SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 8 NOVEMBRE 1956

(89ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio finanziario 1956-57, della somma di lire 300.000.000 per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce » **(1593) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . *Pag.* 1379, 1385, 1389, 1390, 1391
ANGELILLI 1387, 1391
BARBARO 1386
CASSIANI, *Ministro della marina mercantile* 1388, 1389, 1390, 1391
PORCELLINI 1386, 1391
TARTUFOLI, *relatore* 1379, 1386, 1388, 1389, 1391
VACCARO 1387

« Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio » **(1594) (Discussione e rinvio):**

PRESIDENTE 1392, 1396
CASSIANI, *Ministro della marina mercantile* 1395
FOCACCIA . . . . . *Pag.* 1396
TARTUFOLI, *relatore* 1393

« Ammontare dei mutui per il completamento, raddoppio o adeguamento di autostrade statali che l'Azienda autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) è autorizzata a contrarre in applicazione della legge 21 maggio 1955, n. 463 » **(1646)** *(Approvato dalla Camera dei deputati)* **(Seguito della discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1374, 1377
BARBARO 1376
CROLLALANZA 1375, 1376
PORCELLINI 1375
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . . 1376, 1377
TARTUFOLI 1374, 1376
VACCARO 1377

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Canevari, Caporali, Corbellini, Crollalanza, Focaccia, Grampa, Porcellini, Romano Domenico, Sanmartino, Tartufoli e Vaccaro.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Molinari e Restagno, sono sostituiti rispettivamente dai senatori Angelilli e Braccesi.

Intervengono i Ministri dei lavori pubblici Romita e della marina mercantile Cassiani ed il Sottosegretario di Stato per il tesoro Mott.

PORCELLINI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Ammontare dei mutui per il completamento, raddoppio o adeguamento di autostrade statali che l'Azienda autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) è autorizzata a contrarre in applicazione della legge 21 maggio 1955, n. 463 » (1646) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Ammontare dei mutui per il completamento, raddoppio o adeguamento di autostrade statali che l'Azienda autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) è autorizzata a contrarre in applicazione della legge 21 maggio 1955, n. 463 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Io vorrei fare innanzitutto una osservazione di carattere fondamentale. È vero che noi ieri abbiamo rilevato una mancanza di concordanza fra l'articolo 6 della legge organica sulle strade e questo disegno di legge, poichè l'articolo 6 parla di nuove costruzioni e di raddoppi ed allargamenti, mentre qui non si fa riferimento alle nuove costruzioni. È anche vero però che il più comprende il meno e noi non riteniamo chiuso il programma delle autostrade col finanziamento presente. Tale legge tende all'omogeneità della costruzione e della struttura delle vecchie autostrade che si vengono a collegare con le nuove.

TARTUFOLI. Non ho nulla da obiettare circa il chiarimento e l'impostazione che il nostro Presidente ha dato nei riguardi del problema.

Sono d'accordo che se l'articolo 6 dà una determinata autorizzazione, in questo disegno di legge si possa attuare il contenuto di quell'articolo anche soltanto parzialmente; quindi non vedo alcuna preclusione all'approvazione di un disegno di legge di questa natura per il finanziamento del raddoppio o dell'allargamento di autostrade.

Io debbo però osservare all'onorevole Ministro, togliendo ogni passionalità di natura regionalistica alla mia preoccupazione, che esistono sì, problemi di urgenza per il raddoppio o l'allargamento di determinate autostrade ma esistono anche problemi di viabilità che, per esigenze assolute, imprescindibili, superano nettamente e, direi, svuotano l'esigenza di ampliare le autostrade esistenti. Il fatto è che in alcune strade d'Italia non si transita più.

Io domando all'onorevole Ministro, se, per esempio, nelle condizioni attuali si può ancora transitare sull'Adriatica, specialmente nei tratti da Rimini sino a Fano o da Ancona fino a Pescara.

Se siamo d'accordo su questo punto, è evidente che, in occasione della presentazione di un disegno di legge come questo, che autorizza lo stanziamento di 50 miliardi da spendere per autostrade, si ha il diritto di domandare se non sia il caso di considerare l'opportunità che una parte di questa somma possa essere destinata alla Bologna-Pescara, la quale del resto rientra nel programma generale della legge sulle autostrade. Se attendiamo di realizzare questa autostrada, la quale è di assoluta necessità, con i mezzi che attualmente non sono previsti nella legge, io penso che possiamo dire tranquillamente che non la vedremo più ed avremo nel frattempo l'aggravarsi di una posizione disastrosa.

Onorevole Ministro dei lavori pubblici, lei abbia la bontà di considerare che, per esempio, il turismo estivo nei confronti delle spiagge adriatiche — e lei sa che in quella zona c'è una stazione balneare ogni 3 o 4 chilometri — ha avuto un incremento impensato e va aumentando con un crescendo geometrico, di anno in anno. Quindi non possiamo non chiedere ancora una volta che la soluzione di questo problema non sia ancora protratta.

Quali sono gli impegni che l'onorevole Ministro può prendere in questo campo? Quali certezze ed assicurazioni può darci che al più presto venga una legge di tale natura che sistemi il problema dell'Adriatica, oppure, dato che esiste un disegno di legge di iniziativa parlamentare, cosa ha da dirci nei confronti di questo disegno di legge, che reca la firma di senatori appartenenti a tutti i settori dell'Assemblea?

Queste sono le osservazioni e le richieste che io ho il dovere assoluto di fare, non come rappresentante di una zona adriatica oppure come marchigiano, ma come italiano che ha an-

che la sensibilità di prescindere dai problemi particolari della propria regione e di esaminarli sotto il profilo nazionale.

PORCELLINI. Mi sembra che ieri il collega Cappellini avesse fatto innanzitutto l'obiezione che la legge n. 463, all'articolo 6, stabilisce che i fondi debbono essere erogati per la costruzione e non solo per il riadattamento, ampliamento o modifica delle autostrade e quindi egli osservava che questo progetto non è in regola con quanto stabilito. Poi ha fatto delle affermazioni che io segnalo all'onorevole Ministro per vedere se rispondono a verità; egli cioè ha detto che quella tassa che abbiamo stabilito sugli autoveicoli darebbe un gettito molto maggiore di quello previsto. Egli perciò proponeva di procedere con quella maggiore entrata alla costruzione delle strade che sono assolutamente di prima necessità, ed a questo proposito ha citato la Bologna-Pescara.

Poichè io sono nativo di Rimini ho una certa predilezione per la Bologna-Pescara; però credo che, senza stabilire in modo assoluto che l'eventuale maggiore gettito debba essere destinato ad una determinata strada, sia il caso di vedere quali strade devono essere prese in particolare considerazione, poichè nella legge sono previste quelle che vanno costruite subito e quelle alla cui costruzione si può procedere in un secondo tempo; tra queste mi pare che ci sia anche la Bologna-Pescara.

Io avrei piacere se potessimo essere messi in condizione di discutere su delle cifre esatte e non su delle vaghe speranze.

CROLLALANZA. Io mi associo alle considerazioni espresse dal senatore Tartufoli perchè il problema dell'autostrada adriatica è grave. Le condizioni in cui si trova attualmente la rete viabile adriatica — sia per l'incremento del traffico sia per l'aumento pauroso degli incidenti che avvengono giornalmente (e che sono registrati dall'ultimo rilevamento statistico fatto dall'A.N.A.S. e documentati dalla recente pubblicazione dell'Automobile Club, la quale mette appunto l'Adriatica al primo posto tra le strade pericolose) — le condizioni in cui si trova tale strada, come dicevo, sono preoccupanti. In considerazione di tutto ciò chiedo all'onorevole Ministro se non ritenga di riprendere in esame con carattere di urgenza il problema della costruzione di quella autostrada, che è del resto prevista dal piano regolatore delle autostrade approvato con legge. Essa, anche se non rientra nel primo gruppo di autostrade, che hanno avuto in base ad un criterio di gradualità la precedenza nella esecuzione, nel piano regolatore è considerata come una delle arterie fondamentali della rete autostradale nazionale.

Il provvedimento sottoposto al nostro esame indiscutibilmente viene incontro con il finanziamento di 50 miliardi ad alcune esigenze inderogabili di quella che è la viabilità autostradale, cioè necessità di raddoppiamento, di ampliamento, di rettifiche di curve. Ora, è evidente che queste sono esigenze indiscutibili, ma è anche pacifico che tra le autostrade esistenti che, bene o male, per il solo fatto che sono autostrade, assicurano una certa regolarità di traffico e non provocano il numero degli incidenti che sono provocati sulla viabilità ordinaria, e l'esigenza di creare una nuova autostrada in sostituzione di una viabilità, come quella dell'Adriatica, che non si regge più in rapporto all'accresciuto traffico ed in rapporto agli incidenti che avvengono annualmente, è da considerare l'opportunità di destinare una parte dei 50 miliardi perlomeno al tronco iniziale di quella autostrada; o, se proprio tutto questo viene a spostare la programmazione già eseguita dal Ministro e comunque viene a compromettere alcune soluzioni che si ritengono ugualmente urgenti, è da considerare se non si possa aumentare lo stanziamento attuale portandolo ad una cifra superiore, per consentire la realizzazione del primo tronco dell'autostrada Adriatica.

Ora, è pacifico che l'essenziale è cominciare, per quanto riguarda l'autostrada Adriatica. Io, pure essendo pugliese e pur dovendo sottolineare che il tronco Foggia-Bari è continuamente esposto a continui incidenti, non chiedo di mettere in cantiere in questo momento la costruzione di quel tronco, che pur rappresenta la continuità costruttiva di una autostrada che ha una organica impostazione, ma chiedo viceversa che si incominci perlomeno ad affrontare la soluzione del tratto che ha più urgenza di essere sistemato e cioè il tronco che da Bologna discende fino a Rimini.

Prego quindi l'onorevole Ministro di voler considerare questa esigenza come inderogabile e di vedere a quali ripieghi si possa ricorrere per non trascurare le esigenze contemplate in questo disegno di legge e perchè nello stesso tempo si possa incominciare ad affrontare il problema dell'autostrada Adriatica.

BARBARO. Nelle precedenti discussioni sulle autostrade, abbiamo affermato quello che dovevamo affermare. Ora non possiamo non richiamare tutto quel programma il quale mirava al collegamento della Sicilia e della Calabria al resto della rete stradale nazionale, programma che però è restato sempre... nelle nuvole. Io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sull'esigenza della costruzione delle due autostrade che dovrebbero ricollegare il meridione al centro ed al nord d'Italia; per ragioni altimetriche sarebbe auspicabile che si pensasse innanzitutto a quella autostrada la quale, attraverso l'Adriatica, raggiunge lo Ionio e poi porta fino in Sicilia.

Perciò, senza chiedere affidamenti precisi in questo momento, prego l'onorevole Ministro di cercare di concretare qualche cosa che faccia sperare che noi della Calabria rientreremo per qualche parte in questa grande rete autostradale così importante per i traffici.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io prego la Commissione di voler approvare alla unanimità questo disegno di legge; e la mia preghiera è rivolta sia a coloro che sono direttamente interessati alla rete Adriatico-Ionica sia a coloro che hanno, per ragioni locali, minor interesse.

Innanzitutto, faccio rilevare che cade la obiezione dei senatori Porcellini e Cappellini perchè l'articolo 6 fa riferimento all'articolo 1 il quale parla di costruzione e raddoppio; quindi esso è perfettamente in regola. Ora noi ci troviamo di fronte a queste difficoltà: io vorrei che mi capiste. Sono d'accordo con voi, l'ho già detto: la rete adriatica va fatta e sarà fatta. Ma evidentemente, avendo approvato il primo piano di autostrade, noi verremmo a compromettere le autostrade che stiamo costruendo se non facessimo i raddoppi corrispondenti alla legge che abbiamo approvata; i 50 miliardi sono necessari, ad esempio, per raddoppiare l'autostrada Milano-Bergamo-Brescia. Quando avremo costruito la Genova-Serravalle-Milano, avremo un tale traffico che impedirebbe ogni passaggio; quindi questo raddoppio è una conseguenza della Serravalle-Milano e della Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Quando noi veniamo a completare l'autostrada Genova-Villalba-Albissola-Savona, per esempio, noi veniamo a rendere omogeneo il sistema stradale. Quindi i 50 miliardi sono indispensabili per rendere armoniche le strade che stiamo costruendo, altrimenti costruiremmo belle autostrade, ma avremmo delle strozzature.

Perciò la legge è perfettamente a posto, il piano organico è studiato in armonia alle strade che si stanno costruendo. Rimane l'autostrada Adriatica. Io che cosa vi posso dire? Concordo con i vostri desideri e sono pronto ad aiutarvi, ma non dipende da me: evidentemente dipende dalle possibilità del Tesoro. Sono d'accordo sulla necessità che la Bologna-Pescara debba essere costruita. Ma, egregi signori, se noi non facciamo questi raddoppi non faremo nulla; se voi fermate questa legge ritardate l'avvio anche delle altre soluzioni.

Io quindi vi consiglio di approvare questo disegno di legge e, se voi oggi mi aiutate, io troverò il modo di aiutare voi.

CROLLALANZA. C'è un disegno di legge di iniziativa parlamentare per l'autostrada Adriatica. Se il Ministro lo fa suo, sarà più facile farlo approvare.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore Crollalanza, lei, che è stato un valente Ministro, sa che il Ministro per fare suo un disegno di legge a carattere finanziario deve indubbiamente fare i conti con il Tesoro, il quale a sua volta fa i conti con le proprie disponibilità. Per quanto mi riguarda, sono favorevolissimo.

TARTUFOLI. Io mi sono sempre lasciato affascinare, onorevole Ministro, dalle sue argomentazioni così cortesi e così ricche di affidamenti e di promesse. Lei di fronte a me è,

in fondo, di fronte ai colleghi della Commissione, su questo argomento è un po' una... sirena.

Questa mattina però le sue argomentazioni non riescono a persuadere, poichè quando lei parla di piano organico di raddoppi delle autostrade preesistenti e non vuole fare una discriminazione fra l'autostrada esistente, che è vitale già oggi, e la autostrada esistente, che invece non è vitale, lei pone il problema della organicità al di sopra di qualsiasi altra esigenza.

Quindi non possiamo essere d'accordo per il caso dell'autostrada Milano-Bergamo-Brescia. È esattissimo che la Milano-Bergamo va ridimensionata perchè non è transitabile, specialmente per tutti i cavalcavia della zona che va da Monza a Milano, dove il sorpasso è addirittura un rischio di vita ogni volta che lo si tenta; ma se mi si viene a parlare del tratto Bergamo-Brescia, che è una delle più ampie autostrade già esistenti, allora io non sono più d'accordo perchè di fronte al costo dei lavori per quel raddoppio, a mio parere, può anche nascere l'opportunità di esaminare se quel denaro non possa essere invece impiegato per esempio per la Bologna-Rimini. Non si transita nemmeno sulla Adriatica; con la differenza che nel Nord quella zona è servita da molteplici strade, mentre nella zona dell'Adriatico non ne abbiamo affatto e, salvo una ferrovia insufficiente, la viabilità dell'Adriatica non ha integrazioni di nessun genere.

Poichè qui siamo degli uomini responsabili i quali hanno il senso dei propri doveri di fronte alla Nazione, abbiamo bisogno che ella, onorevole Ministro, vada al di là dei generici affidamenti che ci ha dato e si impegni a far venir fuori da questo disegno di legge o da un nuovo progetto nel prossimo esercizio finanziario i danari sufficienti almeno per iniziare la Bologna-Pescara. Altrimenti lei mancherà ai suoi doveri non solo di Ministro ma di tecnico eminente ed apprezzato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il senatore Tartufoli mi ha veramente commosso anche per il calore con cui sostiene le sue argomentazioni. Queste autostrade mi daranno indubbiamente delle soddisfazioni, ma mi dànno anche molti dispiaceri. Non poche volte, ad esempio, ricevo attacchi dai piemontesi per non avere ancora provveduto all'autostrada Torino-Piacenza la cui necessità è avvertita anche dagli Enti pubblici locali. Chi ha avuto modo di attraversare quella zona sa che la strada esistente è veramente impraticabile. Sono arrivati al punto di dire che è una disgrazia avere come Ministro dei lavori pubblici un piemontese; ma è necessario che io segua il parere dei tecnici dell'A.N.A.S.

Posso accettare un ordine del giorno come quello che il senatore Tartufoli mi sembra stia formulando a favore dell'autostrada Adriatica, e lo accetto non per semplice formalità, ma perchè sono d'accordo, anche se riconosco che non si può provvedere con questo disegno di legge data la limitazione dei fondi da parte del Tesoro. Sono d'accordo anche io che bisogna presto cominciare il primo tratto dell'Adriatica. Ma se voi ostacolate questo provvedimento, ostacolate anche l'attuazione del vostro programma.

VACCARO. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro io, che non volevo approvare questo disegno di legge, dichiaro di votare a favore. Tuttavia desidero presentare, anche a nome dei colleghi Romano e Barbaro, un ordine del giorno del seguente tenore:

« La 7ª Commissione del Senato impegna il Governo a provvedere con urgenza alla progettazione dell'autostrada Napoli-Reggio Calabria, poichè le esigenze del crescente traffico dell'Italia centro-meridionale richiedono l'esecuzione più sollecita possibile ».

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora alla votazione degli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è stato presentato dal senatore Tartufoli, ed è del seguente tenore:

« La 7ª Commissione segnala ancora una volta la situazione sempre più penosa della viabilità sulla strada statale adriatica, che non è assolutamente in grado di sopportare il traffico commerciale e turistico che presenta

un aumento di progressione geometrica; conferma quindi l'esigenza di soluzioni accelerate per le quali impegna il Governo a presentare al più presto specifici e concreti progetti di finanziamenti adeguati per la intera autostrada adriatica, iniziando con il prossimo esercizio finanziario almeno il tratto Bologna-Rimini ».

Lo metto in votazione.

(*È approvato*).

Il secondo ordine del giorno è del senatore Vaccaro; ne ha già dato lettura lo stesso presentatore.

Lo metto in votazione.

(*È approvato*).

Un terzo ordine del giorno è stato proposto dal senatore Angelilli:

« La 7ª Commissione invita il Governo a studiare il progetto per il raddoppio della strada Aurelia nel tratto Roma-Livorno ».

Un quarto ordine del giorno è stato presentato dal senatore Braccesi:

« La 7ª Commissione, nel dare la sua approvazione al disegno di legge n. 1646, invita il Governo a tener presente che fra le opere di cui appare urgente ed indifferibile l'attuazione ai fini di un loro adeguamento alle sempre crescenti esigenze della circolazione, non può non essere compreso il raddoppio dell'autostrada Firenze-mare ».

Anche questi due ordini del giorno sono accettati dal Ministro dei lavori pubblici e mi sembra inutile porli in votazione.

Passiamo ora alla discussione degli articoli.

Art. 1.

I mutui previsti dall'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463, possono essere contratti dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per il finanziamento di opere di completamento, di raddoppio o di adeguamento di autostrade statali già esistenti, fino al limite di 50 miliardi di lire.

L'ammontare dei mutui che l'Azienda nazionale autonoma delle strade statali potrà annualmente contrarre, fino alla complessiva concorrenza di 50 miliardi di lire di cui al comma precedente, è ripartito negli esercizi finanziari dal 1956-57 nella seguente misura:

Esercizio	1956-57 . . .	4	miliardi
»	1957-58 . . .	8	»
»	1958-59 . . .	8	»
»	1959-60 . . .	8	»
»	1960-61 . . .	8	»
»	1961-62 . . .	5	»
»	1962-63 . . .	4	»
»	1963-64 . . .	3	»
»	1964-65 . . .	2	»
	Totale . . .	50	miliardi

(*È approvato*).

Art. 2.

Ferme restando tutte le altre disposizioni di cui alla citata legge 21 maggio 1955, n. 463, il servizio dei mutui è assunto dalla Azienda nazionale autonoma delle strade statali a decorrere dall'esercizio finanziario 1956-57 e le rate di ammortamento dei singoli mutui saranno inscritte, con distinta imputazione e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche o degli Enti od Istituti mutuanti, con decorrenza dall'esercizio finanziario successivo a quello nel quale il mutuo stesso è stato contratto.

(*È approvato*).

Art. 3.

L'agevolazione tributaria prevista nell'ultimo comma dell'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463, non riguarda l'imposta sulle obbligazioni istituita con l'articolo 17 della legge 6 agosto 1954, n. 603.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio finanziario 1956-57, della somma di lire 300 milioni per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce » (1593).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio finanziario 1956-57, della somma di lire 300 milioni per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

TARTUFOLI, *relatore*. Onorevoli senatori, nel riferire sul disegno di legge n. 1593 presentato dal Ministro della marina mercantile onorevole Cassiani, di concerto con il Ministro del tesoro senatore Medici, e riguardante « Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio finanziario 1956-57, della somma di lire 300.000.000 per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce », desidero precisare in via pregiudiziale che la mia esposizione non potrà prescindere da ripetuti riferimenti al disegno di legge n. 1594 che, egualmente affidatomi, riguarda la « Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio ». Così come riferendo su tale disegno di legge non potrò prescindere dai necessari collegamenti di argomenti e di precisazioni con quello precedentemente indicato. Ne deriverà qualche necessaria ripetizione di concetti, ma cercherò di limitarne l'ampiezza al minimo possibile.

Ho accettato di buon grado di provvedere alla relazione dei due disegni di legge, perchè ai problemi della pesca ho cercato sempre di portare la mia attenzione, e credo di avere dato di questo settore ampio quadro, con illustrazioni ed opportune richieste, in sede di relazione al bilancio di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, relativo all'esercizio 1955-56.

Delineai allora con sufficiente chiarezza la entità del settore: nei suoi mezzi di azione, nelle unità costituentilo, nella massa di gente marinara impegnata nell'esercizio della pesca, i volumi del pescato, le esigenze del consumo nazionale di prodotti ittici; e sviluppai per ogni aspetto di questo complesso mondo di lavoro rischioso e di tradizionale passione faticata, di lavoratori del mare semplici e generosi, le attese, i bisogni molteplici, le legittime aspettazioni di sempre.

Richiamo quindi i colleghi che volessero approfondire più ampiamente le loro conoscenze della pesca e dei nostri pescatori, all'esame della esposizione ampia ed esauriente di allora, che mi fu quasi rimproverata da alcuno, perchè avevo voluto accordare spaziosa trattazione, a questo mondo in azione della nostra Italia nei suoi quattro mari, penisola protesa con la gran parte del suo territorio, nel Mediterraneo, attraverso di essi!

Proprio riferendomi ai due disegni di legge — che, come detto, considero collegati — desidero innanzitutto dire l'apprezzamento doveroso che deve essere fatto della decisione del Governo di consentire la presentazione dei due documenti legislativi, che indubbiamente vogliono compiere un sia pur iniziale sforzo, per considerare validamente i problemi e le necessità della pesca, in un tentativo indubbiamente parziale ma volonteroso, di affrontare con una certa nuova organicità le esigenze del settore, uscendo dal metodo frammentario ed incerto di affrontare a spizzico le soluzioni attese da un mondo molteplice che si esprime: con oltre 150.000 unità di pescatori al lavoro; con circa 40.000 barche removeliche; 6.000 motobarche per un tonnellaggio di 21.000 tonnellate; 2.800 motopescherecci per tonnellate 70.000; con un valore di oltre 35 miliardi, con quasi duecentomila tonnellate di pescato annuo per un valore di circa 40 miliardi, mentre il consumo nazionale di prodotti ittici si avvicina ai 70 miliardi con una importazione quindi di 30 miliardi di prodotti freschi e conservati.

E l'orientamento che credo di poter valutare a nuovo, nell'intervento dello Stato per la pesca, mi incoraggia a formulare in sede di relazione di questo e dell'altro provvedimento, particolari aspettazioni, che vogliono riecheggiare proposizioni pressochè ogni anno ripetute sia nelle assemblee legislative quando si è discusso del bilancio della Marina mercantile, sia negli annuali congressi che il settore organizza e svolge; nonchè e particolarmente, il frutto degli studi

organicamente svolti dalla « Commissione intercamerale della pesca » che in seno alla « Unione italiana delle Camere di commercio industria e agricoltura » ha saputo approfondire per opera di eminenti studiosi e tecnici, le molteplici esigenze del mondo italiano della pesca e dei pescatori.

Non so se da un esame concreto e da qualche considerazione generale e specifica possano discendere in linea immediata, emendamenti opportuni alle leggi in esame, che il Ministro della marina mercantile di intesa con quello del tesoro si senta di secondare e la Commissione in sede deliberante disposta ad approvare; ma non per questo mi escluderò la opportunità di questo esame, per formulare indicazioni che, prima o poi, è lecito sperare potranno essere articolate in una legislazione di più ampio respiro, che più organicamente affronti i problemi della pesca e dei pescatori italiani.

Giustamente la relazione generale redatta dalla « Commissione intercamerale » surricordata, che veniva unanimamente approvata nell'agosto 1956 dall'organo specializzato delle « Camere di commercio industria e agricoltura » affermava che « il problema del sollevamento economico del settore della pesca condizionato da elementi apparentemente eterogenei ma invece economicamente collegati » va considerato nei punti essenziali che vanno « dalla costruzione e miglioramento di naviglio e delle relative attrezzature, al miglioramento dei porti e sviluppo dei rifugi; dall'adeguamento delle attrezzature a terra sopratutto di quelle di conservazione, alla revisione della legislazione sulla pesca e sulla concentrazione dei relativi servizi ministeriali; e con il più attento controllo dei mercati ittici, si realizzi lo sviluppo idoneo dei mezzi di trasporto ed il miglioramento delle vie di comunicazione ».

Non vi è dubbio che nella enunciazione della legge, nella esemplificazione di cui all'articolo 1 della stessa, tutto il mondo delle cose utili e necessarie, è elencato, catalogato, previsto; ma può dirsi con certezza che i mezzi che vengono commisurati per corrispondervi siano sufficientemente congrui? Può anche e solo *a priori* pensarsi che i 150 milioni stanziati a suo tempo con la legge 8 gennaio 1952, n. 20, ed i 200 milioni della legge 6 agosto 1954, n. 717, e quelli attuali nel totale di 300 milioni, possano considerarsi atti a mettere in moto tutte le cose utili che i 13 titoli, pressochè tutti complessi, che figurano nel primo comma del ricordato articolo 1 vogliono indicare? specie poi nella legge attuale che aggiunge massiccio il contenuto del secondo comma dell'articolo stesso?

Ho fondati dubbi che ciò possa essere!

Se analizziamo, come io ho fatto, quanto venne attuato o meglio servito con le erogazioni previste dalle due leggi precedenti, il dubbio si rafforza.

Infatti le erogazioni precedenti hanno riguardato:

i capitoli che fanno parte dell'articolo 2 della legge 8 gennaio 1952, n. 20:

CONTRIBUTI INCREMENTO PESCA DELIBERATI AI TERMINI DELLA LEGGE 8 GENNAIO 1952, N. 20, distintamente per capitolo di erogazione.

Lire 150.000.000 previsti dalla legge n. 20 predetta, lire 200 milioni, previsti dalla legge 6 agosto 1954, n. 717.

DESTINAZIONE	Contributi concessi nº	Importo
a-b-c) Costruzione, miglioramento natanti	46	31.320.000
d) Impianto stabilimenti fabbricazione reti e tintorie	10	7.730.000
e) Magazzini conservazione, distribuzione pescato	3	1.550.000
f) Costruzione manufatti a terra	24	22.900.000
g) Costruzione e sistemazione peschiere	6	6.950.000
h) Costruzione e miglioramento mercato ingrosso pesce	8	20.450.000
i) Acquisto, rinnovo attrezzature pesca	262	137.310.000
l) Impianti frigoriferi a terra ed a bordo	28	28.750.000
m) Apparecchi radiofonici ed ecometri	7	3.800.000
n) Orfanotrofi per figli di pescatori	9	7.300.000
o) Campagne esplorative pesca	4	5.150.000
p) Propaganda consumo prodotti pesca	12	24.100.000
q) Motori marini, automezzi ed altre attività inerenti pesca	51	52.410.000
TOTALE		349.720.000

così come lo stesso riparto ha dato luogo alla attribuzione a cui appresso, distintamente per regioni:

CONTRIBUTI INCREMENTO PESCA DELIBERATI AI TERMINI DELLA LEGGE 8 GENNAIO 1952, N. 20 distintamente per regione di attribuzione.

150 milioni previsti dalla predetta legge n. 20, 200 milioni, previsti dalla legge 6 agosto 1954, n. 717.

REGIONE	A FAVORE				Ammontare complessivo contributi per regione
	di singoli nº	Ammontare	Coop. e Enti nº	Ammontare	
Liguria	2	450.000	12	9.800.000	10.250.000
Veneto	11	1.900.000	23	46.350.000	48.250.000
Emilia-Romagna	1	1.000.000	13	20.700.000	21.700.000
Toscana	6	2.400.000	3	4.250.000	6.650.000
Marche	44	20.030.000	26	48.720.000	68.750.000
Abruzzo-Molise	18	6.830.000	6	6.050.000	12.880.000
Lazio	32	9.450.000	17	29.850.000	39.300.000
Campania	30	11.300.000	12	7.375.000	18.675.000
Puglie	45	14.410.000	21	17.800.000	32.210.000
Calabria	29	21.740.000	15	17.650.000	39.390.000
Sicilia	30	17.565.000	31	26.500.000	44.065.000
Sardegna	—	—	7	7.700.000	7.600.000
Totali	248	107.075.000	186	242.645.000	349.720.000

Domande inevase: Cooperative ed altri Enti n. 450, singoli n. 3.800.

D'altra parte queste osservazioni d'ordine generale sono state formulate ed espresse, nello stesso parere che la 5ª Commissione ha dato al progetto, laddove si osserva l'eccesso dei numerosi impieghi che la legge prevede, nonchè lo stillicidio di provvedimenti di piccola portata finanziaria e di grande impostazione funzionale, non escluso il disegno n. 1594 in parallelo esame. Chiede la 5ª Commissione un piano tecnico e finanziario strettamente unito e validamente conseguente a tutte le riconosciute esigenze e bisogni.

Analoghi concetti di coordinamenti opportuni sono contenuti nel parere che la stessa Commissione redige per il progetto n. 1594 con la aggiunta di specifiche proposte di modifica della articolazione di esso.

Ma qui sorge un preciso interrogativo che è necessario indicare. È opportuno rinviare la discussione e la approvazione dei disegni di legge in esame in attesa di formulazioni organiche definitive e di maggiori possibili stanziamenti che si adeguino realmente alla portata delle applicazioni previste e prevedibili?

Oppure approvandoli con eventuali parziali modifiche da concordare con i Ministri proponenti, ribadire con appositi ordini del giorno, i concetti che accettati prevalessero, per invocare appunto non appena possibile un piano complesso ed organico, di disposizioni esaurienti ed opportune ad ogni effetto?

Pongo alla Commissione il dilemma, ma manifesto anche il mio punto di vista, che sta nella opportunità forse di varare le leggi così come sono state nella sostanza fondamentale enunciate, per la copertura che del loro fabbisogno sussiste; ma limitare la natura e le specifiche applicazioni sulla scorta della esperienza già acquisita, per riservare ed esse e le altre a quella successiva legge che, non appena il bilancio dello Stato lo consenta, dovrà affrontare e risolvere i problemi di fondo, in un valido coordinamento dei loro aspetti molteplici, coordinabili in una stretta interdipendenza funzionale. A questa successiva elaborazione, l'Amministrazione consenta la partecipazione di idonee rappresentanze che non siano sempre quelle espresse su basi nazionali ed al vertice, ma raccolgano le esperienze di coloro che da tempo trattano e studiano questi problemi, sul piano del lavoro alla periferia, e che sappiano prescindere dalla visione egoistica di particolari interessi di gruppi, di persone, o di zone.

Dello zelo di determinati esperti, di cui eventualmente si fosse servita, è necessario l'Amministrazione faccia il vaglio opportuno delle applicazioni che ne sono conseguite, anche e se occorre sul piano personale diretto e indiretto, e ricerchi il meglio delle esperienze altrui, per la fecondità di nuove definitive formulazioni ed interventi.

Perchè il Ministro non considera che la pesca ed i pescatori possono essere soggetti opportuni di una rapida ma approfondita inchiesta, che, condotta da personalità capaci e da funzionari degni, porti alle indicazioni definitive, onde da esse discendano le impostazioni di domani, capaci di organizzare e realizzare una attiva politica peschereccia, dinamica e funzionale, che della pesca e del mondo dei pescatori, faccia una realtà meno appenata e più efficiente?

Se la Commissione vorrà concordare con me, potrà in proposito essere formulato, in apposito ordine del giorno, invito concreto perchè ciò si faccia nell'interesse del Paese, non in senso teorico od abituale, ma nel proposito di fissare una nuova realtà operosa per questa gente del mare nostro, che alla pesca dedica energia generose e tradizionali virtù della italica gente marinara.

Da queste premesse e da alcune delle pregiudiziali che vi sono contenute, passo all'esame concreto del progetto e ad eventuali proposte specifiche e particolari.

Dalla comparazione che ho fatto fra questo testo e la legge che l'8 gennaio 1952 autorizzava la spesa dei primi 150 milioni per il potenziamento dell'attività peschereccia, mi è stato agevole notare le differenze fra i 15 alinea che componevano l'articolo 1 della legge di allora, e i 13 della legge attuale; e che differenze vi dovessero essere era implicito nel fatto, che — a differenza di quanto fissato con la legge 6 agosto 1954 n. 717, che erogando ulteriori 200 milioni dopo i 150 iniziali, si limitava a fissare i termini del nuovo stanziamento rifacendosi integralmente alla legge n. 20 — questa volta si tornava ad elencare la serie dei possibili interventi inserendo fra l'altro un comma secondo, per dare luogo ad una specifica apertura in determinata direzione, che avremo agio di valutare.

Ordunque, si rileva dal confronto fra i due testi, che questa volta è precisato che se interventi per costruzione di nuove barche da pesca dovranno avvenire, essi dovranno riguardare soltanto natanti di stazza determinata in un limite massimo. Si escludono interventi per impianti di nuove tonnare, così come non si considerano costruzioni e miglioramenti di mercati all'ingrosso del pesce. Tutti gli altri titoli sono analoghi se non eguali o comprendono in aggiunta, oltre gli apprestamenti di partenza, anche le riparazioni al già fatto.

E qui sorge il problema! Vale la pena, in relazione alla esiguità dello stanziamento ed alle considerazioni tecniche sempre affiorate, di prevedere la costruzione e di limitare quindi l'intervento per i natanti di stazza inferiore alle 10 tonnellate con motori inferiori ai 45 cavalli vapore?

È opportuno questo sforzo economico in ogni caso inadeguato, per moltiplicare ulteriormente le unità di motobarche che già in numero di 6.053 grattano sistematicamente ed energicamente i nostri fondali rivieraschi, scardinando e flora e fauna in ogni zona? E questo in aggiunta alle 38.000 circa unità motoveliche? Capisco il dare elemento di progresso a questo settore, che non ha che la risorsa remiera e le proprie modeste attrezzature veliere in attesa dei venti e delle giornate proveliere in attesa dei venti e delle giornate propizie per operare; ma pensare che si faccia addirittura del nuovo in un campo che dovrebbe essere risanato attraverso il potenziamento delle singole unità nello scafo e nei motori, raggruppando singoli miserabili pescatori in formazioni cooperative o meno, per l'esercizio di natanti adeguati a pesche lontane, non mi pare apprezzabile con giusto giudizio.

Comunque, è indubbio che da quanto abbiamo potuto elencare delle erogazioni precedenti per capitoli della legge iniziale dei 150 milioni, e dato che per varie annate, ed anche a seguito dell'intervento successivo con lo stanziamento dei 200 milioni della legge n. 171, i titoli di intervento che hanno dimostrato di essere più largamente attesi, e quindi hanno espresso una maggiore necessità di effettivo intervento da parte dello Stato, sono quelli di cui alle lettere *a*) *f*) *h*) *i*), e in maniera particolare, *l*) *p*) e *q*). Ed allora, qualora il Ministro fosse d'accordo, non si potrebbe limitare la rinnovata elencazione di queste voci fondamentali, attendendo disponibilità maggiori di denaro per poter allargare la sfera di azione, magari considerando anche gli aspetti e le esigenze della pesca del corallo?

La mia proposta quindi è formulata nella subordinata di un consenso da parte del Ministro competente al quale peraltro debbo formalmente richiedere che voglia disporre siano favoriti alla Commissione gli elenchi nominativi con le relative somme attribuite dei 3.800 beneficiari singoli e delle 450 cooperative ed enti che assorbirono 349.720.000 lire. È una conoscenza che si rende necessaria, data la delicatezza della materia e che deve significare come il Parlamento intenda essere edotto partitamente della destinazione della spesa rendendo così più sicura e più certa la piena giustizia quando si tratta di accontentare tanta gente con mezzi tanto modesti.

In rapporto al punto 2) dell'articolo 1, mi viene da chiedere perchè si è voluto fissare che 150 milioni possano essere destinati alla pesca lontana e oceanica con navi di stazza non inferiore alle 1.000 tonnellate. Infatti, viene logica la domanda: quante sono le imprese italiane che posseggono navi di tal genere e che sono in grado delle percorrenze indicate dalla norma di legge e la durata del cui lavoro annuale impegni almeno sei mesi di campagne di pesca? Ed inoltre: non esistono navi nazionali che, con stazze superiori almeno a 300-400 tonnellate, possono, operando egualmente fuori degli stretti e con percorrenze magari dimezzate, esercitare egualmente la pesca d'alto mare apportando il beneficio di pescaggi in fondali lontani, senza che per ciò ottenere siano necessari grossi raggruppamenti armatoriali, con ingenti capitali di impianto? E se, come è evidente, la disposizione come formulata vuole destinare 150 milioni alla Genepesca, come va apprezzato al presente l'organismo di cui trattasi e quali possono essere le oneste previsioni delle sue possibilità successive, una volta sussidiata a fondo perduto da tale benefica pioggia di milioni?

Ed infine, sempre in relazione alla formulazione del punto 2) dell'articolo 1, va domandato se la dizione generica di « Stretti » è sufficiente a definire il campo di azione che si vuole escludere e delimitare!

In merito alla composizione del Comitato tecnico che assiste l'Amministrazione nella erogazione delle somme disponibili, di cui all'articolo 3 del progetto, pensiamo che fra i tre esperti sarebbe opportuno figurasse un elemento da scegliere in una terna di nomi, che dovrebbe essere proposta dalla « Unione delle Camere di commercio industria e agricoltura », che tanto ha fiancheggiato la pesca ed i pescatori con i lavori del suo apposito Comitato.

Dopo quanto detto, la illustrazione del contenuto particolare dei singoli articoli è ben rapida e conclusiva.

L'articolo 1 del disegno di legge, dunque, elenca i titoli di intervento dalla lettera *a*) alla lettera *o*) in un titolo primo. Nel titolo secondo stabilisce l'intervento per la pesca in mari lon-

tani con condizioni specifiche di tonnellaggio minimo e di durata ed ampiezza delle campagne di pesca. In merito ai titoli di spesa, se la Commissione conviene ed il Ministro concorda nella opportunità di una loro riduzione per meglio proporzionare le disponibilità che la legge fissa con le applicazioni che dovrebbero conseguirne, si potrà, a discussione avvenuta, emendare l'articolo stesso, eliminando determinati alinea o riducendoli nella loro applicazione.

Per quanto riguarda il titolo secondo dell'articolo 1, è ovvio che si rendono opportune precisazioni esaurienti da parte del Ministro, in quanto si tratta di poter dare anche fino a totali 150 milioni ad una sola impresa, sotto il titolo di sussidio e senza che nessun obbligo di indagine, nessuna rilevazione di utilizzo e nessuna norma particolare che accerti e vigili sulle ragioni di essa e sulle conseguenti spese.

L'articolo 2 fissa il limite massimo dei contributi al 50 per cento delle singole spese e determina che i sussidi non possono superare complessivamente l'ammontare di 150 milioni.

In merito all'articolo 3 che regola la costituzione di un Comitato tecnico per esprimere il proprio parere sulle erogazioni conseguenti alla legge, propongo formalmente alla Commissione che possa stabilirsi che uno dei tre esperti sia scelto su una rosa di tre nomi suggeriti dalla « Unione italiana delle Camere di commercio industria e agricoltura ».

L'articolo 4 indica i termini entro i quali le richieste debbono essere avanzate e l'articolo 5 regola le modalità di copertura.

Ma prima di procedere alla chiusura di questa mia relazione sul disegno di legge n. 1593, non posso esimermi dal formulare anche in questa occasione un preciso voto, che vorrei fosse accettato e dalla Commissione e dal Governo, e cioè che sia affermato il diritto di preferenza nella concessione di sussidi a favore di coloro che si trovassero nelle condizioni di dover postulare sulla base della lettera *g*) dell'articolo 1 per la rinnovazione di attrezzature di bordo a seguito del fatto che fossero avvenute rapine o asportazioni delle stesse, in linea più o meno parziale o totale, da parte di organi di sorveglianza della Jugoslavia, e ciò quando non risulti in linea tassativa e documentabile che la asportazione od il sequestro di attrezzatura ebbe luogo in zone escluse alla pesca italiana dagli Accordi in vigore. Se si vuole, si potrebbe anche rovesciare la proposizione, nel senso che la preferenza dovrebbe essere accordata a quei pescherecci che dimostrassero di avere subìto sequestri e asportazioni in acque libere o in zone di pesca autorizzate.

Infatti è ovvio che non si passerà alla erogazione di contributi se non quando, scaduti i termini dei 90 giorni dalla entrata in vigore della legge per la presentazione delle domande da parte degli interessati, sarà possibile riassumere tutte le richieste, vagliarne il rispettivo contenuto, rivedere le posizioni di ciascuno in rapporto a precedenti interventi allo stesso titolo per precedenti stanziamenti avvenuti e possa quindi la preferenza per l'accoglimento andare ai più bisognosi ed a quelli che avessero subìto asportazioni e sequestri illegittimi.

Riservandomi di presentare emendamenti ed ordini del giorno conseguenti ai criteri di questa relazione dopo la discussione che la Commissione andrà a svolgere al riguardo, non posso non rinnovare la espressione grata al Governo per questo ripetuto interessamento a favore della pesca e dei pescatori, bene augurando per l'assestamento progressivo di un settore operoso della vita e dell'economia nazionale.

PRESIDENTE. Do lettura del parere che sul disegno di legge in esame ha espresso la 5ª Commissione:

« La Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare circa la copertura, ma deve far rilevare alla Commissione di merito che la manifesta insufficienza della somma stanziata, rispetto ai numerosi impieghi previsti per essa, sarebbe causa, a breve scadenza, di nuove richieste aventi base nella legge approvata. Sembra consigliabile limitare notevolmente le voci dei contributi ai fini più immediati e di più pronta attuazione pratica. Ma soprattutto ciò che più importa è regolare questa materia dell'aiuto ad attività pescherecce in modo più organico, e non con continuo stillicidio di provvedimenti che finiscono con essere altrettanti rubinetti di dispersione di fondi che destinati, anche in cifra maggiore, ad un programma di sviluppo e di tutela dell'attività peschereccia seriamente studiato e comprensivo delle varie forme di detta attività e dei rispettivi bisogni, potrebbe dare ben più

utili risultati. Per esempio, si osserva che in sieme a questo disegno ne fu presentato un altro (n. 1594) di istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio (499 milioni); e varie altre leggi già furono deliberate e sono in corso di attuazione sempre sullo stesso oggetto seppure presentate con diversa qualificazione. Un riordinamento di questa importante materia appare necessario, tanto sul piano tecnico, che finanziario, e sarà sicuramente vantaggioso per la pesca e per la finanza.

Con queste riserve, la Commissione non fa obiezioni all'ulteriore corso del disegno di legge ».

PORCELLINI. La relazione del collega Tartufoli è senza dubbio una relazione approfondita e ispirata a molto buon senso. Solo su qualche punto gradirei delle precisazioni.

Parlando della stazza delle navi che debbono pescare nell'Atlantico, il senatore Tartufoli ha prospettato l'utilità di ridurre questa stazza, mi pare, fino a 150 tonnellate. A mio avviso, non si dovrebbe esagerare, perchè contributi finanziari bisogna darne, ma è opportuno anche salvaguardare la sicurezza della vita di chi va a pescare, e l'Atlantico è Atlantico, e 150 tonnellate sono un po' pochine.

Il senatore Tartufoli ha anche posto l'accento sulla opportunità di accordare gli aiuti soprattutto a coloro che hanno subìto dei sequestri. Io credo che l'aver subìto un sequestro possa essere uno degli elementi da tenere in considerazione, ma non il principale. A mio avviso, l'elemento principale dovrà essere l'esame delle condizioni economiche di chi chiede il contributo.

Qualche pescatore può aver subìto anche due o tre sequestri, ma a volte il sequestro si subisce perchè si opera una specie di contrabbando: se va bene si guadagna molto, se va male, si subisce il sequestro. E può darsi che chi ha subìto il sequestro si trovi in condizioni finanziarie migliori di chi non ha subìto alcun sequestro, e non l'ha subìto perchè ha avuto paura di fare delle operazioni rischiose anche se lucrose.

TARTUFOLI, *relatore*. Su questo sono d'accordo.

PORCELLINI. Naturalmente sono d'accordo sulla sostanza del disegno di legge, sul potenziamento cioè di un'industria come quella della pesca. Si tratta di gente che fa una vita di sacrifici, esponendosi a gravi pericoli, ma dobbiamo preoccuparci che questo denaro abbia anche l'effetto di migliorare un po' la situazione dei consumatori. Dobbiamo evitare che il pesce continui a rimanere un genere di lusso in un Paese come l'Italia tutto contornato dal mare.

Il Ministro ben conosce le tante e tante sovrastrutture, più o meno oneste e legali, a causa delle quali, mentre il pescatore rischia la vita per guadagnare pochi soldi, c'è tutta una categoria che specula, prendendo come pretesto il fatto che si tratta di merce deperibile, che dev'essere trasportata e venduta rapidamente, che ci vogliono i frigoriferi, ecc.

Chiediamo insomma che il Governo esamini anche il problema della vendita del pesce, perchè tutta la questione non si esaurisce solo con il potenziamento delle attività pescherecce, ma anche evitando il successivo sfruttamento della stessa attività.

BARBARO. Debbo anzitutto meravigliarmi che su un disegno di legge di questo genere si manifesti qualche perplessità, quasi si dovesse affrontare un sacrificio eccessivo.

Per me, la pesca in Italia ha un valore analogo a quello dell'agricoltura. Popoli veramente grandi, come quello giapponese, che io prediligo a molti altri, che pongo solo dopo l'italiano, e che ritengo uno dei più grandi popoli del mondo, vivono soprattutto del mare. Anche noi, che abbiamo migliaia di chilometri di coste e i migliori marinai del mondo, dovremmo vivere soprattutto del mare, ed è strano che sottilizziamo tanto prima di accordare questi 300 milioni per il potenziamento di una attività strettamente legata al mare. Per parte mia posso solo dire che si tratta di un aiuto insufficiente.

È giustissimo quanto affermano sia il relatore che il collega Porcellini: bisogna cercare di andare incontro a questa benemerita categoria, perchè in Italia si sta verificando per il mare quello che si verifica nelle campagne; si abbandona il mare come si abbandonano le

campagne e noi viceversa dobbiamo far tornare gli italiani al mare.

Si distribuiscano equamente questi fondi, ma si cerchi anche di aumentarli e di arrivare a quella legge generale di cui parlava il valoroso relatore.

Giustissima anche l'osservazione fatta sul finire del suo intervento dal collega Porcellini circa la necessità di rivedere tutto il sistema di vendita del pesce.

Cerchiamo dunque di avvicinare i prezzi di vendita al minuto a quelli che si pagano alla produzione e daremo veramente un vantaggio agli eroici marinai ed al consumatore.

È pertanto auspicabile una rapida e concreta elaborazione della nuova legge generale sulla pesca, che varrà a sollevare questa categoria di benemeriti italiani, che lavorano sul mare e che debbono poter estendere la loro attività a tutti i mari del mondo, non solo ai mari mediterranei.

Per quanto riguarda la pesca nei nostri mari, voglio qui ripetere un'osservazione che ho già fatto in sede di bilancio della Marina mercantile: cerchiamo di vedere a qual punto arrivino i riflessi negativi, per la pesca, di fonti troppo luminose. Mi diceva uno dei nostri migliori pescatori, uno dei fiocinatori dei pesci-spada, di Bagnara, in una lunga conversazione che ho avuto il piacere di avere con lui, che uno dei guai maggiori per la pesca è determinato dalla enorme massa di fonti luminosce che circuiscono tutto il litorale italiano. Come controprova, questo valorosissimo marinaio afferma che, durante la guerra, pur con tutti i bombardamenti, la quantità del pesce era enorme, per l'oscurità completa delle coste. Quelle luci bruciano il mare, ecco come si è espresso questo marinaio.

VACCARO. Desidero anzitutto compiacermi con il collega Tartufoli per la sua chiara, precisa e completa relazione, che, come al solito, ci ha illustrato molto bene il progetto che stiamo discutendo.

Siamo inoltre ben lieti che l'onorevole ministro Cassiani abbia portato al nostro esame questo disegno di legge che ripristina e migliora, a mio modo di vedere, la legge dell'8 gennaio 1952, ormai scaduta, modificandola in maniera tale da accordare notevoli agevolazioni all'attività privata. Il disegno di legge in esame costituisce un effettivo aiuto per i pescatori.

Solo un piccolo rilievo desidero fare. L'innovazione sostanziale si riferisce all'indennità che si dovrebbe concedere ad una società che non è nominata nella legge; ma effettivamente 150 milioni di cui al punto 2) dell'articolo 1 andranno unicamente alla Genepesca, che è la sola società avente le caratteristiche indicate dal disegno di legge.

Ora, niente di male che si voglia aiutare questa società, ma pregherei l'onorevole Ministro di voler concedere alla Genepesca un contributo di gran lunga inferiore a 150 milioni, perchè in fondo essa chiede questo indennizzo per sopperire alle spese che ha incontrato per il maggior dazio che ha dovuto pagare quando è stata tolta l'agevolazione doganale sul baccalà.

Ella più di me sa, onorevole Ministro, le condizioni tristi dei pescatori di tutta Italia, e specialmente di quelli dell'Italia meridionale, che in gran parte hanno abbandonato un mestiere che non dà più loro la possibilità di vivere. Se noi potessimo aiutare anche questi piccoli pescatori a riattivare o sviluppare la loro attività faremmo cosa saggia; è perciò opportuno che il cospicuo contributo di 150 milioni alla Genepesca venga ridotto a favore di altre categorie.

Chiedo infine che gli aiuti non vengano concessi solo alle navi di grosso tonnellaggio, ma anche alle piccole navi, così che anch'esse abbiano la possibilità di allontanarsi dalle nostre spiagge, in cerca di migliori possibilità di guadagno, perchè vicino alle nostre spiagge il pescato è molto poco.

Detto questo, mi dichiaro favorevole al disegno di legge.

ANGELILLI. Desidero anzitutto esprimere il mio vivo compiacimento per la relazione del collega Tartufoli; un particolare compiacimento va poi all'onorevole Ministro che ha presentato questo e l'altro progetto in favore dell'attività peschereccia, perchè con tali provvedimenti veramente questa attività sarà potenziata.

Riportandomi all'osservazione del collega Vaccaro, circa il contributo di 150 milioni alla Genepesca debbo dichiararmi di diverso avviso. Questa società deve essere trattata nel modo migliore, perchè ha intrapreso un'attività coraggiosa, non ha sin qui chiesto alcun contributo allo Stato ed ha portato la nostra bandiera sull'Atlantico e sui mari più lontani. La Genepesca deve essere incoraggiata e sostenuta.

Mi dichiaro pertanto favorevole al testo proposto dall'onorevole Ministro.

Intendo soltanto proporre alla Commissione un emendamento all'articolo 3. L'onorevole relatore ha sostenuto l'opportunità di includere la rappresentanza dell'Unione delle Camere di commercio nel Comitato tecnico. L'Unione delle Camere di commercio ha espresso il suo parere, ha dato al Ministero un contributo notevolissimo, ma non ha la rappresentanza delle categorie. Riterrei che nel Comitato tecnico dovrebbero essere presenti solo gli esponenti diretti delle categorie, degli armatori, delle cooperative e dei lavoratori. Per tale motivo, aggiungerei, nell'articolo 3, dopo le parole: « marina mercantile », le altre: « designati dalle organizzazioni di categoria degli armatori, delle cooperative e dei lavoratori ».

Mi permetto di fare un'ultima osservazione che riguarda il Ministero del tesoro. Quando si accordano i contributi si esclude la possibilità di accordare finanziamenti. Se veramente vogliamo incoraggiare queste attività, bisognerà cercare di non escludere, nel momento in cui si concedono i contributi, la possibilità di accordare anche dei finanziamenti. Questa, peraltro, è una semplice segnalazione che faccio alla Commissione ed al Ministro competente.

TARTUFOLI, *relatore*. Su quanto ha detto l'amico Porcellini non vorrei restasse equivoco. Io ho dichiarato che l'intervento nei confronti di coloro che hanno subìto persecuzioni jugoslave va considerato come elemento di preferenza quando venga a coincidere con uno stato di povertà dell'interessato.

Circa quello che ha detto l'amico Vaccaro per ridurre lo stanziamento a favore della Genepesca, io sono del parere che, se l'intervento deve essere fatto, esso deve essere tale da far vivere l'impresa. Dobbiamo accertarci che questi denari che diamo come contributo non servano solo a procrastinare di sei mesi un fallimento o una liquidazione della società; ma, se con 150 milioni questa società potrà consolidare in via definitiva la sua posizione (e non dimentichiamoci che essa ha fatto opera di ardimento in un campo non molto battuto), non vedo perchè non dovremmo accordare il contributo in parola. Del resto, il disegno di legge dice: « fino al massimo di 150 milioni »; quindi sarà il Ministro a giudicare se il massimo debba essere raggiunto o meno, e questo massimo deve operare in funzione dell'apprezzamento obiettivo che esso sia sufficiente a dare nuovo vigore all'azienda o a metterla quanto meno in condizione di avviarsi rapidamente verso un assestamento definitivo, nell'interesse della società e del Paese.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Debbo preliminarmente far osservare che, mentre un altro disegno di legge, anch'esso riguardante la pesca, che mi auguro discuteremo tra poco, rappresenta una innovazione veramente notevole, come affermazione di principio, più che come finanziamento, il disegno di legge in esame rappresenta la continuazione di impostazioni che fondamentalmente sono già contenute nella legge del 1952 (finanziamento di 150 milioni) e più tardi nella legge del 1954 (finanziamento di 200 milioni).

Si è solo apportato qualche ritocco, da una parte qualche limitazione, dall'altra qualche aggiunta. Tra le aggiunte vi è quella della pesca riguardante i mari lontani.

Comincio col rispondere a quanto hanno osservato il relatore, e, con lui, la Commissione finanze e tesoro, che cioè si fanno leggi troppo spezzettate in materia. In fondo si tratta di un rilievo giusto. Debbo però far osservare che stiamo operando in un settore che è un poco una terra vergine, nel senso che finora c'è stata molta ansia di venire incontro ai pescatori, ma senza organicità. Questo lo dico perchè si possa porre il problema nei suoi giusti termini.

Per quanto riguarda il punto fondamentale, cioè la legge organica sulla pesca, desidererei dire al relatore che intendo tutta l'importanza

del problema, cosicchè la Direzione generale della pesca, insieme all'Unione italiana delle Camere di commercio, sta svolgendo una metodica e minuziosa indagine per raccogliere tutti gli elementi da offrire al Ministero, onde avere la base per questo lavoro: altrimenti i nostri incontri e i nostri contatti con tecnici sarebbero praticamente inutili.

Certamente non è una cosa semplice la organizzazione del settore della pesca. In questo ramo di attività, per me nuovo, ho scoperto, per esempio, che in altri Stati gli studi sulle necessarie rilevazioni hanno occupato lunghissimo tempo; questo a nostra consolazione. Ora, in Italia, la materia è più difficoltosa che in altri Stati perchè abbiamo delle navi diversissime l'una dall'altra, per cui le caratteristiche dell'una non sono quelle dell'altra. Tutto questo complica il problema, ma non ci deve impedire dall'affrontarlo, anzi, se per noi il problema è più complesso dobbiamo affrontarlo con maggiore urgenza e maggiore impegno.

Per quanto riguarda l'altra raccomandazione fatta presente dal relatore e dalla Commissione finanze e tesoro del Senato, di limitare le voci dei contributi in rapporto alla parvità del finanziamento, non sono contrario ad accettarla; anzi debbo dire che ho già sfoltito l'elenco in rapporto alla vecchia legge, appunto perchè mi aveva colpito quella elencazione interminabile, che ho ritenuto sproporzionatissima alla entità del finanziamento. Indubbiamente si potrebbe eliminare qualche altra voce. Il relatore si domanda poi se non convenga limitare l'intervento dello Stato per i natanti di stazza inferiore alle 10 tonnellate. Debbo ricordare che l'intento del disegno di legge è quello di venire incontro alla piccola pesca.

TARTUFOLI, *relatore*. Onorevole Ministro, nella mia relazione ho fatto più che altro delle affermazioni di base. È ovvio che per ora daremo contributi anche alla piccola pesca, ma pensiamo anche al domani.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Nella discussione ho notato un certo interesse per quella innovazione della legge che riguarda la pesca atlantica. A questo proposito, debbo rendere degli schiarimenti e fare un po' la storia.

L'onorevole relatore si è posto delle domande in merito alla Genepesca.

Debbo ricordare che l'unica società italiana che subito dopo la guerra ha riportato la nostra bandiera nell'Atlantico del Nord è stata proprio la Genepesca, che la Genepesca ha ricostruito parte della sua flotta senza alcuna sovvenzione dello Stato, e forse in proposito costituisce l'unico caso nel settore del nostro armamento. A tutto questo si aggiunga che la Genepesca si è trovata in gravi difficoltà a seguito del provvedimento sul dazio del baccalà. Bisogna poi tener conto che le navi della Genepesca debbono compiere, nei confronti delle navi di altre Nazioni, un percorso maggiore di oltre 2.000 miglia (da Livorno a Gibilterra e viceversa). Non ho difficoltà a confessare (e questo lo dico non per sentito dire, ma perchè risponde a realtà) che la Gene-pesca ad un certo momento stava per chiudere i battenti e non li ha chiusi proprio nella speranza che un qualche rimedio si trovasse. Ora, altro rimedio al di fuori di quello previsto in questo disegno di legge non vi è, considerata la difficile situazione del settore e la preoccupazione del Governo di portare un immediato aiuto mediante una legge dello Stato. Siccome era in cantiere questa legge, parve questa la sola maniera per concedere 150 milioni alla Genepesca. Questa provvidenza si inserisce, ripeto, in una situazione obiettivamente di una gravità eccezionale, non soltanto per i moltissimi operai che lavorano nella Genepesca e che sarebbero gettati sul lastrico ove non intervenisse questo disegno di legge, ma anche e soprattutto perchè la Genepesca svolge un'attività in un settore dei più sensibili dell'economia nazionale al quale verrebbe preclusa non solo ogni possibilità di sviluppo ma la vita stessa.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata a carico del bilancio del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario 1956-57, la spesa straordinaria di lire 300.000.000, per provvedere alla concessione:

1) di contributi nelle spese occorrenti per:

a) la costruzione in cantieri nazionali di nuove navi per la pesca, destinate alla sostituzione di navi esistenti di scarso rendimento per vetustà o per altre cause, e per il trasporto del pescato, purchè di stazza lorda inferiore a 10 tonnellate e con apparato motore di potenza inferiore a 45 HP, la costruzione di galleggianti per gli usi della pesca;

b) il miglioramento e le riparazioni delle navi e dei galleggianti per la pesca o per il trasporto del pescato;

c) l'impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti della pesca;

d) l'impianto di stabilimenti per la fabbricazione di reti e di altri attrezzi da pesca;

e) l'impianto di magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento delle barche da pesca; di officine per la riparazione dei mezzi e degli attrezzi da pesca; di manufatti di uso collettivo per i pescatori;

f) la costruzione e sistemazione di peschiere e di altri manufatti per l'allevamento del pesce e di altri animali acquatici;

g) l'acquisto e rinnovazione di reti, lampade con relativi impianti di alimentazione e ricarica di accumulatori elettrici, funi, cavi, filati, tele ed altre materie ed attrezzature da pesca;

h) gli impianti a bordo ed a terra di frigoriferi per la conservazione del pescato e gli impianti a terra per la produzione del ghiaccio;

i) la provvista e l'impianto a bordo di apparecchi radiofonici ricetrasmittenti, ultrasonori (ecometri) ed ogni altro impianto ed apparecchio che il progresso tecnico appresta al fine di ridurre od eliminare il logorio o la perdita degli attrezzi da pesca, di incrementare la produzione ittica e di tutelare la sicurezza della vita umana in mare;

l) l'istituzione ed il funzionamento di orfanotrofi per figli di pescatori, di case di riposo per pescatori inabili ed altri istituti di assistenza morale e materiale per i pescatori;

m) le campagne esplorative per la ricerca di nuovi campi di pesca;

n) ogni mezzo di propaganda del consumo dei prodotti della pesca;

o) ogni altra attività ed iniziativa intesa ai fini di cui alle precedenti lettere.

2) di sussidi alle industrie italiane della pesca esercitate con equipaggi e con navi nazionali, di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate e che operino in mari lontani dagli Stretti, le cui campagne di pesca abbiano una durata minima di sei mesi all'anno, con una percorrenza minima di 30.000 miglia ogni anno per ciascuna nave impiegata.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. A questo articolo debbo proporre due emendamenti. Propongo che siano aggiunte alla lettera *a*) dopo le parole: « per vetustà o per altre cause », le altre: « che dovranno essere demolite », perchè altrimenti si correrebbe il rischio che venissero rimesse in circolazione vecchie carcasse per ottenere il credito. Propongo inoltre che sia aggiunta una nuova lettera così formulata: « impianti a carattere artigiano per la salagione del pesce ».

PRESIDENTE. Metto ai voti i due emendamenti aggiuntivi proposti dall'onorevole Ministro.

(*Sono approvati*).

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'ammontare del contributo non potrà superare il limite massimo del 50 per cento della spesa.

L'ammontare complessivo dei sussidi non potrà superare il limite massimo di lire 150 milioni.

(*È approvato*).

Art. 3.

La corresponsione dei contributi e dei sussidi è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile, sentito un Comitato tecnico composto dal Sottosegretario di Stato della marina mercantile, che lo presiede, dal Direttore generale della pesca e del demanio marittimo e da tre esperti nominati dal Ministro della marina mercantile.

Esercita le funzioni di segretario del comitato un funzionario amministrativo di grado non inferiore al nono.

ANGELILLI. Insisto perchè in questo articolo sia stabilita anche la rappresentanza delle categorie dei lavoratori e delle cooperative.

TARTUFOLI, *relatore*. Faccio osservare che questo emendamento scatenerà un putiferio. Come farà infatti il Ministro a scegliere un rappresentante delle categorie dei lavoratori e delle cooperative tra le infinite organizzazioni della pesca esistenti? Invece di introdurre un emendamento, si potrebbe raccomandare all'onorevole Ministro che nella scelta degli esperti, che egli farà con suo criterio, tenga conto di questo desiderio della Commissione che ci sia anche un rappresentante delle categorie dei lavoratori e uno delle cooperative.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Accetto senz'altro questa raccomandazione.

ANGELILLI. Ritiro il mio emendamento dopo la dichiarazione dell'onorevole Ministro, il quale accetta la raccomandazione che le categorie dei lavoratori e le cooperative siano rappresentate in questo Comitato tecnico.

PORCELLINI. Io ero d'accordo sull'emendamento presentato dal senatore Angelilli, perchè ritengo indispensabile stabilire una rappresentanza dei lavoratori nel Comitato tecnico. Visto che tre sono le massime organizzazioni dei lavoratori, stabiliamo tre esperti.

TARTUFOLI, *relatore*. Propongo allora di portare il numero degli esperti nominati dal Ministro della marina mercantile da tre a cinque, raccomandando all'onorevole Ministro di tener conto delle indicazioni che sono emerse dalla discussione in Commissione per la scelta dei cinque esperti tra coloro che possono anche rappresentare le categorie.

ANGELILLI. Sono d'accordo.

PORCELLINI. Sono d'accordo anche io.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Accetto la raccomandazione che il Ministro della marina mercantile, nella scelta dei cinque esperti, tenga conto della necessaria rappresentanza delle cooperative e dei sindacati, nella forma più opportuna.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Tartufoli che propone di portare il numero degli esperti da tre a cinque.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 3 nel testo emendato.

(*È approvato*).

Art. 4.

Per l'ammissione ai benefici della presente legge gli interessati dovranno presentare domanda entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge.

(*È approvato*).

Art. 5.

All'onere di milioni 300 derivante dalla presente legge si provvederà a carico del fondo inscritto al capitolo n. 495 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1956-57.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni in bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio » (1594).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio ».

La 5ª Commissione finanze e tesoro ci ha inviato il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, richiamandosi a quanto ebbe già a dire nel parere sul disegno di legge n. 1593, insiste sulla assoluta necessità di riunire le varie leggi a beneficio della pesca, abbandonando il sistema dei provvedimenti parziali, nei quali manca un'ampia visione del problema e che sono causa di dispersione dei limitati fondi di bilancio.

È stato, in particolare, rilevato:

Ad esempio, il presente disegno, seppure assolve, nella sostanza, come è naturale essendovi il concerto del Tesoro, l'obbligo costituzionale della copertura, presta il fianco a gravi osservazioni che non possono essere trascurate anche in un parere sul lato finanziario.

È stato, in particolare, rilevato:

a) che in nessuna parte del disegno di legge è detto che esso dovrebbe applicarsi anche alla pesca lacuale (che dipende dal Ministero dell'agricoltura, salvo errore) che domanderà certamente di non essere trattata diversamente da quella marina (e con ragione);

b) la norma di cui all'articolo 1, lettera *a*), potrebbe essere utilizzata dagli speculatori per comperare navi estere buone ormai a nulla e presentare domanda di mutuo a contributo statale a tasso di favore per sostituirle con navi nuove;

c) per i casi previsti dall'articolo 1, lettere *g*), *h*) ed *i*), si osserva: come acquisto di mezzi per il trasporto del pescato si potrebbero camuffare gli acquisti di autocarri di qualsiasi genere; l'attuazione poi di iniziative intese comunque al potenziamento delle attività pescherecce può coprire tutto, anche le iniziative per l'acquisto degli strumenti di caccia subacqua; il miglioramento o la riparazione dei natanti può coprire abusi di qualsiasi genere;

d) che non basta dire che le opere e gli acquisti finanziati a' sensi della legge non potranno fruire di alcun contributo, sussidio o concorso dello Stato, ma occorre precisare che neppure i natanti che si vogliono perfezionare, modificare ecc., devono avere avuto sussidi a carico dello Stato; occorre poi dire che non ne devono avere avuto nè a carico dello Stato nè a carico di Enti che distribuiscono denaro dello Stato come la Cassa del Mezzogiorno;

e) che il problema dei fondi di rotazione è quello delle garanzie, perchè non vuol dire nulla dare fino all'80 per cento se non si dice come gli Istituti concessionari si copriranno per la garanzia dell'anticipazione, dato che di questa devono rispondere.

« È stato già sperimentato con tutti i fondi di rotazione che in realtà questi finiscono sempre col giovare molto di più ai grandi, che dànno garanzia con la propria possidenza, che ai piccoli;

f) che all'articolo 9 non basta dire che i natanti devono essere assicurati, ma si deve dire che il pagamento del premio deve essere vincolato all'estinzione o alla riduzione dell'importo del mutuo.

« Concludendo è necessario che il Ministero della marina mercantile presenti almeno un quadro complessivo delle provvidenze e degli stanziamenti attualmente in atto per il settore della pesca senza di che non è possibile dare, anche sul lato finanziario del presente disegno di legge, un giudizio sostanziale

« Pertanto la Commissione riterrebbe consigliabile riesaminare con maggiore attenzione il disegno di legge, anche tenendo presente che in materia sono state recentemente approvate le seguenti leggi: 6 agosto 1954, n. 717; 10 dicembre 1954, n. 1224; 3 maggio 1955, n. 427; 28 giugno 1955, n. 549; 15 marzo 1956, numero 237 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

TARTUFOLI, *relatore*. Onorevoli senatori, non ripeterò in questa relazione quanto ho avuto agio di affermare e illustrare riferendo sul progetto n. 1593. Le considerazioni di natura generale restano infatti pertinenti e intatte e anche nel caso di questa legge prevale il fatto che valga la pena di attivare, sia pure in via di sperimentazione concreta, uno sforzo creditizio che riamini il settore della pesca e lo sostenga nelle non sempre facili vicende.

In attesa del meglio e di quel piano generale di cui si è già detto, e dato che il Ministero del tesoro ha reperito fondi opportuni anche se limitati, conviene di entrare nel merito del disegno di legge per approvarlo, magari migliorato e integrato con possibili idonei emendamenti.

Il parere peraltro che ha espresso su di esso la 5ª Commissione è alquanto severo e concorda in buona parte con le valutazioni generali da me fatte nella relazione sul progetto n. 1593, ma senza contestare l'opportunità e la possibilità di cui la Commissione stessa si è valsa, per entrare nel dettaglio della specifica articolazione del disegno di legge, di cui ha rilevato la idonea copertura, non può non riservarsi da parte di questa Commissione in sede deliberante ogni proprio giudizio definitivo, tenga o non tenga conto, esso, di quanto asserito dalla 5ª Commissione.

Certo che il disegno di legge, come viene presentato, sembrerebbe ricalcare quanto previsto dalla legge 25 luglio 1956, n. 949, che costituì il fondo di rotazione per l'agricoltura; ma è facile poter constatare che le caratteristiche delle attività peschereccie siano alquanto diverse da quelle agricole determinando situazioni e realtà che non possono rifarsi agli stessi princìpi informatori della legge ricordata. Nell'esame dei singoli articoli cercherò di proporre formulazioni che penserei più idonee e adeguate, proprio per l'esigenza di non prescindere dal fine particolare per il quale il fondo viene costituito e deve funzionare.

Ma più che tutto e in via direi pregiudiziale, non può non rilevarsi che la destinazione di un miliardo e duecento milioni in tre anni, a 400 milioni all'anno — quando la legge prevede l'intervento fino all'80 per cento della spesa anche in sede di costruzione di natanti per la pesca e il trasporto del pescato, in una serie ampia e diffusa di altri possibili interventi, sulla scorta di quanto analogamente stabilito nel progetto n. 1593 — deve ritenersi insufficiente, sì che permettomi di invocare che la legge possa prevedere che lo stanziamento previsto per tre esercizi possa essere portato a dieci esercizi o comunque ad un numero di anni più largo e congruo. Così come non è possibile non prevedere in analogia con quanto stabilito, ad esempio, per il fondo di rotazione per l'artigianato, esenzioni di tasse, imposte e tributi per i contratti e formalità relative alle operazioni effettuate dagli istituti di credito a norma del provvedimento di cui trattasi.

Nella illustrazione analitica dei singoli articoli del disegno di legge esporrò altre considerazioni e spunti per proposte che vorrei la Commissione tenesse presenti con spirito di viva adesione all'esigenza di tutela e di aiuto ai pescatori e alla pesca, anche perchè la stessa relazione ministeriale, che accompagna il disegno di legge, non trascura di sottolineare con efficacia ed esattezza che cosa l'economia nazionale può attendesi da un incremento del settore agli effetti di soddisfare ad un consumo interno ben superiore, con una rilevante e conseguente possibile contrazione delle importazioni dall'estero non inferiori, al presente, ai trenta miliardi annui.

Nel parere della 5ª Commissione si fa addebito di avere nel disegno di legge trascurato ogni riferimento alla pesca lacuale, e su questo punto un chiarimento del Ministro può essere opportuno, pur dichiarando fin da ora che, per mio conto, ben altri sono i rischi, le fatiche e le esigenze della pesca marittima, di fronte a quella lacuale, perchè possa asserirsi che la eventuale discriminazione sia illegittima. L'industria della vallicultura e della pescicultura è considerata nel disegno di legge e quindi l'estensione della legge non è mancata laddove si è ritenuto opportuno e pertinente.

Tenendo dunque presente alcuni suggerimenti che sul testo dei singoli articoli vengono espressi nel parere della 5ª Commissione e vagliato anche quello che con particolare studio e approfondito esame è stato su questo disegno di legge chiaramente manifestato dalla « Com-

missione intercamerale per la pesca » in una mozione redatta il 2 ottobre 1956, passo all'esame dei singoli articoli del disegno di legge.

L'articolo 1 fissa i titoli per cui può essere concesso il credito a favore di esercenti l'industria peschereccia ed elenca la serie delle opere che possono godere delle anticipazioni. Seguendo la dizione dell'articolo osservo innanzi tutto che il criterio di preferenza che si vuole formulare per la pesca costiera mi lascia perplesso. È bene che questo sia? Già nell'altra relazione ho accennato allo strazio che viene fatto dei fondali costieri di nostra pertinenza, dall'eccesso del naviglio e dal suo diuturno operare. Come difenderemo il patrimonio ittico di cui si dispone se ne favoriamo l'aggressione moltiplicandone i mezzi di pescaggio? Non è forse opportuno che l'ammodernamento riguardi proprio i natanti che possono spingersi al largo in mare aperto, in fondali lontani, alleggerendo così la pressione sulle fasce rivierasche? È questo un problema sul quale è bene che la Commissione si esprima e che il Ministro, sentiti i suoi organi tecnici possa considerare gli assetti concreti da dare al sistema.

In tale articolo 1 e per la lettera *a*) la preoccupazione espressa dal parere più volte ricordato della 5ª Commissione di possibili sotterfugi di acquisti di carcasse estere, per adire al mutuo, può essere ovviato precisando che il naviglio di scarso rendimento per vetustà e altre cause, deve essere stato a suo tempo costruito da cantieri italiani.

Non vedo invece che sia appropriato il pericolo che la 5ª Commissione ha voluto riscontrare nella formulazione delle lettere *g*), *h*) ed *i*) dell'articolo stesso, e ciò per il fatto che non si tratta di diritti riconosciuti per avere comunque il credito necessario, bensì di possibilità di credito che gli istituti mutuanti vaglieranno non soltanto sotto il profilo delle garanzie ma anche sotto quello della appropriatezza nei riferimenti dell'esercizio delle attività e delle industrie pescherecce.

L'articolo 2 se potesse essere modificato nel senso che lo stanziamento annuo di 400 milioni invece che durare tre esercizi duri per tempo maggiore, magari per un decennio corrisponderebbe alle premesse che ho formulato e alle attese di un mondo operativo che dalla Liberazione attende che qualche cosa in questo campo sia fatto in misura adeguata. Il congegno che l'articolo prevede è indubbiamente idoneo e solo dovrebbe essere prolungato il periodo di incremento del fondo, quando dovesse essere adottata una misura più ampia di annualità e quindi congruamente dilatato l'esercizio di esso.

L'articolo 3 andrebbe a mio giudizio chiarito dal Ministro perchè parlando genericamente di « convenzioni » da stipulare coi singoli istituti di credito prescelti si tace ogni accenno al problema del rischio che deve considerarsi regolato dai commi penultimo e ultimo del successivo articolo 6, ben considerando che se fosse altrimenti e cioè nulla fosse preveduto al riguardo, tutta la legge sarebbe sostanzialmente inoperante e rappresenterebbe una irrisione per gli interessati.

L'articolo 4 prevede a chi attribuire come aumento di dotazione, i ricavi delle annualità di rimborso e i relativi interessi.

L'articolo 5 regola la misura massima dei mutui come percentuale rispetto alla spesa e nulla vi è da eccepire, solo che la data del 30 giugno 1966 andrebbe rivista qualora si operasse per un maggior numero di esercizi.

L'articolo 6 pone il problema della durata delle operazioni di credito e discrimina tre situazioni in rapporto all'ammontare dei mutui. Fissa inoltre il tasso di interesse, la sua destinazione, e parla delle convenzioni da stipulare come già accennato. In merito alla durata delle operazioni di mutuo, escludo che per cifre mutuate, anche se non superiori a 300 mila lire, possano essere sufficienti i due anni. Proprio in questi giorni il Senato sta esaminando un disegno di legge che corregge in questo campo la legge per il fondo di rotazione dell'artigianato, fissato in cinque miliardi, portando il tempo previsto dalla legge costitutiva appunto da 2 a 5 anni. Il termine quindi previsto per mutui non superiori ad un milione deve valere anche per le somme sotto le trecentomila lire; mentre sta bene la misura dei dieci anni per le somme che superino il milione ora detto. Quindi per i mutui di cui alle lettere *a*) ed *f*) dell'articolo 1, un periodo massimo di anni 10; per gli altri prestiti, un periodo massimo di anni 5. Per il tasso di inte-

resse la sua misura potrebbe anche essere ulteriormente ridotta, ma se, come abbiamo già accennato, esso deve servire a coprire anche la quota di rischio e quindi ad alleggerire la formula e il peso delle garanzie da parte dei mutuanti, allora ben resti anche il 3 per cento.

Per l'articolo 7 non ho osservazioni in quanto esso definisce le formule dei versamenti delle annualità e degli interessi e resta fermo anche in questo caso che dimensionando in aumento la legge dovrà essere congruamente riveduto il limite del 1966. Buona la norma che i mutuatari non debbono gravare di nessuna spesa accessoria i mutuanti oltre il tasso previsto. Quindi ciò va interpretato nel senso che la serie dei piccoli balzelli di cui è stata deliziata la procedura per il credito artigiano deve essere dimenticata!

L'articolo 8 fissa la norma che il mutuo non può essere concesso a chi abbia beneficiato di contributi e il parere della 5ª Commissione aggrava il concetto perchè vorrebbe che fossero esclusi dalla possibilità di mutuo anche i vecchi natanti che fossero stati costruiti sotto lo stimolo di un intervento dello Stato. È proprio la tesi opposta a quella che a me sembrerebbe legittima e cioè, che l'eventuale cumulo di interventi non solo servirebbe a rendere più automatica la garanzia del prestito ma risolverebbe tutta la serie dei problemi che nascono quando la concessione di un mutuo blocca ogni risorsa e garanzia del mutuatario mettendolo nelle condizioni di non poter realizzare procedimenti o applicazioni necessarie, ma onerose. Giustamente la mozione ricordata della Commissione intercamerale della pesca dice su questo punto: « Infatti in un settore in cui bassa è la redditività appare evidente la importanza di un contributo nella spesa, che renda meno arduo il reperimento dell'integrazione di capitale occorrente e che il ricorso al credito non potrebbe coprire ». E la Commissione stessa, anzi, propone che per ogni operazione creditizia lo Stato preveda anche la corresponsione di un contributo a fondo perduto la cui entità non dovrebbe superare il 15 per cento della somma mutuata. In questo modo gli interventi che, nella coincidenza dei titoli del caso nelle due leggi, andrebbero a rendersi possibili, opererebbero davvero a risanamento e impulso concreto nel settore per le unità più deboli e appenate.

L'articolo 9 potrebbe anche considerarsi superfluo, quando si pensi che esisteranno apposite convenzioni riservate all'Amministrazione le quali dovranno regolamentare tutti i rapporti fra mutuatarie e mutuanti. Comunque trattasi di norme che possono essere adottate ad esemplificazione del caso.

L'articolo 10 fissa la disposizione per la quale ogni mutuo previsto dalla presente legge deve essere deliberato dal Comitato previsto dal decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, ma ciò implica sicure remore, certi ritardi e un gravame procedurale che non mi sembra idoneo quando la legge fa gravare sugli istituti di credito il rischio delle operazioni di mutuo. A che scopo far funzionare organi accessori, dato che il normale funzionamento degli organi ispettivi può sempre mettere in grado di assicurarsi che le Banche procedano a norma di legge? A mio giudizio anzi è legittimo chiedere che nella legge sia espressamente stabilito che le operazioni previste non rientrano fra quelle considerate dalla legge 4 febbraio 1956, n. 54, contenente « norme integrative riguardanti la gestione dei finanziamenti statali o garantiti dallo Stato ».

L'articolo 11 dovrebbe essere eventualmente modificato qualora si accettasse l'aumento di annualità per la costituzione del fondo di rotazione e l'articolo 12 dovrebbe avere le conseguenti formulazioni allo stesso titolo.

La richiesta infine, che nel parere della 5ª Commissione è espresso, circa la opportunità che il Ministero presenti un quadro completo delle provvidenze e degli stanziamenti in atto per il settore della pesca, mi sembra non necessaria quando si è già accennato ai precedenti delle leggi in merito, e si è richiesto da parte mia come ebbe luogo la rispettiva applicazione. Comunque il Ministro potrà dare, se richiesto dalla Commissione, ogni idonea indicazione al riguardo e colmare ogni lacuna.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Faccio presente alla Commissione che d'accordo con il Tesoro intendo proporre alcuni emedamenti al fine di migliorare la funzio-

nalità e la capacità del fondo di rotazione, emendamenti che credo verranno incontro alle richieste della 5ª Commissione e del relatore.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

FOCACCIA. Chiedo che il seguito della discussione sia rinviato alla prossima seduta per consentire alla Commissione una preventiva conoscenza degli emendamenti proposti dal Ministro.

PRESIDENTE. Sono anche io favorevole al rinvio del seguito della discussione alla prossima seduta. Frattanto sarà possibile distribuire ai componenti della Commissione copia delle variazioni che il Ministro suggerisce.

Nessuno facendo osservazioni, rinvio il seguito della discussione di questo disegno di legge alla prossima seduta.

La seduta termina alle ore 12,30.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari