

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

COMMISSIONE SPECIALE

per l'esame del disegno di legge relativo al
Bilancio di previsione dello Stato
per il periodo 1° luglio - 31 dicembre 1964

12ª seduta: venerdì 15 maggio 1964

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente **BERTONE**

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

« Bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 » (502)

— Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero (Tab. n. 15).

PRESIDENTE	Pag. 383, 397, 399
BARBARO	393
BOSSO	384, 392, 399
D'ANGELOSANTE	388
MATTARELLA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>	394, 398, 399

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

PRESIDENTE	358, 376, 383
ADAMOLI	358, 366, 380
BARBARO	370, 371
BOSSO	383
CHIARIELLO	366
FABRETTI	362
GARLATO	366
GIANCANE	371, 383
SPAGNOLLI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	372, 379, 380, 383

La seduta è aperta alle ore 17.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Aimoni, Barbaro, Bertone, Bosso, Braccesi, Brambilla, Conti, D'Andrea, D'Angelosante, De Luca Angelo, Garlato, Gigliotti, Jannuzzi, Maier, Mencaraglia, Perna, Pesenti, Roffi, Rosati, Salari e Tupini.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Caleffi, Stirati e Tolloy, sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Martinez, Giancane e Bonacina.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, sono presenti i senatori Chiariello e Fabretti.

Intervengono il Ministro della marina mercantile Spagnolli, il Ministro del commercio con l'estero Mattarella ed il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile Pintus.

D'ANGELOSANTE, f.f. Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito dell'esame del disegno di legge:**« Bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 » (502)****— Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (Tab. n. 16)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: Bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964.

Secondo il calendario dei lavori precedentemente fissato, l'odierna seduta della Commissione sarà dedicata all'esame degli articoli del disegno di legge relativi allo stato di previsione della spesa dei Ministeri della marina mercantile e del commercio con lo estero e delle Tabelle nn. 16 e 15.

Iniziamo, pertanto, l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

A D A M O L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, con il mio intervento io mi propongo di illustrare soprattutto tre ordini del giorno che abbiamo presentato, riservandoci poi di riprendere il discorso unitario sui problemi del mare nel dibattito che avverrà in Aula. Comunque anche questi ordini del giorno, uno dei quali riguarda il problema dei porti e l'attuale vertenza con i lavoratori, il secondo riguarda la convocazione della conferenza del mare e il terzo concerne i problemi della previdenza, affrontano temi di ordine generale.

Nel recente dibattito che noi abbiamo svolto per l'approvazione di tre provvedimenti di legge a favore delle industrie cantieristiche, abbiamo trattato, ritengo in modo completo, i problemi dei cantieri e della flotta mercantile. Non abbiamo invece avuto la possibilità di trattare le questioni dei porti, ed il mio intervento di oggi vuole infatti richiamare l'attenzione dei colleghi e dell'onorevole Ministro su questo settore importantissimo della vita nazionale. Anche perchè in questo settore vi sono degli elementi che ne hanno ulteriormente aggravata la situazione, sia per quanto si riferisce alle questioni sociali e all'ordinamento del

sufficienza delle strutture e all'impegno per superare l'ormai antica crisi.

Voglio sottolineare la questione delle autonomie funzionali, ossia la situazione per cui nel nostro Paese, negli scorsi anni, il Ministro della marina mercantile diede la esclusiva ad alcuni gruppi privati per l'uso di banchine, ossia per l'uso di beni pubblici. Questa questione è conosciuta col nome di autonomie funzionali, perchè sono decisioni che dovrebbero garantire una capacità autonoma di funzione alle industrie interessate.

Su questa questione da anni è aperto nel nostro Paese un dibattito e vi è soprattutto una crescente azione da parte dei rappresentanti dei lavoratori. Io voglio anzitutto dire subito che la questione non deve essere vista essenzialmente dall'angolo visuale degli interessi specifici dei lavoratori, anche se questo è un aspetto per noi molto importante. Il problema delle autonomie funzionali deve essere visto come impostazione globale, nazionale: noi dobbiamo partire dal concetto fondamentale che i porti sono beni pubblici e che devono essere eserciti secondo un indirizzo di interesse pubblico. Sono costruzioni pubbliche che invece si fanno gestire da privati e ciò non è giusto, in quanto le opere costruite con il denaro pubblico devono servire l'intera economia nazionale. Primo punto quindi è il principio del carattere pubblico dei porti, che per noi ha un aspetto fondamentale; secondo punto è che non si devono comunque creare situazioni di privilegio e di differenziazione nell'uso di servizi che riguardano la collettività nazionale. Le autonomie funzionali hanno conseguenze di grande peso perchè differenziano gli stessi gruppi imprenditoriali. Chi ha la forza economica e politica di ottenere l'uso esclusivo di una banchina o di un porto, si trova in condizioni privilegiate di fronte agli altri gruppi concorrenti, anche se di grandi dimensioni. E qui la selezione avviene addirittura ai vertici: dare le autonomie funzionali a certi grandi gruppi, significa isolarli nel contesto delle attività che fanno capo ai porti. Quando alla Montecatini, alla Edison, quando a gruppi particolari, anche di Stato, come la Italsi-

der, si fanno di tali concessioni, si creano preferenze e privilegi inaccettabili, perchè un altro utente del porto deve ricorrere ai servizi normali, mentre alcuni gruppi hanno una autonoma possibilità di gestire le banchine.

Un altro elemento, secondo noi decisivo, onorevole Ministro, è rappresentato dalla crisi delle strutture portuali, che oggi è sempre più grave in Italia, e dalla carenza di banchine, per cui noi assistiamo in certi porti ad una stranissima situazione. Ad esempio il porto di Genova, come è noto, è congestionato: ma da un lato abbiamo le famose navi che fanno la coda, dall'altra le banchine date in esclusiva a certi gruppi addirittura vuote. È una situazione inaccettabile, ripeto, anche in base a criteri di razionalità e di funzionalità.

Ecco perchè ci sorprende che su questa questione si debba ancora tanto discutere. Le autonomie funzionali sono un momento di rottura del potere pubblico dei porti, di introduzione di discriminazione nell'interno dello stesso mondo capitalistico, e anche, nello stesso tempo, di rottura dell'unità tecnica ed economica dei servizi portuali. D'altra parte la questione è squisitamente politica, perchè le autonomie portuali vengono concesse dal governo. E il fatto che oggi in Italia, da parecchio tempo, migliaia di lavoratori portuali sono costretti a scendere in sciopero, a creare quindi effetti rilevanti sull'economia nazionale, ed il governo appare come indifferente, come se fosse un mediatore, quando invece è il responsabile diretto, tutto ciò, a nostro giudizio, costituisce un fatto politico di grande importanza.

Le autonomie funzionali non nascono da un rapporto diretto fra lavoratori portuali e le aziende che hanno questa concessione: è lo Stato, è il Governo che dà tali concessioni, ed è il Governo che deve rivedere le concessioni quando si afferma che è in atto un nuovo corso politico. Per noi è davvero sconcertante che i diritti dei lavoratori, anche quando non investono problemi salariali, siano respinti, costringendo i lavoratori a grandi lotte anche quando esiste un Governo che dovrebbe avere tutt'altro atteggiamento nei confronti di questi diritti.

Quando si parla di aumento di salari, di aumento di pensioni, si dice: è la congiuntura, sono i pericoli di nuove spinte inflazionistiche che non consentono di andare incontro alle richieste degli interessati. Non voglio entrare in questo campo; ma per le autonomie funzionali non si tratta di questo, non si tratta di concedere aumenti di salario, di sconvolgere la situazione monetaria, si tratta invece di ristabilire una situazione nel settore dei porti che altri Governi hanno rotto in momenti che noi abbiamo combattuto, e i compagni socialisti insieme con noi hanno combattuto, dando privilegi a gruppi privati. E ci sembra giunta l'ora per chiudere una fase non positiva della politica portuale.

Si dice: la lotta di oggi più che altro si svolge nei confronti del gruppo di azienda di Stato (Italsider). A Genova, come a Napoli, a Taranto, ad esempio, l'autonomia funzionale è stata concessa all'Italsider, ossia ad un grande gruppo di capitalismo di Stato. E qualcuno potrebbe dire — come si dice —: è necessario agire in modo che questi grandi gruppi a partecipazione statale possano avere le condizioni più competitive possibili. Ma si aprono grosse questioni quando si creano differenziazioni a danno dei lavoratori e a danno di certi principi, mentre si dovrebbe dare tutta un'altra impostazione ai principi dell'economicità di gestione e delle capacità competitive.

D'altra parte la Italsider si dimostra la più intransigente fra i gruppi che beneficiano delle autonomie funzionali. Ed allora noi facciamo una domanda precisa al Ministro della marina mercantile: di fronte a questi scioperi — ieri tutti i porti italiani sono stati paralizzati; domani è annunciato un nuovo sciopero ed i lavoratori portuali sono decisi ad andare avanti su questo piano perchè si tratta della difesa dei loro diritti conquistati da un secolo e che oggi si vogliono sopprimere — di fronte a questi scioperi, quale atteggiamento ha assunto il Ministro della marina mercantile? È vero che il Ministero delle partecipazioni statali è intervenuto per impedire un incontro fra i lavoratori portuali e la Italsider? La cosa è tanto più grave in quanto i lavoratori han-

no affermato che loro pongono la questione del diritto e non tanto del merito salariale. Sono disposti i lavoratori portuali a trattare con la Italsider e ad accettare tariffe che tengano conto delle attuali condizioni dei costi. L'Italsider, se rinuncia, come deve rinunciare, a questo privilegio, che ha creato altre situazioni di privilegio in altri porti, non per questo i suoi costi si modificheranno. È veramente strano che nonostante questa posizione, che mi pare molto responsabile, da parte dei lavoratori, si costringano gli stessi a sviluppare grosse agitazioni.

La cosa è tanto più seria, perchè i nostri porti sono già in crisi, anche quando non vi fossero agitazioni; abbiamo tutto il sistema portuale italiano che è in crisi gravissima ed i ritardi che esistono in questo settore danno una pesante responsabilità anche all'attuale Governo. Il tempo passa e non si prendono concrete iniziative; anzi, onorevole Ministro, secondo noi le cose peggiorano. E perchè peggiorano? Perchè di fronte all'annuncio di un piano nazionale dei porti che dovrebbe affrontare in modo organico e globale tutto il problema delle strutture portuali si sono fermate anche le iniziative che potrebbero essere improrogabili per i singoli porti. Noi stessi non siamo più d'accordo che il Governo decida ad esempio di stanziare, 10, 15 o 20 o 50 miliardi per un porto, fosse anche il porto di Genova. Se il Governo ci dicesse: vi diamo 80 miliardi per il porto di Genova — ed io parlo anche come rappresentante di Genova — risponderemmo che non siamo d'accordo, perchè secondo noi un problema di questo tipo va affrontato secondo una visione nazionale e nel contesto di un piano di programmazione economica nazionale.

In questa situazione, si lasciano i porti fermi, senza neanche gli interventi ordinari ed è veramente grottesco rilevare nel bilancio dei lavori pubblici lo stanziamento di 4 miliardi nella parte ordinaria per il sistema portuale italiano, e di una decina di miliardi nella parte straordinaria, assorbiti fra l'altro da impegni di anni precedenti riguardanti La Spezia, Ravenna, Palermo, eccetera. Ci sono nel bilancio dello Stato italiano stanziamenti, per i porti, inferiori a quelli

per fare la pubblicità della difesa dalle mosche!

E la situazione è quella che è. Ora, onorevole Ministro, qui siamo di fronte a un problema che tocca l'avvenire economico del nostro Paese e si sono già messe in moto grosse operazioni e insidiose manovre, come quella dei soprannoli. I gruppi armatoriali italiani e stranieri hanno deciso soprannoli per la destinazione a certi porti italiani in relazione alla carenza delle strutture e di ritardi nelle operazioni di sbarco e di imbarco. Ne deriva che si dirottano navi verso altri porti anche stranieri ed una volta che la nave trova un altro canale è difficile che ritorni alle sue vecchie rotte.

In questa situazione nascono anche massicci tentativi da parte di gruppi privati. È certamente presente all'onorevole Ministro la grossa questione di Rivalta Scrivia, una località dell'Alessandrino, dove un forte gruppo privato, con alla testa uno dei maggiori armatori genovesi, Angelo Costa, ha progettato di costruire una città portuale oltre gli Appennini per poter sbloccare la congestione del porto di Genova.

Che cosa dice Costa ai genovesi? Se i poteri pubblici sono incapaci di provvedere, se le navi fanno la coda, se i costi aumentano, perchè non si può fare noi quanto lo Stato dimostra di non saper fare? E Costa, con la FIAT, la Montecatini, gruppi bancari eccetera, forma una grossa società finanziaria, progetta di costruire — (ed ha fatto una serie di conferenze-stampa a Genova, a Milano, ad Alessandria e altrove per lanciare questa sua idea, di cui il Ministro sarà certo stato informato) un grande complesso portuale, per cui l'emporio marittimo di Genova rischia di perdere il suo carattere pubblico. Le merci infatti anzichè fermarsi a Genova passano sopra le vecchie strutture portuali per fermarsi direttamente a Rivalta Scrivia: dalle polizze di carico sparirebbe addirittura il nome di Genova. Noi ci opponiamo a queste soluzioni anche se una parte della pubblica opinione può non capirci, ma vogliamo sperare che da questo pericoloso tentativo di tipo monopolistico, voglia il Governo avvertire le grandi responsabilità che va assumendo. Se siamo al

punto che le navi evitano i nostri porti il Governo non può tardare ad affrontare con decisione un problema tanto grave.

Non ci pare di esagerare dicendo queste cose. Del resto i parlamentari componenti la Commissione della marina mercantile, visitando numerosi porti italiani, hanno raccolto dappertutto una stessa situazione. Non si può perdere più tempo, è estremamente urgente affrontare le sistemazioni dei porti poichè già oggi avvertiamo la gravità della situazione, e perdere ancora del tempo significa staccarsi in modo irreparabile dalla realtà di uno dei settori caratterizzanti l'economia nazionale.

E voglio riferirmi ad un'altra questione, quella della Conferenza del mare: onorevole Ministro, noi torniamo su questo tema ogni volta che trattiamo problemi di economia marittima. Noi crediamo che nel nostro Paese, affinché si formi quella coscienza marinara che tutti invochiamo, per creare una piattaforma che affronti i problemi di questo settore, tenuto troppo in disparte, bisogna mettere a fuoco tutti i problemi. Bisogna convocare la Conferenza del mare che è stata proposta da tre anni, ed ogni volta la richiesta viene riconosciuta giusta, necessaria; ma non so perchè poi i Ministri si fermano al riconoscimento dell'importanza della proposta, senza andare più in là.

Chi si oppone a questa Conferenza? Non possono essere certo i rappresentanti degli interessi reali, e nemmeno gli stessi armatori possono non essere d'accordo. Chi, dunque, si oppone? Può darsi che il Ministero della Marina mercantile con le sue deboli strutture organizzative non si senta la forza di affrontarla o non vi sia la convinzione della sua urgenza, della sua opportunità. È veramente strano che un problema di questo tipo e di questa importanza, che è già maturo, e di cui tutti riconoscono la esigenza, è strano, ripeto che di fronte ad esso i responsabili della Marina mercantile assumano un atteggiamento incerto, se non di opposizione. È vero che il Ministero ha pochissimi mezzi, una struttura ridotta; ma è mai possibile che in un Paese definito marinaro non si riesca a fare un discorso su un problema di tanta importanza nazionale?

Speriamo che questa volta l'onorevole Ministro vorrà darci una risposta precisa, e quindi a dare al settore del mare la piena considerazione che esso merita. E poichè si parla di una revisione da parte del Ministero delle partecipazioni statali degli investimenti, speriamo che si prenda in esame anche il problema delle attività marittime.

Per l'anno in corso per i cantieri non sono previsti stanziamenti, per cui quello che è stato fatto è stato fatto.

Per la flotta di Stato, l'anno scorso vennero stanziati 39 miliardi, quest'anno solo 18 miliardi. L'anno scorso la flotta ha raccolto il 5,50 per cento degli investimenti pubblici, quest'anno invece solo il 2,50 per cento.

Riferisco esclusivamente questi pochi dati dimostrativi; potrei citarne un elenco molto più lungo se ne avessimo il tempo.

L'altro tema, che forma oggetto di un ordine del giorno presentato da altri colleghi e da me, riguarda la previdenza marinara. La questione è davvero dolorosa. Anche stamattina, in sede di bilancio del lavoro, si è trattato il problema generale delle pensioni; però l'onorevole Ministro sa che il problema delle pensioni marinare ha una sua particolare gravità, poichè è questo l'unico settore nel quale dal 1958 non si sono avuti aumenti. Sono stati, infatti, concessi aumenti a tutte le altre categorie, ma, stranamente, è stato lasciato da parte il settore dei lavoratori del mare, per i quali, fra l'altro, la pensione ha un carattere diverso da quello normale, perchè essa arriva quando questi lavoratori rimangono finalmente a casa dopo la vita errabonda che hanno fatto. Essi hanno diritto forse più che ogni altro ad umane condizioni ma, neanche a farlo apposta, proprio per questa categoria esiste un grande divario fra il trattamento di navigazione e quello di quiescenza. È noto, infatti, che oltre alla paga base, gli assegni dei marittimi comprendono una serie di elementi aggiuntivi che scompaiono quando si va in pensione. Lei, onorevole Ministro, si è anche impegnato personalmente a questo proposito: a Venezia ha fatto un egregio discorso, diffuso anche dalla radio, che ha aperto il cuore, non alla speranza,

ma alla certezza che saranno presi i necessari provvedimenti in materia. Lei deve tener conto di questo ed essere fedele a se stesso. Nel nostro Paese è finito il tempo delle promesse; oggi la gente ha rafforzato la propria coscienza, sta a sentire gli uomini politici, ma li giudica dai fatti. Lei, onorevole Ministro, non più di due settimane fa ha fatto delle affermazioni che noi stessi abbiamo ascoltato con piacere: bisogna ora essere conseguenti. Dobbiamo forse aspettare anche una « marcia del dolore » dei marittimi? Perché, in Italia, le cose, forse, si risolvono solo quando si vede un drammatico spettacolo umano che commuove tutti? Ecco perchè invitiamo l'onorevole Ministro a prendere decisioni immediate, affinché questo problema trovi la sua giusta soluzione. Se vi sono delle procedure lunghe, cercate di abbreviarle; se bisogna giungere a delle intese con altri Ministeri, fatelo: ma date almeno il famoso acconto, che per i lavoratori marittimi significa la certezza che il loro problema è entrato finalmente nella fase della risoluzione.

Ho toccato pochi problemi, onorevole Ministro, ma è noto che ve ne sono molti altri, che tratteremo con maggiore compiutezza in Aula. Però ancora una volta riteniamo che, nel momento in cui la grande lotta dei portuali ha richiamato l'attenzione del Paese su un settore così tipico della vita italiana, debba essere precisato, anche nel corso dei lavori di questa Commissione, che il Ministro si impegna alla necessaria azione affinché si crei nei porti italiani finalmente una situazione di serenità e nello stesso tempo si affronti in modo definitivo il problema dell'ammodernamento delle strutture portuali.

F A B R E T T I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi. Abbiamo presentato un ordine del giorno su alcuni problemi della pesca che riteniamo tra i più importanti ed urgenti in questo settore e certamente i più attesi dai lavoratori, onde richiamare, ancora una volta, Governo e maggioranza, su questo assai importante ramo dell'economia marittima, il quale, se ha un peso economico minore degli altri settori della nostra economia marinara, quali

i porti, la flotta, i cantieri, occupa però una massa di lavoratori e di piccoli operatori economici di gran lunga superiore, e nel quale vi sono aperti problemi umani e sociali di tale portata, gravità e drammaticità, non riscontrabili certo nei settori economicamente più importanti quantunque anche per questi vi siano problemi sociali ed economici aperti ed assai gravi. Ne è testimonianza l'aspra e dura lotta che i portuali conducono da mesi sotto la guida concorde dei tre sindacati di categoria, onde difendere il loro sacrosanto diritto al lavoro, minacciato dalla Confindustria e dalle stesse aziende di Stato, con l'acquiescenza dei Governi passati e del Governo presente.

Riteniamo che, nonostante le dichiarazioni, le affermazioni, i propositi espressi, ormai da anni, dagli uomini dei vari Governi e dal presente Governo, dai parlamentari della maggioranza spesso concordanti con le sollecitazioni e le proposte nostre e di altri gruppi della opposizione, di ieri e di oggi; nonostante le indicazioni, le sollecitazioni sul piano tecnico, legislativo, economico, sociale, di quanti si interessano della pesca, degli operatori economici, dei lavoratori del settore, eccetera, l'azione e le decisioni del Governo, e che al Governo competono, sono tali da considerarsi inadeguate, incerte, insoddisfacenti.

Non sono tali da aprire prospettive ed orizzonti nuovi, a rapida scadenza, alla nostra pesca, non sono tali da metterla in condizioni di soddisfare le necessità di consumo di pesce del nostro popolo, con i benefici intuibili per la nostra economia, nè di darle quella struttura tecnica e scientifica nei suoi vari aspetti che una pesca moderna richiede e come ci hanno insegnato a fare Paesi con una meno luminosa tradizione marinara e con economie che non hanno nel mare un settore fondamentale, come la nostra.

