nazionale: bisogna valorizzare, difendere la produzione ittica. Soprattutto in considerazione del fatto che l'organismo umano si intossica sempre di più, alimentato com'è, in prevalenza, dalla carne che è composta di proteine complesse, mentre l'organismo umano avrebbe gran bisogno di proteine più semplici, come quelle contenute nel pesce.

E, oltre a quelli trattati, vi è un problema economico e sociale.

Mi riferisco alla trasformazione dell'acqua marina. Ancor oggi le isole Eolie vengono rifornite di acqua attraverso i trasporti marittimi (a questo proposito vorrei rivolgere

un vivo apprezzamento all'Amministrazione provinciale di Messina che ha messo allo studio il problema della trasformazione delle acque marine).

L'acqua dolce va sempre più scarseggiando; in un prossimo futuro, come è stato messo in evidenza in un Convegno di studi tenutosi a Parigi, non sarà più sufficiente alle sempre crescenti esigenze della popolazione umana. Ed allora questo problema va affrontato radicalmente; occorre rivolgersi al mare, per ricavare, attraverso un processo di trasformazione, l'acqua dolce necessaria. Ma ciò bisogna fare attraverso una politica saggia, coordinata e, soprattutto, tempestiva.

Queste sono le modeste considerazioni che volevo sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro, onde i vari problemi che ho sollevato siano messi allo studio e risolti.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Vidali, il quale, nel suo intervento, svolgerà anche due ordini del giorno.

Il primo, firmato dai senatori Vidali, Fabretti, Adamoli, Guanti, Vergani e Gaiani, è del seguente tenore:

Il Senato,

tenuto conto dei crescenti danni derivanti alla salute pubblica, alla pesca ed al turismo dagli inquinamenti delle acque marine,

invita il Governo ad adottare con urgenza i provvedimenti necessari per eliminare i danni e i pericoli in questione ottemperando a tutte le prescrizioni elaborate in proposito dalle Conferenze internazionali e mettendo in opera i mezzi più moderni ed efficaci sperimentati in ambito internazionale, particolarmente per evitare lo scarico di idrocarburi in prossimità delle coste e comunque per impedirne la diffusione.

Il secondo ordine del giorno, firmato dai senatori Vidali, Fabretti, Adamoli, Guanti, Vergani e Gaiani, è del seguente tenore:

Il Senato,

consapevole della gravità della crisi dei traffici portuali di Trieste e dell'importanza che essi potrebbero riacquistare per l'economia nazionale;

considerata l'esigenza di adeguati provvedimenti governativi per mettere il porto di Trieste in condizioni di fare fronte alla sempre più rilevante concorrenza internazionale e gli impegni in tale senso assunti dal Governo anche in relazione all'articolo 70 dello Statuto speciale istitutivo della Regione del Friuli-Venezia Giulia,

invita il Governo:

1) a provvedere rapidamente alla classificazione del porto di Trieste onde eliminare la condizione di inferiorità di questo porto rispetto a tutti gli altri del Paese e per eliminare gli ostacoli che dalla situazione attuale derivano all'attività dell'Azienda portuale dei Magazzini generali;

2) ad assicurare al porto di Trieste efficienti collegamenti marittimi con tutti i continenti potenziando le linee di navigazione di p.i.n. dell'Adriatico, eliminando il criterio della « pendolarità » dei servizi che attualmente alternano le partenze fra Adriatico e Tirreno;

3) a sostituire le motonavi « Saturnia » e « Vulcania » con altre che siano adeguate alle necessità della linea con il Nord-America;

4) a disporre il rapido completamento delle opere portuali (modo VII) e delle opere infrastrutturali, ferroviarie e stradali, indispensabili per un efficiente collegamento di Trieste con il suo retroterra, nazionale ed internazionale, come previsto dai programmi e dagli impegni governativi;

5) ad attuare l'istituzione dell'Ente portuale previsto dallo Statuto speciale regionale;

6) ad ottenere la revisione del Trattato di Roma per assicurare a Trieste le agevolazioni già concesse nell'ambito del MEC ai porti nordici con motivazioni che sono del tutto valide anche per il porto triestino.

V I D A L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, non tratterò i problemi sui quali ha richiamato l'attenzione il collega Adamoli e nemmeno il problema della pesca sul qua-

le interverrà il collega Fabretti. Vorrei trattare un problema che non è stato trattato nè alla Camera nè al Senato e che preoccupa milioni di italiani: il problema dell'inquinamento delle acque marine.

L'inquinamento delle acque danneggia la salute, il turismo, il paesaggio, le navi, il patrimonio ittico. Questo problema lo tratterò non soltanto perchè a Trieste si costruirà prossimamente uno dei più grandi oleodotti del mondo che congiungerà il golfo di Trieste alla Germania con i rispettivi pericoli per l'inquinamento del nostro golfo, ma anche perchè, come ho detto, credo che sia un problema che interessi tutti gli italiani. E lo sentiamo particolarmente d'estate quando andiamo al mare. Io so che quasi tutte le Capitanerie di porto hanno emanato anche quest'anno disposizioni abbastanza severe contro lo scarico in mare degli olii minerali e di altre sostanze di rifiuto. Il fenomeno però rimane molto grave ed ha, specialmente negli ultimi anni, seriamente danneggiato sia le iniziative balneari di carattere turistico, sia la produzione ittica minacciando la salute pubblica in forma sempre più allarmante. Non mi intratterrò, se non per un breve cenno, sugli inquinamenti delle acque marine dovute ad inadeguatezza o addirittura ad inesistenza di efficienti sistemi di scarico delle fognature in molte località costiere. A questa causa si devono attribuire il pericolo di infezioni (tifo, infezioni stafilococciche, streptococciche, malattie da *virus* eccetera), intossicazioni ed affezioni allergiche. Per evitare questo tipo di inquinamento è necessario assicurare a tutte le località costiere impianti igienici di scarico delle fogne ad adeguata distanza dalle spiagge previa decantazione dei rifiuti cittadini ed industriali ed evitare lo scarico di materiale di sterro in mare, mentre una adeguata sorveglianza igienica e provvedimenti di disinfezione e disinfestazione devono essere attuati sulle spiagge, e severe misure devonò essere attuate per evitare lo scarico nelle zone costiere dei rifiuti e dei liquami che si accumulano a bordo delle navi.

Ancora più pericoloso diventa però l'inquinamento delle acque marine da idrocarburi. Con lo sviluppo dei trasporti marittimi e particolarmente con il gigantesco sviluppo del trasporto marittimo degli olii minerali e con l'ormai assoluta prevalenza di motori a combustibile liquido su tutte le navi, il problema va assumendo proporzioni enormi; ed il pericolo che ne consegue investe la salute dei bagnanti e anche quella delle popolazioni delle zone costiere nel loro complesso, dei consumatori di pesce in generale. Gli idrocarburi che si diffondono nelle zone costiere determinano danno materiale in tutta la produzione e lavorazione e conservazione di pesci, molluschi e crostacei; fanno scomparire da vaste zone gli uccelli marini; danneggiano imbarcazioni.

Le zone maggiormente colpite da questo fenomeno sono, naturalmente, quelle prossime ai porti ed alle zone industriali ove si esegue l'imbarco del greggio e dei prodotti petroliferi.

Cause principali degli inquinamenti sono: lo scarico di zavorra liquida effettuato dalle navi cisterna presso i porti di caricazione; il lavaggio dei *tanks* per la successiva degasificazione; gli spurghi dei serbatoi delle navi a combustibile liquido.

La diffusione di idrocarburi sulla superficie marina dei posti balneari rappresenta un serio pericolo, oltre a suscitare disgusto e fastidio per i bagnanti che spesso ricorrono al mare per scopi curativi. Infatti da alcune statistiche risulta persino che le zone costiere più inquinate da idrocarburi sono quelle in cui più elevata è la diffusione di affezioni cancerose e per quanto riguarda il pescato di queste zone non soltanto esso acquista aspetto e sapore sgradevole, ma rappresenta pure un veicolo pericoloso di affezioni di questo genere.

L'aspetto più clamoroso e materialmente rilevante delle conseguenze dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi si rivela nelle statistiche del turismo. Tanto nel Tirreno che nell'Adriatico numerosi centri balneari registrano una progressiva riduzione del numero di turisti che annualmente affluiscono dall'interno e dall'estero. I

giornali hanno pubblicato vari episodi dai quali risulta che alcune agenzie turistiche all'estero sconsigliano ai turisti parecchie spiagge italiane perchè appunto inquinate da idrocarburi.

Quali i rimedi? Fondamentalmente si attuano secondo due criteri diversi: *a*) evitando il versamento dei residui oleosi sul mare, trattenendoli cioè in appositi scomparti della nave o comunque effettuandone il ricupero, a bordo o in apposite installazioni a terra, mediante apparecchi separatori; *b*) scaricando i liquami oleosi quanto più distante dalle coste.

I rimedi del primo tipo sono certamente più costosi ed ingombranti, ma indubbiamente più efficaci; il criterio dello scarico a distanza è molto meno controllabile ed è in certe zone, anche per l'esistenza di certe correnti marine, inadeguato ad evitare l'inquinamento.

Gli Accordi internazionali stabiliti nel 1926, nel 1954 e nel 1962, rispettivamente a Washington ed a Londra, per le ultime due conferenze hanno stabilito la proibizione degli scarichi fino ad un minimo di 50 miglia dalle coste (100 miglia per le zone dove il fenomeno è più grave) e la « raccomandazione » ai Governi di favorire lo studio e l'adozione dei sistemi di separazione degli idrocarburi a bordo delle navi.

In pratica la « raccomandazione » del 1954 non è stata applicata che in minima misura. Con la Conferenza del 1962 sono state stabilite delle proibizioni più severe di quelle precedentemente fissate. Anche il limite minimo di stazza lorda (500 tonnellate al di sopra delle quali le navi sono soggette alla Convenzione 1954) è stato abbassato, per le petroliere a 150 tonnellate.

Tuttavia, come unanimemente si riconosce, l'applicazione degli Accordi è tanto più difficile da ottenere quanto più ampie sono le zone di divieto perchè minori diventano le possibilità delle autorità di far fronte al compito di controllo; e d'altronde non mancano i casi in cui viene considerato più conveniente economicamente arrischiare una contravvenzione che obbedire alla disposizione.

Il problema rimane quindi aperto e diventa sempre più grave: di fronte ad esso si impone perciò da parte del Governo ogni sorta di provvedimenti atti a limitare il pericolo ed i danni di vario genere derivanti dagli inquinamenti.

Nel Mediterraneo e quindi su tutti i nostri mari gli inquinamenti tendono ad aumentare cospicuamente per l'incremento dei traffici e per l'incremento proporzionalmente prevalente dei trasporti di olii minerali. Tutta la riviera ligure, tutte le coste dell'Adriatico, i dintorni di Napoli, tutte le più celebri spiagge e scogliere del nostro Paese sono in allarme specie ove ci sono industrie petrolifere e porti ricchi di traffico.

Vari esperimenti sono stati effettuati per pulire le acque marine con natanti ad ali concave, con sostanze che fanno coagulare e precipitare gli idrocarburi. Alcuni porti hanno installato delle attrezzature per raccogliere i rifiuti oleosi; alcune raffinerie pompano in appositi serbatoi di decantazione l'acqua delle petroliere zavorrate che si apprestano a caricare i prodotti delle raffinerie stesse.

Si tratta tuttavia di esperimenti e di iniziative molto limitate. Lo studio e l'apprestamento di attrezzature portuali industriali atte ad evitare l'inquinamento, nonchè il controllo dell'applicazione delle norme accettate nelle conferenze internazionali, esigono un serio impegno da parte del Ministero della marina mercantile. Ed è questa la raccomandazione vivissima che io rivolgo al Ministro competente affinchè, in collaborazione con altri Ministeri (Sanità, Lavori pubblici, Industria e commercio ed altri), si adoperi per l'eliminazione di questo che non è un banale inconveniente ma un serio e progressivo pericolo ed una causa di crescente danno economico per il nostro Paese.

Su questo punto ho preparato un ordine del giorno che sottometto all'opinione e alla decisione del Ministro.

Un secondo ordine del giorno che intendo presentare è relativo ad un altro problema nazionale; e scusatemi se, parlando di Trieste, sono convinto di parlare di un problema nazionale.

L'onorevole Ministro conosce molto bene Trieste e il suo porto; credo che ormai lo conosca tanto bene quanto la sua città, Rovereto, dal momento che ci visita sovente.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Non bisogna dirlo troppo, perchè altrimenti gli altri diventano gelosi.

A D A M O L I . Già lo abbiamo rilevato.

V I D A L I . Che la crisi dei traffici portuali a Trieste sia particolarmente grave non è un'affermazione soltanto nostra, è una constatazione che chiunque può fare, deve fare.

Recentemente la stampa nazionale si è occupata di questo problema.

Ecco che cosa dice la stampa.

Da « Il Corriere della sera » del 5 maggio 1964:

« La città è più viva di quel che i triestini, cauti, si inducano ad ammettere. Eppure bisogna riconoscere che, con tanti provvedimenti sfornati, nei dieci ultimi anni, a favore di Trieste, non uno tra i grossi problemi locali è stato ancora risolto. Non quello dell'autostrada con Venezia e Udine, che è in costruzione, ma non sarà completata prima del 1966 o del 1967; non quello del doppio binario della ferrovia con Venezia (ne sarà realizzato un troncone per adesso); non quello di un aeroporto capace di accogliere apparecchi moderni (per ora allo scalo di Ronchi possono far capo, con la Società aerea mediterranea, solo apparecchi a elica); non quello del molo VII nel porto, capace di offrire attracco e attrezzature modernissime ai colossi del mare; non quello, infine, di un incremento delle linee marittime regolari che fanno capo a Trieste ».

Da « Il Piccolo » del 26 ottobre 1964:

« Il nostro porto è sceso a precipizio nella graduatoria di quelli italiani, le nostre vie di comunicazione sono tra le peggiori d'Italia, le opere promesse, come il molo VII e la circonvallazione ferroviaria, o non sono ancora incominciate o procedono a singhiozzo. L'autostrada è in difficoltà, l'aeroporto funziona solo parzialmente, la gente che viene da noi per affari si lamenta delle difficoltà che incontra nei viaggi; le grandi aziende protestano per la lungaggine che accompagna ogni chiamata telefonica interurbana o internazionale. I grandi treni rapidi che vengono da Roma o da Milano, giunti a Mestre, si trasformano in qualche cosa che sta tra un accelerato e un merci. La vecchia strada Adriatica ha strettoie, passaggi a livello e attraversamenti di paesi che la rendono una delle arterie più pericolose e fastidiose d'Italia. Siamo in una zona eccentrica e di questo nessuno certo ha colpa, ma siamo anche in una zona che non potrebbe essere servita peggio.

Se nel prossimo futuro si realizzerà, come sembra, l'oleodotto dell'Europa centrale, i problemi dei trasporti e delle comunicazioni diventeranno ancora più drammatici. Si pensi soltanto alle necessità in questo settore che avranno le mille navi che ogni anno giungeranno nel nostro emporio ».

Da « Il Giorno » del 19 novembre 1964:

IL PORTO DI TRIESTE MONUMENTO DELL'« ERA VAPORE »?

Trieste, 18 novembre. « Non tocchiamo il porto vecchio di Trieste! È il più adatto a rappresentare l'epoca dei trasporti terrestri o marini che va tramontando. Facciamo di questi edifici, moli, gru idrauliche un monumento nazionale. Essi sono una sintesi perfetta della civiltà del " vapore ".

E un giorno, turisti di ogni Paese giungeranno in aeroplano a Trieste per visitare il porto-monumento, che può diventare facilmente una meta, dopo essere stato per secoli punto di partenza ».

Intervento Pittoni al Consiglio regionale Friuli-Venezia Giulia:

« Potremmo fare molti esempi circa l'attuale indirizzo del Piano nazionale. Ci limiteremo ad indicarne uno che sta particolarmente a cuore ai triestini e che è condizione essenziale per lo sviluppo dell'economia della città: il suo porto e i traffici internazionali.

Il piano di potenziamento dei porti nazionali prevede, per i prossimi cinque anni, uno stanziamento di circa 500 miliardi. Essi saranno proporzionalmente ripartiti tra i vari porti del nostro Paese. Ma quale è il criterio prescelto? Quello di sempre. Sempre maggiori stanziamenti per i porti del Tirreno e sempre minori per quelli adriatici. Avremo così un'accentuazione dello squilibrio esistente a tutto nostro danno. Nei prossimi cinque anni si prevedono opere a favore del porto di Genova per circa 44 miliardi, per Napoli di una trentina di miliardi; dai 4 ai 10 miliardi ai porti di Savona, Imperia, Livorno, eccetera.

Anche Venezia ne godrà per circa una ventina di miliardi. E per Trieste, il cui porto è sceso dal 3° al 13° posto, che cosa si prevede? Uno stanziamento per circa 3 miliardi.

Ecco come il nostro porto, che fu già tra i primi in Italia, in Europa, nel mondo, è ormai destinato a scendere agli ultimi gradini fra i porti nazionali »!

Da « Il Giorno » del 17 novembre 1964:

GRAVE DEPERIMENTO DEI MOLI

TRIESTE IN CRISI: L'ENTE PORTO PUÒ RILANCIARLA

« Il Ministro della marina mercantile Spagnolli, intende prendere contatti con le autorità jugoslave allo scopo di giungere ad intese che circoscrivano la concorrenza in atto tra i porti di Fiume e di Trieste. I due scali adriatici sono in aspra competizione fra loro, ma devono anche contendere quotidianamente traffico ai porti tedeschi e polacchi per lo stesso *hinterland* centro-danubiano.

La notizia conferma le voci in aria da tempo (la stessa stampa austriaca se ne era più volte fatta portatrice con titoli vistosi).

In città si è ormai convinti che la rinascita di Trieste possa cominciare solo con l'approvazione dell'Ente Porto collegato alla Regione. Il disegno di legge relativo stenta però a concretarsi. C'è chi vorrebbe estendere la giurisdizione anche sul porto industriale di Zaule e su altre zone costiere, in modo da coordinare i programmi di investimento. C'è invece chi si batte contro questa soluzione e chiede che l'Ente Porto si limiti alla funzione attuale dei Magazzini generali, con la stazione marittima e lo scalo legname. Nel progetto originario della Camera di commercio la giurisdizione dell'Ente si estendeva invece dalla foce del Timavo a Muggia. Senza questo ampio respiro — si chiedono in molti — che futuro positivo potrà avere l'Ente Porto?

Mercoledì intanto il Consiglio dei ministri ha approvato una proposta analoga: quella relativa all'Ente portuale savonese. Quest'ultimo non si occuperà più soltanto di spazzatura e di statistica, ma avrà competenza diretta sullo sviluppo armonico di Savona e di Vado: uno dei più vitali problemi liguri.

Un passo avanti che può realizzarsi anche per Trieste il cui coordinamento con Monfalcone appare problema maturo. Certo il particolarismo portuale è duro a morire, e non solo da noi: in Francia si è recentemente discusso del futuro economico della Bassa Senna e tra i temi di spicco è emerso quello del coordinamento tra il porto marittimo di Le Havre e quello interno di Rouen ».

Nella discussione svoltasi pochi giorni fa, il 9 u.s., alla Commissione speciale per l'esame del bilancio della Camera dei deputati, l'onorevole Sammartino, presidente della Commissione trasporti e marina mercantile, parlando dei porti e della loro inadeguatezza alle esigenze attuali, ha fatto alcune interessanti considerazioni su Trieste e, confrontando la sua situazione con quella di Genova (che ha il suo grande problema nell'intasatura che costringe le navi a sostare fino a 30 giorni in alto mare prima di attraccare a quei moli), diceva: « Il porto di Trieste presenta un problema contrario: un porto che potrebbe assorbire per le sue dimensioni ed attrezzature il lavoro di tre porti presenta un quadro desolante: banchine deserte, decine di gru paralizzate! Si tratta di un porto al quale bisogna dare subito un tonico potente, che dia vita anche alla nobile città ed al suo retroterra.

« Quando si parla di Trieste sarebbe facile — dice l'onorevole Sammartino — cadere nella retorica e strappare l'applauso

(infatti così avviene spesso purtroppo). Noi vogliamo invece restare coi piedi a terra, esortando il Governo a porre mano, ad ogni costo, al problema dei porti italiani e, tra essi, al porto di Trieste, che, oltre tutto, subisce il regime concorrenziale dei vicini porti dello Stato limitrofo ».

Impressioni altrettanto gravi hanno riportato dalla visita fatta a Trieste tutti i membri della Commissione parlamentare che ha visitato i principali porti quest'anno. La delusione sullo stato di Trieste è stata fortissima anche per quanti già ne erano informati.

Il ministro Spagnolli, al quale anche pochi giorni fa durante la campagna elettorale sono stati fatti presente i gravi problemi triestini, nella discussione alla Camera ha fatto cenno alla istituzione dell'Ente portuale previsto dallo Statuto regionale del Friuli-Venezia Giulia, che sarebbe allo studio dei Ministeri interessati ed all'oleodotto che dovrebbe facilitare i traffici triestini, e che secondo lui « potrà recare indubbi benefici per lo sviluppo di altri settori, come, a semplice titolo di esempio, i bacini di carenaggio ».

Io ho i miei dubbi, credo che le cose, a quanto mi risulta, non stiano proprio così, e ne riparlerò dopo.

Mi preme di sottolineare invece che i traffici commerciali a Trieste continuano a regredire. Nei primi otto mesi di quest'anno il movimento è aumentato pochissimo (da 3.260.000 a 3.526.000 tonnellate) rispetto allo stesso periodo del 1963, ma il traffico ferroviario è diminuito (da 1.358.000 a 1.280.000 t.) mentre quello autoveicolare è aumentato di pochissimo (da 1.026.000 a 1.059.000). Continua a inaridirsi soprattutto la vena dei transiti da e per l'estero, che è quella essenziale per Trieste. Il transito austriaco è stazionario, quello cecoslovacco si è ridotto di quasi un terzo. E allo stesso tempo è in decadenza progressiva pure la qualità delle merci in transito: il traffico delle materie prime per le lavorazioni industriali sta per raggiungere la metà di tutto il movimento marittimo, con netta prevalenza del petrolio.

Come già abbiamo ripetuto molte volte la radice di questa decadenza quantitativa e qualitativa dei traffici triestini va ricercata soprattutto nella politica governativa che dimostra di non tener conto di quanto avviene invece nei porti concorrenti di Trieste, da Fiume ad Amburgo e Brema dove si procede da un lato ad una politica tariffaria atta ad incrementare i traffici internazionali e dall'altro al potenziamento delle linee marittime e delle comunicazioni ferroviarie e stradali con il retroterra. Per Trieste c'è quasi una tendenza fatalistica ad attribuire la sua decadenza a situazioni estranee alla possibilità di intervento governativo, a condizioni di geografia o addirittura alla sorte. Mentre tutti i porti italiani registrano cospicui aumenti dei traffici, mentre soprattutto registrano poderosi aumenti i porti concorrenti stranieri (Amburgo ha aumentato in pochi anni del 304 per cento le tonnellate di merci in transito), Trieste segna il passo. Nell'ottobre scorso l'Azienda dei magazzini generali ha aumentato tutta una serie di tariffe diminuendo ulteriormente le capacità competitive del porto di Trieste. E ciò avviene perchè l'Azienda portuale triestina attende invano di essere sollevata dalle spese ferroviarie che ricadono sul suo bilancio, mentre in tutti gli altri porti italiani queste spese sono a carico dell'Amministrazione ferroviaria statale. Non sono mancate promesse per una equiparazione del porto di Trieste agli altri porti nazionali da questo punto di vista, ma... non si procede perchè prima bisogna, una buona volta, arrivare alla classificazione del porto, perchè Trieste e Monfalcone ancora sono in attesa di questo riconoscimento di appartenenza al territorio nazionale. In base ai dati rilevati dall'Istituto centrale di statistica, nel periodo gennaio-luglio 1964 il traffico marittimo nazionale ha registrato, rispetto allo stesso periodo del 1963, un aumento del 9,7 per cento nel tonnellaggio delle merci sbarcate ed imbarcate e del 3,0 per cento nel numero dei passaggeri sbarcati ed imbarcati.

I posti di maggior traffico delle merci sbarcate ed imbarcate in navigazione internazionale sono stati i seguenti: Genova 22,4 per cento; Venezia 9,1 per cento; Au-

gusta 7,6 per cento; Napoli 6,6 per cento; Ravenna 5,8 per cento; Savona 5,3 per cento; La Spezia 5,1 per cento; Livorno 3,5 per cento. Trieste, che è scesa ormai al 9° posto (dal 3°), non figura più tra i grandi porti.

In questa situazione il ministro Spagnolli, in un comizio elettorale del 26 ottobre scorso, si è limitato a constatare che « come tutta la Regione, Trieste è certamente eccentrica, insufficientemente collegata e quindi in posizione sfavorevole per i suoi traffici tradizionali ».

La posizione di Trieste è, invece, eccellente per i suoi traffici tradizionali perchè se è eccentrica per l'Italia, non lo è certamente per l'Europa centrale ed orientale, della quale costituisce la più naturale porta sul mare.

È vero invece che questa ottima posizione per i tradizionali suoi traffici internazionali non viene valorizzata, ma anzi ostacolata dal Governo, e questa è la causa della decadenza.

La concorrenza dei porti esteri è in progressivo aumento. Da un lato abbiamo la nota situazione di vantaggio dei porti nordici, dovuta al fattivo interessamento del Governo della Germania occidentale per includere nel Trattato di Roma le clausole che assicurano ad Amburgo e a Brema privilegi particolari in base alle mutate condizioni del loro retroterra in conseguenza della guerra (condizioni che si sono verificate anche per Trieste, ma che i governanti italiani non hanno fatto valere nel MEC) e dall'altro abbiamo la situazione di sviluppo di Fiume, favorita dal Governo jugoslavo con tutta una serie di provvedimenti tariffari e di attrezzatura.

È di questi giorni la notizia (e il Ministro deve saperlo) che le Camere di commercio dell'Italia, della Germania federale e dell'Olanda hanno protestato presso le autorità austriache per tutta una serie di discriminazioni praticate da operatori economici austriaci a danno del porto di Trieste e degli altri porti del MEC, in base ad un'intesa tra spedizionieri austriaci e l'Amministrazione dei porti di Fiume e Capodistria: in cambio di alti premi (rimborso del 6 per cento dei noli su navi jugoslave e del 25 per cento delle spese portuali), gli spedizionieri austriaci si impegnerebbero a trasbordare nel porto di Fiume determinate quantità e qualità di merci. I premi sarebbero pagati mediante un apposito fondo depositato presso una banca austriaca, costituito col 10 per cento sul valore delle esportazioni di merci in Jugoslavia che ogni esportatore austriaco verserebbe per le forniture di merci dirette in Jugoslavia.

I sistemi sono molteplici per la concorrenza che danneggia Trieste, ma certamente non sono compensati da provvedimenti adeguati da parte del Governo italiano.

C'è ora la questione del disegno di legge, di cui si è in attesa, per l'istituzione dell'Ente portuale autonomo di Trieste. Nelle note incluse negli atti della Commissione dei 75 della Camera dei deputati si dice che verrà realizzato entro l'anno in corso, e l'anno sta per finire.

Il disegno di legge che il Governo ha predisposto ma non ha ancora presentato, contiene varie prese di posizione negative per Trieste, e mi limito qui a citarne le principali. Aggiungo anche che so che l'onorevole Ministro ha ritirato quel disegno di legge per una nuova elaborazione, ma voglio tuttavia indicare le mie critiche a quel progetto nel tentativo di contribuire ad una elaborazione migliore.

1) Si vuole restringere al massimo la giurisdizione del futuro ente, sottraendo al suo controllo, e quindi al controllo pubblico, intere zone portuali, mutilandolo in partenza, negandogli la possibilità di incidere efficacemente su tutto l'andamento dei traffici per risolvere l'attuale crisi.

2) Nel paragrafo 6 dell'articolo 3 si manifesta la volontà, secondo me gravissima, di scorporare servizi che, come quello ferroviario, sono di competenza degli stessi Magazzini generali.

3) La composizione del Consiglio generale dell'ente comprende ben dieci rappresentanti del padronato e soltanto quattro rappresentanti dei lavoratori, fra i quali nessuno dei Magazzini generali.

4) Il ruolo degli enti locali e delle forze del lavoro risulta minimizzato.

5) Ai lavoratori si riserva un futuro incerto dando loro garanzie per un anno, rimettendo poi in discussione tutto il loro trattamento economico e di quiescenza.

6) Infine, l'articolo 19 dello Statuto progettato dimostra come si vogliano creare le premesse per rendere il futuro Ente un docile strumento burocratico nel quale abbiano una parte prevalente i funzionari alle dirette dipendenze del Ministero, posti a capo dei principali servizi.

Questo disegno di legge, come ho detto, non è stato presentato al Parlamento; un altro, di cui sono il primo firmatario, è già stato esaminato in sede di Commissione. La discussione deve essere fatta procedere superando le remore in atto e noi auspichiamo che da questo dibattito possa uscire uno strumento valido, democratico, efficiente per affrontare i problemi complessi che stanno a cuore di tutti coloro che comprendono l'importanza di una ripresa della funzione tradizionale dell'emporio triestino.

Ci interessa questo statuto dell'Ente autonomo per il porto di Trieste perchè la nostra parte intende fare un'ampia discussione per vedere se è possibile avere una legge che possa modificare gli enti che oggi esistono armonizzandoli in tutto il Paese.

Voglio ancora accennare ad un altro dei punti che il mio ordine del giorno comprende. Mi riferisco alle infrastrutture portuali previste e tuttavia ancora non completate. La questione del molo VII è tutt'ora arenata nell'*iter* della pratica per l'appalto dei lavori e tutte le altre opere di importanza decisiva per il collegamento del porto al retroterra nazionale ed internazionale (autostrada Trieste-Venezia, doppio binario Trieste-Venezia, linee ferroviarie e stradali verso l'Austria e la Jugoslavia, galleria di circonvallazione ferroviaria) attendono stanziamenti, appalti, modifiche, completamento, malgrado si tratti di un complesso di opere assolutamente necessarie, inequivocabilmente promesse e previste anche dal punto di vista del loro finanziamento.

Sulla questione dei servizi marittimi dell'Adriatico e dell'abolizione del criterio della pendolarità dei servizi fra Adriatico e Tirreno si è parlato anche nella recente discussione alla Camera, come pure sull'urgenza della sostituzione delle motonavi (Saturnia e Vulcania) in servizio sulla linea per il nord America. Lei sa, onorevole Ministro, che a Trieste corre la voce che, nel momento in cui queste due vecchie carrette verranno ritirate dalla circolazione, non ci sarà più la linea Trieste-New York. Mi auguro sia una voce infondata.

Il riconoscimento che si tratta di provvedimenti essenziali per i traffici triestini viene da ogni parte, ma le promesse ministeriali risultano ancora imprecise ed evasive. Poichè è il Ministero della marina mercantile che deve intervenire per le sovvenzioni all'industria cantieristica, anche se non ho fatto cenno a questo problema nell'ordine del giorno, desidero insistere, anche in questa sede, sulla gravità della situazione della economia triestina.

Infatti, anche per quanto riguarda la cantieristica triestina, non abbiamo nessuna prospettiva. Sappiamo che si smantellerà il cantiere « San Rocco », anche se ci è stata data la speranza di poterlo utilizzare, ammodernandolo, per quelle mille cisterniere che dovrebbero arrivare nel nostro porto ogni anno dopo la costruzione dell'oleodotto.

Non si ha alcuna prospettiva per quel che riguarda il cantiere « San Marco » per il quale più volte mi sono rivolto anche al Ministro delle partecipazioni statali.

Ciò che mi ha lasciato preoccupato è stata l'intervista concessa dal signor Ministro alla stampa triestina per quanto si riferisce al futuro dell'industria cantieristica italiana.

Si parla dell'ammodernamento, del potenziamento, dell'ingradimento di altri cantieri, ma non una parola circa il futuro della industria cantieristica triestina.

Per questo desidero che l'onorevole Ministro, quando risponderà ai vari oratori, ci dia almeno l'assicurazione che il Governo ha intenzione, nel quadro del ridimensionamento dell'industria cantieristica, di presta-

re maggiore attenzione allo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento dell'industria cantieristica triestina che è il perno fondamentale intorno al quale gira tutta la vita economica della nostra città, del nostro territorio ed in parte anche di tutta la nostra regione.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Fabretti, il quale, nel suo intervento, svolgerà anche il seguente ordine del giorno che reca la sua firma e quelle dei senatori Adamoli, Vidali, Gaiani, Giacomo Ferrari, Vergani e Guanti.

Il Senato,

considerata la grave e caotica situazione nella quale versa la pesca italiana ostacolata nel suo sviluppo dalla mancanza di una organica programmazione e da adeguati investimenti onde portarla rapidamente in grado di provvedere alle crescenti richieste del mercato nazionale, ponendo così fine all'indebitamento del Paese per acquisto di pesce nella misura crescente di 60 miliardi annui;

constatata la urgente necessità di una nostra maggiore partecipazione alla pesca atlantica con mezzi adeguati alle esigenze moderne della pesca di altura ivi compresa la costruzione di adeguate attrezzature portuali, nonchè l'urgenza della organizzazione della distribuzione ai mercati di consumo del prodotto eliminando ogni infrastruttura parassitaria e fornendo il settore delle necessarie attrezzature favorendo all'uopo la collaborazione e il potenziamento della cooperazione, oltre alla necessità inderogabile di avviare il Paese a disporre di mezzi e uomini adeguati alla ricerca scientifica specifica alla pesca da mettersi al servizio dei pescatori;

viste le difficoltà finanziarie degli operatori economici privi persino dell'aiuto dell'estinto fondo di rotazione;

tenuto conto delle gravi condizioni previdenziali, contrattuali, eccetera nelle quali sono tenuti i pescatori e le loro famiglie, e della insufficienza, ampiamente dimostrata, delle scuole tecnico-professionali per cui i giovani si orientano verso altri settori di occupazione, eccetera,

impegna il Governo ad affrontare organicamente il complesso dei problemi della pesca con la massima urgenza e con mezzi idonei.

F A B R E T T I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, come è stato già rilevato da qualche collega di Gruppo, io mi soffermerò esclusivamente sui problemi della pesca per sottolineare soprattutto l'insufficienza degli stanziamenti del bilancio. Condivido le considerazioni del compagno Adamoli sulla presunta staticità anche perchè qui non vi è staticità ma vi è una forte tendenza, nonostante gli sforzi che noi facciamo, al peggioramento relativo. E questo è anche confermato da un dato di fatto: noi abbiamo speso nel 1962 oltre 40 miliardi per l'acquisto di pesce sui mercati esteri: cifra che nel 1963 è salita a 55,8 miliardi e le previsioni per il 1964 sono di un notevole superamento: circa 60 miliardi di spesa. Quindi vi è un continuo crescendo nella spesa che la Nazione fa per acquistare questo prodotto. Eppure noi siamo una Nazione di larghe tradizioni marinare con gli ottomila chilometri di coste cui sovente si richiama il signor Ministro. Abbiamo una categoria di pescatori tra le più qualificate, ma siamo in questa situazione: non riusciamo a provvedere al fabbisogno del nostro Paese. E dirò più avanti quali limiti vi sono all'espansione di questo prodotto.

Certamente vi è un grosso difetto da parte della politica governativa; non si vedono ancora, nonostante certi annunci e certe affermazioni del signor Ministro, le linee di un'azione programmata in questa direzione. Eppure questo è un settore il cui sviluppo per le esigenze economiche e alimentari del nostro Paese dovrebbe essere incrementato. Ma noi siamo ancora fermi alle 204 mila tonnellate di pescato del 1963 e ne importiamo quasi il doppio di fronte a Nazioni che hanno toccato dei vertici veramente per noi astronomici: il Giappone, per esempio, ne produce 7 milioni di tonnellate e la Norvegia oltre 2 milioni. È possibile che noi dob-

biamo restare con le nostre attrezzature pescherecce alle 204 mila tonnellate del 1963 di pescato annue, quando vi sarebbe un campo enorme nel quale operare per risolvere questo problema?

Il nostro consumo, in queste condizioni. è poco più di 6,5 chilogrammi a testa; la metà è di importazione. Per questo il nostro è un mercato considerato « appetitoso » dai Paesi esportatori. Richiamo l'attenzione dei colleghi sul fatto che il nostro mercato verrà presto liberalizzato alla fine del 1964. Secondo noi, quindi, il Governo ha il dovere di provvedere con la massima urgenza, con un piano organico e con mezzi finanziari adeguati, per far superare alla pesca italiana lo stato di grave arretratezza nel quale si trova; non si può trascurare, come si è fatto sino ad ora, questo importante e redditizio settore nel quale trovano lavoro 130 mila unità lavorative. Urge affrontare, con una visione organica, e risolvere praticamente i problemi essenziali della pesca, con una programmazione concreta di diversi anni come noi da tempo andiamo sostenendo.

I problemi più urgenti sui quali il Governo dovrebbe operare, a nostro avviso, non trovano una soluzione nonostante la buona volontà e gli intendimenti del Ministro. Così, per esempio, per quanto riguarda il credito peschereccio, la famosa legge n. 1457 del 27 dicembre 1956 sull'aumento del fondo di rotazione è completamente inoperante; nonostante ripeto che il Ministro rilevi la necessità di trovare i 5 miliardi per far sì che il credito peschereccio possa operare in aiuto del settore.

Noi riteniamo che sia necessario snellire il funzionamento di questa legge, prolungando a 25 anni il periodo di ammortamento, eliminando le assurde restrizioni delle banche quando si tratta di concedere i mutui.

Riteniamo inoltre che sia necessario fare operare la Cassa per il Mezzogiorno su tutto il territorio nazionale perchè le condizioni dei pescatori sono in genere le stesse dappertutto. La pesca è « depressa » ovunque!

Per quanto riguarda il settore più produttivo, cioè della pesca atlantica, se è vero che noi sosteniamo che non si deve trascurare la pesca nel Mediterraneo e renderla più produttiva, ci rendiamo certamente conto che il settore nel quale si potrebbe realizzare una maggiore produzione è indubbiamente quello della pesca oceanica e atlantica. È vero, abbiamo fatto dei passi in avanti in questo settore, siamo riusciti a superare non poche difficoltà, ma le 60 navi adibite a questo tipo di pesca sono poche e inadeguate alle necessità del Paese. È questo un settore estremamente redditizio perchè ogni viaggio frutta decine e decine di milioni al netto di tutte le spese; non capisco quindi perchè non si debba andare avanti più speditamente in questo settore. Le 60 navi, onorevole Ministro, non sono poi del tutto attrezzate idoneamente ed equipaggiate per una pesca efficiente e per realizzare una produzione adeguata. Non vediamo perchè debba essere assente da questo campo la Finmare. Sarebbe invece questo un settore che la Finmare dovrebbe veramente investire, e studiare costruendo navi da pesca di quel tipo. Secondo noi il Governo dovrebbe, in questo quadro di programmazione, fare uno sforzo più equo facilitando anche la cooperazione.

Legato a questo problema vi è il grosso problema della distribuzione sui mercati di questo prodotto. Urge quindi la riforma radicale della legge sui mercati; occorre provvedere al dislocamento di frigoriferi di conservazione nei luoghi più idonei anche per avviare il prodotto al consumo il più direttamente possibile. Purtroppo manca una politica di finanziamento anche per queste opere strutturali che sono indispensabili. Ecco perchè, onorevole Ministro, già sorgono e non sono rare le forme, non dirò di mafia, ma di accaparramento del prodotto a tutto danno dei pescatori come si può rilevare da questi dati: il pesce « atlantico » al produttore viene pagato dalle 220 alle 240 lire al chilogrammo, mentre poi viene messo sul mercato ad un prezzo medio che supera le mille lire al chilogrammo. (*Interruzione del senatore Genco*).

Questa è la media.

Non ho altre notizie specifiche, ma so che il pesce pescato in Atlantico, al consu-

matore, è venduto a mille lire al chilogrammo, mentre al produttore vengono corrisposte 220-240 lire. Perchè questa moltiplicazione per quattro? Perchè tanti debbono arricchirsi, manovrando il settore della conservazione e della distribuzione?

E siamo arrivati al problema della distribuzione, al problema del mercato, che deve essere risolto in termini associativi, organizzando i pescatori in modo tale da evitare ulteriori, prevedibili accentuazioni del fenomeno che ho lamentato.

C'è poi il grosso problema dei porti e delle attrezzature portuali, che è pure necessario risolvere per potenziare la pesca ed assicurare una produzione sufficiente per il consumo nazionale. Occorrono attrezzature moderne, perchè senza di esse è impossibile, non dico colmare la lacuna che ci divide dagli altri Paesi produttori, ma almeno avvicinare le distanze.

Nella zona in cui vivo, signor Ministro (e che lei conosce bene) le condizioni sono inimmaginabili. Le attrezzature di Ancona e S. Benedetto del Tronto per la conservazione (frigoriferi, eccetera) — e sono grossi centri con 300 barche da pesca, tra cui numerose sono quelle destinate all'Atlantico — sono del tutto insufficienti; il porto di San Benedetto non è capace di dare ricovero a tutte le imbarcazioni, sia dal punto di vista del numero, sia dal punto di vista del pescaggio (cosicchè per i bassi fondali le barche più grosse non possono trovare ricovero nel porto). Le conseguenze economiche e sociali sono immaginabili.

Ad Ancona manca un bacino di piccolo carenaggio (o meglio, ce n'è uno gestito dai cantieri navali di proprietà dello Stato, ma che non fa niente per la pesca); manca un sistema idoneo di distribuzione idrica (ed il rifornimento dell'acqua di 130 navi da pesca è assicurato dalla modesta solita « fontanella »); le banchine sono insufficienti; mancano i servizi igienici (il marinaio che sbarca in quel porto, non dico che non possa fare una doccia per togliersi di dosso l'odore del pesce, ma non può neppure soddisfare i propri bisogni corporali).

Da sei anni ad Ancona funziona un faro provvisorio del tutto insufficiente, visibile, in tempo di nebbia, solo quando la nave è già sugli scogli. Ad Ancona il nautofaro non funziona e di conseguenza la navigazione è cieca con pericoli che è facile immaginare.

Se questa è la situazione di Ancona, immagino che non migliore sia quella degli altri porti pescherecci. Occorre uscire da questo stato di fatto. Vorrei un chiarimento per Ancona: alla Camera, a proposito dei porti, signor Ministro, lei ha affermato che il traffico internazionale è assorbito da 17 porti con l'84 per cento del traffico complessivo. Fra questi porti ha inserito Falconara Marittima. Vorrei chiedere: lei intende escludere Ancona dai porti di una certa importanza? Ancona ha un traffico annuo di 4,5 milioni di tonnellate, mentre Falconara si serve di un'isola artificiale tecnicamente superata per il traffico petrolifero. Lei sa che il progetto di ampliamento del porto di Ancona, d'altra parte, prevede la costruzione di un porto petrolifero atto a garantire l'entrata nel porto delle cisterne che oggi sono costrette a scaricare a Falconara, cioè in mare aperto!

Per il famoso « buco » del porto di Ancona sono stati stanziati dal Ministero dei lavori pubblici 40 milioni. Il « buco » sarà tappato. Ma il problema del porto non sarà risolto finchè non ne saranno affrontati i problemi di fondo.

Ritornando al tema degli studi e delle ricerche, sottolineo la necessità di compiere in questo campo uno sforzo notevole perchè siamo davvero ancora all'anno zero. Poco o niente si è fatto nello studio della vita delle varie specie ittiche, e le nostre condizioni sono inconcepibili in un'epoca moderna caratterizzata da un avanzato stadio di ricerche. Ho già detto in un precedente intervento che i nostri pescatori, per essere sicuri, ricorrono al sistema di mettersi sulla scia delle navi giapponesi, perchè il Giappone ha approfondito lo studio dell'ittiofauna, di cui ha indagato gli orientamenti, le trasmigrazioni, le caratteristiche, ecc.

Ma una notizia recente dimostra tutta l'entità del paradosso. Un istituto ittiologico norvegese ha iniziato una serie di studi nel golfo di Napoli evidentemente non con fini di ricerca astratta...

G E N C O , *relatore*. A Napoli funziona una stazione zoologica per il pesce che è la prima d'Europa.

F A B R E T T I . Intanto l'istituto ittiologico norvegese di cui ho parlato ha iniziato uno studio sulla vita delle sarde, delle alici, del pesce azzurro vivente nel golfo di Napoli. Questa è una dimostrazione del ritardo, dell'arretratezza del nostro Paese. Dobbiamo compiere uno sforzo anche in questo settore.

Nel campo della preparazione tecnica professionale è noto che si stenta a formare gli equipaggi delle navi da pesca atlantica: non si trova gente capace di condurre quelle navi che sono moderne e impegnate in una pesca di qualità. La scuola media unica non facilita la formazione di questa gente di mare, ed occorrerà istituire delle scuole di specializzazione anche per colmare questa lacuna. Il problema peraltro può essere risolto con uno strumento che sul piano politico non si vuole mettere in essere. Parlo della Regione, a cui utilmente debbono essere demandati questi ed altri compiti. Anche i Comuni e le Provincie possono cooperare.

Per inciso vorrei unire la mia voce a quella del collega Crollalanza a proposito dell'accordo di pesca con la Jugoslavia. È un accordo che interessa migliaia di pescatori e le proposte da noi fatte sono realistiche e concrete; non si vede per quali motivi, nel quadro di un normale accordo commerciale, esse non possano essere accettate dalla Jugoslavia. Noi accettiamo il principio del controllo, ma chiediamo che sia più giusto e più confacente a rapporti di buon vicinato.

Per la tutela della vita dei pescatori, lei, onorevole Ministro, nella nota aggiuntiva al bilancio ha manifestato l'intenzione di spendere 80 milioni l'anno per servizi radiotelefonici. Lei sa come funziona questo servizio ed io non saprei giudicare con precisione della validità e della sufficienza dello stanziamento indicato. Il nostro pensiero è che lo Stato debba intervenire nel modo più energico per assicurare un idoneo servizio radiotelefonico. È noto che il nubifragio dell'8 giugno scorso, che ha investito la costa adriatica, ha provocato ben nove vittime, probabilmente da ascriversi proprio alla mancanza di un servizio radiotelefonico costiero, che avrebbe dovuto non solo collegare le navi con la terraferma, ma altresì preavvertire tempestivamente l'avvicinarsi del fortunale. Le vittime allora lamentate, le navi andate perdute sono una tragica denunzia di tale carenza, ed io debbo elevare una protesta per la mancata risposta ad una interpellanza da me presentata sull'argomento degli interventi che il Governo deve fare per riparare e per risarcire quei danni.

Il Ministro dei lavori pubblici si è mosso in una certa direzione; il Ministro del turismo ha stanziato una certa cifra; cosa fa il Ministro della marina mercantile per quanto di sua competenza per le vite umane perdute, per le barche affondate, per le reti distrutte? C'è una responsabilità del Governo di fronte a tutto questo, che deriva dal non aver provveduto alle attrezzature radiotelefoniche che avrebbero potuto permettere di scongiurare o ridurre i danni. Questa interpellanza non ha avuto ancora risposta a sei mesi di distanza del sinistro e non conosciamo ancora neppure le intenzioni del Governo. A sei mesi di distanza non sappiamo ancora cosa intende fare il Governo. Vi è stata una vaga risposta dell'onorevole Cattani alla Camera; al Senato non si è ancora risposto all'interpellanza di cui io sono firmatario insieme al collega Samaritani. Questa è insensibilità — mi si scusi — di fronte alla tragedia dei morti e dei capitali perduti.

Legato a questo è il problema delle barche di salvataggio, di cui tuttora manchiamo. I tecnici ci assicurano che, se ci fossero state, le vite umane sarebbero state salvate.

Per quel che riguarda il settore della disciplina contrattuale, siamo veramente all'anno zero. Comprendo le difficoltà e la complessità di regolamentare contrattualmente una categoria di 130 mila pescatori, suddivisi in zone e settori del tutto diversi. Ma vogliamo cominciare col regolamentare almeno il settore della pesca atlantica, dove lo Stato spende il denaro di tutti per sovvenzionare i padroni delle barche? Le insuffi-

cienze e le carenze accentuano il fenomeno della fuga dei giovani dal settore, cosa di cui dobbiamo preoccuparci.

Non aggiungo altro sul particolare argomento delle pensioni sollevato ampiamente da altri colleghi; desidero però insistere col chiedere un aumento immediato delle pensioni, come è dovere del Governo. Non si può ammettere che quei marittimi restino esclusi anche dai modesti benefici che hanno ottenuto i pensionati di altre categorie. Urge inoltre una riforma dei limiti di pensionabilità, che non possono essere quelli tradizionali, ma vanno ridotti. Il logorio della vita di mare è enorme; a 40-45 anni un pescatore è già un uomo virtualmente finito.

Ed ancora: bisogna affrontare il grosso problema della casa ai pescatori e dell'assistenza.

È necessario, quindi, ed urgente un coordinamento anche sul piano legislativo. Il Ministro osserverà che già vi è il disegno di legge n. 663, di cui è in corso la discussione alla Camera. È un disegno di legge interessante, ma che si incentra quasi esclusivamente sui problemi restrittivi o disciplinatori, sulla lotta contro la pesca di frodo, l'uso degli esplosivi, i vari abusi. Sono tutte cose sulle quali siamo perfettamente d'accordo, ma, se il provvedimento si limiterà ad esse e non rappresenterà uno sforzo organico nel contesto di un piano programmato per la pesca, non sortirà effetti positivi.

Occorre risolvere la precaria situazione delle suddivisioni delle responsabilità fra i vari Dicasteri. A nostro avviso, il Governo deve cercare l'unificazione della Direzione generale della pesca, sia di mare che lacuale e fluviale.

Alla terza Assise azzurra del 1964 da tenersi ad Ancona si deve giungere con una preparazione molto più seria sulla base di questi intendimenti e tenendo presente le insufficienze che lo stesso Ministro denuncia nella sua nota aggiuntiva. Occorre realizzare, magari a Roma, la riunione preparatoria da tenersi entro gennaio prossimo. Se lavoreremo insieme, pescatori, operatori economici, forze politiche dei diversi settori, noi riteniamo che le difficoltà possano essere vinte, purchè naturalmente sopravvenga una politica di investimenti adeguata.

Tutti i problemi, a cui ho fatto cenno, nel bilancio non figurano. Del resto, lo stesso senatore Genco si è reso conto dei limiti del bilancio. Pare che il Ministro, nonostante la sua buona volontà, sia prigioniero della politica del Governo e non riesca a trasformare in iniziative concrete certe sue dichiarazioni che, se pur qualche volta non condividiamo, rappresenterebbero, se trasformate in realizzazioni, un qualcosa di positivo.

Noi abbiamo bisogno di andare avanti, ma il Governo non dimostra di avere questa volontà. Fin dal primo Governo Moro, nel programma di indirizzi economici elaborato dal Ministro del bilancio, onorevole Giolitti, non si faceva cenno all'economia marittima, salvo una larvata indicazione sui porti. Questo ci dice tutto sull'orientamento del Governo. Sarà superata tale grave lacuna? Si tratta di un settore redditizio e lo stesso onorevole Ministro metteva in evidenza, nelle sue note, come il complesso dell'economia marinara rappresenti un afflusso per l'Italia di oltre 1.000 miliardi annui. Nell'indifferenza del Governo c'è una contraddizione, che lo stesso Ministro avverte, ma che la politica generale governativa impedisce di superare.

Noi chiediamo di andare avanti, nel senso da noi indicato, e a tale proposito ho presentato un ordine del giorno sul quale l'onorevole Ministro vorrà esprimere il suo pensiero.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Chiariello, il quale, nel suo intervento, svolgerà anche il seguente ordine del giorno firmato dai senatori Massobrio, Lea Alcidi Rezza, Rovere, Chiariello, Pasquato e Battaglia:

Il Senato,

considerato che, a titolo di protesta contro i provvedimenti di concessione di « autonomie funzionali » all'Italsider, alla zona industriale del porto di Marghera ed all'Enel, i lavoratori portuali hanno recentemente effettuato numerose astensioni col-

lettive dal lavoro che hanno causato la paralisi dei più importanti porti nazionali;

considerato come altri simili casi di astensioni collettive dal lavoro delle maestranze portuali potrebbero verificarsi per l'avvenire in relazione alla concessione od all'esercizio di « autonomie funzionali »;

considerato che il potere discrezionale del Ministro della marina mercantile nella concessione di « autonomie funzionali » è chiaramente stabilito dall'articolo 110 del Codice della navigazione e che tale potere risponde a sani criteri di produttività;

considerato che le astensioni collettive dal lavoro delle compagnie portuali a titolo di protesta contro le « autonomie funzionali » sono effettuate da operai incaricati di pubblico servizio non legati da rapporto di subordinazione in senso tecnico e per fini di limitare illegittimamente un potere discrezionale concesso al Ministro della marina mercantile della legge in materia che solo indirettamente potrebbe riguardare i loro interessi economici;

considerato che il Consiglio di Stato, con parere in data 12 maggio 1964, ha ritenuto tali astensioni collettive dal lavoro come non rientranti nel concetto di sciopero tutelato dall'articolo 40 della Costituzione motivando il suddetto parere con la mancanza di subordinazione in senso tecnico delle maestranze portuali organizzate in compagnie portuali e con la mancanza di finalità economiche dirette;

considerato che, comunque, la Corte costituzionale, con recente sentenza, ha riconosciuto la legittimità dell'articolo 330 del Codice penale, che punisce come reato l'abbandono collettivo del lavoro da parte dei dipendenti di imprese esercenti servizi di pubblico interesse;

considerato che, per le sopra esposte ragioni, le astensioni dal lavoro di cui trattasi investono la responsabilità disciplinare dei singoli partecipanti;

invita il Governo ad applicare, per i casi in questione, rigidamente, le sanzioni previste dall'articolo 1254 del Codice della navigazione in relazione alle infrazioni disciplinari di cui al n. 9 dell'articolo 1251 dello stesso Codice ed ai nn. 1 e 5 dell'articolo 195 del regolamento d'attuazione del Codice medesimo.

C H I A R I E L L O . Sarò molto breve, sia per aderire all'invito del nostro Presidente, sia perchè dovrei ripetere molte delle cose che pochissimi mesi or sono ho detto in sede di esame del bilancio semestrale.

Molti sono stati gli argomenti affrontati dai colleghi che mi hanno preceduto. Ricordo che il collega Adamoli, in altra occasione, parlando delle decine di miliardi che bisognava stanziare per colmare il *deficit* della Finmare, ha affermato: noi dobbiamo veder chiaro in queste amministrazioni, per renderci conto di come vengono spesi i denari dello Stato e per non arrivare con l'acqua alla gola quando debbono essere pagati gli interessi. La stessa cosa chiediamo noi e sull'argomento probabilmente indugerò nel mio intervento in Aula. Le compagnie a prevalente interesse nazionale sono divoratrici di denaro. È necessario sapere con chiarezza come sono amministrati i fondi che lo Stato a getto continuo deve versare per colmare il *deficit* di queste società, come del resto accade per tante altre amministrazioni statali o irizzate.

Il problema dei porti è stato da noi più volte esaminato. Non possiamo certo attenderci grandi cose dai 10 miliardi stanziati per tutto il settore. Il solo porto di Napoli ne richiederebbe di più. Basterebbe dire che c'è una diga, la diga più importante del porto di Napoli, che sta franando, c'è come un buco in mezzo e soltanto adesso pare che si voglia incominciare a ripararla. Ma la metà delle banchine del porto di Napoli sono impraticabili. Senza voler parlare del nostro porto, pensiamo al porto di Genova. Sentir parlare del porto di Genova per noi italiani una volta era fonte di orgoglio. Ma oggi questo grande porto, che competeva con i grandi porti intercontinentali, è ridotto nelle condizioni che è. Pensare che Genova è ridotta come era ridotta Massaua con 30-40 navi che debbono aspettare per giorni e giorni per poter sbarcare le merci è veramente una cosa grave. Bisogna dunque esaminare tutte le cause e le concause

della deficienza dei nostri porti. Per quanto riguarda la questione del porto di Rivalta...

G E N C O , *relatore*. Non è un porto.

C H I A R I E L L O . ...è una questione che sento adesso per la prima volta, che ignoravo. Ora quando venite a parlarci (*rivolto all'estrema sinistra*) della gravità della situazione del porto di Genova e quando si dice che il Governo con il bilancio attuale non è in condizioni di intervenire a favore del porto di Genova, mentre vi sono gli operatori della città di Genova che in carenza del Governo vogliono incominciare ad attrezzarsi, e si risponde di no a questa iniziativa, io dico che questo è un assurdo. Può darsi che mi sbagli. Comunque è un argomento che non ho approfondito, che mi riservo di approfondire e se del caso in sede di discussione in Aula spero di poter essere meglio edotto e poterne parlare a ragione veduta.

Per quanto riguarda il problema dei marittimi io sono chirurgo e mi interesso ai marittimi civili da 20 anni; quindi conosco bene i loro problemi. Credo anche di essere molto benvoluto perchè sanno con quanto affetto mi sono occupato dei loro bisogni. Sono quindi perfettamente d'accordo che i marittimi fanno una vita dura, che i problemi dei marittimi devono essere valutati in pieno, soprattutto il problema delle pensioni. Io che ci vivo in mezzo so che è grave il fatto delle pensioni; non è concepibile che le pensioni attuali dei marittimi non debbano essere neanche suscettibili di miglioramento quando poi un modesto miglioramento c'è stato per le altre pensioni, mentre cioè le pensioni dei marittimi vivacchiano ancora nella stessa maniera, costituendo una cosa poco decorosa per una Nazione civile. Debbo però anche dire (e forse la cosa dispiacerà) che i marittimi qualche volta debbono adeguarsi alle necessità e comprendere certe situazioni. La questione delle autonomie funzionali non tutti la vedono come la vedono i colleghi comunisti. Noi certamente la vediamo in modo diverso ed in questo senso ho presentato a nome di alcuni colleghi del Gruppo liberale l'ordine del giorno di cui il Presidente ha dato lettura. Il riconoscimento per certe determinate aziende dell'opportunità di adoperare per le operazioni portuali eccezionalmente personale proprio (ed in genere poi si tratta di aziende irizzate e non di aziende private), mentre originariamente rappresentava una misura più che economica, oggi rappresenta anch'esso un elemento di rottura del monopolio portuale. I recenti scioperi di protesta contro la concessione di nuove autonomie funzionali, data la loro gravità e dato il fatto di essere diretti contro decisioni discrezionali prese conformemente alla legge, fanno sorgere il problema se anche in assenza della definizione del diritto di sciopero, ai sensi dell'articolo 40 della Costituzione, gli scioperi suddetti possano essere considerati in senso tecnico e quindi protetti dalla Costituzione. Non interverrò sulla questione dei deliberati della Corte di cassazione, ma ricorderò che il Consiglio di Stato, recentemente, per gli scioperi dei portuali ha affermato che essi non dovevano essere riconosciuti scioperi in senso tecnico e che quindi potevano applicarsi ai portuali le sanzioni del caso.

Ora questo sarà un problema marginale; comunque è uno dei tanti problemi che aggravano la situazione dei nostri porti. Prego dunque il signor Ministro di dirci qualche parola al riguardo senza nessuna acredine, perchè anche su questo punto la Nazione vuole sapere se per le autonomie funzionali ogni tanto dobbiamo assistere a degli scioperi che si sa quando iniziano ma non si sa mai quando finiscono.

P R E S I D E N T E Ha facoltà di parlare il senatore Macaggi, il quale, nel suo intervento, svolgerà anche il seguente ordine del giorno che reca la sua firma e quelle dei senatori Martinez e Giancane.

Il Senato,

invita il Governo a provvedere con urgenza all'aggiornamento delle pensioni dei marittimi in anticipazione della loro sistemazione nel complesso del prossimo ordinamento pensionistico generale e a corrispondere comunque ai pensionati del mare un

acconto da versarsi nel periodo delle festività natalizie, tenuto conto delle particolari condizioni di bisogno di questi vecchi lavoratori in favore dei quali non è stato da lungo tempo disposto alcun provvedimento migliorativo, a differenza di quanto si è verificato in favore di altre categorie.

M A C A G G I . Sono questa mattina per la prima volta ospite della 7ª Commissione e quindi sarò di estrema discrezione nel tempo che ruberò ai colleghi che mi ascoltano. Mi sono accorto con una certa sorpresa che in questa Commissione siamo in molti medici, anche chirurghi, il che forse fa pensare che vi sia bisogno di interventi per la Marina mercantile, ma speriamo non siano interventi chirurgici. (*Ilarità*).

Non sono venuto con un intervento organizzato; per dire la verità ero venuto per sentire quale è la situazione e quali sono i programmi per il bilancio della Marina mercantile. Ho ascoltato con il massimo interesse tutti gli interventi ed in realtà comprendo anche la difficoltà in cui si trova l'onorevole Ministro di fronte alla quantità di richieste che toccano veramente dei punti vitali per il nostro Paese, che, come tutti sanno, vive in gran parte sullo sviluppo della marina mercantile. Ma quando io leggo che le spese del Ministero della marina mercantile ammontano complessivamente a 107 miliardi e 694 milioni, comprendo perfettamente, ripeto, l'imbarazzo in cui viene a trovarsi l'onorevole Ministro nel dover risolvere anche una sola parte di queste questioni. Qui si prospetta allora evidente la necessità di un giudizio di priorità di soluzioni di determinati problemi. E penso che con questo criterio si debbano affrontare preventivamente le questioni di maggiore importanza, e cioè le vitali questioni portuali che stanno in primo piano all'ordine del giorno dell'economia del nostro Paese. Qui non veniamo a fare questioni di campanilismo, di precedenza di un porto sull'altro, perchè ognuno dei tanti porti di cui dispone la nostra Penisola ha una sua importanza; però vi sono porti che hanno veramente un'importanza nazionale e tra questi vi è il porto di Genova di cui poco fa ha parlato il senatore Chiariello. Se noi pensiamo che in una previsione di spesa che è stata fatta per una sistemazione che non sarebbe nemmeno del tutto soddisfacente del porto di Genova, sono stati previsti una cinquantina di miliardi (e si tratta di un piano ormai sorpassato per cui questa cifra dovrebbe essere aumentata), ci troviamo di fronte all'impossibilità di far fronte rapidamente come sarebbe necessario a queste esigenze. Avrei però desiderato che nel bilancio della Marina mercantile fosse per lo meno prospettata in modo un po' più concreto la sua linea programmatica. Non è questione dei 10 miliardi che, è chiaro, non possono risolvere nulla, ma è proprio necessario dare una certa visione di quello che potrà essere fatto in un futuro che speriamo sia abbastanza prossimo, perchè per mia esperienza personale vedo come si presenta in questo momento il porto di Genova. Per questo porto non vi è soltanto la questione delle 30 o 40 navi che vedevamo ferme per settimane fuori del porto; ora non le vediamo più queste 30 o 40 navi ferme fuori del porto. Oggi vediamo qualche nave che aspetta per qualche giorno e poi se ne va. Questo è un indizio molto grave perchè è la riprova di quello che temevamo, cioè del dirottamento che è avvenuto dal porto di Genova verso i porti del nord-Europa che sono più attrezzati e possono far fronte alle esigenze di carico e scarico con la rapidità necessaria.

Si tratta di problemi di importanza fondamentale che aspettano di essere risolti. Naturalmente non sono soltanto questi; degli altri abbiamo anche trattato nei nostri interventi in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile, segnalando la necessità di aggiornare le attrezzature quanto meno dei grandi porti, e in prima linea del porto di Genova, per far fronte alle varie esigenze che si presentano.

La questione del centro di Rivalta, collega Massobrio — anzi doppiamente collega essendo noi entrambi medici — tocca dei principi di carattere generale che riguardano quella che è l'iniziativa privata nei confronti delle iniziative di Stato. Io non sono contrario in modo assoluto all'intervento dell'iniziativa privata; ritengo però che esso

debba essere mantenuto in limiti tali da non danneggiare l'eventuale successivo sviluppo (e mi riferisco anche a quanto è stato detto dal senatore Adamoli che conosce bene tale questione), perchè in effetti se questo centro di Rivalta dovesse essere sviluppato come previsto nel programma che noi conosciamo, verrebbe ad interferire in modo dannoso in quello che può essere il successivo sviluppo dell'intervento statale ai fini del miglioramento della situazione del porto di Genova.

Penso che in determinati settori possa anche essere utile avere possibilità di depositi extra portuali, anche perchè Genova è chiusa tra monti e mare, lo spazio le manca, il suo aeroporto ha necessità di espansione e le aree a disposizione sono già oggi insufficienti. A riprova di tutto ciò sta il fatto che alcuni centri industriali hanno già portato oltre i Giovi le loro attrezzature, pur trattandosi di industrie tradizionalmente genovesi e che hanno in Genova le loro direzioni. Si tratta comunque, ripeto, di un problema che deve essere affrontato con molta prudenza ed anche con spirito critico da parte dell'onorevole Ministro per regolare nel modo migliore lo sviluppo delle attività extra-portuali, tenendo anche conto del fatto che l'istituzione di centri al di fuori del porto tocca profondamente gli interessi di molte categorie di lavoratori.

Non v'è soltanto la questione delle compagnie portuali; ci sono anche molte altre categorie interessate, come ad esempio quella degli spedizionieri qui già ricordata. È chiaro che se l'attività di spedizione viene portata al di fuori del porto, gli spedizionieri genovesi vengono a subire un grave danno. Credo comunque che ciò non abbia influito in maniera determinante sull'aumento dei voti per il partito comunista a Genova, collega Adamoli, in quanto l'opposizione non è stata soltanto dei comunisti, nè mi risulta che gli spedizionieri sentano un debole per il vostro partito.

Per quanto riguarda i cantieri, quelli genovesi sono in crisi, come del resto tutta la cantieristica italiana in questo momento. Anche qui si tratta di attrezzature che necessitano di adeguati finanziamenti, anche se non si può pensare che tali finanziamenti siano determinati in misura tale da poter cambiare *ex abrupto* la situazione. È comunque un problema da affrontare, anche questo, nel quadro di una linea di programmazione. E a tale scopo forse sarebbe bene che questa linea di programmi futuri fosse prospettata nei nostri bilanci in maniera più chiara ed approfondita.

Il collega Massobrio ha toccato fra l'altro anche la questione delle autonomie funzionali. L'onorevole Ministro la conosce a fondo e sa quali sono le critiche che anche noi, non comunisti, abbiamo opposto a questo improvviso dilagare delle autonomie funzionali. Non è che noi non riconosciamo la opportunità, in determinate ed eccezionali condizioni, di applicare quella legge, naturalmente con tutte le necessarie misure prudenziali, che va contro i diritti delle compagnie portuali, ormai tradizionali nel nostro Paese, le quali hanno i loro interessi da difendere; soltanto abbiamo richiesto che questa concessione di autonomia funzionale sia fatta veramente in via eccezionale e comunque sia contrattata anche con le categorie interessate, evitando di porre queste di fronte ai fatti compiuti che poi creano delle situazioni incresciose e quindi di danno per l'economia nazionale.

Anch'io vorrei sottolineare la necessità di adeguare le pensioni dei marittimi. Abbiamo preparato un ordine del giorno a questo scopo anche questa volta, così come facemmo lo scorso anno restando purtroppo inascoltati. Conosco bene la precaria situazione in cui versano questi vecchi lavoratori del mare, e credo che sarebbe veramente atto meritorio l'andare incontro alle necessità dei vecchi marittimi, particolarmente quelli di bassa forza, i quali hanno pensioni veramente miserevoli e da molti anni ne attendono un miglioramento. Se ciò potesse esser fatto, almeno sotto forma di acconto, entro breve tempo, possibilmente prima della fine dell'anno, sarebbe estremamente opportuno anche dal punto di vista politico oltre che da quello umanitario.

In tema di porti si prospetta anche la questione dei porti turistici del nostro Paese, dal momento che il turismo reca un contri-

buto sostanziale alla nostra economia ed oggi si manifesta anche con la possibilità di attracco di piccole navi in porti turistici. Per la verità già oggi si cerca di sviluppare dove è possibile ogni iniziativa in questo senso, ed anche per quanto riguarda la Liguria ho visto che vi sono dei progetti. Ritengo però che questi finanziamenti per i porti turistici forse sarebbe bene concederli con una certa prudenza essendoci, purtroppo, problemi di maggiore importanza, anzi vitali, da risolvere con carattere di assoluta precedenza rispetto agli altri.

Qualche collega ha già parlato dei problemi della pesca. Vorrei pregare l'onorevole Ministro di tenere in particolare considerazione quelle che sono le esigenze della pesca costiera e di coloro che la praticano. Noi oggi vediamo i nostri pescatori costieri enormemente danneggiati da determinate imprese le quali distruggono completamente ogni forma di vita ittica a breve distanza dalle coste. Quanto meno per le coste liguri, oggi si può dire che la pescosità è ridotta quasi a zero, poichè tali imprese continuano a pescare con le reti a strascico, rovinando il fondo marino, distruggendo le uova, operando insomma con una sfacciataggine unica al mondo. Dico « sfacciataggine » perchè vi sono norme precise che determinano la distanza dalla costa oltre la quale si può esercitare questa forma di pesca, norme che vengono sistematicamente violate. Vediamo infatti a distanza di poche centinaia di metri dalla costa ogni mattina questi pescherecci fare la loro opera distruttrice sotto gli occhi della Finanza, onde i pescatori costieri sono ridotti ormai praticamente alla miseria e cercano di rivolgersi ad altre attività non ricavando dalla pesca più alcun profitto.

Avevo anch'io intenzione di trattare, da ultimo, la questione dell'inquinamento delle acque, essendomene occupato con un apposito intervento lo scorso anno in occasione della discussione sul bilancio del Ministero della marina mercantile. Effettivamente si tratta di un gravissimo inconveniente, anche sotto il profilo dello sviluppo turistico, in quanto i numerosissimi bagnanti che vengono ogni anno in Italia si trovano in quelle penose condizioni in cui tutti noi ci troviamo quando siamo costretti a tuffarci in acque non propriamente pulite. Io non condivido il timore di coloro che pensano che i tumori possano insorgere anche a causa del catrame che resta sul corpo dei bagnanti. Non è questo che mi preoccupa, ma effettivamente si tratta di un inconveniente assai grave, anche e soprattutto, direi, dal punto di vista turistico, ripeto, in quanto quei disgraziati turisti che vengono in Italia per godersi il nostro clima e le nostre acque vedono letteralmente mutare il colore della loro pelle se hanno la sventura, come accade frequentemente durante la stagione estiva, di tuffarsi in queste falde di nafta che si riscontrano sulle nostre acque. Ciò forse dipenderà, per le spiagge liguri, anche dalle lunghe soste cui sono costrette le navi, e in particolare le petroliere, prima di poter entrare nei nostri porti; si tratta comunque di un inconveniente che va eliminato essendo segnalato ormai in moltissime altre zone.

Credo che una sorveglianza adeguata, ordini precisi e anche il ricorso ai mezzi tecnici più moderni possano effettivamente impedire la diffusione di nafta sulla superficie del mare. Richiamo l'attenzione del Governo sull'opportunità di ovviare a questo inconveniente gravissimo per il nostro Paese che, come ho già detto, accoglie una notevolissima quantità di turisti nel periodo balneare. Posso ricordare, per mia esperienza diretta, le lamentele di numerosissimi amici stranieri in proposito.

P R E S I D E N T E . La seduta è rinviata alle ore 16, per le repliche del relatore e del Ministro e per l'esame degli otto ordini del giorno presentati.

(*La seduta, sospesa alle ore 13,30, è ripresa alle ore 16,10*).

G E N C O , *relatore*. Risponderò brevemente agli oratori che sono intervenuti nel dibattito.

Il senatore Crollalanza ha rilevato che lo stanziamento per il Ministero della marina mercantile è, come sempre, contenuto entro

ristretti limiti, e si è poi soffermato sui problemi collegati alle linee di preminente interesse nazionale e sulla grave sperequazione, a questo proposito, degli scali adriatici rispetto a quelli tirrenici. Il collega ha perfettamente ragione.

L'esigenza di una profonda riforma strutturale del sistema portuale, ripetutamente riconosciuta dal Parlamento, dagli enti locali e dagli organi economici interessati, si presenta ormai in termini indifferibili, per cui è necessario che il Governo presenti quanto prima lo schema del piano nazionale dei porti.

Il senatore Corbellini ha chiesto: quale influenza ha avuto il MEC nello sviluppo della marina mercantile?

Non sono in grado di rispondere; so che la crisi cantieristica non è peculiare del nostro Paese, ma si estende a tutti gli Stati del MEC, a cominciare dall'Olanda e dalla Danimarca, dato l'ingente aumento della quota di partecipazione dei cantieri giapponesi alle costruzioni navali nel mondo, che è avvenuta quasi esclusivamente a danno dei Paesi appartenenti al Mercato comune europeo.

Lo stesso oratore ha segnalato, giustamente, che il problema dei traffici portuali deve essere integrato con i relativi collegamenti terrestri. Ho detto anch'io, tante volte, che tutte le infrastrutture, strade, autostrade, ferrovie, eccetera, sono indispensabili per un efficiente collegamento dei porti col retroterra, nazionale e internazionale, per cui non so se sia il caso di auspicare che ci sia finalmente un unico Ministero dei trasporti che accentri tutte queste competenze.

Il senatore Adamoli ha affermato che con la rapida evoluzione della vita economica italiana e internazionale contrasta l'immobilismo dei Governi di centro-sinistra, fermi, per quanto riguarda la politica marinara, agli impegni ed agli strumenti adottati dai Governi precedenti.

Mi scusi, senatore Adamoli, se in parte la contraddico, ma mi pare che in questi anni qualcosa si è pure realizzata! Dobbiamo almeno riconoscere che nel 1948, primo anno del dopoguerra, la flotta italiana era costituita da circa 2 milioni di tonnellate lorde di naviglio e che l'attuale consistenza è di circa 6 milioni di tonnellate, il che consente alla nostra flotta di occupare il primo posto tra i Paesi membri della CEE.

Lo stesso oratore ha osservato che il Governo si limita ad un'azione sporadica e disorganica a vantaggio degli armatori, lasciando spesso che potenti gruppi privati decidano le linee dello sviluppo strutturale. Lei vorrebbe, senatore Adamoli, che il Ministero non aiutasse più i cantieri navali e che, di conseguenza, si fermasse qualsiasi attività? Bisogna che anche voi contribuiate alla soluzione di questi problemi, portando il risultato delle vostre riflessioni e dei vostri studi; penso, però, che un po' meno di demagogia, almeno in questa sede, non starebbe male.

Avete detto che la produttività portuale deriva dalle attrezzature, banchine, fondali, eccetera. Ammettete, però, che tra queste componenti intervenga anche il lavoro portuale, oppure considerate che lo sciopero che è stato fatto a Genova non abbia recato alcun danno alla Nazione?

Il senatore Vidali ha parlato dell'inquinamento delle acque marine. Il problema, onorevole Ministro, è molto grave. Le dirò che in Puglia abbiamo gli oleifici, che sono tutti ubicati più o meno alla periferia delle città e i loro rifiuti vengono scaricati nelle fogne, provocando fenomeni di corrosione ai quali alcuni sindaci non sanno come ovviare. Nel porto di Bari, poi, abbiamo uno scarico giornaliero di 30 mila metri cubi di liquame, che sono i rifiuti liquidi della città. Ora, io non so se ci sia la possibilità di depurare queste acque; in varie occasioni mi sono battuto perchè si trovasse un sistema ai fini della loro utilizzazione per l'agricoltura pugliese che, come sapete, è un'agricoltura asciutta. Bisogna, comunque, che il Governo intervenga con urgenza, mettendo in opera i mezzi più moderni ed efficaci, particolarmente per evitare lo scarico di idrocarburi in prossimità delle coste e per impedirne la diffusione.

Per quanto concerne il problema della pesca, convengo col senatore Fabretti che oggi sosteniamo una spesa notevole — non so se sia esatta la cifra di 60 miliardi —

per l'importazione di prodotti ittici. Dobbiamo ammettere, però, che la pesca nei nostri mari non è facile, per effetto di tutti i sistemi di pesca di frodo ancora in vigore, per cui i nostri pescatori sono costretti ad andare sulle coste jugoslave, della Grecia, o debbono addirittura avventurarsi nel Mediterraneo. Voglio dire, in altri termini, che in materia di pesca di frodo la vigilanza è molto relativa, ma comunque è un argomento sul quale ci parlerà il Ministro.

G I A N C A N E . Il guaio è che oggi i poteri sono frazionati, perchè c'è la competenza del Ministro della marina mercantile e c'è quella delle autorità locali. È necessario, quindi, innanzitutto, che la legislazione venga unificata.

G E N C O , *relatore*. Sappiamo, infatti, che la pesca rientra nelle competenze del Ministero della marina mercantile per quanto concerne le acque salate, nelle competenze del Ministero dell'agricoltura per quanto concerne le acque dolci. Anche in proposito dobbiamo intenderci, accentrando la competenza in un solo Ministero.

Vorrei concludere questa mia breve replica con un richiamo particolare ai problemi del personale, che sono quelli che a mio parere debbono preoccupare principalmente il Ministro. Sono stato relatore, nel 1958, della legge per la Previdenza marinara, che fu fatta allo scopo di dare una certa quota di arretrati ai lavoratori del mare. Sembra che quella legge non abbia avuto applicazione, perchè ogni mese ricevo delle lettere da parte di povera gente la quale, dopo aver servito per decenni la Nazione, non riesce a tirare avanti.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi pare che da un punto di vista metodologico possa dividere questo mio intervento in tre parti: una prima parte di ordine generale, una seconda parte per qualche risposta specifica e una terza parte per un commento sugli ordini del giorno.

Ringrazio innanzitutto il senatore Genco, e per la relazione introduttiva e per la sua replica; ringrazio poi, in modo particolare, tutta la Commissione nella quale, ancora una volta, ho potuto cogliere un senso di collaborazione, di critica costruttiva, un senso di sostegno all'opera che mi sono proposto di svolgere e per la quale, naturalmente, nel breve giro di dodici mesi, non posso dare che una prova di risultati assai modesti.

La brevità del tempo a disposizione non mi consente di sviluppare, come sarebbe mia intenzione, l'esposizione delle linee direttive della politica che intendo svolgere nel settore che mi è stato affidato, nè di rispondere ampiamente a tutte le osservazioni e le richieste degli oratori intervenuti nel dibattito. Auspico, pertanto, di poter riferire più ampiamente alla Commissione in successive sedute, al di fuori dell'esame del bilancio, sui temi che rientrano nella competenza diretta o indiretta del mio Ministero e di poter recepire, ancora meglio, in quella sede, il contributo che parecchi di voi, così esperti nei problemi del mare, potranno dare all'opera che intendono svolgere.

Conosco benissimo i limiti delle mie forze, so di non potere fare miracoli e ringrazio, pertanto, coloro che mi hanno dato atto della mia buona volontà, per lo meno, e dell'impegno che ho dimostrati. Posso aggiungere che il Ministro che viene dalla montagna, nel giro di questi mesi si è innamorato sempre più del mare ed ha sentito, sempre più, l'importanza dei problemi del settore marittimo agli effetti dell'economia nazionale.

L'Italia — è stato ricordato anche questa mattina — è un grande molo, non solo del MEC, ma dell'Europa centrale. Questo pone molteplici problemi, anche perchè è relativamente recente — sebbene si tratti di cento anni — l'unificazione nazionale e indubbiamente siamo partiti con delle situazioni ereditate dagli Stati preunitari, ciascuno dei quali aveva fatto una sua particolare politica. Io ritengo che dobbiamo avere, innanzitutto, una visione ampia dei problemi attuali che inquadri questi ultimi nella necessaria prospettiva storica, cominciando fin d'ora a prospettare piani e programmi r le nuove generazioni e accontentandoci, evidentemente, di vedere realizzato nella cro-

naca del nostro tempo mentre operiamo, tutto quello che è possibile.

Occorre, quindi, avere anzitutto delle « grandi » idee.

Una di queste è la concezione unitaria della politica dei trasporti, su cui giustamente è stata richiamata l'attenzione nel corso di vari interventi anche questa mattina, come altre volte in precedenza. Una politica unitaria dei trasporti per terra, per mare e per aria permetterebbe una visione più coordinata ed anche una migliore spendita del pubblico denaro, che in definitiva è pubblico fino ad un certo punto, in quanto proviene dalle tasche dei contribuenti e, quindi, c'è l'obbligo di spenderlo bene.

Una « grande » idea è anche quella di cercare di trarre il massimo sfruttamento da questo grande molo che è l'Italia: massimo sfruttamento con la minore spesa possibile, nell'interesse dell'economia nazionale vista nel quadro di una economia più ampia qual'è quella europea, nel quale l'Italia è inserita.

Mi pare che queste siano delle « grandi » idee che dobbiamo coltivare e tradurre in realizzazioni concrete. Ho cercato di riassumere questi concetti negli appunti che ho preparato e che ora offro alla vostra attenzione, continuando un metodo da me introdotto e adottato già altre volte, in maniera che nei contatti successivi e anche negli incontri che avvengono al di fuori della discussione sul bilancio si possa avere a disposizione una documentazione. È bene che ogni volta si documenti quello che si fa, per ricordare fatti, avvenimenti, notizie e stanziamenti che qualche volta, nella rapidità della discussione, sfuggono e fanno facilmente dire che certe cose non sono state fatte, mentre in realtà sono state già attuate. Non presumo di avere fatto un « trattato » sulla materia: si tratta, evidentemente, di un lavoro modesto ma che ritengo molto utile.

Alle idee già accennate desidero aggiungerne un'altra: io mi son messo in mente che bisogna veramente muoversi agli effetti di dare sempre più all'Italia la coscienza della sua particolare situazione, di essere cioè un molo proteso nel mare. Può sembrare un'idea sorpassata oppure ovvia, ma in realtà constato giorno per giorno che gli italiani non amano molto il mare, o l'acqua; nell'interno, per esempio, non abbiamo molte piscine. Le conseguenze di ciò le ho constatate anche attraverso i giochi olimpici, nei quali a Tokio abbiamo fatto una discreta figura, ma avremmo potuto farne una migliore proprio nel settore nautico qualora amassimo di più il mare.

Ritengo che questa, se attentamente meditata, possa divenire veramente una idea conduttrice nel nostro cammino. Io me ne sono fatto motivo di meditazione quotidiana proprio per le impostazioni che ho cercato di avviare in questo periodo.

Queste impostazioni si basano su due convinzioni:

1) quello della Marina mercantile non è un Ministero di secondaria importanza (anche questo è ovvio, però vedo che devo operare in un clima psicologico che mi sforzo di superare al livello governativo);

2) è necessario un coordinamento dei trasporti. Ho già enunciata l'idea madre, generale di una politica dei trasporti, che certamente meglio si servirebbe se avessimo un unico ministero, magari con tre o quattro sottosegretariati, a ciascuno dei quali facesse capo una determinata branca: il settore terra, il settore mare, il settore aria, eccetera. Allora veramente ci sarebbe una visione unitaria e potremmo agevolmente accorgerci, ad esempio, che ormai su certe rotte marittime il numero dei passeggeri è stazionario, mentre quello dei passeggeri sulle rotte aeree negli ultimi dieci anni è andato aumentando smisuratamente. Questo evidentemente ci renderebbe solleciti nell'adottare provvedimenti opportuni: nel non fare, per esempio, delle grandi impostazioni nel settore delle navi da passeggeri, perchè evidentemente dopo ci troveremmo in difficoltà giacchè non avremmo una conveniente utilizzazione delle navi stesse.

Non è una critica al passato che faccio, ma dal passato dobbiamo trarre motivo per la soluzione dei problemi attuali. E poichè oggi abbiamo vari Ministeri che si devono occupare della politica dei trasporti, ecco

che una delle mie impostazioni è stata quella di persuadere gli altri Colleghi ad inviarmi i loro rappresentanti perchè si potesse veramente fare un discorso unitario in questo settore. In tale maniera è stato possibile avviare, per esempio, il coordinamento delle linee marittime, di cui si occupa un gruppo speciale di lavoro.

Coordinamento significa varie cose: anzitutto che bisogna attuare una specie di pausa nelle costruzioni navali (l'ho detto anche inaugurando la nave ammiraglia della flotta libera a Monfalcone, poche settimane orsono): bisogna cercare di frenare lo sviluppo della flotta passeggeri, pur mantenendola sempre adeguatamente aggiornata. Basta operare convenientemente dal punto di vista dei servizi, senza mirare ad una flotta di prestigio. Questo implica anche altri problemi, che però non mi dilungo ad illustrare.

Lo studio in atto per il coordinamento ci ha immediatamente fatto percepire come non solo bisogna che le linee marittime siano coordinate con le linee terrestri ferroviarie e stradali (anche questo è ovvio, però bisogna rendere concreta questa convinzione), ma occorre anche che sia aggiornato il sistema ferroviario e il sistema viario per arrivare a certi determinati porti, che non sono adeguatamente serviti. Ne scaturisce, quindi, una visione globale dell'economia italiana che consente di vedere come queste linee ferroviarie e stradali debbano confluire per permettere che le linee marittime siano più funzionali.

Lo studio per il coordinamento ha anche permesso di porre l'accento sui problemi della flotta da carico. Ci sarebbero tante cose da dire in proposito. Molti dei colleghi ricorderanno che soltanto circa dieci anni orsono i tecnici e gli esperti affermavano che nel settore, per esempio, delle navi cisterna non si sarebbe andati oltre le 50-60.000 tonnellate: invece quest'anno a Monfalcone è stata varata una cisterna da 91.000 tonnellate ed è stata impostata la prima di altre quattro navi cisterna da 80.000 tonnellate, mentre in Giappone si sta lavorando a navi da ben 130.000 tonnellate. Questo ci fa vedere come bisogna avere il coraggio delle grandi prospettive per marciare rapidamente coi tempi.

Un'altra impostazione, sempre agli effetti del coordinamento, è quella dell'aggiornamento legislativo. Ho accennato altre volte a questo argomento ma ci torno sopra perchè, per esempio, questa mattina ho sentito trattare il problema della pesca. Attualmente in materia vi sono due provvedimenti all'attenzione del Ministero della marina mercantile.

Uno è quello della nuova regolamentazione del settore della pesca, che viene incontro anche a quanto è stato prospettato a proposito del collegamento con la periferia. Però bisogna che il Ministero dell'agricoltura e delle foreste acceda all'invito che è stato rivolto in proposito dal Ministero della marina mercantile, affinchè la pesca sia sotto un'unica disciplina. Quando espongo queste proposizioni, io mi trovo dall'altra parte un muro — determinato forse dalla burocrazia — ma che comunque denota la mancanza di una visione globale di questi problemi. Ho detto al mio collega Ferrari Aggradi che è assolutamente necessario superare queste barriere burocratiche se vogliamo servire l'economia del nostro Paese.

L'altro provvedimento cui ho accennato è un disegno di legge relativo al credito peschereccio, che è scaturito proprio da una impostazione d'ordine generale.

Non è vero, quindi, che in questo settore non si è fatto niente nel passato. Infatti, anche per il settore della pesca, o attraverso la Cassa per il Mezzogiorno o attraverso il credito peschereccio o attraverso il credito navale o attraverso la legge per l'Alto Adriatico o attraverso altre provvidenze, indubbiamente sono stati messi a disposizione dei miliardi, che hanno fruttificato molto ed hanno permesso che nell'anno di grazia in cui viviamo esistano 60 pescherecci per la pesca d'alto mare ed altri venti in costruzione. Quindi, evidentemente, qualcosa è stata fatta in questo campo.

Ma io stesso in queste note denuncio — come del resto è stato ricordato questa mattina — che non possiamo fermarci, giacchè il 1963 è stato un anno chiuso con uno sbilancio, soltanto nel settore peschereccio, di circa 60 miliardi pagati alle bandiere straniere; il che vuol dire che noi dal punto di

vista qualitativo della nostra flotta abbiamo indubbiamente fatto dei passi avanti in questi anni, non solo nel settore dei pescherecci ma anche negli altri settori; però dal punto di vista quantitativo siamo rimasti relativamente indietro.

Oggi la nostra flotta, che è di 5.586.000 tonnellate circa, presenta questa situazione statistica: le navi fino a dieci anni sono il 53 per cento del totale; quindi c'è stato indubbiamente un notevole ringiovanimento del naviglio, però di fronte alla situazione mondiale siamo in una posizione di svantaggio.

Io mi son posto il problema del servizio che il Ministero della marina mercantile può rendere alla bilancia dei pagamenti e in queste note ho documentato come indubbiamente ci sono delle situazioni che non possiamo tollerare oltre.

Un altro problema che mi son posto è quello della produttività dei porti, che per me vuol dire tante cose. Anzitutto riguarda la produttività dei servizi portuali, e questo non significa soltanto costo dei lavoratori portuali ma anche costo delle imprese, delle attrezzature arretrate, eccetera. Però quando ho affermato che bisognava fare una analisi dei costi portuali, io ho trovato troppa gente che mi ha guardato meravigliata. Tuttavia cerco di andare avanti in quest'opera e attualmente la commissione sulla produttività dei porti, costituita in collegamento con gli altri dicasteri, sta proseguendo il suo lavoro, secondo le direttive che io ho dato, nei principali porti d'Italia, per vedere che cosa concretamente occorre fare per rendere più produttivi i nostri porti. Indubbiamente ci vorrà del tempo per giungere ad un risultato; se potessi, andrei in giro io stesso volentieri, ma devo essere aiutato in questa opera per superare certe situazioni di resistenza che non sono soltanto quelle che sono state accennate ma anche delle altre, giacchè esistono delle connivenze in questo campo. Il fronte del porto non è un fronte politico: esso esiste in tutti i Paesi e vuol dire camarille non dichiarate, non confessate, ma sostanziali, per cui di fronte agli interessi che toccano la tasca e il portafogli non c'è politica che tenga. Non so se mi spiego. Io quindi, tanto per parlare di Genova, mi sono rivolto al presidente di quel consorzio dicendogli che mi attendo un valido contributo dal gruppo di lavoro che l'assemblea del consorzio ha costituito il 30 ottobre ultimo scorso, pregandolo di far sì che i componenti si tengano in stretta relazione con l'apposita commissione interministeriale, costituita presso il mio Ministero, per uno scambio delle comuni esperienze.

Aggiungerò che, per venire incontro veramente con animo aperto, nel rispetto della legge e dell'autorità, dinnanzi a cui io mi dovrò sempre inchinare, anche a costo — molte volte — di non essere compreso, ho chiesto ancora una volta anche ai lavoratori portuali di darmi la loro collaborazione, attraverso un gruppo di lavoro qualora non vogliano far parte della commissione interministeriale, giacchè ci sono state delle resistenze ai miei inviti. Così i portuali, se vogliono collaborare sinceramente, possono dare il frutto della loro esperienza per una migliore impostazione e soluzione dei vari problemi. In questa maniera il dialogo aperto, sincero, sarà sempre accettato, naturalmente non costringendomi, ripeto, a violare le leggi, delle quali devo sempre essere il servitore. Si tratta di un lavoro appena agli inizi, che richiede del tempo ma che darà sicuramente i suoi frutti.

Un'altra domanda che mi son posta è questa: perchè la *promotion*, che è stata attuata in tutti gli altri settori, non è stata mai fatta al Ministero della marina mercantile? E bene che il problema sia affrontato anche da questo punto di vista.

Comprendo che non è facile che gli armatori esteri vengano a comprare le navi in Italia finchè i nostri cantieri sono così cari, però, nel settore della nautica da diporto, penso che qualcosa si possa fare, andando incontro al gusto dei compratori, come si è fatto per altri settori, vedi per esempio quello della moda; ho infatti proposto, d'accordo con il Ministero degli esteri e con l'ICE, di inviare collaboratori all'estero per sondare i gusti dei compratori.

Un altro punto controverso è quello dei rapporti del Ministero della marina mercantile con gli altri Enti, come il Consiglio superiore della marina mercanti-

le, il Registro navale e via dicendo. Nell'immediato dopoguerra sono state fatte leggi in proposito, ma ora sono tutte da revisionare perchè il Ministero deve potersi rivolgere a questi Enti e deve fare anche in modo che questi Enti siano controllabili da funzionari del Ministero della marina mercantile, cioè da tecnici.

Come si può far questo con un Ispettorato tecnico attualmente composto da quattro ingegneri soltanto? Per far fronte a questi problemi era necessario ed è stato costituito, nonostante le resistenze anche in questo settore, un gruppo di lavoro, perchè ritenevo che questo fosse l'unico mezzo necessario per valorizzare quegli Enti nell'interesse della marina mercantile.

G E N C O , *relatore*. Scusi, signor Ministro, dato che i corsi di ingegneria navale non sono molto frequentati, domando se non sia il caso che il Ministero incoraggi, magari con borse di studio, quelli che a questa via si indirizzano. In materia di costruzioni portuali abbiamo pochissimi ingegneri competenti e, se abbiamo voluto un progetto di sistemazione di qualche porto, siamo dovuti ricorrere a determinati specialisti. Non si potrebbe in qualche modo ovviare a questo inconveniente?

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercanile*. Si è parlato dei porti; veramente in questo caso la competenza non è del mio Ministero, ma ce ne stiamo occupando come cosa nostra perchè è inutile occuparci delle linee di navigazione e dei cantieri se non ci preoccupiamo anche dei porti. Se avrò il piacere di essere sentito in modo specifico sui singoli argomenti porterò la comunicazione che il Ministero ha fatto a quello del bilancio in ordine alla programmazione alla voce « porti » e anche per le altre voci. Ce ne stiamo occupando con una visione organica di politica economica.

I porti sono le porte di entrata e di uscita, devono essere considerati nell'ambito della politica regionale, di una politica nazionale e anche supernazionale nella quale l'Italia vive e opera.

Evidentemente la graduatoria dei porti secondo questa classifica è diversa. Possiamo considerare Civitavecchia al servizio di una autonomia regionale laziale e cominciare a pensare alla regione Lazio, nella quale domani questo porto (che naturalmente è un porto adatto, basta mettere a posto alcune strutture) possa essere utile.

Parlando di porti come Genova e Trieste, o parlando di porti nuovi — quelli della civiltà del petrolio — come Augusta o Brindisi o anche Taranto, è chiaro che questi si inseriscono in una visione più organica, più larga della economia regionale. Essi si inseriscono nella economia europea, tanto è vero che il Ministero della marina mercantile, a proposito dell'oleodotto di Trieste, se ne è occupato andando fuori dei limiti della sua competenza — che sarebbe stata quella di dare una risposta in merito al demanio marittimo — per arrivare a mettere in funzione quell'oleodotto che attraverso la Germania porta il grezzo in quei Paesi della *Mitteleuropa* servendo così, non solo l'economia nazionale, ma quella europea e in definitiva quella del golfo Adriatico, cioè Trieste *in primis*, ma anche, evidentemente Venezia. Allora è chiaro che — in questa visione più larga — trova posto l'Italia, basta che noi sappiamo coordinare tutta un'altra serie di problemi che sono quelli dei porti industriali, dei porti commerciali, dei porti turistici, dei porti pescherecci; ma a questo punto, e l'ho detto un'altra volta, bisogna avere il coraggio di dire alcuni no. Lo avremo questo coraggio?

In base alle statistiche sappiamo che nell'elenco dei porti (al primo posto c'è naturalmente Genova con un totale di movimento commerciale nel 1963 pari a 29.830.000 tonnellate) i primi 17 scali assorbono l'84,6 per cento del traffico nazionale. Che cosa facciamo di tutti gli altri porti? Bisognerà avere il coraggio di rapportarli alle esigenze dell'economia nazionale e in questo sforzo di chiarificazione di fronte all'opinione pubblica bisogna che Parlamento e Governo siano uniti, il che, naturalmente, non sarà facile, perchè quando si comincerà a passare alla pratica e si dirà: niente a questo porto e niente a quest'altro, noi parlamentari per

primi (poi i prefetti e i sindaci) sentiremo alzarsi il coro delle proteste.

C R O L L A L A N Z A . Ma, se è visto in un quadro di economicità generale, il provvedimento è ammissibile.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Lascio stare le questioni delle autonomie portuali — sulle quali ho già detto le mie idee — e vengo al problema dei mezzi meccanici, delle attrezzature, problema che è stato ricordato dal senatore Adamoli questa mattina. È un problema che ha subìto una sosta — e non una remora — perchè desideravo che fosse approvato, anzi che venisse in discussione, un disegno di legge che da questo punto di vista non solo permettesse un miglior funzionamento dei mezzi meccanici attraverso le aziende locali, ma anche una tranquillità degli organici del personale. Questo disegno di legge, penso, non più tardi della settimana ventura sarà mandato per il concerto agli altri dicasteri.

C'è, a questo proposito, una Commissione di coordinamento. Non ho dimenticato, come dice qualcuno, che bisogna che Trieste non resti priva di un collegamento con il Nord America, ma anche qui bisogna cercare di coordinare la massima economicità con la massima produttività, magari attraverso le partite invisibili del turismo.

Chiedo scusa se devo far notare questa mia iniziativa, ma questa sera un mio funzionario andrà all'IRI, perchè ho chiesto per la Marina mercantile la collaborazione di tutti coloro che sono in grado di darmela e, cioè, dei signori della Finmare, dell'IRI e delle Partecipazioni statali, proprio perchè, senatore Adamoli, credo in una collaborazione attiva, anche con il Parlamento specie quando vi sono persone in grado di darmi degli ottimi suggerimenti, così come credo nella utilità, per il Ministero, dei contatti con gli operatori, compresi i signori del « Naval Piccolo », e credo anche nell'esperienza vissuta dei lavoratori. Starà poi al Ministro di cogliere in questi suggerimenti quello che ritiene opportuno ed utile.

F A B R E T T I . Scusi, volevo chiederle se ha sondato anche le organizzazioni dei lavoratori.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* No, non ho avuto colloqui diretti, ma se i sindacati mi avessero dato retta, penso che attraverso una collaborazione attiva si sarebbe certamente giunti ad aumentare la produttività dei porti. Vorrei poi assicurare l'Adriatico che cercherò di ottenere una giusta distribuzione dei capolinea; ed inoltre, d'accordo con il Ministero del tesoro, ho cercato di mandare avanti il rimborso per il saldo del 1955.

Per quanto riguarda le leggi cantieristiche, le tre leggi di saldatura sono state fatte; le nuove leggi sono anche di carattere fiscale e ci siamo garantiti che le facilitazioni fiscali non superino il quinquennio, perchè entro cinque anni dovremo fare in modo di produrre a costi minori e di pagare di più la mano d'opera.

Vorrei, inoltre, sottolineare che il Ministero della marina mercantile ha reso per l'economia del Paese, secondo quanto è stato desunto dai bilanci, 110 miliardi di lire, contro i 50 o 60 che erano a sua disposizione, perchè gli altri denari erano afferenti a leggi passate, alle spese per il personale eccetera.

C'è, però, un altro problema, quello della sede. Il Ministero della marina mercantile ha bisogno di una sede decorosa e razionale anche per ragioni di produttività; il personale male allocato non rende quanto dovrebbe. Proprio in questi giorni sto cercando di concretare un impegno per una costruzione all'EUR, dove esiste già il terreno.

Della deficienza di uomini sul piano tecnico si è già parlato, ora con l'avvento della scuola media unica è sorta la necessità di rivedere l'organizzazione delle scuole ad indirizzo marinaro, perchè se si eccettua la fondazione Cini, con l'Istituto Morosini, e Camogli, non esistono scuole che assicurino la continuità della preparazione professionale.

F A B R E T T I . I giovani dell'Istituto nautico stanno ricevendo un'educazione che è la stessa di 10 anni fa, ma a parte questo

c'è il problema dei pescatori e dei piccoli pescatori che deve essere guardato con particolare attenzione. Infatti le nostre previdenze investono le cooperative, ma bisogna che aiutiamo i pescatori a concepire le cooperative come una terza forma di vita economica che esiste accanto a quella capitalistica, ed a quella artigianale; cosa che, purtroppo, in Italia, tolte alcune cooperative del Trentino, non avviene. Quindi aiutiamo i pescatori a mettersi insieme, perchè quella somma di aiuti che ricevono vale di più che non un aiuto individuale.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile.* Per quanto attiene alla pensione dei marittimi iscritti alla Cassa nazionale di previdenza marinara, è stato predisposto un disegno di legge, che ho già mandato al Ministero del tesoro e al Ministero del lavoro, che prevede l'aumento dell'assegno. Ho anche sottolineato l'urgenza di questo provvedimento per venire incontro alle esigenze dei lavoratori del mare.

A proposito dell'agitazione dei marittimi, ho cercato di inserirmi come mediatore per cercare di avvicinare le distanze; bisogna però che i marittimi dipendenti dalla flotta di Stato abbiano un contratto della stessa durata di quelli dipendenti dalla flotta privata, altrimenti a scadenza di un anno ci troveremo nella stessa situazione di oggi e non ne verranno fuori che nuove agitazioni.

CROLLALANZA. Non ha detto nulla sulla Conferenza del mare.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile.* Non ho detto nulla anche perchè mi sembra necessario che vengano stabiliti dei temi precisi sui quali parlare, senza fare della demagogia. Naturalmente, se me ne sarà data l'occasione un'altra volta, esporrò ordinatamente quelli che saranno i temi.

Per quanto concerne, poi, la questione di Bari, debbo dire che ancora non sono riuscito ad andarci, mentre sono andato a Brindisi e a Taranto.

GIANCANE. In proposito desidero far presente, signor Presidente ed onorevole Ministro, di aver saputo che la Commissione corrispondente della Camera dei deputati ha già preso accordi per andare a Taranto. Desidererei, quindi, che queste visite fossero coordinate per evitare perdite di tempo.

PRESIDENTE. Ritengo che il collega della Camera dei deputati avrebbe dovuto avvertirmi, anche telefonicamente, delle proprie intenzioni. Comunque, prenderemo contatti per accordarci.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile.* È stato fatto cenno anche ad un altro importante argomento, quello del traghetto Bari-Jugoslavia. Proprio in questi giorni ho fatto presente al Tesoro che, dato il risultato proficuo del traghetto, è assolutamente necessario andare avanti con la costruzione di una nuova nave perchè, nel frattempo, sull'altra sponda si stanno predisponendo i mezzi navali necessari proprio per fare questo lavoro, avendo visto che dal punto di vista turistico ha già reso bene.

GIANCANE. Si tratta di un'iniziativa che renderà moltissimo.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile.* Di questioni analoghe ce ne sono parecchie, ma tra queste, due sono particolarmente importanti: quella di Malta e quella della Sardegna.

Non dobbiamo dimenticare che Malta è diventata indipendente e che fare un collegamento di traghetto con questa isola può essere interessante non soltanto dal punto di vista economico e politico, ma costituisce anche un dovere di italiani verso altri italiani che vivono in quella terra.

Io credo, come ho già detto prima, che sia assolutamente necessaria la revisione delle grandi linee d'importanza internazionale, ma credo anche nella necessità di valorizzare e far rendere sul piano turistico le bellezze che noi abbiamo nel Mediterraneo. Se è vero che l'Italia è protesa nel Mediterraneo, è chiaro che dobbiamo fare tutto quanto è possibile per potenziare le linee di collegamento non solo con le isole maggiori, ma anche con le isole minori; ce ne sono ve-

ramente tante ancora da valorizzare che hanno un significato dal punto di vista turistico.

L'esperienza da me fatta con l'inaugurazione dell'aliscafo che va alle Tremiti mi ha fatto capire le enormi possibilità che esistono in questo campo.

Per quanto concerne la Sardegna, dobbiamo riconoscere che in questi ultimi anni ha fatto notevoli passi avanti dal punto di vista economico. Abbiamo, quindi, il dovere di stabilire più stretti contatti con questa isola non soltanto per il trasporto dei passeggeri, ma anche per il trasporto delle merci. Inoltre, accanto alla questione dei traghetti per il trasporto di autovetture, c'è anche l'altra dei traghetti per il trasporto di carri ferroviari. A tale riguardo, nasce il problema relativo a Civitavecchia, dove bisogna avere il coraggio di rispettare i resti delle costruzioni romane esistenti in quel porto. Accade, purtroppo, che qualche nave vada ad urtare contro un certo molo, ma finora di questo problema le Belle arti non ne hanno voluto sapere.

Il senatore Corbellini ha chiesto quale influenza abbia determinato nella marina mercantile il Mercato comune europeo. In proposito devo ricordare che mentre nell'ambito del MEC è previsto il coordinamento per tutta quella che è la situazione delle comunicazioni internazionali, un accordo staccato, viceversa, prevede che la politica di coordinamento nel settore marittimo dev'essere concordato separatamente. Comunque, in questo momento il Ministero della marina mercantile non è assente dall'opera di coordinamento, che deve essere fatto non soltanto nel senso di assumere delle decisioni che siano di comune difesa contro l'invadenza giapponese, ma anche per cercare di intenderci tra di noi. Al riguardo, Trieste insegni. Ad ogni modo, io spero e mi auguro di poter andare presto in Jugoslavia per fare un discorso franco in una visione politica ed economica coordinata, nella quale il problema dei porti e quello della pesca non devono costituire che tanti capitoli sul piano della collaborazione tecnica ed economica.

In questi giorni ho seguito le vicende austriache e l'ambasciata di Vienna ci ha fatto sapere che veramente gli industriali austriaci, attraverso il meccanismo spiegato dal senatore Vidali, stanno facendo un *dumping* a favore del porto di Fiume. Sappiamo anche che non è stato dato ascolto alle rimostranze che le Camere di commercio della Germania, dell'Olanda, del Belgio e dell'Italia hanno fatto proprio a tale riguardo. Pertanto, mi sono premurato di telefonare al Presidente della Camera di commercio di Trieste per chiedergli se era terminata l'indagine che stava facendo, e di cui ero stato informato il 21 del mese scorso proprio a Trieste, e se quindi potevano iniziarsi, sul piano governativo, i contatti con quei Governi che possono essere interessati alla questione, a cominciare dal Governo austriaco, per chiedere come è possibile che avvengano queste cose.

Ecco il coordinamento in atto, anche se dal punto di vista del trattato, il problema non è previsto altro che con un articolo extra.

Il senatore Corbellini ha parlato di altro, ma sono cose sulle quali mi sono già soffermato, come per esempio le *pipe lines* e il Canale di Suez. Per quest'ultimo è noto che si stanno facendo dei lavori per permettere alle petroliere di tonnellaggio maggiore di attraversare il canale.

Al senatore Adamoli ho già risposto. La flotta italiana è passata, purtroppo, all'ottavo posto, ma ho anche detto i motivi di tale regresso e che cosa stiamo cercando di fare per porvi rimedio. Mi auguro che la nuova legge cantieristica venga presto approvata; anzi, in questi giorni ci stiamo adoperando per avere il parere della CEE in proposito.

L'Italia ha assunto, da questo punto di vista, una posizione piuttosto decisa facendo presente alla Francia e agli altri Paesi della CEE che era comune interesse fare una politica programmata anche nel settore cantieristico. Naturalmente, se a questo si arriverà, bisognerà che noi troviamo — come deve avvenire per tutte le altre situazioni economiche nell'ambito della CEE — dei sistemi di adeguamento.

Per quanto riguarda Genova, indubbiamente essa si trova in una posizione felice da un certo punto di vista e in una posizione piuttosto infelice da un altro punto di vista, in quanto è stretta tra mare e monte. È stato

fatto molto per « tirare via » il monte, però non si può evidentemente continuare all'infinito e bisogna trovare una via d'uscita.

Per quanto concerne Rivalta Scrivia, dirò subito che il Ministro della marina mercantile non ha una competenza primaria in questo settore; altri Ministri l'hanno, soprattutto quelli che devono risolvere il problema di ordine fiscale.

Questa intrapresa indubbiamente poggia sull'iniziativa privata e magari ci fossero analoghe iniziative anche in altri settori, come per esempio nel Veneto. Io a Trieste ho detto recentemente che, mentre sul versante delle Alpi, che fanno capo al Piemonte e alla Lombardia in prosieguo di tempo sono state scavate gallerie, aperte strade per far sì che le Alpi non costituissero una barriera, purtroppo sul versante veneto noi siamo ancora molto in arretrato. L'unica speranza che abbiamo in questo momento e che rapidamente si avvii l'autostrada del Brennero, che indubbiamente servirà anche per la zona veneta e anche per la nuova Regione.

Dobbiamo quindi considerare le iniziative dal punto di vista anche della programmazione economica. E questo può valere anche per Rivalta Scrivia, che si inquadra in tutto il programma di potenziamento portuale, per il quale c'è uno stanziamento di 10 miliardi, mentre ne occorrerebbero almeno 200,90 per la sola Genova.

A D A M O L I . Il piano di Genova cambia se si fa Rivalta Scrivia.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Ho già detto che questo non doveva significare diminuire lo sforzo che si doveva fare per Genova-porto.

Per quanto riguarda il comandante della « Galileo », non sono a conoscenza del problema.

Per quanto concerne il problema della desalinizzazione del mare, illustrato dal senatore Indelli, esso viene trattato a livello internazionale ed una nostra rappresentanza è presente in apposite Commissioni che studiano la questione.

Circa il problema dell'inquinamento delle acque, bisogna prendere atto che le Capitanerie di porto hanno avuto precise istruzioni in merito. Purtroppo, le Capitanerie di porto soltanto quest'anno hanno cominciato ad essere dotate del naviglio tipo Barnett, che non abbiamo potuto far costruire in Italia, ma che abbiamo dovuto comprare in Inghilterra.

Anche in questo campo, comunque, c'è un collegamento con il Ministero della sanità per vedere che cosa si può fare, e anche con il Ministero del turismo, perchè su certe spiagge il problema assume veramente aspetti quanto mai gravi.

Per quanto riguarda l'Ente portuale, non ho preso nota di tutte le osservazioni, ma ho capito le critiche che venivano mosse da parte del senatore Vidali. Posso assicurare che ho fatto promuovere una riunione dei direttori interessati, perchè il problema riguarda la copertura finanziaria necessaria.

Io ritengo, quindi, che, superato questo scoglio, il disegno dovrebbe arrivare rapidamente in porto. È per questo, senatore Vidali, che io non ho dato l'ultimo testo.

V I D A L I . Ma io l'ho avuto lo stesso.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Era il penultimo, non l'ultimo. Comunque questo problema dell'Ente portuale ha posto all'attenzione del Ministero della marina mercantile un problema più vasto: quello del decentramento dei poteri in ordine ai problemi portuali. Cosa vuol dire, però, autonomia dell'Ente portuale o del consorzio, quando questi devono essere continuamente sovvenzionati dall'Amministrazione centrale? L'autonomia io la concepisco in termini d'indipendenza di bilancio, perchè sarebbe troppo comodo amministrare del danaro sapendo che alle spalle c'è sempre qualcuno che provvede in caso di *deficit.*

Ho accennato a questo problema soltanto per dire che è sul tappeto anche una revisione dei rapporti fra Amministrazione centrale e Amministrazioni periferiche.

Va rivisto anche il Consorzio del porto di Genova che troppe volte va per conto suo senza coordinamento con l'Amministrazione centrale; della cosa ho già parlato al Presidente del consorzio.

Per quanto concerne il problema della pesca sollevato dal senatore Fabretti, mi pare di aver già risposto in maniera esauriente. Naturalmente egli ha ragione circa le questioni della distribuzione e della catena del freddo. Quando c'è stata la campagna che invitava a mangiare più pesce, io ho fatto presente al Ministro dell'industria che esiste un problema della distribuzione per far arrivare dappertutto il pesce ad un prezzo che sia conveniente; sarebbe anche auspicabile che in questo campo si facesse avanti l'iniziativa privata.

Del problema della ricerca scientifica ho già parlato la volta scorsa; qualche accenno c'è anche nel disegno di legge per il rifinanziamento del credito peschereccio. In tale provvedimento si prevede uno stanziamento di 800 milioni per una piccola nave che possa consentire al Ministero della marina mercantile di poter fare ricerche in questo settore, dal momento che la nave che ora abbiamo, data la sua mole troppo grande, non si presta a questo scopo.

Il Ministero della marina mercantile è venuto incontro, per quanto poteva, col suo striminzito bilancio alle famiglie dei sinistrati. Ci siamo resi conto che il provvedimento era indeguato e abbiamo esposto la cosa alla Presidenza del Consiglio per cercare di fare qualcosa di più.

Per quanto riguarda i nostri pescatori dell'Adriatico — per una sorveglianza maggiore di quelle acque — bisogna dire la verità anche in questo caso: risulta che su 74 fermi di nostri pescherecci, 73 sono avvenuti in acque territoriali jugoslave; il 74° peschereccio è stato fermato dopo inseguimento. Il Ministero della difesa ha disposto che alcune unità militari vengano trasferite in quella zona per tutelare i nostri pescatori.

V I D A L I . Un provvedimento del genere serve soltanto ad irritare: si devono prendere delle misure più serie.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Io ho finito. Spero che gli onorevoli senatori siano soddisfatti di tutte le mie risposte.

P R E S I D E N T E . Invito ora l'onorevole Ministro ad esprimere il suo parere sugli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno, presentato dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti, Gaiani, Ferrari Giacomo, Guanti, Vergani, è così formulato:

Il Senato,

considerato che l'esigenza di una profonda riforma strutturale, dell'ammodernamento e dello sviluppo del sistema portuale italiano, ripetutamente riconosciuta e sottolineata dalle Camere, dagli Enti locali e dagli organismi pubblici ed economici interessati, si presenta ormai in termini drammatici ed indifferibili,

impegna il Governo a presentare al Parlamento, entro il prossimo mese di gennaio, lo schema del piano nazionale dei porti, affinchè una discussione preventiva, sulla base della specializzazione degli empori marittimi, della formazione di regioni portuali legate anche a problemi di industrializzazione di nuovi territori e dell'integrazione dei traffici portuali con i trasporti terrestri, indichi al Governo le linee fondamentali per la definizione del progetto del piano dei porti.

Il Senato impegna nello stesso tempo il Governo a negare ogni autorizzazione relativa a progetti privati di installazioni portuali — come, ad esempio, quello per la costruzione di una città portuale a Rivalta Scrivia —, progetti incompatibili con i concetti di una economia programmata e con il carattere pubblico dei porti.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* In questo ordine del giorno ci sono due parti. La prima è quella dei porti. Per questa prima parte ricorderò che il Governo si è impegnato a presentare entro la fine dell'anno il piano di programmazione quinquennale che comprende anche il piano dei porti che ho sommariamente indicato nella mia precedente esposizione. Ripeto che sono pronto a tornare in Commissione per dare spiegazioni più dettagliate. Pertanto non posso accettare l'ordine del giorno per quanto riguarda la prima parte.

Per quanto riguarda la seconda parte, ho già spiegato che cosa penso a proposito di Rivalta Scrivia: ne deriva che non posso accettare nemmeno questa seconda parte.

Posso accettare l'ordine del giorno soltanto come raccomandazione.

A D A M O L I . Ci riserviamo di ripresentarlo in Aula. Comunque le risposte del Ministro in parte ci soddisfano, soprattutto per quanto riguarda la proposta di venire in Commissione al più presto per discutere meglio i problemi affiorati nella discussione di oggi, e specialmente come il piano dei porti deve essere impostato, argomento che costituisce la prima parte dell'ordine del giorno. Vi è poi la questione di respingere ogni iniziativa privata che venga a compromettere questa visione organica del problema. Quindi penso che, su queste linee, possiamo e dovremo discutere.

Non posso ritirare l'ordine del giorno perchè è troppo importante, ma se il Ministro ritiene che entro l'anno sia possibile una discussione qui in Commissione del problema che c'interessa...

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Senatore Adamoli, io cerco di non avere assolutamente compartimenti stagni, però le faccio notare che in questo momento il suo invito dovrebbe essere rivolto al mio collega dei lavori pubblici. Sono entrato in argomento perchè si parla del Governo, ed io faccio parte del Governo, ma potrei anche dire che non accetto nulla per il semplice motivo che non è di mia competenza.

P R E S I D E N T E . Poichè l'ordine del giorno non è stato accettato dal Governo, i proponenti si riservano di ripresentarlo in Assemblea.

Do lettura del secondo ordine del giorno, presentato dai senatori Adamoli, Barontini, Pirastu, Fabretti e Maccarrone:

Il Senato,

considerata l'assoluta necessità di una organica sistemazione delle Aziende dei mezzi meccanici dei porti di Livorno, Savona, La Spezia, Ancona e Cagliari, e del personale dipendente, in relazione alle ripetute e anche recenti assicurazioni date in proposito da rappresentanti del Governo;

impegna il Ministro della marina mercantile ad elaborare e definire nel corrente anno, inviandolo ai Ministri competenti e ai rappresentanti del personale, il progetto di legge istitutiva per il riconoscimento giuridico delle Aziende dei mezzi meccanici, quale strumento per l'approvazione del Regolamento organico del personale delle cinque aziende.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Credo che per la settimana ventura il provvedimento possa essere pronto.

Se l'ordine del giorno è un invito in questo senso, mi trova già pronto.

A D A M O L I . Allora lo accetta?

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Come invito, sì.

A D A M O L I . Ma noi abbiamo usato la forma « impegna » proprio per rivalutare gli ordini del giorno, perchè abbiamo l'impressione che oggi sono considerati con una certa sufficienza. È questo il motivo per cui, piuttosto che « invita », usiamo l'espressione « impegna ».

Quindi lei può accettarlo, una volta tanto che è d'accordo!

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Ma lei mi pone un termine; e se questo termine non potrà essere rispettato per qualche fatalità? Le ripeto: come invito lo accetto, magari come invito pressante.

A D A M O L I . Diventa un po' strana la cosa: perchè un ordine del giorno dell'opposizione non deve essere accettato quando, sostanzialmente, si è d'accordo?

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Cerchiamo di venirci incontro. Sostituisca l'espressione « nel corrente anno » con « quanto prima », ed io accetto la formula impegnativa.

A D A M O L I . Accetto la proposta del ministro Spagnolli.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno, presentato dal senatore Adamoli e altri, con la modifica apportata dal Governo, risulta così formulato:

Il Senato,

considerata l'assoluta necessità di una organica sistemazione delle Aziende dei mezzi meccanici dei porti di Livorno, Savona, La Spezia, Ancona e Cagliari, e del personle dipendente, in relazione alle ripetute e anche recenti assicurazioni date in proposito da rappresentanti del Governo,

impegna il Ministro della marina mercantile ad elaborare e definire quanto prima, inviandolo ai Ministri competenti e ai rappresentanti del personale, il progetto di legge istitutiva per il riconoscimento giuridico delle Aziende dei mezzi meccanici, quale strumento per l'approvazione del Regolamento organico del personale delle cinque aziende.

I senatori Adamoli, Vidali, Fabretti, Valenzi e Giacomo Ferrari hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerata la situazione in cui versano i pensionati marittimi, il cui ultimo aumento ha la decorrenza dal 1° gennaio 1958 e il cui trattamento appare oggi ancora più umiliante rispetto alle altre categorie che pur restano lontane dai giusti livelli,

impegna il Governo a presentare al più presto un disegno di legge per l'aumento delle pensioni marinare e a disporre prima delle feste natalizie l'erogazione di un adeguato acconto sui futuri miglioramenti.

Inoltre i senatori Macaggi, Martinez e Giancane hanno presentato il seguente ordine del giorno che tratta la medesima materia del precedente:

Il Senato,

invita il Governo a provvedere con urgenza all'aggiornamento delle pensioni dei marittimi in anticipazione della loro sistemazione nel complesso del prossimo ordinamento pensionistico generale e a corrispondere comunque ai pensionati del mare un acconto da versarsi nel periodo delle festività natalizie,

tenuto conto delle particolari condizioni di bisogno di questi vecchi lavoratori in favore dei quali non è stato da lungo tempo disposto alcun provvedimento migliorativo a differenza di quanto si è verificato in favore di altre categorie.

Ho l'impressione che questi ordini del giorno investano problemi di carattere finanziario e che non sia questa la sede per la loro presentazione.

V I D A L I . Il Ministro potrebbe riservarsi di rispondere in sede di Commissione finanze e tesoro dopo aver interrogato in merito i suoi colleghi di Governo.

P R E S I D E N T E . Secondo la procedura tutti gli ordini del giorno, anche quelli approvati, vanno in blocco, insieme col parere del relatore, alla Commissione finanze e tesoro. La nostra Commissione può dichiarare che non è competente per quanto si riferisce ad ordini del giorno di carattere finanziario ed essi possono essere ripresentati alla 5ª Commissione.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Vorrei ad ogni modo chiarire il mio pensiero. Io ho presentato il disegno di legge superando le discussioni che erano intervenute col Ministero del tesoro e col Ministero del lavoro, perchè sono convinto che si tratta di una lacuna che deve essere colmata. Ho presentato quindi il disegno di legge, che, peraltro, non so quale esito avrà.

Pertanto, all'invito di presentare il disegno di legge, ho già risposto, perchè l'ho già mandato, per il concerto, ai Ministeri del tesoro e del lavoro.

Per quanto riguarda l'acconto, non posso evidentemente prendere alcun impegno. Eventualmente, in sede di 5ª Commissione, il Ministro interessato potrà rispondere se accettare o no l'invito.

M A C A G G I . Il nostro ordine del giorno non è rivolto al Ministro della marina mercantile, ma al Governo. Il Ministro della marina mercantile può farsi tramite di questo invito presso il suo collega di Governo.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Sulla prima parte dell'ordine del giorno il Ministro risponde che il disegno di legge l'ha già presentato. Naturalmente, non può garantire il buon esito del suo *iter.*

Per quanto concerne la seconda parte, il Ministro non può rispondere affermativamente perchè la materia esula dalla sua competenza e non può quindi dire una parola di assenso o di dissenso.

V I D A L I . Noi siamo convinti che, se dipendesse dal Ministro della marina mercantile, l'onorevole Spagnolli l'acconto natalizio lo darebbe. Ma noi siamo obbligati ad andare in Aula per esigere una risposta dal Ministro del tesoro.

A D A M O L I . Se il Ministro è d'accordo con noi sul miglioramento delle pensioni, potrebbe farsi interprete di questa volontà della Commissione presso il suo collega del tesoro.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Io posso esprimere il voto della Commissione al Ministro del tesoro, per vedere se si possa fare qualcosa prima di Natale. In altra forma, infatti, non potrei accettare l'ordine del giorno.

V I D A L I . Siamo d'accordo.

P R E S I D E N T E . Sulla seconda parte dell'ordine del giorno, quindi, il Ministro della marina mercantile accetta l'invito di trasferire questa raccomandazione al Ministro del tesoro pregandolo di dare una risposta in sede di 5ª Commissione, o, *in extremis,* in sede di discussione in Aula.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Per maggior chiarezza quindi: io gli ordini del giorno non li accetto, ma esprimerò questo voto della Commissione al Ministro del tesoro.

P R E S I D E N T E . Noi recepiamo la risposta del Ministro agli ordini del giorno. In altra sede, poi, può darsi che con la presenza del Ministro del tesoro la discussione si evolva e vada avanti.

G I A N C A N E . A me pare che il Ministro dovrebbe dire: per quanto riguarda la prima parte e così; per quanto riguarda invece la seconda parte, mi rendo interprete presso il Ministro del tesoro.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Dichiaro subito che non posso accettare l'ordine del giorno se verrà messo in votazione.

P R E S I D E N T E . Poichè non si insiste, passiamo all'altro ordine del giorno, che reca la firma dei senatori Vidali, Fabretti, Adamoli, Guanti, Vergani e Gaiani; esso dice:

Il Senato,

tenuto conto dei crescenti danni derivanti alla salute pubblica, alla pesca e al turismo dagli inquinamenti delle acque marine,

invita il Governo ad adottare con urgenza i provvedimenti necessari per eliminare i danni e i pericoli in questione, ottemperando a tutte le prescrizioni elaborate in proposito dalle Conferenze internazionali e mettendo in opera i mezzi più moderni ed efficaci, sperimentati in ambito internazionale, particolarmente per evitare lo scarico di idrocarburi in prossimità delle coste e comunque per impedirne la diffusione.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Ho già spiegato quello che stiamo facendo in questo campo. Posso aggiungere che il Ministero della marina mercantile mesi orsono ha sollecitato il Ministero degli esteri per il deposito degli atti della Convenzione di Londra del 1962 e che gli è stato risposto che, con ogni probabilità, que-

gli atti dovranno essere ulteriormente integrati.

Posso, quindi, accettare l'ordine del giorno come invito per una ulteriore azione in ordine ai problemi qui prospettati in collaborazione con gli altri Dicasteri: Sanità, Esteri, eccetera.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno, firmato dai senatori Vidali, Fabretti, Adamoli, Guanti, Vergani e Gaiani; esso dice:

Il Senato,

consapevole della gravità della crisi dei traffici portuali di Trieste e dell'importanza che essi potrebbero riacquistare per l'economia nazionale;

considerata l'esigenza di adeguati provvedimenti legislativi per mettere il porto di Trieste in condizioni di far fronte alla sempre più rilevante concorrenza internazionale e agli impegni in tale senso assunti dal Governo anche in relazione all'articolo 70 dello Statuto speciale istitutivo della Regione del Friuli-Venezia Giulia,

invita il Governo:

1) a provvedere rapidamente alla classificazione del porto di Trieste onde eliminare la condizione di inferiorità di questo porto rispetto a tutti gli altri del Paese e per eliminare gli ostacoli che dalla situazione attuale derivano all'attività dell'Azienda portuale dei magazzini generali;

2) ad assicurare al porto di Trieste efficienti collegamenti marittimi con tutti i continenti, potenziando le linee di navigazione di preminente interesse nazionale dell'Adriatico, eliminando il criterio della pendolarità dei servizi che attualmente alternano le partenze fra Adiatico e Tirreno;

3) a sostituire le motonavi Saturnia e Vulcania con altre che siano adeguate alla necessità della linea con il Nord-America;

4) a disporre il rapido completamento delle opere portuali (molo VII) e delle opere infrastrutturali, ferroviarie e stradali, indispensabili per un efficiente collegamento di Trieste con il suo retroterra, nazionale e internazionale, come previsto dai programmi e dagli impegni governativi;

5) ad attuare l'istituzione dell'Ente portuale previsto dallo Statuto speciale regionale;

6) ad ottenere la revisione del Trattato di Roma per assicurare a Trieste le agevolazioni già concesse nell'ambito del MEC ai porti nordici con motivazione che sono del tutto valide anche per il porto triestino.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Come tutti sapete, circa il primo punto enunciato dall'ordine del giorno, i porti già soggetti all'impero austro-ungarico non erano compresi in quelli classificabili secondo il Codice della navigazione. Con un provvedimento di legge che è stato varato mesi orsono dal Consiglio dei ministri, e che dovrebbe essere all'esame del Senato o della Camera, è stata superata questa condizione di inferiorità.

E a questo che intende riferirsi, senatore Vidali?

V I D A L I . È proprio questo.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Per quanto concerne il secondo punto dell'ordine del giorno, ho già detto che l'argomento è allo studio della Commissione incaricata della revisione delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale, la quale ha concluso il suo lavoro che, se anche il Ministero delle partecipazioni statali sarà d'accordo, potrà essere portato a vostra conoscenza. Comunque, posso dire sin d'ora che sarà rispettato, anche per l'Adriatico, l'impegno di cui si parla in questo ordine del giorno.

Per quanto concerne la richiesta di sostituzione delle motonavi « Saturnia » e « Vulcania », di cui si parla al terzo punto dell'ordine del giorno, con altre che siano adeguate alle necessità della linea con il Nord-America, posso dire che una sistemazione si impone in quanto l'entrata in linea della « Michelangelo » e della « Raffaello » che faranno capo a Genova, comporterà necessaria-

mente degli spostamenti. Comunque, non posso assicurare, sin d'ora, che la « Saturnia » e la « Vulcania » saranno sostituite.

V I D A L I . L'importante è che quella linea sia occupata da qualcuno.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Nella revisione sarà tenuto conto dell'esigenza di dare una giusta ripartizione alla situazione di Trieste.

V I D A L I . Per quanto riguarda il molo VII, gli stanziamenti erano per 14 miliardi di lire, ma è stato speso di meno.

P R E S I D E N T E . Questo è dovuto al tipo di struttura che è stato scelto e che è costato di meno di quanto non fosse previsto.

V I D A L I . Per gli altri punti dell'ordine del giorno, debbo dire che tutti i Ministri della marina mercantile hanno fatto formali promesse, ma finora non è stato fatto nessun passo per togliere quei privilegi ai porti di Amburgo e Brema o per equiparare ad essi Trieste.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* L'accetto come raccomandazione, ma non posso dare una migliore specificazione della questione, anche perchè non la conosco a fondo.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno a firma dei senatori Fabretti, Adamoli, Vidali, Gaiani, Ferrari Giacomo, Vergani e Guanti; esso è così formulato:

Il Senato,

considerata la grave e caotica situazione nella quale versa la pesca italiana ostacolata nel suo sviluppo dalla mancanza di una organica programmazione e da adeguati investimenti onde portarla rapidamente in grado di provvedere alle crescenti richieste del mercato nazionale, ponendo così fine all'indebitamento del Paese per acquisto di pesce nella misura crescente di 60 miliardi annui;

constatata la urgente necessità di una nostra maggiore partecipazione alla pesca atlantica con mezzi adeguati alle esigenze moderne della pesca di altura ivi compresa la costruzione di adeguate attrezzature portuali, nonchè l'urgenza dell'organizzazione della distribuzione ai mercati di consumo del prodotto eliminando ogni infrastruttura parassitaria e fornendo il settore delle necessarie attrezzature, favorendo all'uopo la collaborazione e il potenziamento della cooperazione, oltre alla necessità inderogabile di avviare il Paese a disporre di mezzi e uomini adeguati alla ricerca scientifica specifica della pesca da mettersi al servizio dei pescatori;

viste le difficoltà finanziarie degli operatori economici privi persino dell'aiuto dell'estinto fondo di rotazione;

tenuto conto delle gravi condizioni previdenziali, contrattuali, eccetera nelle quali sono tenuti i pescatori e le loro famiglie, e della insufficienza, ampiamente dimostrata, delle scuole tecnico-professionali per cui i giovani si orientano verso altri settori di occupazione, eccetera,

impegna il Governo ad affrontare organicamente il complesso dei problemi della pesca con la massima urgenza e con mezzi idonei.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Mi sembra non del tutto esatta la motivazione iniziale, perchè, come ho già detto prima, in passato non si è trascurato di venire incontro, sia tramite la Cassa del Mezzogiorno, sia con provvedimenti governativi, al settore della pesca. Sulla situazione attuale sono d'accordo. In ogni modo accetto l'ordine del giorno come una calda raccomandazione, già, in parte, in atto in quanto oltre la legge per il fondo di rotazione, altre leggi sono in corso.

F A B R E T T I . Ci accontentiamo di una raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Do lettura dell'ordine del giorno a firma Alcidi Rezza Lea,

Massobrio, Rovere, Chiariello, Pasquato e Battaglia:

Il Senato,

considerato che, a titolo di protesta contro i provvedimenti di concessione di « autonomie funzionali » all'Italsider, alla zona industriale del porto di Marghera ed all'Enel, i lavoratori portuali hanno recentemente effettuato numerose astensioni collettive dal lavoro che hanno causato la paralisi dei più importanti porti nazionali;

considerato come altri simili casi di astensioni collettive dal lavoro delle maestranze portuali potrebbero verificarsi per l'avvenire in relazione alla concessione od all'esercizio di « autonomie funzionali »;

considerato che il potere discrezionale del Ministro della marina mercantile nella concessione di « autonomie funzionali » è chiaramente stabilito dall'articolo 110 del Codice della navigazione e che tale potere risponde a sani criteri di produttività;

considerato che le astensioni collettive dal lavoro delle compagnie portuali a titolo di protesta contro le « autonomie funzionali » sono effettuate da operai incaricati di pubblico servizio non legati da rapporto di subordinazione in senso tecnico e per fini di limitare illegittimamente un potere discrezionale concesso al Ministro della marina mercantile della legge in materia che solo indirettamente potrebbe riguardare i loro interessi economici;

considerato che il Consiglio di Stato, con parere in data 12 maggio 1964, ha ritenuto tali astensioni collettive dal lavoro come non rientranti nel concetto di sciopero tutelato dall'art. 40 della Costituzione motivando il suddetto parere con la mancanza di subordinazione in senso tecnico delle maestranze portuali organizzate in compagnie portuali e con la mancanza di finalità economiche dirette;

considerato che, comunque, la Corte costituzionale, con recente sentenza, ha riconosciuto la legittimità dell'articolo 330 del Codice penale, che punisce come reato l'abbandono collettivo del lavoro da parte dei dipendenti di imprese esercenti servizi di pubblico interesse;

considerato che, per le sopra esposte ragioni le astensioni dal lavoro di cui trattasi investono la responsabilità disciplinare dei singoli partecipanti;

invita il Governo ad applicare, per i casi in questione, rigidamente, le sanzioni previste dall'articolo 1254 del Codice della navigazione in relazione alle infrazioni disciplinari di cui al n. 9 dell'articolo 1251 del codice medesimo ed ai nn. 1 e 5 dell'articolo 159 del regolamento d'attuazione del codice medesimo.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* È chiaro che, se il Codice sarà violato, dovrò intervenire e provvedere in conformità: comunque accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Esaurito l'esame degli ordini del giorno, avverto gli onorevoli senatori che l'esame dello stato di previsione della spesa della Marina mercantile verrà formalmente concluso dopo che il bilancio sarà stato trasmesso al Senato dall'altro ramo del Parlamento.

La seduta termina alle ore 18.

SEDUTA DI GIOVEDI' 10 DICEMBRE 1964

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 15,30.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez, Masciale, Restagno, Spasari, Spataro, Tomassini, Vergani, Vidali e Zannier.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici de' Cocci.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile », già approvato dalla Camera dei deputati.

Come i colleghi ricordano, la Commissione, in una seduta della settimana scorsa, ha svolto e concluso l'esame — che fu definito preliminare poichè il disegno di legge non era stato ancora approvato dalla Camera dei deputati — dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, ascoltando anche la replica del Ministro competente, il quale, al termine del dibattito, ha espresso altresì il proprio avviso sugli ordini del giorno presentati.

Poichè il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 è stato trasmesso, in questo frattempo, dalla Camera dei deputati al Senato, e la Commissione è stata formalmente investita del suo esame, occorre ora, dopo aver dato per acquisita a questa sede la discussione preliminare predetta, dichiarare tale esame formalmente chiuso, confermando al senatore Genco il mandato di redigere il parere sullo stato di previsione, che sarà trasmesso, insieme con gli ordini del giorno, alla Commissione finanze e tesoro.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 15,40.