Questo stato di cose, la scarsità degli investimenti, e della ricerca scientifica, la mancanza di una moderna legislazione regolamentazione del settore, la mancanza di una concreta programmazione e pianificazione dell'azione governativa, provoca preoc-

cupazione, amarezza e protesta delle categorie interessate.

Si teme, da parte di queste, che le speranze suscitate dalle dichiarazioni e impegni dei vari Governi per una nuova, coraggiosa ed organica politica in direzione della pesca siano ormai tramontate, o quasi. Da qui la nostra richiesta di un preciso impegno del Governo su tre dei numerosi problemi della pesca.

« Piano azzurro ». Credo si possa affermare che la necessità di una azione coordinata e programmata nel settore della pesca, che prese successivamente il nome di « Piano azzurro » per la pesca risalga al 1957, cioè al convegno svoltosi a Roma il 16 luglio 1957 presso la Confindustria. Quell'iniziativa fu presa a seguito dell'interesse e preoccupazione sorti in seno agli ambienti economici italiani della pesca, dalle norme e problemi posti dal Trattato del Mercato comune, i quali comportano, per noi, l'obbligo di « armonizzarci » con le altre pesche dei Paesi comunitari, al termine del periodo transitorio, il quale scade alla fine del 1964. Apparve allora il grave stato di arretratezza della nostra pesca in tutti i suoi aspetti; l'enorme inferiorità della nostra pesca; le conseguenze negative degli accordi comunitari se non avessimo proceduto rapidamente e con mezzi finanziari adeguati al potenziamento, al riordino in tutte le sue componenti, della nostra pesca.

Si può dire che da allora sorse la necessità di una azione governativa programmata che prese il nome di « Piano azzurro » per la pesca e che fu ribadita dalla 1ª e 2ª « Assise azzurra », tenutesi ad Ancona sui problemi della pesca italiana. Ci si convinse cioè che quanto noi ed i pescatori, i sindacati, gli operatori economici, eccetera, andavamo sostenendo da molto prima, cioè un'azione di coordinamento, di pianificazione e di massimo intervento finanziario dello Stato, rispondeva alle ormai indilazionabili esigenze della nostra pesca. Ma a che punto siamo oggi? qual è la situazione della nostra pesca, della legislazione, della ricerca scientifica, dei problemi sociali? qual è il rapporto oggi tra la nostra pesca e le pesche degli altri Paesi?

Alcuni dati sulla produzione, i consumi, gli investimenti, ritengo siano più eloquenti di ogni discorso e dimostrino a quale preoccupante livello ci troviamo ancora rispetto ad altri Paesi: la produzione italiana di pesce, ovunque pescato, è stata nel 1961 di 212.683 tonnellate, pari a 60 miliardi 214.714.000 lire; nel 1962 è stata invece di 195.092 tonnellate, pari a 58.891.747.000 lire. Si disse negli ambienti governativi che la flessione del pescato del 1962 rispetto al 1961 era dovuta essenzialmente all'andamento del tempo, che sarebbe stato particolarmente inclemente nel 1962. Per il 1963 abbiamo i seguenti dati sul pescato, pesca oceanica compresa: 204.635 tonnellate: non siamo cioè ai livelli del 1961.

Nello stesso periodo l'importazione di pesce, nelle sue varie forme, registra i seguenti dati: 158.820 tonnellate, pari a lire 38 miliardi 951.041.000 nel 1961; 172.770 tonnellate, pari a lire 44.000.559,3/2 nel 1962; 198.131 tonnellate, pari a lire 60 miliardi circa, nel 1963.

Questi dati ci dicono molte cose. Ci dicono cioè che in misura sempre più crescente siamo costretti a ricorrere all'importazione, con grave e crescente danno per la bilancia dei pagamenti; ci dicono che vi è una crescita del consumo di pesce da parte del nostro popolo, ma che la nostra pesca è tenuta in condizioni di non saperlo o poterlo produrre; ci dicono che l'azione di potenziamento e sviluppo della pesca in questi anni è così limitato da non essere in grado neppure di provvedere al modesto aumento del consumo del pesce del nostro popolo, che deve essere invece incoraggiato. E consumiamo pesce in misura veramente scarsa se confrontiamo questi dati sui consumi di pesce *pro capite* nei vari Paesi: Angola 31,5 kg. per abitante; Portogallo 27,6; Giappone 22,5; Norvegia 19,3; Svezia 16,8; Filippine 13; Spagna 9,6; Italia 7,5. Ed abbiamo bisogno di aumentare il consumo del pesce per le sue alte qualità nutritive e per lo stato della nostra agricoltura che ci fa dipendere dall'estero per grassi, carne, eccetera.

Abbiamo cioè bisogno di aumentare la quantità del pescato, della nostra produzio-

ne ittica, e di avvicinarci, se non colmare i distacchi, alle altre nazioni, che si esprimono nei seguenti dati e testimoniano la volontà, lo sforzo, gli investimenti che questi Paesi fanno: ecco la produzione (e il suo sviluppo), dal 1957 al 1962, nei seguenti Paesi: Cile: da 213.100 tonnellate del 1957 è passato a 638.600 nel 1962; Cina (Formosa): da 208.000 a 327.000; Giappone: da 5.407.300 a 6.863.700; Danimarca: da 533.300 a 784.900; Islanda: da 502.700 a 832.600; Norvegia: da 745.800 a 1.338.000; URSS: da 2.531.000 a 3.616.500; Polonia: da 138.800 a 179.600; Stati Uniti: da 2.904.900 nel 1962 (mancano i dati relativi al 1957). La nostra produzione è stazionaria in modo preoccupante e non vi sono elementi concreti da lasciar intravedere una rapida crescita del nostro pescato.

Di fronte alla necessità ed all'urgenza di potenziare la pesca è stato fatto, in questi anni, un certo sforzo in direzione della pesca atlantica. Siamo già a 52 navi in esercizio per la pesca atlantica; 7 in trasformazione; 21 navi sono in costruzione o in allestimento e si prevede che nel giro di pochi anni potremo disporre di una flotta oceanica aggirantesi sulle 200 navi.

Noi abbiamo già espresso il nostro pieno consenso all'urgente potenziamento del naviglio per la pesca oceanica, all'aiuto finanziario agli operatori economici interessati, eccetera. Ma abbiamo anche espresso alcune nostre critiche ai limiti di tale politica, alla mancanza di una azione organica di sostegno di questa attività peschereccia, al fatto che manca ad essa ogni sostegno da parte del Governo per quanto riguarda lo studio delle condizioni di quei mari e della sua ittiofauna, sulle condizioni e sacrifici dei pescatori, che non ripeto. Ora lo Stato ha in allestimento una nave per le ricerche oceanografiche applicate anche alla pesca. Si tratta di una vecchia nave da 1.400 tonnellate, donata al Consiglio nazionale delle Ricerche da parte degli Stati Uniti, che dovrà essere trasformata e dotata di tutte le apparecchiature necessarie. È sintomatico il fatto che la sola nave che il Governo, per ora, intende adibire alla ricerca scientifica per la pesca (e non sappiamo quando potrà entrare in fun-

zione, data la scarsezza del personale specializzato con il quale comporre il suo equipaggio) è il risultato di un dono USA all'Italia, quasi che fossimo ancora un Paese sottosviluppato o semi-coloniale. Ciò conferma ancora una volta il grave stato di arretratezza in cui ci troviamo ed i limiti del nostro sforzo finanziario e tecnico, rispetto ad altri Paesi. E questo nonostante le conclamate dichiarazioni ed affermazioni sulla nostra Italia che vive sul mare, con i suoi ottomila chilometri di costa, eccetera.

Bisogna che il Governo, in direzione della pesca atlantica, oggi altamente redditizia — tanto da produrre agli armatori un utile netto, per ogni nave, di dieci milioni di lire ed oltre in ogni campagna in Atlantico, che dura 50-60 giorni — orienti il suo aiuto finanziario nel senso di favorire il sorgere di cooperative di pescatori, in grado di gestire essi le navi in gran parte pagate con il pubblico denaro, per la vendita dei prodotti sul mercato, aggiornando la rete distributiva, potenziando le attrezzature nei porti specializzati, i quali si rendono sempre più urgenti.

Bisogna che il Governo e la maggioranza tengano presente il fatto che nelle nazioni che hanno oggi le più forti marine da pesca in Europa e nel mondo, la loro struttura moderna, industriale, commerciale, ha avuto come base, fin dal suo sorgere, la cooperazione, e quindi la gestione diretta delle navi da parte dei pescatori con il sostegno e l'aiuto degli stati. E questo non soltanto nei Paesi socialisti, ma anche negli Stati con economia capitalistica.

Ripeto ancora una volta, che, pur essendo d'accordo nell'incoraggiare la pesca atlantica, occorre che non sia abbandonata a se stessa la pesca nel Mediterraneo, in Adriatico, eccetera, come invece sembra che si tenda a fare. E ciò non solo per questioni sociali, ma anche per questioni economiche.

Nel 1963, su 204.635 tonnellate di pescato solo 14.000 tonnellate sono della pesca atlantica, con 52 navi in esercizio. Quando avremo in esercizio le previste 200 navi da pesca oceanica, avremo un pescato aggirantesi sulle 60-70.000 tonnellate annue. Appare evidente il peso che continuerà, quindi, ad avere la pesca mediterranea e la necessità che

il Governo affronti con urgenza i problemi ad essa connessi, e sui quali oggi non mi soffermo, essendo stati ripetutamente esposti da noi e dagli altri gruppi, e che sono ben noti al Governo. Vorrei, tuttavia, chiedere al Ministro se può dirci qualcosa sull'accordo per la pesca con la Jugoslavia.

Ecco quindi la necessità di un piano e di una programmazione da tutti attesi e che il Governo ha il dovere di sollecitare e realizzare.

Sugli altri due punti richiamati nell'ordine del giorno presentato sarà brevissimo, avendo preso molto tempo per il primo punto, anche se gli altri due sono ugualmente importanti .

È nota la carenza contrattuale per questa categoria di lavoratori, e le loro disagiate condizioni economiche. Si tratta di un settore che occupa 132.000 lavoratori circa, con rapporti di lavoro assai diversi tra loro, che vanno dai piccoli proprietari-pescatori ai comproprietari-pescatori (caratisti), ai pescatori dipendenti su piccole barche per la pesca costiera, ai pescatori dipendenti occupati nelle moderne navi da pesca oceanica, o di altura. È evidente quindi la difficoltà di una regolamentazione contrattuale unica.

Vi sono però circa 35.000 pescatori che sono dei dipendenti, dei prestatori d'opera in senso assoluto, occupati sulle più moderne ed efficaci imbarcazioni e che rappresentano il nucleo fondamentale di questa mano d'opera specializzata. Non essendo stato fino ad ora possibile realizzare un contratto-base nazionale, si sono realizzati dei contratti locali, cosiddetti « alla parte », cioè ad incentivo, che varia secondo l'attività e il tipo di pesca. In questa disorganica situazione contrattuale si rende possibile lo sfruttamento del lavoro del pescatore, da parte di chi si interessa della pesca al solo scopo di realizzare profitti personali in forme non più sopportabili nella nostra Repubblica fondata sul lavoro, in un settore che ha nel lavoro umano il primo elemento per il suo progredire, se si vuol fare veramente della nostra pesca una pesca moderna e industrializzata. Una adeguata regolamentazione contrattuale nazionale è un elemento fondamentale per realizzare questi obiettivi.

I sindacati dei lavoratori si sono da tempo posti questa meta, sostenuti da movimenti anche vivaci da parte dei lavoratori, ma hanno trovato, finora, la più tenace resistenza da parte degli armatori, i quali di proposito non hanno voluto costituirsi in una unica organizzazione che li rappresentasse tutti e che fosse in grado di condurre una seria trattativa con i sindacati dei lavoratori. Vi sono ad esempio, i lavoratori adibiti nella pesca in Atlantico, che sono già 2.000 e si avvicineranno alle 10.000 unità in pochi anni, che vengono sottoposti a particolari disagi, e con loro anche le loro famiglie, e che hanno bisogno, per essere idonei, di conoscere bene il mestiere e di essere sempre meglio tecnicamente preparati. È possibile che continueranno a fare i pescatori, senza un contratto nazionale di lavoro che li tuteli, che assicuri loro il godimento di istituti goduti e garantiti per legge ad altri lavoratori italiani, come l'indennità di anzianità, le ferie, le festività, la gratifica, eccetera? Da qui anche la necessità di una Cassa integrazione salari, data la discontinuità del lavoro, non bilanciato dai periodi di occupazione dati i bassi salari in media percepiti.

Il Governo e il Ministero della marina mercantile devono e possono intervenire verso gli armatori, convocando le parti tramite il Ministero del lavoro per affrontare questo problema, che è di comune interesse economico e sociale tra le parti interessate.

La stessa urgenza riveste la questione dell'assistenza, delle pensioni così limitate che sono una vera offesa ai pescatori, e che il Governo conosce da tempo, ma non dimostra concrete intenzioni di affrontare e risolvere.

Bisogna garantire ai pescatori le stesse prestazioni mutualistiche, infortunistiche, gli assegni familiari, i livelli delle pensioni, eccetera, goduti dai lavoratori dell'industria. Poiché la nostra pesca è già un'industria e deve divenirlo sempre più.

Chiediamo quindi di conoscere su questi tre punti il pensiero e gli impegni del Governo, dai quali potremo veramente renderci conto delle sue intenzioni positive verso la pesca ed i pescatori. Dagli impegni del

Governo e dal loro mantenimento, su queste questioni potremo avere elementi per giudicare se esso intende rendere concrete ed operanti le affermazioni dei suoi componenti di ieri e di oggi per la soluzione organica dei problemi della pesca e degli altri problemi dell'economia marittima. I limiti delle somme stanziare nel presente bilancio non sono però assai confortanti per l'attesa dei pescatori e degli operatori economici.

G A R L A T O . Dirò pochissime parole sull'intervento del sindacalista Adamoli, che mi trova d'accordo su alcuni punti. Non si può, infatti non essere d'accordo con lui quando sollecita la presentazione di un piano per i porti. Io so che i due Ministeri interessati lo stanno mettendo a punto e credo che sia in fase già abbastanza avanzata. Quindi io mi associo nel sollecitarne la presentazione. La nostra Commissione ha iniziato una visita accurata di tutti i principali porti italiani per avere un quadro completo della situazione; ci siamo così resi conto della urgenza dell'intervento dello Stato in questo settore e concordo con il senatore Adamoli quando afferma che non si devono adottare provvedimenti spezzettati ma è proprio necessario affrontare organicamente questo problema e cercare di risolverlo, sia pure con la gradualità e la progressività che sono richieste da un lato dai tempi tecnici delle costruzioni e dall'altro dalle disponibilità finanziarie di bilancio.

Convengo con il senatore Adamoli quando fa la bella affermazione di principio circa il carattere pubblico dei porti. Però quando ci troviamo di fronte a degli operatori economici che intendono creare a loro spese un nuovo cantiere o una nuova struttura portuale, non possiamo impedire un fatto che torna ad utilità della Nazione tutta. Quando poi è stata data una autorizzazione, non possiamo più porre degli impedimenti che possono essere contrari alle condizioni stabilite. Ricordo che quando fu messo allo studio il problema del porto di Taranto al Ministero delle partecipazioni statali, quello dell'autonomia funzionale è stato un elemento veramente determinante. Io ammetto che ci possano essere delle deroghe, am-

mette cioè che bisogna essere cauti nel concedere queste autonomie funzionali, ammetto pure che bisogna rivedere qualche situazione perchè nel frattempo possono essere mutate le condizioni di partenza, però non credo che il problema possa risolversi con la soppressione dell'autonomia funzionale. Il problema dei costi del lavoro portuale è certamente grave, soprattutto oggi. Ho qui lo specchietto dei costi relativi al carbone: una tonnellata di carbone a Brema costa 342 lire, ad Amburgo 391, a Genova 1137.

A D A M O L I . Il costo non dipende mica dai lavoratori.

G A R L A T O . Riconosco che c'è un problema di strutture, ma non è certo un toccasana l'abolizione delle autonomie funzionali. Queste vanno viste nel quadro generale insieme a tutti gli altri elementi del problema. Del resto, il Ministro della marina mercantile ha istituito una apposita commissione per lo studio di questo problema. Ad ogni modo la soluzione non è nell'abolizione dell'autonomie funzionali.

C H I A R I E L L O . Ho presentato un ordine del giorno che riguarda la situazione di grave disagio in cui si dibatte la marina mercantile italiana per via di una progressiva perdita di competitività e nel quale viene auspicata un'azione del Governo verso le Amministrazioni statali e le Aziende di Stato tendente ad ottenere un ricorso a carattere preferenziale degli enti suddetti alla marina mercantile italiana per le loro necessità di importazione e di esportazione.

È noto che da diversi anni a questa parte la marina mercantile italiana stia perdendo terreno nei confronti delle altre marine. Nei cinque anni che intercorrono fra il gennaio 1959 e il 31 dicembre 1963 la flotta italiana da traffico è aumentata in media dell'1,8 per cento all'anno, mentre nello stesso periodo la flotta mercantile mondiale ha avuto uno sviluppo medio del 4,2 per cento.

Queste cifre denunciano una situazione di grave disagio del settore nel quale nè le tradizionali capacità imprenditoriali degli operatori nè le capacità lavorative dei mari-

naï italiani trovano più adeguate possibilità di proficuo lavoro.

Sol che si tenga conto del fatto che la marina mercantile agisce pressochè totalmente nell'ambito internazionale e quindi soggetta alla libera concorrenza di tutte le altre marine, se ne deduce che necessità imprescindibile per essa, per poter sopravvivere, è di poter contare su un sistema di costi a livello internazionale. D'altro lato questa sua caratteristica d'internazionalità e quindi di industria che esporta totalmente il proprio prodotto, la porta ad essere uno strumento validissimo di risparmio ed acquisizione di valuta e quindi particolarmente prezioso per l'azione di difesa della bilancia valutaria nazionale che il Governo italiano sta in questi tempi conducendo.

Ciò considerato, appare evidente come i problemi della marina mercantile debbano oggi essere affrontati con assoluta urgenza e con carattere di priorità cercando di predisporre efficienti strumenti che permettano di avvicinare i costi nazionali del settore a quelli internazionali e dando piena operatività a quegli strumenti che, già predisposti, operano in tal senso. In proposito si ricorda che:

la legge 31 marzo 1961, n. 301, che tende a portare il costo delle costruzioni effettuate in Italia più vicino a quello internazionale, sta per scadere mentre ancora sono in corso di elaborazione le nuove norme sostitutive;

la legge 9 gennaio 1962, n. 1 per il credito alla marina mercantile, che tende a portare il costo dei finanziamenti nel settore marittimo più vicino a quello internazionale, funziona stentatamente e non può sviluppare che in misura assai ridotta i suoi effetti per mancanza di sufficienti disponibilità da parte dell'Istituto finanziatore.

Il Governo dovrebbe perciò sentirsi impegnato a provvedere nel più breve tempo possibile ad assicurare la necessaria funzionalità al provvedimento sul credito navale e ad accelerare la definizione dei provvedimenti che incidono favorevolmente sul costo delle costruzioni navali.

Inoltre, allo scopo anche di favorire il miglioramento della situazione valutaria, il Governo dovrebbe svolgere una opportuna

azione, sia presso le amministrazioni statali che presso le Aziende di Stato o controllate dallo Stato affinché le loro necessità, sia di importazione che di esportazione, vengano per quanto più possibile soddisfatte con il ricorso alla marina mercantile nazionale, utilizzando così in misura più soddisfacente risorse (linee di navigazione) già disponibili ed in grado, senza ulteriori costi, di fornire il servizio, con il conseguente realizzo di un risparmio netto di valuta. Analoga azione di convincimento dovrebbe essere dal Governo predisposta, con le modalità più opportune, nei confronti degli operatori privati.

L'altro ordine del giorno riguarda la complessa, *vexata quaestio* dei porti.

Tutti i nostri principali porti, compresi quelli che assolvono l'importante funzione di scali di smistamento di merci dirette verso i paesi dell'entroterra europeo o di scali di imbarco di passeggeri provenienti da altri paesi europei, sono in condizioni di precaria efficienza ed abbisognano di opere di protezione, riparazione, ampliamento ed ammodernamento. Per rendersi conto dei motivi per i quali i nostri porti si trovano in queste condizioni, basta rifarsi alla relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1961-62 svolta dall'onorevole Colasanto. Il relatore osservò allora che, negli ultimi 14 esercizi, erano stati spesi per i porti soltanto 170 miliardi, mentre, volendo restare nell'ordine di grandezza della spesa del 1937, se ne sarebbero dovuto spendere circa 900, ossia oltre 700 in più. Ma, a prescindere dal fatto che molti porti hanno oggi bisogno di lavori di riparazione e di straordinaria manutenzione non necessari nell'anteguerra, è da considerarsi che, per far fronte alle odierne esigenze di ammodernamento, occorrono lavori molto più dispendiosi di quelli che si eseguivano nel 1937.

Innanzitutto, lo straordinario sviluppo dell'economia nazionale avvenuto nell'ultimo decennio, del quale si sono avvantaggiate anche le regioni del Mezzogiorno, e la realizzazione in corso di una grandiosa rete autostradale richiedono l'ampliamento di numerosi porti, anche tra i più grandi, e il

potenziamento delle loro attrezzature, la trasformazione di altri ed anche la creazione di nuovi scali. Il traffico merci in arrivo ed in partenza smaltito dai nostri porti, alimentato dalla navigazione internazionale e da quella di cabotaggio, ha compiuto dal 1953 al 1962 un balzo prodigioso, passando da poco più di 53,6 milioni di tonnellate a oltre 130 milioni di tonnellate, mentre il movimento della navigazione internazionale, diretta e di scalo, è passato da 40 mila a 64 mila navi e quello complessivo, comprendente anche la navigazione di cabotaggio, è passato da 271 mila a 376 mila navi.

I problemi concernenti l'efficienza dei porti sorti nel decennio considerato non sono scaturiti soltanto dal forte incremento del traffico marittimo, ma anche dalla rapida evoluzione del naviglio mercantile per carichi secchi e liquidi. Sono, infatti, entrate in esercizio navi sempre più grandi, che richiedono porti, banchine e fondali adeguati, specchi liberi di manovra più ampi, mezzi di carico e scarico più potenti e numerosi, attrezzature per immagazzinaggio e trasporto delle merci più capienti. Una volta i principali porti destinavano le poche banchine più capaci e con fondali alti alle grandi navi passeggeri destinate ai servizi internazionali: oggi, invece, occorrono numerose banchine più ampie e con fondali maggiori anche per le navi da carico di grandi dimensioni e portata, che abbondano specialmente nelle flotte mercantili di altri paesi. Se i nostri porti non si adegueranno al più presto alle esigenze imposte dalla evoluzione tecnica del naviglio mercantile, saranno inevitabilmente declassati e disertati dal traffico internazionale più redditizio. Oggi il funzionamento di alcuni nostri grandi porti lascia tanto a desiderare, che gli armatori di altri Paesi chiedono soprannoli per le merci che vi devono sbarcare. Proprio in questi giorni, la Conferenza per i noli Mediterraneo-Nord Atlantico ha annunciato che i soprannoli per le spedizioni dirette a Genova saranno ridotti del 25 per cento fino al 16 giugno. Il soprannolo del 35 per cento per le spedizioni a Savona resta immutato.

Da documenti ufficiali risulta che l'insufficiente ampiezza del porto di Genova, il pri-

mo dei nostri porti per traffico di merci, e le limitate zone con alti fondali di cui esso dispone causano spesso lunghe soste in rada delle navi in arrivo: ad esempio, nel 1962 sono state rilevate soste di giorno 1,20 nel mese di maggio per le navi di merci varie in collo o a numero, di 2,30 nell'ottobre, di 4,84 nel novembre ed addirittura di 15,52 nel dicembre. In altri grandi porti, come quello di Napoli, si ripete la stessa situazione e spesso le navi in transito devono rinunciare a farvi scalo per l'impossibilità di ormeggiarsi in banchina ed ho già detto, in altro mio intervento sul bilancio dei lavori pubblici, che oltre la metà delle banchine del porto di Napoli sono inutilizzabili. Hanno bisogno di importanti lavori di ammodernamento ed ampliamento i porti di Savona, La Spezia, Palermo, Augusta, Bari, Venezia, Trieste ed altri, in cui si ripete la stessa situazione e spesso le navi in transito devono rinunciare a farvi scalo per l'impossibilità di ormeggiarsi in banchina.

Se si tiene presente che la scarsa efficienza dei nostri porti impedisce che il traffico si sviluppi in modo ordinato e con economia di spese e ritarda la stessa evoluzione tecnica della nostra marina mercantile, si comprende quanto necessario sia un organico ed efficiente intervento dei competenti organi centrali affinché il problema del potenziamento dei nostri porti sia risolto rapidamente e con un adeguato programma di lavori. Tale necessità appare oggi tanto più urgente, dato che la menzionata inefficienza contribuisce ad aumentare il già rilevante onere per noli passivi, in quanto sugli stessi incide la spesa per la prolungata sosta nei porti (nel 1962 i noli pagati a navi di bandiera estera per il trasporto di merci all'importazione ha raggiunto 288,3 milioni di dollari, pari a circa 180 miliardi di lire, contro 152,8 milioni di dollari pari a 95 miliardi di lire del 1958, con un aumento dell'88 per cento insoli quattro anni), il che certamente non giova al migliore equilibrio della nostra bilancia commerciale, traducendosi in un maggior costo delle merci importate, e della nostra bilancia di pagamenti, dato che la bilancia dei trasporti marittimi, attiva per noi fino al 1959, è divenuta passiva.

Quasi tutti i porti a elevato traffico hanno da tempo predisposto i piani regolatori necessari per la esecuzione delle opere di ammodernamento, rifacimento, ampliamento ed attrezzatura ed hanno provveduto ad avviare la progettazione esecutiva secondo riconosciute esigenze prioritarie. Delle necessità di questi porti si parla da molti anni nelle relazioni che accompagnano gli stati di previsione della spesa dei Ministeri della Marina mercantile e dei Lavori pubblici, al quale ultimo spetta la competenza in materia di esecuzione di opere portuali e sul cui bilancio grava l'onere relativo, ma ancora non è stato varato alcun provvedimento organico per sopperire con la sollecitudine che sarebbe necessaria alle esigenze di questi porti.

Alcuni mesi fa, il Ministro dei lavori pubblici, esponendo alla IX Commissione permanente della Camera i programmi di intervento allo studio dei competenti uffici del suo dicastero, ha parlato di un « Piano dei porti » che contempla l'esecuzione in un decennio di opere per l'importo di circa 500 miliardi. A distanza di due mesi dalle dichiarazioni dell'onorevole Pieraccini, nulla di preciso si sa ancora di questo nuovo Piano, mentre tornano alla mente i richiami alla urgenza ed all'adeguatezza degli interventi statali a favore dei porti fatti da tutti i relatori sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile. È da sperare che il Ministro Pieraccini, il quale dedica molte sue energie a progetti di legge come quello urbanistico, che presenta prospettive eversive e distruttive per la nostra economia e la cui attuazione richiederebbe ingentissime spese pubbliche, trovi anche il tempo di occuparsi fattivamente delle esigenze dei porti. Ricordiamo che l'onorevole De Capua, relatore sullo stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile per l'esercizio 1963-64, facendosi portavoce delle preoccupazioni degli operatori, del Parlamento e del detto dicastero per la situazione dei nostri porti, osservò l'anno scorso che, tanto per i porti dell'Adriatico, quanto per quelli del Tirreno, occorre un intervento statale, un intervento, però, programmato con inizio immediato, massiccio, completo. L'onorevole Colasanto, relatore

sullo stato di previsione per l'esercizio 1961-1962, dopo aver rilevato che in questo ultimo dopoguerra si sono spesi per i porti oltre 700 miliardi in meno del necessario, facendo ingigantire un danno che occorre riparare, proponeva al Governo di presentare al Parlamento un piano di manutenzione straordinaria, ammodernamento ed ampliamento dei porti, con una prima spesa di 700-800 miliardi, da stanziare in una diecina di anni, secondo il prevedibile sviluppo dei lavori necessari, utilizzando gli studi già compiuti dal servizio marittimo del Ministero dei lavori pubblici. Dall'epoca in cui l'onorevole Colasanto ha formulato questa proposta ad oggi il costo della mano d'opera edile è aumentato di oltre il cento per cento ed è quindi probabile che per questo solo motivo le spese allora valutate in 700-800 miliardi superino largamente ai costi odierni i 1.100 miliardi. Questa è un'altra buona ragione, dal momento che i costi di tutte le costruzioni continuano a crescere rapidamente, per prendere responsabili e immediate decisioni nei riguardi della esecuzione delle opere portuali più urgenti, alle quali dovranno necessariamente seguire altre opere dirette a migliorare le comunicazioni dei porti con i rispettivi retroterra.

Un adeguato ed organico programma di lavori per i porti darebbe immediato sollievo alla disoccupazione che si sta allargando nel settore edile e, a breve scadenza, potrebbe avere effetti favorevoli anche sul costo delle merci importate. Si tratta, quindi, di interventi da prendere in considerazione senza indugi, tenendo anche presente la raccomandazione che viene da più parti di concentrare l'attuazione del programma dei porti in pochi anni, poichè programmi a lungo respiro non sarebbero compatibili con le esigenze che derivano da inconvenienti sempre più gravi nello svolgimento del traffico marittimo e portuale e dal pericolo che la concorrenza internazionale, forte di impianti portuali più efficienti, progrediti ed attrezzati dei nostri, approfitti della scarsa competitività dei nostri porti per sottrarci buona parte del traffico internazionale di transito.

So di avere abusato un po' del loro tempo. Vorrei soltanto ricordare, con un altro

ordine del giorno da me presentato che sarebbe proprio necessario che si pensasse ai traffici con la Sardegna e la Sicilia per poterne fronteggiare le esigenze. Il continuo e crescente incremento del movimento merci tra il continente e la Sardegna e viceversa ha determinato negli ultimi anni e ancora più accentuatamente negli ultimi mesi, una situazione molto pesante nei confronti di quella parte del traffico che deve necessariamente servirsi delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato sulle quali vengono imbarcati i carri merci. Le tariffe ferroviarie per il trasporto delle merci, in quanto sono più favorevoli di quelle praticate dalla navigazione libera o di p.i.n. permettono la realizzazione di alcune iniziative industriali e agricole nell'isola e sul continente che altrimenti non potrebbero sussistere a causa dell'incidenza dei costi dei trasporti che le metterebbero fuori mercato.

Le realizzazioni industriali che sono state operate in Sardegna negli ultimi anni lamentano tutte l'inadeguatezza delle navi traghetto e una non razionale assegnazione dei carri ferroviari necessari al trasporto di materie prime e manufatti. In alcuni mesi per le merci in partenza dalla Sardegna si sono avute percentuali dell'80 per cento rapportate a vagoni carichi, di prodotti ortofrutticoli, a scapito di merci e prodotti industriali; in alcuni giorni centinaia di carri ferroviari sono risultati essere in sosta in attesa di imbarco ad Olbia ed in altre stazioni intermedie della Sardegna; per mesi interi alcune industrie hanno avuto i magazzini e i depositi degli stabilimenti, colmi di prodotti industriali destinati a mercati continentali ed esteri senza possibilità di una immediata partenza.

Si sono avuti casi di aziende industriali che hanno dovuto sospendere la loro attività, così come casi lamentati nel settore tessile, chimico, dell'industria del sughero. È stata ancora notata una emigrazione di operai specializzati e qualificati, il che costituisce un notevole depauperamento delle forze di lavoro disponibili in Sardegna. Alcune aziende industriali del continente hanno dovuto modificare i programmi di spedizioni in Sardegna abbandonando la spedizione per

carri ferroviari interi e ricorrere alla marina mercantile libera o di p.i.n., con notevole aggravio di costi che si sono ripercossi sul prezzo finale al consumo. Ripetuti interrogativi posti alle autorità competenti hanno determinato solamente una spiegazione della situazione, ma non una esauriente giustificazione sulla insufficienza dei mezzi, accompagnati da promesse per il futuro che si concreterebbero nel fatto che una terza nave traghetto, in stato di avanzata costruzione, entrerebbe in linea nei primi mesi del 1965. Né è stato possibile ottenere il dirottamento sulle linee che uniscono il continente alla Sardegna di altri mezzi di proprietà delle Ferrovie, perchè essi sono impegnati nello stretto di Messina con uguale situazione pesante per l'economia siciliana e per gli scambi tra l'isola e il continente.

Ho voluto richiamare l'attenzione su questo grave disagio, che ho potuto constatare, nel movimento industriale della Sardegna e per quello che sarà il disagio derivante al movimento turistico, dove abbiamo visto centinaia di persone restare sulle banchine dei porti e non imbarcarsi, adattandosi a dormire nei vagoni ferroviari.

Io faccio appello alla sensibilità del Ministro, per quanto lui potrà fare, perchè questi inconvenienti, che incidono notevolmente su quello che è il futuro turistico e commerciale della Sardegna, vengano affrontati, e, per quanto possibile, risolti.

B A R B A R O . Io ritengo, che non bisogna preoccuparsi di quanto si è detto sovente, anche in Aula, che cioè i mezzi motorizzati — autotrasporti, aviazione eccetera — mettano in crisi le ferrovie. Per me i mezzi di trasporto non fanno sorgere questo problema perchè, se mai, tali mezzi si sommano, ma non si elidono mai; tanto è vero che accanto al reattore circola il biblico cammello e anche il filosofico asinello... Ognuno resta nel suo limite; l'importante è di conoscere le necessità, che si presentano nei confronti di questi mezzi, ma uno si aggiunge all'altro e tutti concorrono all'economia dell'umanità! Quindi nessuno scoraggiamento, ma i massimi aiuti, vorrei dire, specialmente in una nazione come l'Italia, che

ha l'onore di essere la più marinara di tutte le nazioni del mondo ed è orgogliosa della sua grande tradizione!

E allora, coraggio: bisogna incrementare la marina passeggeri e la marina mercantile e bisogna attrezzare anche i porti, che non hanno ancora le attrezzature indispensabili.

Per quanto poi si riferisce alla pesca, questo è un altro importantissimo ramo che coincide con gli interessi del popolo italiano; ma è curioso ed è doloroso che l'Italia, che è il paese più marinaro del mondo, nel campo della pesca si faccia sopraffare da molte altre nazioni; tanto è vero, che noi abbiamo il « piacere » di vedere nei nostri mari anche il peschereccio del lontano Giappone, che venderà poi da noi i pesci pescati nel nostro stesso Mediterraneo. Ora bisogna incrementare la pesca in tutti i modi, perchè notiamo l'abbandono della terra per quanto si riferisce al problema dell'urbanesimo, che conduce verso la città, e lo stesso fenomeno lo notiamo nell'immenso campo marinaro; per cui la gente abbandona il mare così come abbandona le campagne per rifugiarsi in queste città, che sanno di mistero e deturpano, spesso, soprattutto l'animo umano!...

E allora incoraggiamo la pesca in tutte le maniere; cerchiamo di aiutare i nostri pescatori e migliorare le loro attrezzature e i nostri pescherecci aumenteranno di numero perchè io temo che essi si riducano sempre di più, o quanto meno non estendano come potrebbero e dovrebbero, la loro zona di influenza nei mari più lontani.

Ed ora vorrei parlare di un problema, che ho ricordato anche in Aula. Il porto della mia città è uno dei porti più antichi che abbia l'Italia nel Mediterraneo. Gli storici dicono che avesse due famosissimi porti: Reggio. Oggi non ne ha che uno ancora incompleto; e su questo non tralascio mai di insistere con tutte le mie forze, perchè il suo completamento avvenga al più presto. Tale completamento, come abbiamo dichiarato anche in Aula, non verrà a costare più di tre o quattro miliardi, al massimo. Ebbene si sono impegnati, nel febbraio dell'anno scorso, da parte della Cassa per il Mezzogiorno fondi per un primo miliardo e dopo 15 mesi, purtroppo, non è stata messa mano agli impianti e soprattutto ai lavori. Ora è

triste e vergognoso, questo, perchè noi attendiamo con ansia che si estenda il numero di moli disponibili e non si facciano rimanere in rada le navi in una zona d'importanza enorme dal punto di vista del traffico, perchè noi abbiamo passaggi nello stretto per almeno 100.000 tonnellate di naviglio al giorno, e non attrezzare il porto di Reggio in modo adeguato significa non seguire quelle che sono le esigenze indiscutibili e irrefutabili del traffico. E allora, acceleriamo i tempi. Ho ricevuto recentemente una risposta a una mia interrogazione da parte del Ministro della Cassa per il Mezzogiorno e di quello dei lavori pubblici, in cui mi si dice che con il miliardo si dovrebbe completare il porto. Non si lesinano i miliardi quando si tratta di attrezzare nuovi porti, ma si resiste a spenderne altri due per poter completare questo porto, che è uno dei migliori del centro del Mediterraneo.

Non occorre essere piloti dello Stretto per sapere che quello è il punto più sicuro dello Stretto, è il punto più centrale a tutti gli effetti della navigazione. Quindi è assolutamente necessario completare questo porto —affrettando l'appalto — al massimo di un paio di anni...

G I A N C A N E . Secondo lei, noi dovremmo sostenere spese di miliardi per nuovi porti, quando poi ci lamentiamo delle carenze di bilancio?

B A R B A R O . Ai nuovi porti! Al più antico dei porti italiani! Ma s'informi prima di fare delle interruzioni! Il più antico dei porti italiani!...

A questo riguardo mi permetto rinnovare la preghiera di voler fare l'attrezzatura meccanica di questo porto, che è antichissimo, ripeto, è fra i più antichi d'Italia. L'attrezzatura meccanica non costa nemmeno 30 milioni. Per quanto si riferisce poi ai lavori, noto che per Genova si sono spesi 20 miliardi per riparare i danni derivati da una sola mareggiata: mi pare perciò che, se ne possano spendere tre o quattro a Reggio per farne il più sicuro porto del centro del Mediterraneo.

Mi viene poi segnalato, onorevole Ministro, che, poichè alcuni lavori si stanno facendo per la continuazione dell'autostrada, in pros-

simità di questo pezzo, si corre il rischio di compromettere il traffico della spiaggia con gravissimo danno non solamente per la pesca, ma anche per la navigazione, perchè le ditte interessate alla costruzione delle gallerie prendono il materiale e lo lanciano senza nessun controllo verso il mare.

Abbiamo 3 chilometri e 200 metri di larghezza — è il punto minimo della larghezza dello Stretto — e si può compromettere la navigazione e la pescosità. Prego, quindi, l'onorevole Ministro di voler provvedere nel senso che le zone dello Stretto siano vigilate a tutti gli effetti: non si possono, infatti, creare degli sbarramenti così, illecitamente, senza prevedere delle conseguenze negative e nocive. Nella zona vicina di Catona e di Gallico da alcune scogliere per la difesa della spiaggia sono stati creati alcuni sbarramenti dannosissimi alle spiagge stesse: non si può far nulla in questo grande fiume, che è lo Stretto, nel quale come sapete vi sono delle correnti anche piuttosto vivaci che arrivano nell'agosto anche a 6 miglia all'ora, non si può creare uno sbarramento senza determinare riflessi dannosi!...

È necessario, quindi, sorvegliare quelle spiagge, che sono sacre alla bellezza e anche alla navigazione, impedire la creazione di opere dannose, ripristinare la situazione così come era nel passato in questi posti paradisiaci della nostra meravigliosa Italia!

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Caro Presidente, cari colleghi, la lunga comunione di lavoro che ho avuta nella Commissione finanze e tesoro col Presidente Bertone e con numerosi dei colleghi che ora fanno parte della Commissione speciale, mi dà l'impressione di ritrovarmi in famiglia e mi induce a parlare come avrei voluto sentir parlare quando ero vicepresidente della Commissione finanze e tesoro. Spero che non dispiaccia se mi soffermerò soltanto sull'essenziale, se vi farò perder tempo ad elencare differenze di cifre, chiaramente indicate nella « Tabella n. 16 » che riguarda le previsioni di spesa del Ministero della marina mercantile (pronto, però, a dare tutti i chiarimenti che mi fossero richiesti) e se cercherò, soprattutto, di render

chiaramente conto dei fini che mi proporrei di raggiungere, dei mezzi disponibili e degli ostacoli che devono essere superati per efficacemente coordinare gli uni agli altri.

Con l'accordo programmatico il Governo ha assunto l'impegno della cosiddetta programmazione, che deve tradursi, mi sembra, nel fare una politica economica chiaramente ed univocamente coordinata e preordinata in modo da non essere paralizzata nel corso della attuazione per divergenze di vedute; nel fare una politica economica che consideri globalmente e non frammentariamente tutti i vari e diversi problemi; una politica che assicuri il buon uso del pubblico denaro senza disperderlo in iniziative di comodo e di prestigio, che stabilisca e mantenga un appropriato ordine di priorità per le cose da fare, che non si avvalga di troppe cambiali firmate sul domani, che non sostituisca alla meditata conoscenza dei problemi e delle soluzioni, le opinioni e le improvvisazioni.

Ho ricordato questi impegni perchè essi vincolano e debbono orientare, a mio avviso, anche l'azione settoriale del Ministro della marina mercantile, il quale, per quanto è nel suo potere, vuole ed intende adempierli fedelmente.

Debbo dire, per debito di verità e per offrire un indispensabile elemento di giudizio, che i poteri del Ministro della marina mercantile sono molto limitati, in quanto egli deve esercitare le sue funzioni sempre a mezzadria: per i porti, con i Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti, della difesa, delle finanze, della sanità, del lavoro, degli interni; per la navigazione ed i cantieri con i Ministeri dell'industria e delle partecipazioni statali; per la pesca con il Ministero dell'agricoltura; per il demanio marittimo con il Ministero delle finanze; per la preparazione professionale coi Ministeri della pubblica istruzione e del lavoro; il tutto, poi, con subordinazione alle valutazioni dei Ministeri del bilancio e del tesoro.

Sia chiaro che non intendo affatto rivendicare competenze e prestigio (sono, invece, indotto spesso a pensare che, così stando le cose, potrebbe essere opportuno abolire questo Ministero) ma dare la visione dei limiti nei quali opera. E quando mi vengono pro-

spettati, sul piano locale o nel Parlamento gli imponenti problemi dell'efficienza dei nostri porti, della competitività della nostra industria cantieristica e dell'armamento, e tutti gli altri, non posso fare a meno di ricordare che nel citato accordo programmatico i problemi marittimi sono espressi con la sola parola « porti », affacciata timidamente, cioè fra parentesi, tra i servizi di pubblica utilità.

D'altra parte sta di fatto che l'Italia è un Paese chiuso dalle Alpi ed aperto sul mare e che esso ha vie obbligate per il movimento delle merci — in parte anche per il movimento delle persone — nei pochi angusti valichi alpini (che, su per giù sono gli stessi di mezzo secolo fa e ch'io mi auguro possano presto essere moltiplicati ed ampliati) e, soprattutto, sulle vie marittime dalle quali affluiscono il 90 per cento delle materie prime e delle merci importate e definisce il 60 per cento delle nostre esportazioni. Sta di fatto che i traffici marittimi sono triplicati nel decennio scorso e crescono al ritmo del 20 per cento annuo.

Con questa visione realistica di situazioni e di possibilità e con una trepidazione che ho superato nell'assumere l'Ufficio di Ministro e che ogni giorno cerco di superare mediante uno sforzo di volontà ed un costante richiamo spirituale al dovere di non schivare i compiti difficili, volenterosamente cerco di inquadrare la mia azione ministeriale sul più grande quadro di una politica economica generale armonicamente coordinata ed unitaria.

Il problema di fondo mi pare si possa porre così: quale azione può svolgere il Ministero della marina mercantile per meglio servire lo sviluppo armonico dell'economia italiana complessivamente considerata. Ed a me pare che il principale servizio che l'organizzazione marittima mercantile può rendere al Paese debba esser visto nel contributo che essa può dare all'equilibrio della nostra bilancia dei pagamenti e, quindi in definitiva, alla solidità della nostra moneta. Ciò in funzione permanente e non soltanto congiunturale.

Di solito l'apporto della Marina mercantile alla bilancia dei pagamenti viene identificato

nei noli, che costituiscono una delle voci delle cosiddette partite invisibili.

Ma questa visione è molto parziale ed incompleta.

I noli hanno certamente il loro peso, che nel 1963 si è concretato in un apposito attivo di 304 milioni di dollari. Se, però, si considera che dal 1958 al 1963 il volume del movimento di importazioni ed esportazioni è cresciuto del 117 per cento, mentre l'apporto dei noli è cresciuto soltanto del 30 per cento, si deve concludere che l'apporto valutario derivante da noli non è progredito proporzionalmente allo sviluppo dei traffici e che maggiori cure dovrebbero esser rivolte a questa componente della bilancia dei pagamenti, che non è altro che un aspetto della politica dell'armamento e delle costruzioni navali. Io penso che sia giunto il momento di rivedere seriamente, con ampiezza di vedute, le linee di questa politica, per rettificarla se occorre e far sì che essa dia all'economia nazionale, complessivamente considerata, il massimo dei benefici col minimo degli oneri: non va, infatti, dimenticato che per sovvenzioni alla navigazione ed alle costruzioni navali lo Stato si è finora assunto oneri annuali per varie decine di miliardi come si può vedere anche dalle previsioni di spesa per l'anno in corso (circa 55 miliardi di oneri).

Per le costruzioni navali il Senato ha approvato, appena qualche settimana fa, i tre disegni di legge riguardanti integrazioni finanziarie per il credito navale, per le provvidenze dirette a stimolare l'ammodernamento del naviglio e per sostenere l'industria delle costruzioni navali, tre provvedimenti di breve effetto, ma necessari per aver il tempo di avviare una politica organica di più ampio respiro, evitando che si inaridisca nel frattempo l'attività produttiva dei cantieri e che sorgano crisi di occupazione anche nel settore.

Come ho detto durante la discussione dei detti provvedimenti, io spero che il Governo, di cui ho l'onore di far parte, possa dare un rilevante contributo alla soluzione dei ricorrenti problemi dell'industria navale, ed assicuro che intendo fare e che sto facendo tutto quanto è in mio potere per render

quanto prima è possibile operante un'organica politica delle costruzioni navali e dell'industria cantieristica, coordinata ed inquadrata nella politica generale di programmazione, con i seguenti precisi e concreti obiettivi:

1) utilizzare e mettere in valore il potenziale tecnico ed umano disponibile nella misura massima consentita dall'equilibrato sviluppo dell'economia nazionale complessivamente considerata;

2) assicurare una continuità di occupazione in forme costantemente più produttive facilitando l'adattamento progressivo alle situazioni poste dal mercato comune e dalla collaborazione internazionale, utilizzando nel miglior modo le risorse esistenti, riducendo al massimo il costo delle trasformazioni, creando quando occorra, mediante le riconversioni, nuove attività suscettibili di assicurare alla mano d'opera un impiego produttivo;

3) promuovere, mediante il coordinato impiego di tutti i mezzi disponibili, la miglior efficienza produttiva e competitiva dell'apparato cantieristico nazionale, in modo da gradualmente eliminare la necessità dei contributi statali, che, in buona sostanza, accollano alla collettività, vale a dire ai contribuenti, le inefficienze produttive e gli squilibri del settore.

Per ciò che riguarda le sovvenzioni alla navigazione, mi sembra necessario non tanto rivedere, come già si è tentato (invero senza molto successo) la tecnica delle sovvenzioni, quanto la politica delle imprese sovvenzionate. La materia è certamente complessa e difficile, ma non può esser posta in dubbio l'esigenza di rivedere profondamente e seriamente i criteri ai quali sono ispirati i programmi sia di investimento sia di esercizio, senza indulgere a quelli di cosiddetto prestigio, i quali richiedono immobilizzi ingentissimi, creando anche necessità di non meno ingenti sussidi di esercizio, per offrire a poche persone e sottocosto onerosissimi servizi di lusso. Pare a me che anche nel programma della navigazione sovvenzionata debbano esser innovati (tenendo conto, per esempio, della evoluzione nelle correnti di

traffico derivante dalla crescente popolarità dei mezzi aerei, delle nuove tendenze e possibilità delle correnti turistiche eccetera) e che debbano essere coordinati in modo da metter in valore tutti i contributi positivi (per esempio quelli valutari creati direttamente o indirettamente mediante l'impulso ad altre attività turistiche o commerciali) che da essi può derivare all'economia nazionale complessivamente considerata ed in modo da ridurre al minimo gli oneri dello Stato.

In un orizzonte più ampio, che consideri tutti gli obiettivi della politica economica e sociale del Paese, ritengo debba essere inquadrata l'azione del Ministero in materia di demanio marittimo, la quale deve essere anche coordinata con una aggiornata politica del turismo, diretta a mettere in valore le possibilità naturali offerte dalle spiagge e dalle coste non ancora utilizzate e specialmente quelle del Mezzogiorno, dove la rapida produttività delle attività turistiche, congiunta alle differenze di clima rispetto ai paesi del settentrione, può recare rilevanti benefici, concorrendo anche a conservare ed accrescere l'apporto valutario. Posso assicurare di aver già avviato una approfondita e sistematica revisione della legislazione marittima, con particolare riguardo alla disciplina delle concessioni di aree demaniali marittime, per le quali sono convinto che l'interesse pubblico debba esser più efficacemente protetto.

Anche la pesca è una componente importante dalla bilancia dei pagamenti: attualmente è una componibile negativa per circa 60 miliardi, corrispondenti al pescato importato nel 1963, mentre nel 1962 era negativa per circa 45 miliardi. Sviluppare la pesca può significare non soltanto ridurre il fabbisogno di importazione di pesce, ma ridurre anche altre importazioni, come carni e grassi. Per raggiungere questo obiettivo non bastano, però, le iniziative in atto: basta dire che il capitolo « spese per la pesca » non raggiunge nell'anno i 180 milioni. Evidentemente occorrono iniziative nuove e più ampie, per le quali ho avviato studi e ricerche, le conclusioni delle quali dovranno confluire nel piano economico quinquennale che

il Governo è impegnato a concretare entro il prossimo luglio.

Tutte queste attività — noli, costruzioni, armamento libero e sovvenzionato, pesca — concorrono in modo diretto, oltre che indiretto all'equilibrio (od allo squilibrio) della bilancia dei pagamenti, ma il concorso più importante è certamente quello che deriva dall'efficienza e dal costo dei servizi portuali, poichè non soltanto essi richiamano o dirottano il traffico marittimo, ma soprattutto perchè condizionano, più o meno sensibilmente i costi di quasi tutto l'apparato produttivo nazionale e, quindi, la sua capacità competitiva.

Si deve riconoscere che, allo stato attuale delle cose, i servizi portuali complessivamente considerati sono manchevoli sia dal punto di vista dell'efficienza, sia da quello dei costi: basta considerare la congestione e l'intasamento dei nostri più importanti porti, le soste ed i dirottamenti che ne conseguono. Se poi si confronta l'organizzazione ed i costi di altri porti esteri concorrenti, le conclusioni non possono non esser amare.

Tale è l'importanza del problema e così estese sono le ripercussioni negative su tutta l'economia nazionale che mi sembra necessario concentrare su di esso tutti i possibili sforzi. Ho, quindi, segnalato al Ministero dei lavori pubblici la necessità — e da parte mia il vivo desiderio — di ricercare e concordare insieme le direttive per l'azione coordinata che i Ministeri dovrebbero poi svolgere armonicamente al fine di inquadrare nella politica di programmazione efficaci provvedimenti per risolvere i problemi dei porti, rilevando come essi abbiano, secondo me, due aspetti: quello dei provvedimenti da inserire nel piano quinquennale e quello delle iniziative urgenti. Per queste ultime, ben sapendo che ora mancano i fondi, ho fatto osservare che, se il Governo attuerà l'accordo programmatico di rivedere gli impegni per dar precedenza ai provvedimenti di immediata produttività, i fondi necessari potranno esser trovati.

Si è parlato, per esempio, di rivedere gli impegni per le autostrade. Io, personalmente, credo che i valichi autostradali alpini debbano avere un'alta priorità, poichè — come

i porti — sono le vie di accesso, delle quali le strozzature esistenti riducono gravemente il movimento delle merci e del turismo e condizionano anche la possibilità di estendere quest'ultimo al Mezzogiorno. Ma sta di fatto che gli stanziamenti disposti dalla legge del 1961 per contributi alle autostrade concessi a società diverse dall'I.R.I. non sono stati utilizzati. Se non sbaglio si tratta di oltre 8 miliardi accantonati negli esercizi 1961-62, 1962-63 e 1963-64. Conseguentemente, se si facesse « scorrere » il piano dei contributi autostradali oltre gli esercizi nei quali non ha avuto applicazione, si potrebbe disporre subito di notevoli mezzi, che, applicati alle attrezzature dei porti più intasati, risulterebbero di immediata ed elevata produttività.

L'esigenza di radicali provvedimenti per eliminare le strozzature che derivano dall'inefficienza dei servizi portuali è, credo, riconosciuta da tutti. Poichè, però, non tutto ciò che sarebbe desiderabile potrà esser fatto, sorge la necessità di determinare dei criteri di priorità non soltanto di settore, ma fra i diversi settori, tenendo conto delle interconnessioni e dell'influenza che ciascuno esercita sulla vitalità e le possibilità di equilibrato sviluppo dell'economia nazionale complessivamente considerata.

L'inventario delle opere ritenute necessarie od utili per i porti è stato già fatto dal mio predecessore, con un preventivo di spesa di circa 690 miliardi. Il beneficio che le singole opere possono recare all'economia nazionale globalmente considerate ha valori molto diversi nel volume e nel tempo, cosicchè questi valori potrebbero esser presi come criterio di priorità, senonchè essi non sempre corrispondono ad esigenze di altro ordine (politico, sociale, locale, eccetera) che pur vengono fatte valere, talvolta in modo pressante.

Ho, quindi, proposto e pregato i Ministri interessati di considerare insieme questo e tutti gli altri problemi marittimi al fine di stabilire collegialmente dei principi e dei criteri orientativi, così da poter passare alle concrete iniziative che dovranno trovare il giusto posto nella politica di programmazione e nel piano quinquennale.

Non desidero dilungarmi nell'esposizione, ma non posso far a meno di ricordare che tutte le iniziative, anche, e per certi aspetti forse ancor più specificatamente, quelle della marina mercantile hanno per protagonista l'uomo.

Alle persone umane io credo si debba dare la più grande attenzione, pur evitando di accreditare l'idea che il perfezionamento materiale e spirituale delle persone possa essere conseguito senza l'impegno individuale per semplice intervento pubblico.

E poichè le convinzioni tanto più valgono se sono seguite dalle opere, ho avviato, ricercando l'intesa dei colleghi della Pubblica Istruzione, del Lavoro, delle Partecipazioni statali e della Difesa, iniziative per estendere ed aggiornare la preparazione professionale marinara, ricercando un valido coordinamento su tutto l'arco della vita civile, dal periodo dell'istruzione, a quello del servizio militare, a quello del produttivo esercizio dell'attività professionale, per conseguire anche la coordinazione dei mezzi ai fini, a beneficio delle singole persone e della comunità.

Posso anche assicurare di aver già posto in atto le necessarie iniziative per risolvere, nel tempo più breve possibile e come meglio sarà consentito dai mezzi disponibili, il problema del miglioramento del trattamento previdenziale dei marittimi e del risanamento della gestione della Cassa nazionale di previdenza marinara, coll'impegno di fare tutto quanto sarà nelle mie possibilità per dar soluzione a questo importante problema, che assilla la gente di mare e turba la loro tranquillità.

Mi propongo anche di impegnare tutte le mie forze per migliorare i servizi di radio assistenza meteorologica, come pure quelli di assistenza sanitaria, che pur operando con mezzi limitatissimi, hanno già acquisito grandissime benemerienze, salvando tante vite umane e dimostrando le rilevanti possibilità di efficacemente proteggere, con questo mezzo, la salute e la vita dei marittimi che operano sul naviglio minore.

Non è da nascondere che gli obiettivi indicati sono difficili da raggiungere. Va, però, riconosciuto che sono obiettivi possibili e

doverosi, cosicchè ogni sforzo per conseguirli dovrà esser fatto.

La mia esposizione può, forse, apparire ambiziosa, per aver posto obiettivi grandi ed anche lontani. Vi prego di credere che sono ben consapevole dei limiti che riguardano la mia persona. Credo però che i programmi che riguardano la Nazione debbano avere ampiezza di orizzonti e continuità nel tempo commisurate alla perenne vitalità della Nazione stessa, non alle povere forze di chi, con spirito di umiltà e di fedeltà, vuole soltanto servirla.

P R E S I D E N T E . Invito il Ministro della marina mercantile a manifestare il suo parere sugli ordini del giorno presentati, dei quali do lettura:

Il Senato,

considerata la situazione della pesca italiana, situazione che, non essendo soddisfatto il fabbisogno di pesce del paese, obbliga ad una importazione dall'estero di circa 200 mila tonnellate all'anno di pescato, con gravi conseguenze sulla bilancia dei pagamenti;

tenuto conto delle gravi condizioni previdenziali ed assistenziali in cui sono tenuti i pescatori e dell'assenza di una adeguata regolamentazione contrattuale per i pescatori dipendenti che regoli equamente il trattamento salariale e normativo, che costituiscono la causa fondamentale dell'abbandono, da parte dei pescatori, del lavoro della pesca e dell'orientamento dei giovani verso altri settori lavorativi, più sicuri e meglio retribuiti;

impegna il Governo

1) ad intensificare concretamente il lavoro di elaborazione, preparazione e realizzazione, entro il 1964, del « Piano Azzurro », vivamente atteso dai pescatori, dagli armatori e da quanti sono interessati al settore della pesca, e per il quale i passati governi assunsero precisi e pubblici impegni;

2) a prendere le opportune iniziative ai fini di favorire la realizzazione di un contratto nazionale di lavoro per i pescatori adibiti alla pesca oceanica e mediterranea, che

regolamenti nazionalmente il trattamento minimo, salariale e normativo, di una tanto benemerita categoria;

3) a risolvere rapidamente le questioni dell'assistenza e dell'adeguamento delle pensioni almeno ai livelli dei lavoratori dell'industria.

FABRETTI, ADAMOLI, VIDALI, GAIANI,
VERGANI, FERRARI

Il Senato,

considerata la situazione di grave disagio in cui si dibatte la marina mercantile italiana per via di una progressiva perdita di competitività;

ritenuto che, per il suo carattere di internazionalità — si tratta infatti di un comparto produttivo che esporta totalmente il proprio prodotto — il settore debba essere considerato uno strumento validissimo di acquisizione di valuta, particolarmente importante ai fini della difesa della bilancia valutaria italiana,

impegna il Governo a svolgere un'azione immediata presso le Amministrazioni statali e presso le Aziende di Stato o da esso controllate, tendente ad ottenere un ricorso a carattere preferenziale degli enti suddetti alla marina mercantile italiana per le loro necessità di importazione e di esportazione.

CHIARIELLO, MASSOBRIO

Il Senato,

preso atto che tutti i nostri principali porti, compresi quelli che assolvono l'importante funzione di scali di smistamento di merci dirette verso i Paesi dell'entroterra europeo o di scali d'imbarco di passeggeri provenienti da altri Paesi europei, sono in condizioni di precaria efficienza ed abbisognano di opere di protezione, riparazione, ampliamento ed ammodernamento;

considerato che i problemi concernenti l'efficienza dei porti non sono scaturiti soltanto dal forte incremento del traffico marittimo, ma anche dalla rapida evoluzione del naviglio mercantile per carichi secchi e liquidi;

considerato altresì che la scarsa efficienza dei nostri porti impedisce che il traffi-

co si sviluppi in modo ordinato e con economia di spesa e ritarda la stessa evoluzione tecnica della nostra marina mercantile,

impegna il Governo a presentare senza ulteriori indugio il « Piano sui porti » già annunciato alcuni mesi fa dal Ministro dei lavori pubblici, che valga a risolvere rapidamente e con un adeguato programma di lavori il problema del potenziamento dei nostri porti.

CHIARIELLO, MASSOBRIO

Il Senato,

preso atto che l'attuale situazione dei mezzi di trasporto con la Sardegna e la Sicilia non permette di fronteggiare le esigenze dei traffici da e per le isole stesse;

rilevato che quanto sopra oltre che costituire una remora pregiudizievole allo sviluppo delle rispettive economie, costituisce un'evidente contraddizione con gli sforzi che vengono fatti per stimolare lo sviluppo economico di quelle regioni,

impegna il Governo ad adeguare nel più breve tempo possibile i mezzi di trasporto alle esigenze attuali delle economie della Sardegna e della Sicilia, prevedendone per l'avvenire un incremento progressivo in grado di corrispondere agli ulteriori sviluppi dei traffici in modo da scongiurare che in futuro si abbiano a verificare situazioni analoghe a quelle riscontrate finora.

CHIARIELLO, MASSOBRIO

Il Senato,

considerata la situazione di grave disagio creatasi nel settore della previdenza marinara;

rilevato

1) che nonostante le assicurazioni più volte ripetute dai rappresentanti dei Dicasteri responsabili in sede di discussione di bilanci nulla di concreto è stato effettuato per avviare a soluzione sia il problema di una sostanziale riforma previdenziale, sia quello immediato del miglioramento delle pensioni in atto della gestione naviganti e di quella speciale;

2) che i criteri pensionistici stabiliti in gran parte dalla legge del 1919 debbono

ritenersi superati da altri socialmente più idonei;

3) che le pensioni in erogazione sono inadeguate alle esigenze vitali e non corrispondono ad una vita di lavoro e di sacrificio;

4) che l'attuale trattamento, ancorato per la maggioranza dei pensionati a quello stabilito nel gennaio 1958 che seguì analogo provvedimento relativo alle pensioni della Previdenza sociale, delle quali sono sostitutive, non venne, ingiustamente ed inspiegabilmente, adeguato nel luglio 1962, allorchè vennero maggiorate del 30 per cento le pensioni della Previdenza sociale;

5) che dal luglio 1962 le pensioni di tutti i lavoratori in quiescenza privati e statali sono state adeguate;

6) che dal gennaio 1958 l'indice del costo della vita è aumentato di oltre il 30 per cento e l'indice di contingenza è scattato in questi 6 anni di 24 punti;

7) che una Commissione per l'adeguamento, composta dai rappresentanti dei Ministeri della marina mercantile, del lavoro e dell'I.N.P.S., avrebbe dovuto presentare le sue conclusioni entro il 31 marzo 1963

impegna il Governo

a disporre per l'adeguamento delle pensioni marinare e a concedere nel frattempo ai pensionati marittimi della gestione naviganti e di quella speciale un congruo anticipo sui futuri miglioramenti.

ADAMOLI, VIDALI, PALERMO,
VALENZI, FABRETTI

Il Senato,

rilevata la grave situazione esistente nei porti italiani sia per quanto si riferisce ai problemi del lavoro che alla inadeguatezza delle strutture nei confronti delle esigenze quantitative e qualitative dei traffici marittimi attuali;

riaffermato che l'azione governativa deve essere diretta a salvaguardare il carattere pubblico dei porti impedendo e respingendo ogni forma di interferenza o di esclusivismo da parte di gruppi privati sia nei confronti

dei diritti dei lavoratori che dell'uso delle attrezzature e dei servizi portuali;

rilevato il grave atteggiamento assunto dai concessionari delle così dette « autonomie funzionali » che ha costretto i lavoratori portuali a prolungati scioperi;

considerato inoltre che la crisi di funzionalità dei maggiori porti italiani appare sempre più grave e che ogni ulteriore ritardo ad affrontare in modo organico e globale lo sviluppo e l'ammodernamento del sistema portuale italiano viene a compromettere le capacità competitive in un settore vitale dell'economia nazionale anche ai fini di una politica di programmazione;

invita il Governo

1) ad intervenire con l'urgenza e con la decisione imposte dalla situazione affinché sia risolta la vertenza relativa al problema delle « autonomie funzionali » anche sulla base delle dichiarazioni fatte dalle organizzazioni dei lavoratori portuali di essere disposte a condurre le trattative tenendo conto del problema dei costi e delle esigenze tecniche di determinati cicli industriali;

2) a presentare al Parlamento entro il mese di giugno prossimo il piano nazionale dei porti corredato delle eventuali proposte di priorità e di gradualità per la sua completa realizzazione.

ADAMOLI, VIDALI, FABRETTI, FERRARI GIACOMO, VERGANI, GAIANI, GUANTI

Il Senato,

rilevata la persistente mancanza di una organica politica unitaria del mare e l'assenza di un coordinamento fra le attività dei vari settori dell'economia marittima (cantieri, flotta, porti, pesca);

riconosciuta la inadeguatezza e la dispersione degli strumenti, dei mezzi e delle strutture organizzative dei pubblici poteri in un settore fondamentale dell'economia nazionale;

ritenuto che un largo dibattito fra tutte le categorie interessate debba costituire la premessa per il rammodernamento

e lo sviluppo programmato della flotta mercantile e peschereccia, dei porti e dei cantieri navali e per l'adeguamento del lavoro marittimo ai principi democratici della Carta costituzionale

invita il Governo

richiamandosi agli impegni precedentemente assunti a organizzare ed a far svolgere entro l'autunno del corrente anno la Conferenza nazionale del mare con la collaborazione delle organizzazioni economiche e sindacali interessate.

ADAMOLI, FABRETTI, GAIANI,
GUANTI, VIDALI, FERRARI
GIACOMO, VERGANI

Il Senato

invita il Governo ad accelerare i tempi di realizzazione dell'intero programma di trasformazione e di ammodernamento degli impianti delle officine di costruzione e riparazione navali di Taranto.

Essendo in via di completamento le opere programmate per il primo tempo, le accresciute esigenze del traffico marittimo e le previsioni di prospettiva consigliano di porre immediatamente mano a quelle programmate per il secondo tempo e in particolare, alla costruzione e alla sistemazione del secondo bacino galleggiante per il quale sono già pronti la fossa di manovra e gli ancoraggi. Ciò prima di pensare ad una proliferazione di analoghe attività contigue che (non sostenute neppure dalla presenza di manodopera altamente specializzata nel settore cantieristico quale è quella che ha costituito sempre l'elemento di più grande prestigio della città e della provincia jonica), lungi dal determinare risultati economicamente positivi, rischierebbe di costituire una dispersione di mezzi finanziari.

GIANCANE, MARTINEZ

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Il primo ordine del giorno, presentato dai senatori Fabretti, Adamoli, Vidali, Gaiani, Vergani, Ferrari, mi pare sia esatto nelle premesse, che condivido.

Per quanto riguarda l'impegno al Governo ad intensificare concretamente il lavoro di elaborazione, preparazione e realizzazione, entro il 1964, del « Piano azzurro », vivamente atteso dai pescatori, dagli armatori e da quanti sono interessati al settore della pesca, per il quale i passati Governi assunsero precisi e pubblici impegni, ho già risposto dicendo quello che da parte del Ministero, agli effetti del piano quinquennale per la pesca, è in corso. Si tratta, dunque, di un'azione già avviata.

Per quanto riguarda il secondo punto, relativo all'impegno a prendere le opportune iniziative ai fini di favorire la realizzazione di un contratto nazionale di lavoro per i pescatori adibiti alla pesca, oceanica e mediterranea, rispondo che posso considerare la richiesta ai fini di uno studio del problema.

Circa poi l'impegno a risolvere rapidamente la questione dell'assistenza e dell'adeguamento delle pensioni almeno ai livelli dei lavoratori dell'industria, ho già promesso, non già una realizzazione, perchè non posso promettere se non sono sicuro di poter attuare, ma il nostro più vivo interessamento al problema. Ne ho parlato in pubblico, lo ripeto qui.

In definitiva, mi sembra che io possa accettare l'ordine del giorno come raccomandazione e studio.

Il secondo ordine del giorno porta la firma dei senatori Chiariello e Massobrio.

Anche di questo ordine del giorno sono indubbiamente esatte le premesse. Circa l'impegno a svolgere un'azione immediata presso le Amministrazioni statali e presso le Aziende di Stato o da esso controllate, tendente ad ottenere che gli enti suddetti ricorrano, in via preferenziale, alla marina mercantile italiana per le loro necessità di importazione e di esportazione, ho già detto il mio pensiero.

Il Ministero della marina mercantile, nell'ambito delle linee di impostazione che ho indicato, sta facendo proprio questo. Nel complesso, quindi, posso accettare l'ordine del giorno come raccomandazione, ma anche come qualcosa di più, direi, perchè mi sono già impegnato sulla strada indicata.

Vi è poi un secondo ordine del giorno dei senatori Chiariello e Massobrio. Vi è stato un intervento piuttosto ampio del senatore Adamoli, in ordine a due aspetti del problema portuale, quello delle strutture e quello del lavoro nei porti. Nell'ordine del giorno tali aspetti vengono ripresi, e riconosco la esattezza della impostazione del problema.

Evidentemente noi dobbiamo ritenere che non si possa più dire che prima vi è il porto, poi la nave, ma che la nave condiziona il porto: questo l'ho detto anche in Aula, quando ho ricordato che la nave « Queen Elisabeth » non ha potuto attraccare al molo di Napoli perchè il fondale non è abbastanza profondo. E questo, trattandosi di una grande nave, che porta passeggeri di alta classe, è un grave danno dal punto di vista turistico e commerciale. Vi è anche la questione di Venezia. Io sono stato recentemente a Venezia e sulla costa adriatica: lì vi sono dei grandi fermenti, e si lamenta che si sia lavorato sempre per il Tirreno. Ora, a Venezia si deve vedere che grosse petroliere (loro sanno che le petroliere si vanno costruendo sempre di maggior mole e portata, evidentemente per ragioni di carattere concorrenziale) sono costrette a passare per il Bacino di San Marco ed il Canale della Giudecca per ragioni che riguardano i fondali. Immaginate le conseguenze se accadesse un disastro marittimo: andrebbe all'aria mezza Venezia, tanto per dire le cose in modo semplice.

Bisogna preoccuparsi, dunque, di sistemare adeguatamente i porti, in relazione allo sviluppo del tonneggaggio delle navi. Ho divagato un po' ma l'ho fatto volutamente, per dimostrare che sto cercando di impostare certi problemi e di risolverli da un punto di vista pratico.

Come ho già detto, l'ordine del giorno è esatto nelle sue premesse ed è esatto anche nelle sue conclusioni. Anche qui, però, la questione non dipende soltanto da noi. Loro sanno, e del resto è stato ricordato, mi pare, anche dal senatore Chiariello, che il Ministero della marina mercantile non ha capitoli di bilancio per le spese necessarie per i porti, nè per opere ordinarie nè per opere straordinarie nè per attrezzature. Questa è la si-

tuazione. Noi faremo il massimo sforzo, e ci siamo già posti sulla strada indicata dall'ordine del giorno, che pertanto accetto come raccomandazione.

Vi è ancora un ordine del giorno presentato dai senatori Adamoli, Vidali, Palermo, Valenzi, Fabretti.

Vorrei anzitutto dire ai colleghi che lo hanno presentato, ed essi sanno che io parlo sempre con estrema sincerità, che alcune premesse dell'ordine del giorno, per esempio la prima, non mi sembrano del tutto esatte.

Quando si dice che nulla di concreto è stato fatto per avviare a soluzione il problema di una sostanziale riforma previdenziale, e quello immediato del miglioramento delle pensioni in atto per la gestione marittimi e di quella speciale, forse si può dire che non siamo ancora arrivati al punto conclusivo, ma vi è tutta una impostazione come ho già detto, che si sta seguendo e sviluppando per avviarci sulla strada indicata.

A D A M O L I . La buona volontà la posso riconoscere, ma io parlo di fatti.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Ora, è esatto il secondo punto delle premesse, cioè che i criteri pensionistici stabiliti in gran parte dalla legge del 1919 debbono ritenersi superati da altri socialmente più idonei. Il terzo punto, dell'ordine del giorno segnala che le pensioni erogate sono inadeguate alle esigenze vitali e non corrispondono alle necessità ed alle aspettative stesse dei lavoratori dopo una vita di lavoro e di sacrificio.

Orbene, a me pare di essermi già soffermato appassionatamente su questo punto perchè debba ripetere ora il mio pensiero. Si dice poi, al quarto punto, che l'attuale trattamento è ancorato per la maggioranza dei pensionati a quello stabilito nel gennaio del 1958. Questa per vero è una delle prime questioni che hanno richiamato la mia attenzione, quando ho assunto la direzione del Dicastero. In proposito ho avuto degli incontri con il Ministro per il tesoro e con quello per il lavoro e la previdenza sociale per cercare di migliorare la situazione. In relazione a questi miei intendimenti, volti

a pervenire ad un adeguamento delle pensioni marinare ed a concedere nel frattempo ai pensionati della gestione marittimi e di quella speciale un anticipo sui futuri miglioramenti, posso accettare questo ordine del giorno come raccomandazione, nell'ambito dello sforzo che, ho detto, stiamo facendo. Evidentemente, non posso impegnarmi a concedere nel frattempo ai pensionati marittimi un anticipo sui futuri miglioramenti, anche perchè la cosa non dipende da me. Assicuro, comunque, che da parte mia non mancherà la più decisa buona volontà. Oltre questi limiti, però, non mi posso impegnare, come è evidente.

Un altro ordine del giorno porta le firme dei senatori Adamoli, Vidali, Fabretti, Ferrari Giacomo, Vergani, Gaiani e Guanti.

Per quanto riguarda il problema delle strutture dei porti, sollevato anche da questo ordine del giorno, ho già risposto. Particolarmente delicata appare l'altra questione posta: quella delle cosiddette « autonomie funzionali ».

I colleghi sanno in che cosa consista questo problema. Nel Codice della navigazione, l'articolo 110 sancisce in quattro commi che il lavoro dei porti è un lavoro di interesse pubblico, affidato alle maestranze costituite in compagnie o in gruppi portuali; in un ultimo comma si attribuisce al Ministro la facoltà, in casi speciali, di derogare al principio secondo il quale è riservato alle compagnie e ai gruppi l'esecuzione delle operazioni portuali.

Io, però, debbo respingere, senatore Adamoli, l'affermazione di non aver cercato di fare qualcosa in questo settore, da quando ho assunto l'incarico ministeriale, per arrivare a delle soluzioni pratiche caso per caso. Caso per caso vuol dire possibilità di concedere « autonomie funzionali », caso per caso vuol dire esaminare a fondo il problema sorto a Taranto, vuol dire soffermarsi sulla situazione particolare della Compagnia Bausan di Napoli, e via dicendo. Io non posso accettare certi rilievi che sono stati mossi, perchè molto si è cercato di fare, ed il Sottosegretario Pintus, qui presente, me ne è buon testimone.

Io mi rendo ben conto del significato che hanno certi problemi nel quadro dell'econo-

mia nazionale. Dobbiamo avere il consiglio anche qui, mi pare, di procedere ad una impostazione nella quale, come del resto ho già avuto occasione di dire anche in Aula, l'interesse generale della Nazione, che comprende evidentemente gli interessi di coloro che sul porto lavorano, deve essere adeguatamente considerato e valutato nel suo complesso. Se ci incamminiamo su questa strada; se mi si vorrà dare la fiducia necessaria, tenuto conto che vi è un problema, non di salari, come del resto anche qui è stato ricordato, ma di dignità del lavoro; se vogliamo tenere presente questa impostazione nell'interesse degli stessi lavoratori, a mio parere non c'è che da affrontare il problema posto dall'articolo 110, cui ho accennato, nella sua totalità e non sceverando caso per caso.

Vedremo allora cosa sarà necessario fare nell'interesse della Nazione, e quindi anche nell'interesse dei lavoratori. Posso informare che, a questo fine precipuo, è stata costituita una commissione di studio, la quale ha il compito di esaminare il problema nella sua totalità; essa è presieduta da un consigliere di Stato, docente di diritto del lavoro, e, quindi, particolarmente sensibile alle esigenze del mondo del lavoro, non dal punto di vista salariale, ripeto, perchè non vi è un'esigenza del genere, ma dal punto di vista del riconoscimento di una giusta dignità dei lavoratori. Io non vorrei che mi si rimproverasse tra alcuni anni di non aver saputo tutelare l'interesse dei lavoratori, insieme con quelli della economia nazionale.

Attraverso il lavoro di questa commissione di studio, che sentirà rappresentanti dei lavoratori e degli operatori economici, e cercherà di armonizzare le varie esigenze nel superiore interesse dell'economia del Paese, io credo che potremo arrivare ad una soluzione. Altre strade non mi sembra che vi siano. Se le avessi intraviste, mi consenta il senatore Adamoli, le avrei seguite, sempre con quella buona volontà che cerco di mettere nelle cose di cui mi occupo.

La questione, secondo me, può essere, quindi, affrontata soltanto da questo punto di vista. Se l'ordine del giorno significa un impegno a riprendere trattative settoriali, particolari, non posso accettarlo; mentre ne

accetto lo spirito secondo le impostazioni che ho indicato.

Voci dalla sinistra. Vi sono degli scioperi in corso. Il Governo non può rimanere sulle sue rigide posizioni.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile.* Vorrei fare un'osservazione. Sembra per lo meno singolare che, secondo l'ultimo comma del citato articolo 110, si dia facoltà al solo Ministro della marina mercantile di decidere dei casi speciali. Non sembra strano che nell'anno di grazia 1964, in cui dobbiamo volere una programmazione che tenga conto dell'interesse generale della Nazione, tale facoltà sia attribuita ad un solo Ministro, senza l'intervento di colleghi preposti ad altre Amministrazioni del pari interessate alla soluzione di questo complesso problema. E verosimilmente potrebbe essere affidata al C.I.R. la individuazione dei « casi speciali » cui si riferisce il Codice della navigazione. È questa impostazione che io intenderei dare al problema. Io credo che questa possa essere una strada, certamente la più chiara; e noi dobbiamo sempre indirizzarci verso le vie chiare, come ho detto in Aula, cogliendo l'anima della verità dovunque è possibile, perchè solo così riusciremo ad essere veramente liberi ed indipendenti in tutte le nostre cose.

Da questa impostazione consegue che io non posso accettare l'ordine del giorno.

Vi è un altro ordine del giorno, presentato dai senatori Adamoli, Fabretti ed altri, in cui, nelle premesse, si rileva la persistente mancanza di una organica politica unitaria del mare. Mi si consenta di dire che questo non è esatto. Si rileva poi l'inadeguatezza di mezzi e di strutture, e su questo punto potrei anche essere d'accordo. Si invita infine il Governo, richiamandosi agli impegni precedentemente assunti, ad organizzare ed a far svolgere entro l'autunno del corrente anno la « Conferenza del mare ».

Io devo dare atto al senatore Adamoli che questa è stata una delle prime cose su cui egli ha richiamato la mia attenzione; ed io mi rendo ben conto della importanza della proposta: il mio recente discorso nella Pia-

zetta di San Marco è stato un richiamo alla coscienza marinara d'Italia, senza, credo, frasi retoriche e inutili.

Una Conferenza del genere, però, deve essere adeguatamente preparata; un qualche ritardo, quindi, non mi sembra inopportuno. Lo scopo che noi vogliamo raggiungere è una maggiore sensibilità dell'opinione pubblica, perchè l'opinione pubblica, attraverso le rappresentanze del Parlamento e del Governo può veramente aiutare chi è a capo del Dicastero della marina mercantile a fare ciò che in questo momento non si può fare.

Dal mio canto, ho già affidato lo studio della questione ai miei Direttori generali, ed ho chiesto loro che mi presentino un programma. Non vorrei, però, che si creasse l'illusione che, attraverso una Conferenza di tale importanza, si possano affrontare e risolvere tutti i gravi e complessi problemi connessi con l'attività marinara.

Pertanto, se l'ordine del giorno vuole limitarsi a richiamare il problema alla mia attenzione, io l'accetto senz'altro come raccomandazione, ferme restando, naturalmente, le dichiarazioni che ho fatto in proposito.

Mi pare che sia stata richiamata la mia attenzione anche sul settore della ricerca scientifica. Dirò in proposito che mi sono reso conto che uno dei Ministeri che non era stato mai interpellato sull'argomento è proprio quello della marina mercantile. In sede di riunione del C.I.R., alla quale sono stato cortesemente invitato, ho messo in rilievo la preoccupazione che deriva dal fatto che i nostri mari stanno diventando sempre meno pescosi e quindi la necessità di studiare sul piano scientifico questa situazione. A Genova mi sono recato a visitare la nave attrezzata dal Consiglio nazionale delle ricerche, per rendermi conto se essa poteva essere utilizzata per la ricerca nel campo della pesca e vedere quindi se il finanziamento da prelevarsi, per la costruzione di un'apposita nave, dal fondo di rotazione per il credito peschereccio potesse essere utilizzato altrimenti in modo proficuo.

Sto ora attendendo una risposta dal Consiglio delle ricerche ad una precisa richie-

sta di procedere ad una campagna organica di studi e di ricerche nel settore.

Mi è stato chiesto qualcosa a proposito del rinnovo degli accordi di pesca con la Jugoslavia. Dirò in proposito (e questo vale anche per la Tunisia), che il problema non deve essere visto in modo settoriale, ma nell'ambito dei rapporti economici e commerciali del nostro Paese con le altre Nazioni interessate. Questa impostazione permetterà verosimilmente una più agevole trattativa per il rinnovo degli accordi. Noi, per quanto riguarda la Jugoslavia, abbiamo ottenuto una proroga di due mesi del precedente Accordo, come è certamente noto. Stiamo cercando in questi giorni di concludere nella maniera migliore possibile. Purtroppo, non credo che potremo sperare in quell'ampliamento delle zone di pesca che, soprattutto per le coste adriatiche, si desidera.

Il problema dei trasporti, che pure è stato toccato, è, evidentemente, un problema di coordinamento con il Ministero dei lavori pubblici e con l'Amministrazione ferroviaria. Sono lieto di poter dire che la collaborazione in questo settore sta procedendo in modo soddisfacente. Osservo, e l'ho detto anche poco fa, che sarebbe inutile sistemare le linee di navigazione se non si provvedesse contemporaneamente ad adeguare le strutture in campo ferroviario e della viabilità in genere.

In merito all'ordine del giorno a firma del senatore Giancane, riguardante il porto di Taranto — che accetto come raccomandazione — rilevo che esso pone un problema che attiene alla pubblica spesa, in una visione globale di impostazione di attività.

GIANCANE. Lo scopo di questo ordine del giorno è che abbiamo appreso dalla stampa che iniziative in questo senso stanno per sorgere in città viciniori. Ora, in una situazione così difficile che sta attraversando la Nazione, la proliferazione di queste iniziative non mi sembra la cosa più opportuna.

PRESIDENTE. I presentatori degli ordini del giorno si ritengono soddisfatti delle risposte del Ministro?

ADAMOLI. Mi ritengo soddisfatto per quanto riguarda i primi due ordini del giorno. Non per quello riguardante le autonomie funzionali, che ci riserviamo di ripresentare in Aula.

BOSSO. Sarebbe necessario fare qualcosa per la pulizia delle cisterne.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Ci stiamo occupando della cosa. Intanto, sono state diramate istruzioni alle Capitanerie di porto per evitare, per quanto è possibile, gli inquinamenti causati dalle navi che scaricano i residui. Inquinamenti che sono gravi in molti luoghi, specialmente per il porto di Ravenna.

BOSSO. La Guardia di finanza non ha competenza?

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. I mezzi di sorveglianza sono molto scarsi. Ho chiesto l'intervento di motovedette dal Ministero della difesa. Mi è stato messo a disposizione qualche mezzo, nei limiti delle possibilità.

PRESIDENTE. Ricordo che gli ordini del giorno non accettati dal Governo possono essere ripresentati in Aula.

Esaurito l'esame degli ordini del giorno, passiamo a quello degli articoli del disegno di legge n. 502, relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile e della Tabella n. 16.

(*Senza discussione sono approvati gli articoli 100, 101 e 102 e la Tabella n. 16.*)

I relatori del disegno di legge sono invitati a tener conto delle decisioni della Commissione nella stesura della relazione per l'Assemblea.

* * *

— Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero (Tab. n. 15) —

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'esame degli articoli del disegno di legge relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero e della tabella n. 15.

BOSSO. La situazione del nostro intercambio commerciale con l'estero continua ad essere sottolineata in tutta la sua gravità, da oltre due anni a questa parte, dalle rilevazioni ufficiali dell'ISTAT e della Banca d'Italia.

Nel 1961, infatti, il valore delle nostre esportazioni è stato pari all'80 per cento del valore delle importazioni; nel 1962 è stato pari al 77 per cento; nel 1963 è stato del 67 per cento: queste cifre sono più eloquenti di qualsiasi discorso sulla congiuntura.

Nello scorso mese di marzo il Presidente del Consiglio, in un suo intervento al Senato, aveva affermato che l'andamento delle nostre esportazioni nelle prime settimane del 1964 aveva fatto registrare un netto miglioramento: tale notizia, peraltro, è stata ampiamente smentita dai dati dell'ISTAT relativi al mese di gennaio, i quali hanno rilevato che nel primo mese del 1964 si è raggiunto il *deficit* commerciale *record* di 185 miliardi. Nello scorso mese di gennaio, cioè, con 440 miliardi di lire di merci importate dall'estero e 261 miliardi di lire di merci esportate, il rapporto tra le importazioni e le esportazioni è sceso al 58 per cento (gennaio 1963: 64 per cento).

La congiuntura ha manifestato un leggero miglioramento nel febbraio scorso con 435,1 miliardi di importazioni e 281 miliardi di esportazioni, rappresentanti rispettivamente una flessione del 2,3 per cento rispetto al mese precedente (con un aumento del 28,5 per cento nei confronti del febbraio 1963) ed un incremento del 7,6 per cento rispetto al mese precedente (con un aumento del 15,6 per cento nei confronti del febbraio 1963); la situazione peraltro continua a rimanere assai preoccupante, tale — se prolungata nel tempo — da non poter essere del tutto sanata neppure facendo ricorso integralmente al recente prestito degli Stati Uniti.

Esaminando in particolare l'andamento degli scambi per gruppi di paesi nel primo bimestre di quest'anno, è possibile rilevare che le cifre indicanti l'eccedenza passiva sono in tutti i casi notevolmente inflazionate: il saldo della nostra bilancia commerciale con i paesi CEE nel periodo anzidetto

è stato passivo per 96,6 miliardi (contro 52,5 nei primi due mesi del 1963); il saldo con i Paesi EFTA è stato ugualmente passivo per 19 miliardi (contro 9,8 miliardi nei primi due mesi del 1963); con i Paesi d'oltrecortina la bilancia commerciale ha segnato un passivo di 22,1 miliardi (di fronte a 11,2 miliardi dello scorso anno); tra i Paesi extra europei, il saldo passivo con gli Stati Uniti è stato di 70 miliardi contro 55,6 miliardi nel primo bimestre del 1963.

Se questa è la situazione per quanto riguarda la bilancia commerciale, non meno grave si presenta il problema per quanto riguarda la bilancia valutaria.

Ricordiamo infatti che alla fine del 1963 la nostra bilancia dei pagamenti ha avuto un saldo negativo di 1.244 milioni di dollari: d'altra parte, le nostre riserve in oro e in valuta convertibile a disposizione dell'Ufficio italiano cambi (1,4 miliardi di dollari) a tale data, erano praticamente impegnate dai crediti a breve termine che le banche italiane avevano ottenuto dall'estero.

La situazione valutaria relativa ai primi due mesi dell'anno in corso poi, sulla base almeno dei dati provvisori sinora pubblicati, dà mostra di essere ulteriormente peggiorata, il che fa ritenere che, come già nel 1963, turismo, noli e rimesse degli emigranti — che nel passato erano sempre riusciti a compensare e talvolta a superare il *deficit* commerciale — non riuscivano che a coprire in parte l'eccedenza passiva della bilancia commerciale.

S'impone quindi a nostro avviso, senza ulteriori dilazioni (che non mancherebbero di rivelarsi quanto mai controproducenti, forse anche a brevissima scadenza) una politica coordinata e responsabile a favore delle esportazioni, una politica, cioè, che tenga conto delle particolari difficoltà dell'attuale fase congiunturale e sostenga conseguentemente, nel modo più valido, il collocamento di merci e di lavoro italiani sui mercati stranieri. L'azione governativa — come negli ambienti industriali e nelle stesse amministrazioni dello Stato più direttamente interessate si va da tempo sottolineando — dovrebbe appunto essere intesa a sanare le numerose lacune e disfunzioni della nostra

normativa promozionale, affinando gli strumenti giuridici — alleggerimenti e rimborsi fiscali, assicurazione dei crediti, finanziamenti a tasso agevolato — che una pluriennale esperienza ha indicato come i più adatti ad imprimere una valida spinta alle nostre esportazioni.

Il Governo, nella recente seduta consiliare del 24 aprile scorso, ha dato mostra di aver compreso quale sia la via da seguire per giungere al risanamento degli squilibri che presenta la nostra bilancia commerciale: i provvedimenti decisi da quella sede, peraltro, senza dubbio di una certa efficacia se considerati globalmente, sembrano d'altra parte quanto meno insufficienti — soprattutto se valutati in funzione delle cifre stanziaste in bilancio per il semestre luglio-dicembre 1964 — a costituire una valida piattaforma di lancio per i nostri prodotti all'estero.

Sotto tale ottica, riteniamo opportuno esaminare la situazione dei vari istituti promozionali innanzi richiamati (assicurazione e finanziamento dei crediti e restituzione dell'IGE in primo luogo) alla luce degli ultimi provvedimenti governativi nonchè degli stanziamenti predisposti nei bilanci di previsione dei vari Dicasteri economici e finanziari per il secondo semestre dell'anno in corso.

Assicurazione e finanziamento dei crediti all'esportazione. Il Governo, nella predetta recentissima riunione, ha disposto la riduzione a metà dei premi assicurativi con un decreto ministeriale attualmente in corso di perfezionamento: il provvedimento riveste senza dubbio un particolare interesse, ma va comunque sottolineato che tale iniziativa si riduce in fondo, in molti casi almeno, tenuto conto dell'esosità dei premi fino ad ora in atto in Italia ad un semplice allineamento tra i tassi praticati dall'INA e quelli praticati dai consimili istituti esistenti negli altri paesi industriali, comunitari ed extra europei.

È tuttavia possibile ritenere che il provvedimento in questione costituirà motivo di incentivo a ricorrere all'assicurazione dei crediti all'esportazione anche per numerose ditte, le quali, a causa dell'alto livello dei premi (troppo spesso proibitivo, per poter usufruire delle disposizioni della legge nu-

mero 635 senza inflazionare il prezzo della fornitura oltre i limiti di mercato), sino ad oggi si sono astenute dall'avvalersi del sistema di garanzie previsto dalla legge Martinelli.

Tale considerazione evidenzia in modo particolare l'inadeguatezza dello stanziamento previsto per l'assicurazione dei crediti derivanti da operazioni di esportazione di beni o servizi nel semestre luglio-dicembre 1964: 150 miliardi sono infatti del tutto insufficienti, sia pure in base a calcoli puramente approssimativi, a consentire una maggiore liberalità nella concessione delle quote di copertura assicurativa da parte del Comitato di gestione — sulla scorta del volume delle esportazioni degli ultimi mesi — e tanto più risultano insufficienti per imprimere un più valido impulso alle nostre esportazioni verso i Paesi in via di sviluppo (basta pensare che negli ultimi sei mesi l'ammontare delle coperture assicurative rilasciate dal Comitato di gestione ha superato i 240 miliardi di lire).

Abbiamo parlato dell'assicurazione, ma il problema si pone in termini altrettanto drammatici per il finanziamento dei crediti all'esportazione.

Un primo rilievo: considerato che il costo dell'assicurazione rappresenta all'incirca il 2 per cento del valore totale di un'operazione mentre quello del finanziamento supera di gran lunga il 7 per cento, assai più produttiva sarebbe stata l'azione del Governo se rivolta a potenziare ulteriormente il finanziamento del medio credito, ad esempio al 75 per cento (come del resto previsto dalla stessa legge Martinelli) anzichè al 65 per cento della quota assicurata come invece oggi continua purtroppo ad avvenire.

A proposito delle difficoltà che incontrano, vieppiù, i nostri esportatori per il finanziamento delle loro operazioni, ci sembra utile ricordare a questo punto che ancora non si sono resi disponibili — dal settembre scorso... — i 50 miliardi destinati ad aumentare il *plafond* del medio credito: nel sollecitare pertanto la definitiva approvazione del provvedimento, non è possibile dall'altra parte non rilevare l'opportunità di destinare i 50 miliardi all'Istituto in una

unica soluzione, anzichè in tre *tranches* successive, tenuto conto del maggiore incentivo che tale somma potrebbe rappresentare per le nostre esportazioni.

Restituzione dell'IGE. La concorrenza internazionale sui mercati terzi da tempo, in moltissimi casi, ha ridotto i proventi degli esportatori al punto che la restituzione dell'IGE rappresenta il solo utile che essi realizzano dalle operazioni con l'estero: il ritardo nell'effettuazione dei rimborsi nel modo tradizionale peraltro attenua grandemente il beneficio di tale provvidenza, costringendo ad inutili immobilizzi larghe liquidità che le aziende potrebbero assai più utilmente impiegare nella loro attività produttiva.

La legge 13 novembre 1963, n. 1544 — che ha istituito il sistema del discarico — ha cercato di ovviare a tale inconveniente, ma molte ditte, per la loro stessa struttura, sono rimaste escluse dalla possibilità di avvalersi delle nuove agevolazioni. Sotto questo profilo, particolare importanza assume il decreto-legge testè approvato dal Governo, che prevede la girabilità delle bollette di esportazione agli effetti della restituzione dell'IGE, in quanto la negoziabilità di tali titoli di credito nei confronti dello Stato consentirà ad un più elevato numero di ditte di avvalersi delle nuove procedure (va comunque sottolineato che continua a sussistere la preclusione a servirsi del nuovo sistema di restituzione dell'imposta nei confronti di tutte le imprese che non effettuano il versamento del tributo con il sistema dei conti correnti postali, esplicitamente previsto dalla legge n. 1544).

Dall'altra parte, un provvedimento di indubbia efficacia promozionale approvato dal Governo nel febbraio scorso, al fine di agevolare le molte ditte impossibilitate ad avvalersi del discarico (provvedimento che semplifica e abbrevia notevolmente la procedura per la restituzione dell'imposta nei modi tradizionali abolendo la fase dell'omologazione prevista presso la dogana di uscita, fino ad ora indispensabile per poter conseguire il rimborso), prosegue a restare inoperante, in quanto, dopo quasi tre mesi dall'approvazione consiliare, il nuovo testo nor-

mativo « giace » ancora alla Corte dei conti in attesa della necessaria registrazione: gli esportatori interessati, intanto, continuano pazienti ad attendere per dei mesi (per non dire degli anni) prima di entrare in possesso delle somme loro dovute.

Dal punto di vista dei rimborsi, premesso quanto innanzi accennato in merito all'aspetto più propriamente normativo del problema, non è possibile non soffermarsi su alcune osservazioni relative all'aspetto finanziario della questione, nel rilievo che la mancanza di fondi a disposizione delle intendenze per la restituzione dell'IGE nei modi tradizionali assai spesso ha costituito causa di gravi intralci alla correntezza del sistema.

Il Governo, nella riunione consiliare del 24 aprile scorso, ha deciso uno stanziamento suppletivo di 70 miliardi per la restituzione dell'imposta, al fine di consentire agli uffici periferici dell'amministrazione finanziaria di liquidare finalmente le migliaia di pratiche tuttora in arretrato: tale cifra peraltro, a nostro avviso, deve ritenersi assolutamente inadeguata alla bisogna, tenuto anche conto del fatto che le varie intendenze, da diversi mesi a questa parte, hanno già presentato richieste di accreditamenti per circa 50 miliardi.

Considerato il numero delle domande in attesa di vedere ultimate le procedure amministrative indispensabili per poter procedere alla restituzione, nonchè quelle in sofferenza per mancanza di fondi e giacenti quindi presso le dogane, presso le stesse intendenze, ovvero presso le ragionerie provinciali, i restanti 20 miliardi sembrano del tutto insufficienti a riordinare la situazione, come è nei voti del Governo (va sottolineato per di più che quasi sempre, nella loro richiesta di fondi agli uffici centrali dell'Amministrazione finanziaria, le varie intendenze indicano una cifra largamente inferiore alle reali necessità, il che costituisce motivo di nuovi ritardi, di nuovi ostacoli al miglior funzionamento del sistema di restituzione dell'IGE).

Sotto tale ottica, i 40 miliardi iscritti nel capitolo relativo alla restituzione dell'IGE sul bilancio di previsione del Ministero del-

le finanze per il semestre luglio-dicembre 1964 costituiscono una grave lacuna che è indispensabile colmare.

Nell'esercizio finanziario in corso, infatti, per la restituzione dell'IGE sono stanziati complessivamente 165 miliardi (65 sono stati previsti in bilancio e 100 sono stati erogati in due *tranches* di 30 e 70 miliardi ciascuna, rispettivamente nel novembre 1963 e negli scorsi giorni in seguito alla summenzionata decisione consiliare): tenuto conto che l'esiguità del periodo preso in considerazione non consentirà quasi certamente di provvedere come negli scorsi anni ad erogazioni suppletive intese a coprire eventuali deficienze di fondi, ci sembra che, nella peggiore delle ipotesi (non volendo cioè tener conto del presumibile aumento del volume delle esportazioni e quindi, in conseguenza, dell'incremento delle somme da restituire) si sarebbe dovuto stanziare in bilancio una cifra almeno pari a quella — dimezzata — prevista per il corrente esercizio finanziario.

Legge doganale. Negli scorsi giorni la stampa economica ha dato notizia che il regolare svolgimento delle operazioni presso la dogana di Milano nonché presso le più importanti dogane nazionali sta subendo molti e gravi intralci in quanto i vari funzionari hanno deciso di attenersi alla lettera, nell'esecuzione del loro lavoro, alle norme dettate dal regolamento di applicazione della legge doganale. Il risultato di tale situazione è che gli spedizionieri non potranno più intervenire per accelerare, in collaborazione con i funzionari stessi, il disbrigo delle formalità di rito, ma dovranno limitarsi a consegnare la documentazione prescritta, nonché ad attendere che il passaggio burocratico dei documenti abbia luogo senza poter in alcun modo accelerarne la procedura.

Il tutto perchè gli stessi funzionari di dogana hanno inteso dimostrare alle competenti autorità che è ormai ora di emanare nuove disposizioni che autorizzino più snelle e razionali attuazioni in sede di regolamento di applicazione della legge doganale.

È da tempo trapelata negli ambienti economici la notizia che il Ministero delle finanze starebbe elaborando un nuovo testo

unico in materia di legislazione doganale: riteniamo sarebbe quanto mai opportuno accelerare l'elaborazione di tale testo unico, in quanto solo con una nuova normativa, maggiormente rispondente alle mutate esigenze degli scambi internazionali, i nostri operatori potranno trovare un aiuto e non un ostacolo al collocamento dei loro prodotti all'estero.

Difficoltà e maggiori spese per l'imbarco delle merci in esportazione. A questo titolo desidero fare due particolari segnalazioni: 1) vi sono disposizioni in vigore per cui, per i prodotti ammessi alla restituzione dei diritti (vedasi materiali siderurgici) è consentita la visita doganale e l'espletamento dell'operazione doganale nei porti d'imbarco solamente per i quantitativi non superiori ai 1.500 chilogrammi. Per i quantitativi aventi peso superiore, la visita e l'operazione doganale deve essere eseguita nello stabilimento d'origine con conseguenti ritardi, difficoltà e forte aggravio di spese.

Mi riservo di dare una documentazione precisa in argomento non potendomi dilungare nell'attuale relazione e la segnalazione stessa troverà riscontro in un ordine del giorno presentato al Governo.

2) Sono ben note le difficoltà derivanti dall'insufficienza e dall'arretratezza del sistema portuale, che obbliga le navi in arrivo a soste fuori banchina, che si prolungano talvolta per giorni e giorni; è noto altresì che il disagio è aggravato dalla situazione sindacale e dai frequenti scioperi prolungati o a singhiozzo.

Orbene, mentre in precedenza le Ferrovie dello Stato concedevano per i vagoni in sosta nei porti di imbarco, in attesa delle navi, determinate facilitazioni di franchigia (48 ore sulla banchina di imbarco oltre le 96 ore eventualmente già usufruite nel parco di smistamento) e di riduzione del 50 per cento sui diritti di sosta in caso di arrivo contemporaneo, tali facilitazioni sono state abolite ed il gravame che ne è derivato è veramente insostenibile proprio in considerazione dell'aggravarsi delle situazioni sopra denunciate.

Ho pertanto proposto in un ordine del giorno il ripristino, oggi quanto mai neces-

sario, delle facilitazioni e anzi il miglioramento delle stesse.

Nè può valere l'osservazione di ricorrere al trasporto camionistico, in quanto è noto che i sistemi portuali non possono consentire un movimento di imbarco e sbarco esclusivamente per via camionistica; il sistema, inoltre, ha tariffe più elevate e l'incidenza dovuta alle soste è più pesante in considerazione della stessa natura del mezzo.

Ci sembra, a questo punto, di aver lumeggiato a sufficienza, una volta ancora, i problemi che maggiormente si impongono all'attenzione del Governo nei riflessi di una politica di potenziamento delle nostre esportazioni; riteniamo, nel contempo, di avere dimostrato che troppo spesso, almeno fino ad oggi, l'azione del Governo nei confronti delle esportazioni non ha avuto quell'efficacia che sarebbe stato logico attendersi.

Vogliamo sperare, quindi, che, almeno sotto la spinta dell'attuale difficile situazione del nostro commercio con l'estero, il Governo voglia provvedere al più presto a sanare le numerose lacune e disfunzioni della nostra normativa promozionale, affinando gli strumenti giuridici che una pluriennale esperienza ha indicato come i più adatti per imprimere una valida spinta alle nostre esportazioni e disponendo più congrui stanziamenti allo scopo di affrontare le necessità finanziarie — attinenti all'assicurazione e al finanziamento dei crediti nonchè alla restituzione dell'IGE — che verranno a manifestarsi nel semestre luglio-dicembre 1964.

L'esempio — si può dire giornaliero — ci viene proprio dall'estero, dai Paesi industriali nostri concorrenti che non tralasciano praticamente occasione per sostenere la penetrazione delle loro industrie sui mercati terzi: riteniamo che un maggior indugio da parte del Governo nell'attuare prontamente nuove e più concrete misure a favore delle esportazioni, non mancherebbe di ripercuotersi in modo del tutto negativo sull'intero sistema economico sociale del Paese.

D'ANGELOSANTE. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mai come quest'anno, forse, la discus-

sione del bilancio del Commercio estero è stata resa difficile e quasi vanificata dal confluire non solo dei fatti di maggiore rilievo che lo interessano nel campo che più propriamente appartiene all'esame generale della politica finanziaria del Governo e della situazione dell'economia del Paese, ma, addirittura, dall'essere quei fatti momento essenziale e prevalente della politica generale e della situazione economica globalmente e complessivamente considerate.

Anche i più ottimisti, infatti, anche coloro che attendono il miracolo del superamento automatico dell'attuale congiuntura e, addirittura, già credono di vedere l'aurora di un nuovo giorno più sereno di quello che stiamo vivendo, non possono negare che, insieme con la stentata formazione del risparmio e con le gravissime difficoltà del finanziamento, concorre a costituire, con peso prevalente, l'attuale situazione pesantemente negativa il *deficit* — che sempre più viene aumentando — della bilancia commerciale e di quella valutaria.

Sono cifre che tutti conoscono, ma delle quali non si può non fare cenno, quella del *deficit* della bilancia commerciale, pari per il 1963 a 1.558 miliardi, superiore, cioè, alle previsioni più pessimistiche che ancora venivano fatte negli ultimi mesi del 1963; quella del rapporto esportazione-importazione scesa nel 1963 al 65,1 per cento; quella del *deficit* dell'intercambio agricolo, pari a 602 miliardi e del relativo rapporto *export-import*, pari al 38,5 per cento.

E, per quanto attiene alla bilancia valutaria, mentre si manifesta e si aggrava ogni giorno di più la flessione di alcune delle entrate in passato più cospicue, come quella, per esempio, del turismo, non accennano a ridursi le conseguenze del fenomeno gravissimo della esportazione di valuta che ancora continua.

Ha avuto fine il fenomeno dell'indebitamento delle banche all'estero, e ciò per intervento dell'istituto di emissione, che, data l'ampiezza della congiuntura e la sua ormai lunga durata, non può non considerarsi tardivo e dovuto a quel ripensamento e a quell'improvviso mutamento di rotta, che non è l'ultima delle ragioni dell'attuale situazione.

A questo punto è necessario chiedersi: quali sono le cause dei fenomeni denunciati? Quali sono i rimedi da approntare?

L'attuale maggioranza è ben lungi dall'essere d'accordo nel rispondere a queste domande.

Per quanto riguarda, per esempio, l'esportazione di valuta, permettetemi di ricordare quanto ebbe a dire il Ministro del bilancio, nella sua esposizione economica e finanziaria. Disse, allora, l'onorevole Giolitti: « Anche il *deficit* del movimento di capitali è peggiorato di circa 155 milioni di dollari. Questo peggioramento è dipeso dall'espatrio clandestino di capitali, cioè da una attività illecita, e in violazione delle leggi fiscali, che taluni hanno ritenuto di poter legittimare come arma politica, indifferenti ai danni provocati alla collettività ».

L'anno scorso, però, dalla relazione al bilancio del Commercio estero, risulta che si fece ben altro discorso. Si parlò di un fenomeno causato da moventi speculativi e psicologici e, allorchè si trattò di proporre una soluzione, si disse che era meglio rivedere o modificare i sistemi di imposta, quale quello, per esempio, della cosiddetta cedolare di acconto.

Tra l'opinione del Ministro del bilancio di quest'anno e quella già affacciata l'anno scorso, nell'occasione che ho ricordato, tutti sanno che ha vinto quest'ultima. Tutti sanno, cioè, che ha finito per prevalere la tesi dell'abolizione dell'imposta cedolare. La soluzione peggiore ha vinto; il cedimento del Governo, però, non ha risolto il problema: nè per quanto riguarda la bilancia valutaria, nè per quanto riguarda la situazione del mercato finanziario interno e degli investimenti.

In tutti i campi, anche nei più delicati, l'azione del Governo è praticamente bloccata, inchiodata — secondo la metafora automobilistica dell'onorevole Lombardi — da questo escludersi a vicenda delle rispettive contrastanti posizioni, che sembra essere il massimo di collaborazione consentito ai partiti della maggioranza.

Vediamo, per esempio, la questione dei prezzi.

Dalla destra e dalla maggioranza democristiana si è attribuita la causa dello sbilancio nel commercio internazionale all'aumento dei prezzi verificatosi nel 1962-63, come conseguenza — si dice da quella parte — delle lotte salariali degli operai e dei lavoratori in genere.

Questa facile diagnosi — premessa della terapia che da tempo la Confindustria viene prescrivendo — è stata da noi smentita in passato e non trova sostegno nella realtà, dal momento che una delle maggiori voci della importazione — 200 miliardi — si riferisce agli autoveicoli, quando il prezzo interno e all'esportazione di questi prodotti non ha subito aumenti, in Italia, nel 1963; e che alla recente conclamata stabilizzazione dei prezzi interni, all'ingrosso e nel dettaglio, non ha corrisposto un mutamento di tendenza dell'intercambio.

Si aggiungono ora, e non da parte nostra, bensì da parte degli studiosi di orientamento assolutamente differente, argomenti e rilevazioni difficilmente vincibili, se è vero, come è vero, che la svolta negativa, l'inizio della congiuntura negativa si rinvia in epoca di gran lunga precedente a quella in cui si sarebbero verificati gli aumenti dei salari, ritenuti produttivi della crescita dei prezzi.

La svolta si è verificata, esattamente, nel 1959. Il rapporto *export-import*, che in quell'anno raggiunge il 92,5 per cento, scende nel 1960 al 79,2 per cento, risale di poco nel 1961 all'82,1 per cento, per poi scendere nel 1962 al 75,2 e al 65,1 nel 1963.

Se, dunque, i prezzi interni non hanno determinato il *deficit* commerciale e valutario, bisogna individuare — come noi abbiamo sempre fatto — nell'arretratezza strutturale della nostra economia la causa prevalente della congiuntura.

Se, per esempio, il *deficit* dell'intercambio dei prodotti agricoli alimentari ha l'imponenza che tutti denunciano, se la produttività dell'agricoltura italiana è insufficiente al fabbisogno, se la fuga dei contadini dalle campagne ha inciso negativamente sulla produttività, esiste il problema di fermare l'esodo dalla terra. Come pensa di farlo il Governo? Non vi è altra via che quella di profonde e serie riforme di struttura.

Anche qui, però, si verifica il solito contrasto. Ci sono alcuni dirigenti della maggioranza ed alcuni Ministri i quali pensano che bisogna necessariamente affrontare il problema delle riforme di struttura. L'onorevole Giolitti, infatti, sempre nella sua esposizione economica e finanziaria disse: « E d'altro canto quello stesso spostamento ha contribuito ad aggravare le deficienze della nostra economia agricola, senza che siano entrati in azione validi elementi compensativi » e ancora: « La scelta è chiara: occorre risolvere ad un tempo i problemi della continuità dello sviluppo e quelli degli squilibri strutturali. Solo così sarà possibile recuperare un saggio di sviluppo elevato, senza inflazione e senza disoccupazione. È artificiosa e falsa la contrapposizione fra una politica di congiuntura che badi solo alla stabilità senza preoccuparsi delle distorsioni che l'hanno compromessa ed una politica di programmazione e di riforme presentata come una specie di politica economica di lusso ».

Però, non tutti sono d'accordo: non lo è il Ministro del tesoro il quale, nella sua recente relazione, si compiace di misure, quale quella, per esempio, del finanziamento di 20 miliardi alla Cassa per il Mezzogiorno e di 30,5 miliardi in favore degli enti di sviluppo agricolo, che sono tanto poco sufficienti da non essere nemmeno interlocutorie. Non sono d'accordo addirittura alcuni tra gli stessi compagni di partito dell'onorevole Giolitti — e non dei meno autorevoli — che vanno predicando la necessità che i lavoratori facciano dei sacrifici per un avvenire più luminoso, ma collocato in un futuro indeterminato. Cioè, si dice che prima bisogna superare la congiuntura e poi fare le riforme: la contrapposizione che Giolitti definisce « artificiosa e falsa ». Intanto, però, che si discute sulla precedenza, non si avanza in nessuna delle strade, e questo sembra essere, oggi, il vero programma del Governo.

Noi, per quanto ci riguarda, sosteniamo che per porre rimedio all'attuale stato di *deficit* della bilancia commerciale e di quella valutaria sono necessarie riforme serie e, insieme, è necessaria una più efficace politica

del commercio estero, e per una più efficace politica del commercio estero non intendiamo soltanto le misure promozionali alle quali si riferiva il senatore Bosso, ma anche alcune questioni più serie e più di fondo.

È a tutti noto che, per la ineliminabile necessità di importazione di materie prime, l'Italia deve essere un Paese ad economia aperta, e perciò particolarmente vulnerabile.

Come ha inciso in questa situazione « naturale » la cooperazione economica europea e, in modo particolare, come stanno incidendo quelle che alcuni hanno definito le « crescenti dosi » di tale cooperazione?

Un rilievo può essere, in proposito, illuminante, quello del rapporto tra l'esportazione italiana nei Paesi della Comunità economica europea di prodotti ortofrutticoli e l'importazione da quei Paesi di granturco, bestiame, carne e prodotti lattiero-caseari. Posti a confronto il quinquennio precedente l'entrata in vigore del Trattato di Roma e il periodo successivo, è facile notare che nel primo periodo il valore delle esportazioni superava quasi del doppio quello delle importazioni, cioè noi esportavamo prodotti ortofrutticoli per 118 miliardi e importavamo carne, bestiame e prodotti caseari per 60 miliardi; mentre successivamente tale rapporto si attenua, scompare e, infine, si inverte impetuosamente nel modo che tutti sanno.

È colpa di fenomeni obiettivi? È responsabilità dello scadente imballaggio dei mandarini e delle arance o della poca lealtà commerciale di taluni esportatori di agrumi? Non pare che queste siano le cause del fenomeno, che, invece, è prodotto da ben altre ragioni, macroscopiche e assolutamente prevalenti, quale, per esempio, il fatto che la Germania, proprio mentre si parla di applicare per la prima volta l'articolo 108 del Trattato istitutivo, introducendo misure di sostegno in favore della nostra economia, cessa di essere acquirente — come è sempre stata — dei nostri prodotti ortofrutticoli, per orientarsi verso Paesi terzi; e la Francia pone in opera misure chiaramente dumpistiche a sostegno dei propri prodotti — giungendo fino a rimborsare ai propri esportatori il 50 per cento delle spese di traspor-

to — e spendendo, a tal fine, una somma pari a 500 miliardi di lire.

L'Italia come si difende? Con i soliti ricorsi che lasciano il tempo che trovano. Quando, però, si tratta di sostenere le nostre esportazioni e si arriva con grande audacia a decidere la restituzione dell'I.G.E. agli esportatori nella strabiliante, complessiva misura di 6 miliardi — che, per l'esportazione verso i Paesi della C.E.E. si riduce a poco più di 2 miliardi —, allora ci si preoccupa della opposizione degli altri membri della Comunità. Dovremmo essere giustificati per l'alta incidenza sui nostri costi dell'imposizione indiretta; per le nostre difficoltà presenti; per la parvità della misura delle restituzioni. Invece, la nostra coscienza comunitaria si ribella e ci impone di modificare la misura dei rimborsi per le esportazioni verso il M.E.C., stabilendo — cito l'articolo 2 del disegno di legge n. 340 — che: « Per i prodotti esportati verso i Paesi membri della Comunità economica europea l'ammontare della restituzione di cui al precedente articolo viene progressivamente ridotta nelle misure seguenti: del 60 per cento fino al 30 giugno 1964; del 65 per cento fino al 31 dicembre 1965; dell'80 per cento dal 1º gennaio 1966 ».

Il che significa, praticamente, ridurre a nulla, abolire questo rimborso.

Se questi sono i vincoli che ci derivano dalla C.E.E., che sorte avranno i preannunziati e sopravvenienti provvedimenti di sostegno delle esportazioni?

Soffermandoci nell'esame della situazione attuale, ci appaiono evidenti i sintomi della sua gravità, che, a nostro avviso, sinteticamente, sono i seguenti: primo, la caduta progressiva del saldo dell'intercambio agricolo, a partire dal 1957; secondo, il fatto che mentre il disavanzo commerciale globale nel decennio 1954-63 si è triplicato passando da 500 a 1.558 miliardi, il disavanzo stesso, nei rapporti intercomunitari si è quasi sestuplicato, passando da 60 miliardi a più di 342; terzo, la tendenza dei gruppi dominanti della C.E.E. ad impedire che si trovi in misure di sostegno interno e nella ricerca di altri sbocchi più favorevoli un rimedio all'attuale stato di cose.

Abbiamo già detto della limitazione dei rimborsi all'esportazione verso i Paesi C.E.E.

Aggiungiamo che un'analisi dello scambio di merci per gruppi di Paesi rivela che l'unico settore in cui la nostra bilancia è, se pure moderatamente, attiva, è quello che si riferisce ai Paesi socialisti europei.

Ebbene, con la decisione del 15 gennaio 1964 l'Alta Autorità del carbone e dell'acciaio, osservato che dai Paesi così detti « a commercio di Stato » vengono offerti prodotti siderurgici a prezzi più bassi di quelli interni, si fa divieto alle imprese della Comunità di allineare le proprie offerte nelle condizioni fatte per l'acciaio prodotto in Paesi o territori « a commercio di Stato ».

A vantaggio di chi? Di quei prodotti noi siamo importatori e non esportatori ed è grave il peso della concorrenza interna alla Comunità, come rileva il Ministro delle partecipazioni nella sua relazione programmatica di quest'anno. È chiaro, dunque, a beneficio di chi sia stato impartito il divieto, cioè a beneficio dei grossi monopoli siderurgici franco-tedeschi, che sono i gruppi dirigenti dell'attuale mercato comunitario europeo.

Ecco, dunque, che il meccanismo della Comunità, quale attualmente si configura, non pare eserciti una funzione di alleggerimento della nostra congiuntura interna. A noi, anzi, sembra vero il contrario. Al suo interno, infatti, già il prevalere dei rapporti di forza naturali finisce per danneggiare quei Paesi che, come il nostro, sono più poveri di materie prime e strutturalmente più arretrati.

Se a questo si aggiunge la spregiudicatezza con cui gli altri Paesi membri praticano il sostegno della propria economia nazionale, a fronte della nostra cosiddetta « lealtà », che meglio sarebbe chiamare remissività, le conseguenze a nostro danno si fanno più evidenti.

C'è un principio che man mano viene affermandosi nel campo del commercio internazionale, ed è quello che i rapporti tra Paesi più sviluppati e Paesi meno sviluppati non possono essere posti su un piano di parità, perchè la parità finirebbe per danneggiare, naturalmente, i secondi. Simili principi de-

vono essere considerati anche nelle relazioni intercomunitarie, dapprima realizzando quella parità che oggi è violata a nostro danno, e poi introducendo gli opportuni correttivi.

È necessario che la C.E.E. non sia la riserva di quella libera carica di grossi bisonti che è la politica economica dei grossi complessi francesi e tedeschi.

La Comunità non deve essere un mezzo per ottenere lo svincolo dalle barriere doganali per i monopoli, ma deve essere la libera associazione dei popoli dell'Europa. Perchè lo divenga, è necessario che la rappresentatività dei suoi organi sia completa.

Chi sceglie quali sindacati devono rappresentare i lavoratori? E perchè li sceglie in modo da tenere lontani quelli che rappresentano la maggioranza dei lavoratori stessi? La scelta non è certo fatta in favore dei rappresentati.

Quando si arriverà alla libera circolazione dei lavoratori all'interno della Comunità, come saranno tutelati i loro interessi? Non si può certo imporre il principio corporativo della difesa dei lavoratori affidata ai datori di lavoro.

E sul piano politico non si può più accettare l'esclusione dei rappresentanti dei partiti operai; non è pensabile che non solo il P.C.I., ma addirittura il P.S.I., che ha responsabilità primarie di Governo, sia escluso dalla rappresentanza italiana.

E ciò, naturalmente non per ragioni di prestigio, ma per sostanziali ragioni politiche.

Abbiamo già notato che esiste un contrasto insuperabile all'interno della maggioranza, che è di ostacolo non solo al progresso ed allo sviluppo democratico del Paese, ma, addirittura, alla realizzazione del programma governativo, approvato dal Parlamento.

Ebbene, come si colloca la politica della Comunità nei confronti di quel programma? In favore di quale delle parti in contrasto essa sostanzialmente agisce?

Un rapido esame della raccomandazione del Consiglio dei ministri della C.E.E. in data 14 aprile di quest'anno consente di rispondere a questa domanda. Tra l'altro, vi si leg-

ge che « si raccomanda... di evitare una eccessiva concentrazione delle spese pubbliche in una parte dell'anno o in regione determinate ».

È evidente il contrasto tra questa direttiva e la politica di centro-sinistra quale si configura nel programma governativo. Già la necessità di finanziare, nei soliti ristretti limiti, la Cassa per il Mezzogiorno non è compatibile con la raccomandazione; ma il contrasto diviene netto e insuperabile quando si passa all'esame di quella che dovrebbe essere la programmazione.

Risolvere i « contrasti settoriali », eliminare le strozzature tradizionali: quella del Sud e quella dell'agricoltura, non significa forse concentrare una parte notevole della spesa pubblica in una parte determinata del nostro Paese?

Sarebbe interessante sapere se il Governo ha trovato il modo per superare la contraddizione, o invece non pensa che il modo migliore sia quello di seguitare a studiare i problemi, rinviandone la soluzione a tempi migliori.

E ancora, la C.E.E. raccomanda, in sostanza, all'Italia, per superare la congiuntura, di operare una restrizione indiscriminata del credito, che finisce, come sta avvenendo, per danneggiare le piccole e medie imprese.

È questo l'unico modo per superare la crisi? Un articolo recente dal significativo titolo « C'è più di un modo » apparso nell'organo ufficiale del P.S.I., che è al Governo, lo nega.

Si sostiene che deve essere il potere politico ad incentivare determinati investimenti e a disincentivarne altri; il che vuol dire favorire o restringere il credito non indiscriminatamente, ma manovrarlo a seconda che le singole iniziative ed imprese debbano essere favorite o scoraggiate, nell'interesse della collettività.

Si tratta più o meno, di quella politica di controllo selettivo degli investimenti che noi sosteniamo e proponiamo.

Come si accorda la raccomandazione della C.E.E. con il pensiero di settori notevoli di un partito al Governo? E dunque chiaro che non esiste « omogeneità » tra la politica economica della C.E.E. e il programma stesso

del Governo di centro-sinistra. Ed è altrettanto chiaro che senza la volontà politica di concorrere a modificare dall'interno gli orientamenti comunitari, nessun nuovo assetto politico ed economico è ottenibile nel nostro Paese.

La C.E.E., infine, ha fallito finora il suo compito di costituire l'inizio di un più vasto disegno di liberalizzazione che abbracci tutta l'Europa e il mondo intero.

Se si escludono le associazioni, che in Europa si sono realizzate entro i confini dell'area della N.A.T.O. e in Africa servono da sostegno al disegno neocolonialistico, la Comunità, strutturata come è al servizio dei grossi monopoli franco-tedeschi, non considera con favore la possibilità di ampliamenti e superamenti dei suoi limiti territoriali attuali.

Non li accetta all'interno dell'Europa. Ferma, non si sa perchè, ai limiti degli interessi politici e della espansione territoriale dell'Impero carolingio, rifiuta di trattare con Paesi che Carlo Magno non disdegnò, solo perchè questi sono neutrali. Nei confronti dell'Europa socialista, nessun compromesso è possibile, per note ragioni di politica militare, e ciò quando nell'America stessa si notano sintomi incoraggianti di una ripresa dei commerci con quei territori e della caduta delle preclusioni fin qui imposte.

Non li accetta all'interno dell'area atlantica come dimostra l'inizio non incoraggiante del *Kennedy-Roud*: le preoccupazioni egemoniche di coloro i quali si avvantaggiano dell'attuale assetto comunitario prevalgono sulle altre spinte.

A maggior ragione non li accetta sul piano mondiale. Proprio alla vigilia della conferenza dell'O.N.U. per il commercio mondiale, la C.E.E. vietava la trattativa per la importazione dei prodotti siderurgici dai Paesi socialisti e imponeva un aggravio del regime doganale a carico delle ghise da fonderia e di altri prodotti siderurgici provenienti dai Paesi terzi.

Non sarà inutile a questo proposito ricordare la opinione espressa dal Governo per bocca del sottosegretario Valsecchi del quale riporto qui le parole: « Innanzi tutto desidero sottolineare un fatto, che del resto è

stato accennato dal relatore: che l'accettazione da parte del nostro Paese, come da parte di tutti i Paesi che l'hanno sottoscritto, del trattato del G.A.T.T. significa l'accettazione di principi che rimangono puri e semplici principi, finchè le parti che li hanno accettati non addivengano ad impegnarsi fra di loro con una serie di norme capaci di garantire l'osservanza dei principi stessi. Non significa nulla dire « liberalizzare », se nello stesso tempo non si creano e non si rispettano tutte quelle norme di corretta concorrenza che garantiscono che la liberalizzazione si sviluppi come deve svilupparsi, cioè senza essere insidiata da manovre che ostacolano in senso negativo la libertà del commercio internazionale ».

Questa è appunto la questione, la vecchia questione dei principi che si enunciano a parole, mentre, però, la pratica contrasta ogni giorno con essi. È la vecchia questione che in tutti i campi in cui ci siamo scontrati con la maggioranza e con il Governo abbiamo sempre denunciato, fin dall'epoca in cui si discuteva delle cosiddette norme programmatiche della nostra Costituzione; erano norme che la maggioranza amava considerare inutili, per consentire all'azione del Governo di orientarsi verso altro e contrario indirizzo in quanto quelle erano solo un principio, un programma: e si sa che, per certe forze, i principi non contano nulla.

Noi, però, siamo per la prevalenza dei nuovi principi sulle vecchie pratiche, anche perchè solo rinnovando la struttura del nostro Paese e quella degli organismi internazionali nell'ambito dei quali si muove, crediamo sia possibile — tra l'altro — superare l'attuale congiuntura.

B A R B A R O . Debbo fare solo due osservazioni. La prima riguarda il *deficit* della bilancia commerciale, che si riflette evidentemente in maniera sinistra sulla nostra agricoltura. Raccomando all'onorevole Ministro di cercare di riconquistare al massimo i mercati perduti all'estero da parte della nostra esportazione, che solo l'anno scorso, credo, ha venduto in meno 600 mila quintali di arance.

Quest'anno, alla Fiera internazionale di Reggio, è stato detto da qualche nostro importante e competentissimo esportatore che ora il mercato interno assorbe le qualità migliori, e che naturalmente per l'estero rimangono le qualità più scadenti, il che fa perdere terreno nei confronti della concorrenza. Bisogna, quindi, migliorare qualitativamente il mercato estero, ma anche e soprattutto riconquistare i mercati perduti. Questo non si raccomanderà mai abbastanza ai nostri addetti commerciali e cioè di curare con tutti mezzi possibili questo nostro mercato di esportazione all'estero.

La seconda osservazione si riferisce alle essenze agrumarie sul tipo del bergamotto, del limone, eccetera, che devono essere sorvegliate perchè oggi si dà spesso il caso che tali essenze vengano « adulterate con sostanze chimiche e che si esportino senza controllo, come miscele per profumeria »! Mi auguro che questo si faccia al più presto, perchè anche questa è una ragione di discredito, è una ragione che fa perdere i mercati che abbiamo faticosamente conquistato in altri periodi.

Cerchiamo di incoraggiare al massimo la esportazione dei nostri prodotti agricoli, la esportazione delle nostre primizie particolarmente adatte alle condizioni climatiche dell'Italia, organizzando trasporti rapidissimi per tutte le vie e particolarmente per quelle aeree.

M A T T A R E L L A , *Ministro del commercio con l'estero.* Debbo confermare, riferendomi alle osservazioni fatte, che l'andamento della nostra bilancia commerciale continua a preoccupare per la notevole ampiezza raggiunta dal *deficit*.

Mentre negli anni passati la bilancia commerciale aveva avuto una evoluzione caratterizzata da un parallelismo soddisfacente nell'incremento delle due correnti di traffico, importazioni ed esportazioni, nel 1962 e soprattutto nel 1963, la crescente espansione della domanda interna, soprattutto di beni di consumo, ha determinato un aumento della componente « importazioni » di eccezionale portata e tale da superare il ritmo di incremento della produzione interna. Le

risultanze avutesi sono quelle già note e che sono state richiamate dal senatore Bosso e dal senatore D'Angelosante.

Nel primo trimestre del 1964 il saldo passivo in cifre assolute segna un ulteriore incremento, nonostante che le esportazioni percentualmente siano aumentate in misura maggiore delle importazioni e che il tasso di incremento di queste ultime sia stato nel 1964 rispetto al 1963 minore di quello avutosi tra il 1963 ed il 1962. Ciò è spiegabile per il fatto che le importazioni, in valore assoluto, superano largamente le esportazioni. Senza che questo sia considerato un elemento rassicurante, ma soltanto promettente, resta, tuttavia, il fatto che in questi ultimi mesi si è accentuato il ritmo di incremento delle esportazioni rispetto all'analogo movimento delle importazioni.

Come in varie occasioni è stato detto dal Governo, l'attuale situazione impone l'adozione di una politica che persegua il raggiungimento di un maggiore equilibrio economico interno, che ridimensioni spontaneamente i consumi, e soprattutto il ritmo del loro incremento, riporti le importazioni ad una proporzione più equa della domanda interna e consenta di sviluppare quanto più è possibile le nostre esportazioni.

Ai fini di una impegnativa e responsabile politica delle esportazioni, sono già state adottate varie provvidenze, del resto richiamate in questa sede, le quali per se stesse, singolarmente considerate, non rappresentano certo degli aiuti di grandissima portata, ma che nel loro insieme costituiscono pur sempre un sostegno e soprattutto un incoraggiamento per il settore esportativo, nel quale l'elemento fiducia cominciava ad essere gravemente compromesso.

Il senatore Bosso ha fatto riferimento a queste misure e ha posto alcuni problemi che sono condensati in alcuni ordini del giorno. Desidero rilevare che si tratta di ordini del giorno che, pur interessando la politica del commercio estero, non investono il bilancio del Ministero del commercio con l'estero, ma alcuni quello del tesoro, altri quello delle finanze. Ecco perchè non mi è possibile, in questa sede, di impegnarmi su questi ordini del giorno, ma posso assicu-

rare che i problemi in essi illustrati e certo presenti al Ministero del commercio con l'estero, saranno da me prospettati ai colleghi interessati. Da parte mia, vorrei, comunque, sottolineare che, ferma la necessità di provvedere, dobbiamo muoverci tenendo presente la realtà della situazione in cui ci troviamo. In questo momento il problema e le difficoltà del bilancio pongono fatalmente dei limiti, che bisogna sì cercare di superare, soprattutto nel settore esportativo, senza creare, però, elementi di turbamento e di rottura in altri settori.

Per quello che riguarda i 50 miliardi destinati al Mediocredito, debbo dire che il provvedimento d'iniziativa del Ministero del tesoro, è già stato approvato definitivamente nella parte che si vorrebbe modificata. Non si può oggi riproporre il problema dello stanziamento dei 50 miliardi in un'unica soluzione in questo esercizio, perchè la parte del provvedimento approvata prevede che solo 30 miliardi saranno erogati al Mediocredito in questo esercizio, mentre altri venti miliardi lo saranno per metà nel prossimo esercizio e per l'altra metà nell'esercizio del 1966.

Tra le provvidenze che sono state deliberate mi pare di notevole rilievo lo stanziamento di 70 miliardi per la restituzione dell'I.G.E. Si ritiene che questa somma debba essere sufficiente per poter liquidare tutte le pendenze fino al 30 giugno. Mi riferisco alle pendenze già maturate e a quelle che potrebbero maturare nelle prossime settimane fino alla data anzidetta.

Il pagamento di queste somme se effettuato integralmente entro il 30 giugno — come si spera — costituirà un contributo alla liquidità del settore esportativo, che non può non giovare e non sostenere il settore stesso in un momento particolarmente difficile per gli aspetti creditizi.

È chiaro che i provvedimenti approvati non esauriscono l'impegno del Governo di ricercare tutti i mezzi atti nei modi compatibili con i trattati e consentiti dalle esigenze e dai limiti della finanza statale, a sostenere la nostra politica esportativa. Posso assicurare che abbiamo allo studio altri problemi e altre possibili soluzioni. Se questo

studio si è dovuto protrarre ulteriormente, ciò è dovuto al fatto che si tratta di problemi grossi, che presentano nella loro complessità tecnica molte difficoltà. Desidero, però, confermare che l'impegno del Governo a fare tutto quanto sarà ritenuto necessario per favorire le esportazioni, è un impegno che riteniamo inderogabile in questo momento. La situazione della bilancia commerciale e conseguentemente di quella dei pagamenti non può non preoccupare e la via maestra attraverso la quale occorre ristabilire un nuovo equilibrio deve essere proprio quella dell'incremento delle esportazioni, che ci consenta di realizzare questo equilibrio a livelli più alti e più ampi, superando le difficoltà del presente momento, anche se è certo che lo sforzo necessario comporterà un impegno di lunga durata. Invero, l'eccezionale squilibrio che si è determinato nella bilancia commerciale ha varie cause d'ordine generale, più che particolare, ed è evidente che esso non possa essere superato nel giro di pochi mesi. Quello che conta è che non si perda di vista la via maestra da battere: e la via maestra è quella della spinta e dell'incremento delle esportazioni insieme al ridimensionamento dei consumi non essenziali; ridimensionamento al quale bisogna preoccuparsi di giungere attraverso una politica generale di contenimento della domanda globale interna.

Le varie aree verso le quali si indirizzano le nostre esportazioni presentano problemi e difficoltà diverse e posso assicurare che esse sono tutte attentamente considerate con spirito di grande concretezza. Non possiamo tuttavia non tenere presente che le aree verso le quali si dirige la grande maggioranza delle nostre esportazioni sono quelle del Mercato comune, dell'E.F.T.A. e del Nord America. I nostri sforzi quindi non possono non essere indirizzati particolarmente verso i Paesi verso i quali più larghe sono le prospettive di espansione delle nostre esportazioni.

È stato fatto cenno all'area della Comunità economica europea.

Debbo dire a questo proposito che se in tale area le nostre esportazioni si sono notevolmente e particolarmente espanse in que-

sti ultimi anni verso tutti i Paesi del Mercato comune, nel 1963 si è verificato un rallentamento delle nostre esportazioni verso il mercato tedesco. Se l'aumento dei nostri prezzi non ha sensibilmente ridotto la nostra competitività nei confronti dei Paesi ove si sono verificati analoghi movimenti di prezzo, ciò non è avvenuto evidentemente sul mercato tedesco, dato che i prezzi nella Repubblica federale hanno mantenuto una certa stabilità.

Sulla base dei dati disponibili fino a questo momento e che si riferiscono ai mesi di gennaio e febbraio, le nostre esportazioni verso la Germania hanno avuto un sia pure modesto incremento: esso è peraltro ben lontano da quello delle esportazioni tedesche verso il mercato italiano e non è neanche paragonabile all'aumento delle esportazioni verso gli altri Paesi del M.E.C. e specialmente verso il mercato francese ed il mercato belga. Un rallentamento che non può non richiamare la particolare attenzione del Governo e degli operatori riguarda l'area dell'E.F.T.A. nella quale cominciano a farsi sentire, negativamente per i Paesi terzi, tra cui l'Italia, le agevolazioni tariffarie che i Paesi aderenti alla zona di libero scambio si sono accordate tra di loro.

La situazione testè descritta mi porta a fare un rilievo: lo sforzo che si impone per imprimere un nuovo impulso alle nostre esportazioni richiede dei mezzi ed il bilancio sottoposto all'approvazione del Senato, e del quale la Commissione si sta occupando, prevede un aumento degli stanziamenti a questo fine; per il semestre luglio-dicembre 1964 è stato proposto di assegnare una cifra integrativa di un miliardo e 500 milioni di lire per l'azione che il Governo intende attuare a favore dello sviluppo delle esportazioni.

Desidero altresì informare la Commissione che il Consiglio dei ministri ha già approvato un disegno di legge con il quale viene stanziato un altro miliardo annuo a favore dell'Istituto del commercio estero, il quale sarà messo così in condizione di poter ampliare e rafforzare la sua rete commerciale all'estero, che tanto efficacemente opera nella realizzazione dei programmi sta-

biliti dal Ministero del commercio con l'estero.

Il senatore D'Angelosante ha posto alcuni problemi molto grossi i quali, oltre che la politica del commercio con l'estero, investono tutta la politica economica del Governo. Ritengo che essi potranno essere oggetto di esame da parte dei colleghi che, in rappresentanza del Governo, avranno occasione di discuterli in Aula.

Desidero soltanto precisare che non mi pare che il nostro atteggiamento, in ordine ai problemi della siderurgia, nei confronti della C.E.C.A., ed ai quali ha accennato il senatore D'Angelosante, sia stato di remissività. Noi abbiamo assunto una posizione che a nostro giudizio era la più conforme ai nostri interessi e l'abbiamo difesa.

Per quel che riguarda il problema di fondo, si è trattato in sostanza di un adeguamento degli altri Paesi della C.E.C.A. al livello della nostra tariffa doganale. L'importazione dai Paesi terzi, e quindi anche dai Paesi dell'Est, è stata delimitata, ma in misura tale da consentirci di fissare negli accordi con questi Paesi i quantitativi a noi occorrenti.

Ritengo che non sia il caso di addentrarci in questa sede sui problemi della Conferenza mondiale del commercio e dello sviluppo nonché sulla Conferenza tariffaria di Ginevra (il cosiddetto *Kennedy round*).

Volevo soltanto osservare che la Conferenza mondiale del commercio ha dinnanzi a sé problemi di un'enorme complessità oltre che di straordinaria importanza. Quindi non c'è da meravigliarsi se i lavori in corso procedono attraverso non lievi difficoltà. Il Governo italiano ha assunto alla Conferenza una posizione certamente non restrittiva, ma sempre improntata ad un senso di realismo e di concretezza responsabile.

In ordine all'altra grande Conferenza inaugurata a Ginevra il 4 maggio ultimo scorso, ossia alla Conferenza tariffaria in sede G.A.T.T., vorrei osservare che l'inizio non mi pare sia stato scoraggiante, anche se i problemi da affrontare siano estremamente complessi. Anche in questa sede il Governo italiano assume un atteggiamento di responsabile apertura, convinto che la riduzione

delle tariffe doganali, fatta in maniera armonica e oculata, e l'eliminazione degli altri ostacoli allo sviluppo degli scambi internazionali, rappresentano la politica più saggia sia per il nostro che per gli altri Paesi, e costituiscono l'elemento costruttivo fondamentale ed obiettivamente più idoneo allo sviluppo delle economie dei nostri Paesi.

Al senatore Barbaro vorrei dare l'assicurazione che i problemi dell'esportazione agrumaria sono tenuti particolarmente presenti. Non mi pare che l'esportazione agrumaria, nel suo complesso, abbia avuto quest'anno una flessione nei confronti dello scorso anno. Se una diminuzione si è avuta nel settore delle arance, aumenti si sono realizzati nelle vendite all'estero dei mandarini e dei limoni.

Il problema che ci confronta in questo ramo della nostra esportazione è la crescente concorrenza da parte degli altri Paesi. Va però tenuto presente che lo sviluppo della integrazione nell'ambito del Mercato comune dovrebbe metterci nei prossimi anni in condizione di maggior vantaggio in rapporto al graduale abbattimento dei dazi intercomunitari ed al parallelo aumento dei dazi esterni.

Desidero comunicare al senatore Barbaro che il problema agrumario è così presente al Ministero del commercio con l'estero che proprio esso si è fatto promotore di una « tavola rotonda » da tenersi nel prossimo mese di luglio, con lo scopo di affrontare i vari aspetti del problema stesso ed individuare i necessari elementi di sostegno, di propaganda e di spinta per la prossima campagna.

Riguardo alle essenze agrumarie, quale ex Ministro dell'agricoltura, mi auguro che lo impegno da me assunto allora sia mantenuto.

P R E S I D E N T E . Invito il Ministro del commercio con l'estero a manifestare il suo parere sugli ordini del giorno presentati, dei quali do lettura:

Il Senato,

tenuto conto delle difficoltà che presenta attualmente il finanziamento dei crediti derivanti dalla esportazione di beni e servizi;

considerato che è in corso di approvazione un provvedimento che stanziava 50 miliardi per l'aumento dei fondi del Mediocredito per il finanziamento dell'esportazione — erogazione che dovrà essere effettuata in tre *tranches* successive, rispettivamente di 30, 10 e 10 miliardi, a partire dal corrente esercizio finanziario per avere termine nei due seguenti;

considerato altresì che una cifra di 30 miliardi al momento attuale deve ritenersi del tutto insufficiente a promuovere l'auspicato rilancio delle nostre esportazioni soprattutto vedendo i nuovi mercati,

impegna il Governo a predisporre con assoluta urgenza un provvedimento il quale preveda che l'accennata erogazione dei 50 miliardi al Mediocredito centrale avvenga in un'unica soluzione ed aggiunga alla cifra su menzionata almeno altri 50 miliardi.

ARTOM, BOSCO

Il Senato,

tenuto conto del continuo incremento delle domande di assicurazione dei crediti derivanti dalla esportazione di beni o servizi,

considerato che negli ultimi sei mesi sono state concesse dall'apposito Comitato di gestione coperture assicurative per oltre 240 miliardi di lire,

ritiene insufficiente la cifra di 150 miliardi stanziata per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 quale limite massimo delle garanzie da assumere a carico dello Stato in relazione ai titoli I e III della legge 5 luglio 1961, n. 635, e, pertanto, impegna il Governo a portare il limite su menzionato ad almeno 200 miliardi.

ARTOM, BOSCO

Il Senato,

tenuto conto delle attuali difficoltà che incontrano gli operatori economici con l'estero per l'effettuazione delle operazioni doganali,

considerato che tali intralci, nell'attuale situazione di perdurante grave flessione delle esportazioni, possono costituire ele-

menti negativamente determinanti ai fini della ripresa della nostra bilancia commerciale;

in attesa della definitiva redazione del Regolamento di attuazione della legge doganale da tempo in corso di elaborazione presso gli uffici della amministrazione finanziaria, impegna il Governo a provvedere ad alcuni snellimenti di carattere amministrativo concernenti le attuali procedure doganali e, in particolare, il modo di compilare le dichiarazioni, i formulari delle dichiarazioni stesse, nonchè l'abolizione dell'obbligo di apertura e visita di tutte le merci dichiarate (affinchè sia limitato il controllo ad una percentuale ridotta delle merci in importazione) e infine la modifica dell'attuale sistema di pagamento dei diritti doganali che impone la presentazione di appositi certificati rilasciati dalla tesoreria, nel senso di consentire che i pagamenti avvengano mediante assegno circolare emesso su banche di interesse nazionale all'ordine del ricevitore capo della dogana.

BOSSO, VERONESI

Il Senato,

tenuto conto che la situazione delle nostre esportazioni rende necessaria una migliore correttezza nell'effettuazione della restituzione dell'i.g.e. relativa ad operazioni di esportazione,

considerato che la cifra stanziata a tal fine in bilancio — 40 miliardi — è pari a circa un quarto di quella complessivamente stanziata per l'esercizio finanziario 1° luglio 1963-30 giugno 1964,

impegna il Governo a portare la cifra di 40 miliardi, iscritta nel capitolo n. 169 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Finanze per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, ad almeno 80 miliardi, pari cioè alla metà della cifra stanziata nell'esercizio finanziario in corso.

ARTOM, BOSSO

Il Senato,

in attesa della definitiva redazione del regolamento di attuazione della legge doganale, da tempo in corso di elaborazione pres-

so gli uffici dell'amministrazione finanziaria, nell'intento di ovviare con opportune facilitazioni alla grave flessione delle esportazioni, rendendo meno onerose e più snelle talune procedure doganali, propone in particolare la abolizione del limite di peso (1.500 Kg.) per la visita doganale e l'espletamento delle operazioni relative nei porti d'imbarco con la conseguente abolizione dell'obbligo di visita nel luogo di origine delle merci superanti il peso suddetto.

BOSSO, BERGAMASCO

Dei due ordini del giorno presentati dal senatore Bosso, il primo impegna il Governo a predisporre una sovvenzione di 150 miliardi; faccio notare però che esso non riguarda il Ministero del commercio con l'estero, ma quello del tesoro.

Il secondo impegna per 200 miliardi ma riguarda anch'esso il Tesoro.

MATTARELLA, *Ministro del commercio con l'estero*. Su questo argomento, che riguarda il bilancio del Ministero del tesoro, vorrei dire che il problema oggi non è tanto di disporre di un *plafond* assicurativo di 200 miliardi anzichè di 150 miliardi, quanto quello di trovare i capitali necessari al finanziamento delle nostre esportazioni di beni strumentali a pagamento differito. La vera carenza in questo momento la si ha nel mercato dei capitali. Comunque, se il *plafond* assicurativo da noi previsto dovesse dimostrarsi inadeguato, potremo senza altro intervenire.

BOSSO. E per il rimborso dell'I.G.E.?

MATTARELLA, *Ministro del commercio con l'estero*. I rimborsi dell'I.G.E. sono stati ridotti in questi primi sei mesi in rapporto ad alcune esigenze d'impostazione di bilancio. Liquidati al 30 giugno con i 70 miliardi testè stanziati gli arretrati riguardanti l'esercizio in corso, si provvederà per il resto in seguito.

BOSSO. Prendo atto della dichiarazione del Ministro e mi auguro che quella data sia rispettata, perchè, come ho già detto

nella mia relazione, per molte industrie sarebbe l'unico utile derivante dall'esportazione: quindi è veramente importante.

Prendo altresì atto con vivo compiacimento che il signor Ministro ha accolto benevolmente gli ordini del giorno da me presentati, nel senso di un'eventuale raccomandazione.

MATTARELLA, *Ministro del commercio con l'estero*. Per dovere di lealtà verso i miei colleghi, come Ministro del commercio con l'estero, non posso che augurarmi che gli aiuti e le possibilità di sviluppo aumentino, ma non posso non tener presenti le difficoltà di carattere finanziario che esistono ai fini degli stanziamenti. Quindi non mi è possibile dichiarare che sono completamente d'accordo e lasciare nell'imbarazzo del diniego il mio collega del Tesoro, con il quale sento il dovere di essere pienamente corresponsabile.

Posso comunque assicurare che non solo il titolare del Ministero del commercio con l'estero, ma tutto il Governo, a cominciare dal Presidente del Consiglio, sono pienamente compresi della necessità assoluta di fare ogni sforzo perchè le nostre esportazioni si espandano e si sviluppino. Qualunque sacrificio dovesse rendersi necessario, qualora se ne ravvisasse l'opportunità, sarà certamente affrontato.

BOSSO. Mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni del Ministro e mi riservo di ripresentare questi ordini del giorno in Aula in occasione della discussione del bilancio che si riferisce a questo argomento.

PRESIDENTE. Il Ministro ha rilevato che anche gli altri ordini del giorno esulano dalla sfera di competenza del suo Ministero; ritenendoli, d'altra parte, meritevoli della più attenta considerazione del Governo, si riserva di prospettarli ai Ministeri competenti.

Passiamo ora all'esame dell'articolo del disegno di legge n. 502, relativo allo stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero e della Tabella numero 15.

(Senza discussione è approvato l'articolo 99 e la Tabella n. 15).

I relatori del disegno di legge sono invitati a tener conto delle decisioni della Commissione nella stesura della relazione per l'Assemblea.

La seduta termina alle ore 20,35.

Dott. **MARIO CARONI**

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari