

N. 1343-A  
Resoconti XVI

## BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1966

ESAME IN SEDE CONSULTIVA  
DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA  
DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE  
(Tabella n. 16)

**Resoconti stenografici della 7<sup>a</sup> Commissione permanente**  
(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

### INDICE

#### SEDUTA DI MARTEDI' 21 SETTEMBRE 1965

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 2, 10, 17, 21, 28, 31
ADAMOLI . . . . .	17, 18, 20
CROLLALANZA . . . . .	10, 29
DERIU . . . . .	25, 26
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i> . . . . .	2, 10, 17, 18
FABRETTI . . . . .	22
FOCACCIA . . . . .	30
GENCO . . . . .	10, 26, 30
MASSOBRIO . . . . .	21
SPAGNOLLI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	10
	20, 26
VIDALI . . . . .	11

#### SEDUTA DI MERCOLEDI' 22 SETTEMBRE 1965

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 31, 40, 41, 43, 47, 48
ADAMOLI . . . . .	37, 38, 47, 48
DERIU . . . . .	34, 45
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i> . . . . .	31, 33, 41, 46

FABRETTI . . . . .	Pag. 44
GENCO . . . . .	47
SPAGNOLLI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	33, 34
	37, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48
VIDALI . . . . .	33, 38

#### SEDUTA DI MARTEDI' 21 SETTEMBRE 1965

**Presidenza del Presidente GARLATO**

*La seduta è aperta alle ore 16,30.*

*Sono presenti i senatori: Adamoli, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Massobrio, Spezzano, Tomassini, Vergani, Vidali e Zannier.*

*Intervengono il Ministro della marina mercantile Spagnolli ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Riccio.*

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966****— Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (Tabella 16)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Do la parola al senatore De Unterrichter per la relazione.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Onorevole Ministro, onorevoli senatori, mi scuso fin d'ora per la frammentarietà della mia esposizione; mi auguro di ottenere la vostra comprensione, perchè conoscete tutti bene la fretta con la quale ho dovuto raccogliere i dati che esporrò; è mancato materialmente il tempo di approfondire certi argomenti, sui quali sono ancora in attesa di schiarimenti.

Ripeterò cose note affermando che chi è come noi preoccupato della cosa pubblica riterrebbe necessaria un'approfondita discussione del bilancio dello Stato ed un intervento non a cose fatte, ma preventivo. Viceversa, ci troviamo sempre a discutere in modo affrettato su un bilancio nel quale, naturalmente, non si possono introdurre variazioni. Noi non intendiamo interferire con i compiti dell'esecutivo, ma desidereremmo tuttavia orientare il Governo nelle scelte che deve operare.

Il bilancio sottoposto al nostro esame è redatto nella forma tradizionale e, quando abbiamo esaminato gli altri stati di previsione, qualcuno dei colleghi se ne è lamentato. Non mi pare che debba essere oggetto di critiche il fatto che un bilancio venga redatto secondo una formula tradizionale, in quanto ciò può, a mio avviso, aiutare a seguire meglio le eventuali variazioni che esso reca.

In linea di massima, per questo bilancio possiamo affermare che esso, qualitativamente, corrisponde alle esigenze del Dica-

stero della marina mercantile; ma, dal punto di vista quantitativo, la questione è ben diversa e grave.

Si è infatti affermato, e si continua a dirlo, che l'Italia è una Nazione « marinara », ma purtroppo tale affermazione corrisponde ormai, in buona parte, a vuota retorica. L'Italia infatti, pur essendo tutta sul mare, non è più un « Paese marinaro »; i modesti fondi messi a disposizione del Ministero della marina mercantile stanno a dimostrare quanto insufficiente sia lo sforzo compiuto dal Governo per incrementare questo settore della nostra attività economica.

Molti cittadini italiani vivono del mare, ma il numero potrebbe essere ben superiore se il problema della marina mercantile venisse affrontato con larghezza di mezzi! Quando teniamo presente che importiamo in Italia, annualmente, circa 60 miliardi di pesce per l'alimentazione, dobbiamo riconoscere che questa cifra è così elevata perchè abbiamo lasciato che la nostra flotta peschereccia si allontanasse sempre più dal campo di competizione con le altre Nazioni.

Nel contempo, dobbiamo anche riconoscere che l'attività del Ministero della marina è imbrigliata dal mancato coordinamento con altri settori dell'Amministrazione pubblica, quali i trasporti, i lavori pubblici e via dicendo, e da certe simbiosi ereditate da necessità dei tempi passati. Mi riferisco alle Capitanerie di porto, nelle quali vi è personale comandato dal Ministero della difesa che però opera alle dipendenze della Marina mercantile, creando così inconvenienti che poi si riflettono sulla buona organizzazione dei servizi.

Dobbiamo tuttavia riconoscere che, sia pure attraverso queste difficoltà, il Ministero della marina mercantile si muove con sicurezza di indirizzi e con piena responsabilità. Di ciò possiamo avere conferma confrontando il bilancio attuale con lo studio di un programma di sviluppo elaborato dal Ministero della marina mercantile nell'aprile 1964: le proposte del Ministero stesso hanno trovato troppo scarso accoglimento in sede di piano quinquennale. Unico modesto conforto è riconoscere che le proposte del Ministero della marina non hanno

trascurato alcun settore e oggi al Ministro va pertanto data lode per quanto ha tentato di fare.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per il 1966, pur prevedendo stanziamenti notevolmente inferiori a quelli autorizzati dalla previsione di spesa dell'anno 1965 (circa 73 miliardi contro circa 87 miliardi), presenta, sostanzialmente, le stesse caratteristiche dell'esercizio in corso.

Desidero subito far notare che 73 miliardi rappresentano una cifra molto modesta nel complesso del nostro bilancio e che le diminuzioni maggiori, le quali attengono ai contributi per le costruzioni navali e l'armamento (diminuzione di 13 miliardi e mezzo) e ai premi per le demolizioni (diminuzione di 2 miliardi e mezzo), non mutano sostanzialmente l'indirizzo della previsione, perchè in buona parte tali diminuzioni saranno bilanciate dalle nuove provvidenze per il settore, già approvate dal Consiglio dei ministri e presentate al Parlamento.

Nello stato di previsione che siamo chiamati ad esaminare, invece, la politica di incentivazione appare sviluppata in modo incompleto. Mi rendo conto delle difficoltà che, in questo ancora travagliato periodo di superamento dell'avversa congiuntura, incontrano le finanze dello Stato; ma, credo, avrebbe dovuto tenersi presente anche il fatto che le attività marittime rappresentano una voce di grande rilievo nella bilancia attiva dei pagamenti, per cui taluni maggiori oneri per l'erario, purchè contenuti in limiti accettabili, potrebbero essere giustificati.

Va dato atto all'onorevole ministro Spagnoli di aver voluto predisporre una previsione di spesa più adeguata e che conteneva diverse nuove poste per una politica d'incentivazione: ma, sfortunatamente, la situazione congiunturale non ha consentito agli organi finanziari di accettare le tanto legittime richieste della Marina mercantile.

Questa premessa, onorevoli senatori, per giustificare la perplessità che mi ha colto nel leggere talune voci dello stato di previsione presentato per l'approvazione, spe-

cialmente ove lo si raffronti alle richieste che erano state fatte dall'Amministrazione della marina mercantile.

In particolare, tra i vari « tagli » apportati a tali richieste, mi sembra eccessivo quello che si riferisce alle sovvenzioni alle società assuntrici delle linee di preminente interesse nazionale.

È evidente che la somma richiesta dal competente Ministero (90 miliardi) era basata su una effettiva esigenza, determinata dal contenuto delle clausole delle convenzioni vigenti con le società assuntrici di tali linee, ed è evidente che la differenza tra lo stanziamento chiesto e quello ottenuto (oltre 40 miliardi) dovrà comunque essere pagata negli anni successivi al 1966, con il risultato di gravare l'erario di forti interessi passivi; senza contare il fatto che il rinvio della liquidazione pone in difficoltà le società esercenti le linee e rischia di comportare ritardi nella realizzazione dei loro programmi.

In un tempo come il nostro, in cui la specializzazione del lavoro è un'esigenza primaria, mi sembra inopportuno che non si sia aderito alla richiesta di uno stanziamento di soli 88 milioni per contributi ad istituti e ad enti che provvedono alla formazione professionale del personale marittimo, sussidi al personale che frequenta i relativi corsi e borse di studio in favore degli allievi degli istituti nautici e degli istituti professionali per la gente di mare. A questo proposito, specialmente, si impone in questa sede di ricordare che la recente istituzione della scuola d'obbligo, avendo comportato la chiusura di talune scuole ad indirizzo marinaro, immediatamente successive alla quinta elementare, ha determinato talune carenze nella formazione del personale marittimo qualificato, che potranno essere eliminate solo dopo un non breve periodo di tempo e alle quali, al momento, si poteva in qualche modo ovviare con questa proposta di stanziamento non accolta.

Un altro settore nel quale indubbiamente vi è una grave carenza di fondi è quello che riguarda gli edifici delle caserme e delle Capitanerie di porto. Del resto, non

solo in questa Amministrazione, ma anche in molte altre, constatiamo l'insufficienza degli edifici adibiti ai servizi: ma, nel caso della Marina mercantile, il problema è molto grave. Ho visto, ad esempio, che la richiesta di aumento delle spese per l'illuminazione ed il riscaldamento delle caserme, per il personale militare e delle Capitanerie di porto, non è stata accolta: mi risulta personalmente che un ufficio marittimo di una certa importanza, situato vicino a Roma, ha avuto, quest'anno, non più di 10.000 lire per il riscaldamento non solo della caserma, ma anche delle stanze adibite ad ufficio!

Mi permetto, quindi, di insistere perchè vengano esaminate con la dovuta attenzione le richieste dell'Amministrazione marittima, perchè non si debba in futuro verificare — mi sia consentito fare un altro esempio — che non si accolga la richiesta di uno stanziamento (anche qui la somma è modesta: non più di 112 milioni) per l'attuazione di corsi di formazione e di aggiornamento professionale del personale marittimo.

Vengo ora al problema dei porti.

In primo luogo, bisogna dire, come è ampiamente noto, che il progetto di programma quinquennale prevede, per tale annoso ed importante problema, uno stanziamento dell'ordine di 260 miliardi nel quinquennio; per il momento, è stato approvato dal Senato e passerà ora all'esame della Camera il disegno di legge stralcio, che dispone uno stanziamento annuale di 15 miliardi per 5 anni.

Tale somma iniziale, come più volte è stato dichiarato in sede responsabile, non dovrà essere sminuzzata in una miriade di piccoli e, proprio per questo, improduttivi interventi, ma destinata ai porti di maggior traffico ed a quelli di programmato sviluppo: orientamento al quale il relatore non può non associarsi, essendo tale criterio il solo economicamente valido.

Va dato atto al Ministro del coraggio che dimostra nell'operare certe scelte che sono sempre penosissime. Infatti, se si deciderà di aiutare i porti maggiori, sarà legittima la preoccupazione di quelli minori che non vorranno essere sacrificati dalle direttive

del Ministero. Bisognerà dunque avere il coraggio di realizzare prima quelle opere funzionali che poi renderanno più facile la successiva realizzazione di altre opere di minore portata produttivistica.

Contemporaneamente all'iniziativa per lo ammodernamento degli scali marittimi nazionali, presso il Ministero della marina mercantile e al lavoro una commissione con l'incarico di procedere all'adeguamento della legislazione relativa, che risale a quasi 100 anni addietro e che risente di sorpassate concezioni tecniche ed economiche. Anche questo adeguamento, quando sarà realizzato, costituirà un grande contributo al sempre maggiore sviluppo delle nostre attività marinare.

*Naviglio e cantieri.* — I problemi riguardanti lo sviluppo della nostra flotta mercantile e l'attuale situazione dei cantieri sono già ben noti; ma ritengo necessario spendere qualche minuto per metterne in luce alcuni aspetti di più immediato interesse.

La flotta italiana ha avuto, in misura superiore agli scorsi anni, uno sviluppo qualitativo e quantitativo. Ma, quando approfondiamo l'esame della situazione della nostra flotta, dobbiamo riconoscere che la situazione non è troppo rosea.

La flotta italiana da traffico superiore alle cento tonnellate di stazza lorda, nei 5 anni intercorrenti tra il 1° gennaio 1960 e il 1° gennaio 1965, è passata da 4.950.000 tonnellate lorde a 5.470.000, con un aumento nel quinquennio di 520.000 tonnellate. Il tasso annuo di incremento è stato perciò del 2 per cento.

Nello stesso periodo la flotta mercantile mondiale, considerando le navi da traffico superiori alle 300 tonnellate di stazza lorda, è passata da 121.000.000 di tonnellate a 147.500.000, con un tasso d'incremento medio annuo del 4 per cento, esattamente doppio di quello italiano.

Per quanto riguarda l'età, la flotta italiana al 1° gennaio 1965 era costituita per il 50,7 per cento da navi di età inferiore ai 10 anni, contro il 41,2 per cento al 1° gennaio 1960, con un progresso quindi di quasi 10 punti. La flotta mondiale parallelamente è passata, per le navi inferiori a 10 anni,

dal 43,1 per cento del 1960 al 51,8 per cento del 1965, con un aumento di 8 punti. L'armamento italiano sta quindi producendo in questi anni uno sforzo notevole di rinnovamento che lo ha ravvicinato, per quanto riguarda l'età del naviglio, alla posizione media della Flotta mondiale.

Il minor sviluppo quantitativo della flotta italiana rispetto alle altre marine ha tuttavia portato la nostra bandiera in 5 anni dal sesto all'ottavo posto nella graduatoria delle marine mondiali e da una partecipazione al totale mondiale del 4,1 per cento nel 1960 al 3,7 per cento nel 1965.

Da tutto ciò è lecito dedurre che sussistono nel nostro Paese delle situazioni che non permettono lo svolgimento dell'attività armatoriale in condizioni di operatività pari a quelle offerte mediamente, dagli altri Paesi ai rispettivi armatori.

Noi stiamo dunque progredendo, ma non con il ritmo che dovrebbe avere una nazione che vuol essere una « Nazione marina » e che vive sul mare come l'Italia. L'incremento, sia pur modesto, che c'è stato, fa bene sperare per il futuro, specie per quanto riguarda, come abbiamo visto, il rinnovamento della flotta. E ciò anche perchè il miglioramento e il potenziamento della flotta non sono più attuati in via preminente, come nel decennio successivo alla guerra, con acquisti all'estero di navi in esercizio, essendosi a tale indirizzo sostituito l'orientamento verso nuove costruzioni ordinate ai cantieri nazionali.

In ogni caso, allo stato delle cose, sembra che la previsione, avanzata in sede di programmazione economica, di sette milioni di tonnellate di naviglio da raggiungere nel 1969-70 sia corrispondente alle possibilità economiche concrete. Non può negarsi che molta parte del merito dello sviluppo della nostra flotta vada attribuito allo spirito d'iniziativa dell'armamento, il quale ha saputo valersi delle provvidenze disposte nell'immediato dopoguerra in favore del settore.

In particolare, bisogna ricordare la legge 9 gennaio 1962, n. 2, che disciplina il credito navale e dispone l'intervento dello Stato nel pagamento degl'interessi dovuti alle im-

prese armatoriali sulle somme mutate. In proposito va ricordata la recente richiesta avanzata agli uffici della programmazione da parte del Ministero della marina mercantile di un adeguamento dei fondi a disposizione per tali contributi d'interessi, senza di che una parte delle domande attualmente presentate non potrebbe trovare accoglimento.

Per quanto riguarda i cantieri, sono note le vicende dello schema del nuovo disegno di legge in favore del settore; schema che, approvato dal Consiglio dei ministri, è ora sottoposto all'esame della Camera dei deputati. Si tratta di un provvedimento ponte, valido fino alla fine del 1966, che non pregiudica nulla per il futuro e che ci consentirà di riprendere il dialogo con la Commissione della CEE avendo un margine di tempo sufficiente per discutere nel modo più approfondito possibile i problemi dell'industria cantieristica.

Per quanto riguarda il programma di riassetto tecnico-economico del settore, le cui linee fondamentali sono già menzionate nel progetto di programma quinquennale, il relatore non può che sottolineare la necessità che l'adeguamento del potenziale produttivo alle effettive esigenze sia strettamente congiunto alla creazione di posti di lavoro sostitutivi. Occorre infatti fare ogni sforzo per rispettare il diritto dei lavoratori ad un lavoro continuo, dignitoso e adeguato alle loro capacità.

*Prospettive delle linee convenzionate e specializzazione del naviglio.* — La ristrutturazione delle linee convenzionate prevista dal programma quinquennale di sviluppo economico dovrà essere inserita nel più vasto quadro del riammodernamento e della riorganizzazione di tutta la flotta, sia passeggeri che merci, del nostro Paese.

Infatti, stante la sempre maggiore specializzazione dei carichi trasportati, per consentire al naviglio nazionale di assicurarsi una notevole parte di essi, almeno per quanto riguarda le merci in partenza dal nostro Paese o in arrivo in esso, occorre che i programmi, tanto del settore pubblico quanto di quello privato, diretti all'ammo-

dernamento del naviglio esistente e alla costruzione di nuove unità, tengano conto di questa esigenza ormai imprescindibile.

Ad esempio, le necessità italiane di importare dai Paesi del Nord Africa, gas liquido metano, per il rifornimento dei metanodotti della SNAM posti nel Settentrione, non possono attualmente essere soddisfatte dall'armamento italiano, che non possiede navi che consentano tale trasporto.

Sul problema del metano mi si consenta però una parentesi, che si riferisce non solo all'attività del Ministero della marina mercantile, ma, più precisamente, anche all'attività di altri Ministeri. Noi abbiamo sottovalutato, a mio avviso, l'incremento della produzione degli idrocarburi nell'Africa del Nord. Noi siamo a due passi ed abbiamo assistito prima con incredulità e quasi con un senso critico alle prime notizie dei ritrovamenti di enormi giacimenti di idrocarburi in Libia e nell'Africa del Nord in genere. Comunque abbiamo assistito, non preoccupandoci affatto del tempestivo inserimento della nostra economia nelle enormi possibilità rappresentate da quei bacini di produzione. L'ingegner Mattei si era occupato sì degli idrocarburi che venivano prodotti e degli sviluppi che si prospettavano per la Tunisia e l'Algeria, e soprattutto per la Libia, ma si era quasi disinteressato del problema del trasporto, forse perchè non si aveva ancora la certezza della potenzialità enorme dei giacimenti nord africani. I fortunati recenti ritrovamenti avvenuti nelle concessioni ENI della Libia — e che nelle prossime settimane (o mesi?) speriamo trovino, nelle perforazioni di controllo, conferma della enorme ricchezza del bacino a noi concesso — pongono in primo piano l'esigenza di un accorto studio del sistema più conveniente di trasporto degli idrocarburi trovati dai nostri ricercatori e da quelli stranieri nel Nord Africa. Quasi certamente la preferenza dovrà essere data a oleodotti e metanodotti sottomarini, che è possibile realizzare e che per forza dovranno attraversare dalla Sicilia alle Alpi tutta l'Italia. Noi dovremmo essere il Paese che più si occupa di questo argo-

mento. Viceversa non se ne sente parlare, non perchè si tratti di segreti, bensì perchè purtroppo nel nostro Paese nessuno ancora ha considerato seriamente le grandi possibilità che abbiamo di partecipare ai vantaggi certi di questo settore del commercio e dell'industria europei.

Per quanto attiene al settore marittimo c'è la possibilità della costruzione di navi che trasportino il gas liquido. Ma il problema del trasporto del metano con navi va studiato attentamente, proprio in vista dell'alternativa offerta dai metanodotti; bisogna evitare di impegnarsi nella costruzione di navi per il trasporto di metano liquido per poi, a costruzioni avvenute, accorgersi che la tecnica suggerisce invece di fare più economicamente il trasporto con metanodotti.

È un problema che il Ministero della marina mercantile, d'accordo con il Ministero dell'industria, dovrebbe valutare molto seriamente.

Considerazioni analoghe al problema della specializzazione di trasporto di merci si possono fare relativamente alle grandi flotte passeggeri per linee di preminente interesse nazionale. Come è noto, infatti, per quanto riguarda i traffici passeggeri intercontinentali le navi tendono ad assumere una posizione marginale, salvo per determinate categorie di passeggeri, essendo il sopravvento, in tale tipo di trasporto, preso dalla navigazione aerea. Pertanto forse sarebbe scarsamente produttivo oggi ogni altro grosso investimento in tale settore, fatto senza raccogliere i frutti di un'esperienza che oggi possiamo fare. Abbiamo visto recentemente a Napoli le navi « Michelangelo » e « Raffaello », e sembra opportuno raccogliere l'esperienza dell'esercizio di quelle navi prima di decidere nuove costruzioni analoghe.

In materia di navi da trasporto passeggeri, penso che il compito della Marina mercantile sia tutt'altro che semplice. Occorre infatti pensare seriamente alla riorganizzazione dei trasporti marittimi di persone, come stiamo studiando la riorganizzazione delle ferrovie. Nelle ferrovie vi sono i rami secchi, ed ho l'impressione che qualche ra-

mo secco ci sia anche nei trasporti passeggeri per mare. Penso che la via da seguire, prima di ricorrere a nuove costruzioni, sia quella di dirottare il naviglio, che forse è scarsamente sfruttato su certe linee, verso altri itinerari, dove possa essere impiegato più razionalmente, e di adeguare la nostra flotta alle effettive esigenze, magari ricorrendo anche ad un più largo impiego degli aliscafi. Oggi, nel mondo, gli aliscafi stanno prendendo uno sviluppo enorme, per i vantaggi che offrono rispetto alle navi tradizionali, e penso che certi servizi interni del Mediterraneo possano convenientemente essere sostituiti da trasporti più veloci e più aderenti alle attuali esigenze, come sono gli aliscafi; oggi essi possono essere utilizzati per distanze massime di duecento chilometri: quindi, in certe condizioni, anche tra il Continente e la Sardegna. Già nel Nord Europa si stanno costruendo aliscafi capaci di trasportare 400 e più persone, e destinati a tragitti sempre maggiori.

È evidente che ci troviamo in una fase evolutiva anche nel settore del trasporto passeggeri, e quindi è naturale che il Ministero della marina mercantile pensi di migliorare le nostre possibilità ricorrendo a una dislocazione diversa del naviglio esistente e a una produzione di natanti non grandi, ma adeguati alle reali esigenze.

*Linee sovvenzionate.* — Per quanto riguarda i servizi di navigazione di preminente interesse nazionale, sembra il caso di richiamare l'attenzione sulla loro insostituibile funzione di collegamento tra il nostro Paese e le terre più lontane, dove operano milioni di nostri connazionali e da dove provengono migliaia e migliaia di turisti con sensibilissimo vantaggio della nostra bilancia dei pagamenti. Ciò, ovviamente, quando sia carente l'iniziativa privata per mancanza di possibilità di una gestione economica dei servizi.

È logico, infatti, che l'iniziativa privata si rivolga proprio a quei settori che sono più redditizi, mentre fatalmente le linee sovvenzionate devono adattarsi a rosicchiare gli ossi. Qualche modifica agli attuali sistemi d'intervento sembra peraltro oppor-

tuna, e del resto è stata riconosciuta necessaria da larghi settori del Parlamento e dell'opinione pubblica. Difatti un gruppo di lavoro sta esaminando, nell'ambito del Ministero, il quadro dei servizi marittimi di linea di preminente interesse nazionale, al fine di pervenire ad una loro ristrutturazione, restringendo, ove possibile, l'area dell'intervento dello Stato per concentrarlo in settori di più vitale interesse.

Le conclusioni di queste analisi o di questi studi costituiranno la premessa indispensabile per arrivare alla concreta formulazione di un nuovo programma navale che sia diretto soprattutto alla sostituzione, con naviglio di nuova costruzione, di molte navi che hanno superato da tempo i limiti di età e quindi di convenienza economica.

Nell'attesa della nuova strutturazione dei servizi, si è provveduto, in alcuni casi, ad una nuova dislocazione dei porti capilinea, il che era esigenza annosa e da molte parti sottolineata. In particolare, nel quadro della politica marittima saggiamente avviata dal ministro Spagnoli e intesa a favorire le zone scarsamente produttive, si è provveduto a porre a Trieste il capolinea di un servizio per New York, come auspicato da molti anni da parte di centri adriatici interessati. Tale provvedimento — è mia convinzione — potrà dare un certo contributo alla soluzione di alcuni problemi che ancora affliggono la città giuliana.

Per quanto si riferisce alle linee sovvenzionate d'interesse locale, è previsto un loro potenziamento e ammodernamento allo scopo di favorire una sempre maggiore e più agevole circolazione in tutto il territorio nazionale.

Anche il programma di sviluppo economico riconosce tale esigenza: va però richiamata l'attenzione dei responsabili dell'economia nazionale sul fatto che un ulteriore potenziamento dei servizi locali comporterà una revisione delle attuali sovvenzioni che si può calcolare, secondo dati elaborati dagli esperti, in non meno di un miliardo in aumento.

*La pesca.* — È noto a tutti l'ingente e straordinario incremento qualitativo e quan-

titativo che ha avuto la pesca negli ultimi dieci anni. Tale incremento ha segnato le sue punte più alte per quanto riguarda la pesca in Oceano, che esercitata, verso il 1957-58, con poche unità, si avvia a toccare il traguardo delle 100 navi, la maggior parte delle quali di nuova costruzione.

L'importanza del problema ittico al fine del reperimento di nuove risorse alimentari è stata riconosciuta anche dal programma di sviluppo economico, che ha previsto nel quinquennio stanziamenti dell'ordine di 30 miliardi. Tali stanziamenti hanno un fine altamente produttivistico, perchè consentiranno di avviare a soluzione il problema dell'ingente passivo, di non meno di 50-60 miliardi, che annualmente si registra nella voce « alimenti ittici » della bilancia commerciale italiana.

Tuttavia, nonostante tale rosea previsione per il futuro anche prossimo, negli ultimi mesi la situazione nel settore non ha registrato alcun miglioramento, sia perchè sono venute meno le provvidenze per le costruzioni navali (legge 31 maggio 1961, n. 301), sia perchè non è stato ancora reintegrato convenientemente il fondo di rotazione, come era stato, invece, insistentemente richiesto fin dal 1961.

A proposito poi dell'incremento della flotta da pesca, mi sembra si possa sottolineare il fatto che, in un giorno non lontano, si giungerà certamente, in sede internazionale, alla ripartizione delle aree destinate alla pesca anche in Oceano. È probabile che ci si arrivi per rispettare un buon ordine economico e per consolidare una pacifica convivenza.

Quel giorno, se noi italiani ci faremo trovare con una inadeguata flotta per la pesca in oceano, certamente saranno sacrificate le nostre esigenze, perchè si riterà inutile attribuire aree estese a chi non è attrezzato per sfruttarle! Ritengo, pertanto, che sia veramente urgente e necessario che l'Italia abbia una flotta da pesca oceanica che soddisfi completamente almeno le nostre esigenze interne.

Va dato atto al Ministero della marina mercantile di avere seguito il settore della pesca marittima con larga attenzione: è

recente l'approvazione della nuova legge sulla pesca, che consentirà di adeguare alle più recenti necessità le vetuste disposizioni, talune risalenti al 1882; anzi, come curiosità, voglio ricordare al Senato come sia ancora in vigore la « Decretazione Galli », che è un provvedimento, emanato attorno al 1850 dall'omonimo ministro pontificio, sulle Valli di Comacchio.

Immediatamente dopo l'entrata in vigore della legge si è dato corso alla preparazione del relativo regolamento, che dovrà essere emanato entro il febbraio prossimo.

Tuttavia, mi sembra che le nuove disposizioni, anche se consentono di ammodernare la vigente legislazione, non comprendano tutto il poliedrico mondo della pesca, per cui credo opportuno richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di predisporre gli strumenti legislativi per la redazione di un nuovo testo unico sulla pesca in mare. Possiamo, infatti, ben recepire in un testo unico tutto ciò che attiene alla pesca, però non complichiamo le cose semplici: una cosa è la pesca in mare e una cosa assolutamente diversa, con finalità e possibilità economiche diverse, è la pesca nelle acque dolci. Sarà invece necessario delimitare le zone di confine tra quelle che si ritengono acque di competenza del Ministero della marina mercantile e le acque interne. Potrà trattarsi delle Valli di Comacchio, delle foci di qualche fiume, eccetera, dove per qualche centinaio di metri o qualche chilometro sarà forse bene portare nell'entroterra il confine della zona di competenza del Ministero della marina mercantile; ma per quanto si riferisce ai nostri fiumi e torrenti di montagna, portarne la pesca sotto la giurisdizione del Ministero della marina mercantile sarebbe un errore. Non basta, infatti, fare delle leggi, occorre farle rispettare. In questo modo noi avremmo un'interferenza nell'entroterra continentale del Ministero della marina mercantile, che dovrebbe preoccuparsi della sorveglianza, la quale, oltre ad essere molto laboriosa, impone degli oneri tutt'altro che semplici, poichè la sorveglianza sulla pesca interna richiede molto più personale che non quella nelle acque marittime.

Un settore nel quale la pesca in acqua dolce ha segnato dei progressi ben maggiori di quelli della pesca in alto mare e in Oceano, è quello dello studio scientifico attinente alla fauna ittica. Il patrimonio costituito dalla piscicoltura nelle acque dolci è di entità relativamente modesta, ma gli istituti ittiogenici relativi sono bene attrezzati: sono invece carenti gli istituti scientifici che si occupano dei problemi ittiogenici dei pesci marini. In questo settore non dobbiamo farci battere dagli altri Paesi e dobbiamo rapidamente recuperare il tempo perduto.

*Il lavoro marittimo.* — Ho già richiamato l'attenzione del Senato sulla scarsa attenzione che il bilancio sembra riservare ai problemi della preparazione dei lavoratori del mare. Eppure è indiscutibile il fatto che la marina mercantile nazionale è venuta a trovarsi, negli ultimi anni, di fronte a difficoltà sempre crescenti nella formazione degli equipaggi delle proprie navi.

Talora, addirittura, il Ministero della marina mercantile si vede costretto a concedere — ad evitare il fermo delle navi — frequenti deroghe alle vigenti disposizioni, autorizzando l'imbarco di persone sprovviste del prescritto titolo professionale, ovvero consentendo passaggi da qualifiche inferiori a qualifiche superiori fra i componenti dell'equipaggio già imbarcato.

Credo, francamente, che la gravità di dette carenze sia tale da far ritenere indispensabile ed indilazionabile un intervento adeguato, allo scopo di evitare che, a breve scadenza, l'armamento si trovi nell'assoluta impossibilità di equipaggiare le navi mercantili ed anche le navi da diporto. Nella stagione buona, infatti, vi sono già oggi centinaia di navi da diporto che non possono muoversi o si muovono scarsamente proprio per deficienza di personale.

È pertanto necessario che il Ministero della marina mercantile venga messo nella possibilità di svolgere una fattiva opera allo scopo di incoraggiare l'affluenza dei giovani, anche residenti nelle zone dell'entroterra, negli istituti tecnici nautici e negli istituti professionali marittimi, mediante

la creazione di nuovi posti nei collegi di tipo marinaro, nonché mediante l'istituzione di borse di studio e la promozione di corsi di qualificazione per marittimi attualmente non qualificati.

Credo, inoltre, indispensabile, dato il continuo perfezionamento delle apparecchiature di bordo, e dati gl'impegni assunti dal nostro paese ai fini della sicurezza della navigazione, provvedere all'istituzione di corsi di aggiornamento e di perfezionamento professionale.

Mi sia consentito ora un accenno ai problemi dell'organo che segue da vicino le industrie del mare ed i loro problemi: il Ministero della marina mercantile, che nell'ultimo anno, sotto la guida del senatore Spagnoli, ha ulteriormente potenziato la sua attività sia per quanto si riferisce alla analisi della vasta problematica dei settori affidati dalla legge alla sua competenza istituzionale, sia per quanto attiene alla traduzione di questi studi in provvedimenti concreti ed efficaci.

Molte commissioni di studio sono state create in quest'ultimo periodo, e sono al lavoro: in particolare, ricordo quella sulla produttività dei porti, quella sulla riforma della legge portuale, quella sull'esame dei rapporti del Ministero con gli enti a finalità marinare, e, *last but not least*, la commissione per la ristrutturazione del Ministero, che sotto l'infaticabile guida del sottosegretario onorevole Riccio, attende alla redazione di un piano per l'adeguamento delle strutture del Ministero stesso alle sempre crescenti e mutevoli esigenze del settore marittimo.

A questo proposito, mi sia consentito sottolineare la grave carenza dell'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile, che presenta nel ruolo organico dei vuoti preoccupanti. Mi è stato accennato al Ministero che vi sono soltanto sei ingegneri. Sei ingegneri rappresentano un quinto di quelli necessari per svolgere bene tutto il lavoro delle Capitanerie di porto!

Ora, c'è da sperare che i risultati del lavoro della commissione consentano di porre riparo a tale situazione.

Inoltre, a mio parere, sarà opportuno tenere presente la convenienza di separare l'amministrazione del demanio marittimo, la cui specializzazione tecnica non consente commistioni, da quella dei porti, che potrebbe essere affidata ad altro servizio, da costituirsi, avente competenza sui porti e sul lavoro portuale.

A proposito del demanio marittimo, sia consentito rilevare che esso ha delle esigenze di attività enormi, che non trovano rispondenza nel numero dei funzionari addetti a tale servizio. Si tratta di un ingente patrimonio, per cui bisogna trovare il modo di tutelarlo e di metterlo meglio al servizio dell'economia nazionale. Ho rilevato che nel bilancio è prevista una spesa di 30 milioni per la demolizione coatta di stabili costruiti abusivamente. D'accordo che questa somma dovrebbe poi essere recuperata a carico degli interessati che subiscono la demolizione, ma noi dobbiamo pensare che demolizione significa distruzione di ricchezza e quindi non deve essere questo l'atto punitivo con cui si colpisce una trasgressione; si può, piuttosto, operare l'occupazione, l'acquisizione dello stabile costruito abusivamente, naturalmente se non si tratta di costruzione che offenda il paesaggio. Piuttosto che ingiungere a qualcuno di demolire una casa ben fatta, sarebbe più logico espropriarla, dato che è stata costruita con la precisa scienza di violare la legge, e disporne poi la vendita in pubblica asta.

CROLLALANZA. Il guaio è che spesso il demanio concede la costruzione su suoli demaniali, in zone confinanti con gli abitati, senza il nulla osta del Comune e della sovrintendenza ai monumenti, per cui vi sono delle brutture proprio lungo le coste: nelle zone panoramicamente più belle!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. E voglio ora accennare al problema di fondo, quello cioè di trovare la strada perchè questo ingente patrimonio, costituito dal demanio marittimo, sia posto a frutto per la vita nazionale.

GENCO. Volevano venderlo per costruire gli ospedali!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. L'idea era buona e il problema merita indubbiamente di essere ristudiato, nel suo complesso, sia per tutelare gli interessi della collettività che non devono essere lesi nè da occupazioni illegittime, nè da concessioni fatte trascurando gli interessi generali, sia anche — e questa è la cosa più importante — per mettere a frutto questo ingente capitale.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Quello che si riferisce a questo argomento è uno dei tanti fascicoli che il Ministro della marina mercantile sta esaminando, perchè si era accorto che esternamente aveva una bellissima dicitura, ma dentro era rosicchiato dai topi ed ammuffito. È stato messo sul tavolo insieme a tanti altri fascicoli, perchè l'importante era decidersi a esaminarlo in concreto, e non illudersi soltanto, guardando la bella etichetta!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Credo di avere accennato ai problemi di maggiore rilievo. Al termine della mia brevissima esposizione, penso di dover richiamare l'attenzione del Senato sull'importanza, veramente enorme, delle attività marine, e sulla necessità che ad esse venga finalmente riconosciuta, con adeguati provvedimenti (ed il provvedimento è quello di mettere a disposizione qualche decina di miliardi in più per il Ministero della marina mercantile) la loro importanza, sia perchè esse hanno contribuito e contribuiscono in rilevante misura allo sviluppo del nostro Paese, sia perchè l'appassionata, solerte e infaticabile opera dei lavoratori del mare, di tutte le categorie ed a tutti i livelli di responsabilità, le impongono alla riconoscenza dell'intera Nazione.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore De Unterrichter per la sua chiara relazione.

Do la parola al senatore Vidali, il quale svolgerà, nel suo intervento, i seguenti ordi-

ni del giorno firmati anche dai senatore Fabretti, Vergani, Adamoli, Spezzano, Gaiani, Giacomo Ferrari e Guanti:

Il Senato,

rilevato il ritardo verificatosi nell'attuazione dell'articolo 70 della legge costituzionale n. 1, del 30 gennaio 1963, per quanto concerne l'istituzione dell'Ente autonomo portuale di Trieste;

constatata la necessità improrogabile di dotare il porto di Trieste di tale strumento indispensabile alla ripresa dei suoi traffici commerciali da e per l'estero ed al superamento delle attuali situazioni, che determinano la progressiva decadenza dell'emporio triestino, in relazione alla concorrenza dei porti esteri che sono impegnati nello stesso genere di traffici da e per l'estero,

impegna il Governo ad agevolare, con la massima sollecitudine, l'iter dei vari disegni di legge già presentati in merito da parlamentari dei vari Gruppi politici ed eventualmente a presentarne uno di propria iniziativa, al fine di garantire la pronta attuazione del disposto della legge costituzionale istitutiva della Regione Friuli-Venezia Giulia per quanto concerne l'Ente autonomo portuale di Trieste.

Il Senato,

tenuto conto delle esigenze derivanti dalla critica situazione di bilancio della Azienda dei magazzini generali di Trieste e delle sue ripercussioni negative sui traffici dell'emporio;

rilevata la possibilità di superare l'attuale crisi eliminando le cause che sono alla base della situazione di inferiorità del porto di Trieste rispetto agli altri porti nazionali e nella competizione con quelli esteri,

impegna il Governo a provvedere sollecitamente:

1) disponendo la classificazione del porto di Trieste;

2) sollevando l'Azienda dei magazzini generali dagli oneri che ora gravano sul suo bilancio per le spese di manutenzione e di

manovre ferroviarie nell'ambito del porto ed attribuendole all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

3) richiedendo la revisione del Trattato di Roma del MEC, al fine di assicurare al porto di Trieste condizioni non inferiori a quelle già garantite, per motivazioni del tutto valide anche per il porto di Trieste, ai porti della Germania settentrionale;

4) disponendo stanziamenti atti a sanare il bilancio dell'Azienda dei magazzini generali per i passivi derivanti dai suaccennati mancati provvedimenti.

Il Senato,

tenuto conto dello sviluppo in atto dei traffici commerciali mondiali e nazionali e delle esigenze conseguenti di rinnovamento e potenziamento della flotta mercantile italiana;

rilevata la gravità delle conseguenze che deriverebbero all'economia nazionale dal progettato ridimensionamento dell'industria cantieristica italiana nell'ambito del MEC;

impegna il Governo ad attuare una politica cantieristica nazionale atta non soltanto ad evitare la chiusura dei cantieri navali dell'IRI sui quali grava tale minaccia, ma a potenziare e rendere competitivi in ambito internazionale — attraverso una programmazione di adeguati investimenti nel settore siderurgico-meccanico-cantieristico — questi che sono fra i più importanti stabilimenti cantieristici del Paese e che, con le auspiccate misure, possono validamente contribuire allo sviluppo dell'economia marinara nazionale.

V I D A L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero illustrare con un unico intervento i tre ordini del giorno che ho presentato per richiamare l'attenzione del Governo su alcuni dei più urgenti problemi che interessano l'economia marittima triestina e che investono allo stesso tempo l'economia regionale e nazionale.

Ente autonomo del porto di Trieste. Lo Statuto speciale per la Regione Friuli-Venezia Giulia si conclude con l'articolo 70 che,

nel suo ultimo comma, stabilisce: « Con legge della Repubblica, entro un anno dall'entrata in vigore del presente Statuto, saranno emanate norme per l'istituzione dell'ente del porto di Trieste e per il relativo ordinamento ». La legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 1° febbraio, n. 29, veniva resa operante con l'emanazione delle norme per l'elezione del primo Consiglio regionale (legge 3 febbraio 1964, n. 3). Il 10 maggio 1964 venne eletto il Consiglio regionale.

Siamo dunque a trentadue mesi dall'istituzione della Regione, a sedici mesi di esistenza effettiva della Regione e ancora non è stato istituito l'ente del porto.

Se si pensa che la Regione Friuli-Venezia Giulia sarebbe potuta nascere quasi dieci anni prima, se si ricorda quanto faticosa è stata questa nascita e quanti procrastinamenti hanno subito tutti i provvedimenti di legge necessari prima per l'elezione del primo Consiglio regionale e poi per il funzionamento — tuttora tanto lento e laborioso per i ritardi nell'emanazione di tutte le norme di attuazione e per i frequenti intralci posti dai vari organi governativi alle leggi approvate dal Consiglio regionale — è inevitabile giungere alla constatazione che tutto ciò ha gravemente danneggiato la vita economica e politica della Regione.

Uno degli strumenti previsti per la rinascita economica regionale, il principale per la ripresa dell'economia portuale del suo capoluogo, è appunto l'ente portuale autonomo di Trieste; ed è veramente inspiegabile che esso non sia stato ancora istituito.

Da parte nostra è stato presentato il disegno di legge n. 517, fin dal 15 aprile 1964, ma, malgrado il favore incontrato inizialmente, il disegno di legge si è poi insabbiato principalmente per perplessità sorte in merito al finanziamento necessario. Altri disegni di legge sono stati successivamente presentati al Parlamento tanto dal gruppo socialdemocratico che da quello democratico cristiano. Fra le tre proposte si rilevano alcune differenze riguardanti i criteri di competenza, di funzionamento e di finanziamento dell'ente, ma noi siamo convinti che è possibile, che è necessario pro-

cedere rapidamente alla discussione dei disegni di legge già approntati ed eventualmente anche di quello che da tempo risulta in elaborazione da parte del Governo. Essenziale è arrivare ad una conclusione che permetta la sollecita utilizzazione di un efficace strumento per la vita del porto di Trieste. L'ente portuale dovrebbe avere importanti funzioni atte a recuperare le correnti di traffico commerciale tradizionali per Trieste, attraverso adeguati accordi con i Paesi dell'Europa centrale ed orientale e con quelli del Medio ed Estremo Oriente, nonchè con tutti i nuovi Stati resisi indipendenti ed interessati all'esportazione ed all'importazione verso e da i Paesi europei attraverso l'emporio triestino. Tali traffici commerciali di carattere internazionale tendono attualmente, in misura sempre più cospicua, ad essere deviati verso i porti tedeschi del Mare del Nord e verso i porti jugoslavi, che esercitano nei confronti di Trieste una sempre più temibile concorrenza. L'ente portuale dovrebbe avere una funzione decisiva per il potenziamento delle infrastrutture indispensabili a porre il porto di Trieste in condizioni di competitività con quelli esteri, sempre più attrezzati e meglio collegati con i loro retroterra. L'ente portuale dovrebbe operare pure come anello di collegamento fra Stato e Regione nella programmazione economica ed è questa una delle sue funzioni principali e particolarmente attuali.

Io ritengo che i colleghi di tutti i Gruppi potranno essere concordi sulla necessità di procedere rapidamente alla realizzazione di questo ente, sia per ottemperare ad una disposizione costituzionale, sia per favorire la rinascita economica triestina e regionale a vantaggio degli interessi economici nazionali, ed auspico che per tali ragioni il Governo voglia esprimere il suo impegno a superare rapidamente gli intralci che già troppo a lungo hanno procrastinato l'approvazione di questo provvedimento.

Con l'altro ordine del giorno sui problemi portuali triestini di maggiore urgenza, ho inteso sollecitare il Governo a provvedere affinché il porto di Trieste venga finalmente tolto dalla situazione d'inferiorità nella qua-

le si trova rispetto a tutti gli altri porti nazionali per la mancata sua classificazione.

Il porto di Trieste in Italia è l'unico italiano porto non classificato e, da questo punto di vista, si può dire che è ritenuto ancora oggi un porto austro-ungarico.

Proprio da questa condizione eccezionale derivano gravi conseguenze finanziarie all'Azienda dei magazzini generali di Trieste. Attualmente il bilancio di questa Azienda è gravemente deficitario, principalmente per l'onere che essa ha dovuto finora sopportare per tutte le spese di manutenzione e di manovra dei servizi ferroviari nell'ambito del porto, che negli altri porti sono sostenute dall'Amministrazione delle ferrovie statali. Tale carico finanziario ha inciso gravemente sull'Azienda e, malgrado molte assicurazioni ricevute da vari esponenti di Governo, nulla finora è stato fatto per alleviare il suo bilancio. La situazione, da tempo difficile, appare attualmente addirittura drammatica e richiede pertanto il pronto intervento del Governo, sia per sanare il *deficit* che per avviare la gestione ad un normale funzionamento. Si tratta, infatti, di evitare ogni aumento tariffario da parte dell'Azienda, e ciò può essere ottenuto soltanto sanando la situazione con l'intervento statale, dato che ogni altra soluzione in sede locale e regionale si dimostra assolutamente inadeguata e dato che il prospettato aumento tariffario significherebbe il crollo definitivo dei traffici triestini a tutto vantaggio dei porti concorrenti, non soltanto in forma temporanea, ma, evidentemente, con danno anche a lunghissimo termine.

Nel mio ordine del giorno rinnovo pure la sollecitazione al Governo perchè si adoperi al fine di rivedere il trattato di Roma nel senso che quanto è stato già garantito ai porti nordici della Germania venga esteso in favore del porto di Trieste. Su questo argomento ebbi modo di intrattenermi in un mio recente intervento in Assemblea a proposito della delega al Governo per i provvedimenti nelle materie previste dai trattati della Comunità economica europea. Si tratta di una rivendicazione ormai fatta propria da tutti i settori politici ed economici di Trieste e per la quale ripetutamente noi siamo intervenuti presso il Governo.

Non è mia intenzione citare i molti dati, che sono a disposizione di chiunque si interessi della materia, riguardanti l'andamento dei traffici triestini. Desidero soltanto riferirmi a quanto si può leggere sulla rivista mensile del Provveditorato del porto di Venezia, nel numero del maggio scorso, perchè mi pare che quanto indica la corrispondenza triestina su questa rivista rispecchi assolutamente la verità.

« Il movimento dei traffici triestini è un movimento a dondolo. Non sappiamo se tale frase — cioè "movimento a dondolo" — sia entrata nel frasario economico. Ma la proponiamo, dopo avere osservato per anni ed anni il movimento portuale di Trieste, dopo aver detto parecchie volte: "Questo mese rappresenta un certo miglioramento", ma due mesi dopo: "Questo mese rappresenta un certo peggioramento", per poi, naturalmente, ritornare daccapo. C'è insomma un alternarsi di dati, che porta ad un alta lenare di osservazioni che si ripetono, contraddicendosi nei singoli mesi; mentre quella che resta sempre valida è l'osservazione che consegue alla visione panoramica del fenomeno, ed è questa: "In tempi in cui i traffici nazionali e mondiali sono in continuo aumento, un'economia a dondolo nei traffici di un porto rappresenta un regresso". Ed è come dire che la "sufficiente" espansione dei traffici altrui mette in rilievo la "deficiente" espansione o la non espansione dei traffici marittimi triestini »

Il corrispondente cita poi i dati del movimento marittimo del mese di aprile, in regresso rispetto a quelli dello stesso mese del 1964, e quelli del primo quadrimestre, che sono i seguenti: primo quadrimestre 1965: totale del movimento marittimo pari a 1 milione e 832.047 tonnellate (1.304.770 di sbarchi e 527.277 d'imbarchi); primo quadrimestre 1964: totale 1.972.798 tonnellate (1.541.650 e 431.148); primo quadrimestre 1963: totale 1.686.840 tonnellate (1.237.335 e 449.505); primo quadrimestre 1962: totale 1.721.742 tonnellate (1.223.808 e 497.934).

Questi dati assumono poi il loro vero significato specie in comparazione con quelli degli altri porti, generalmente in progressivo incremento. L'unico porto che va indietro, in Italia, è quello di Trieste. Ogni

giorno la stampa triestina e quella nazionale ci dimostra l'anormalità di questo andamento dei traffici triestini rispetto alle possibilità esistenti. I Paesi utenti del porto, ed in primo luogo l'Austria, la Cecoslovacchia, l'Ungheria, manifestano, attraverso la loro stampa e le dichiarazioni dei loro esponenti commerciali, un vivo interesse ai traffici via Trieste e nello stesso tempo osservano le notevoli difficoltà derivanti a questo transito per Trieste dalla inefficienza delle infrastrutture del porto. Ho avuto recentemente occasione di intrattenermi in questa sede, a proposito della discussione del bilancio dei lavori pubblici, sulle improrogabili necessità di dotare il porto di Trieste di efficienti collegamenti ferroviari, stradali, autostradali — come di quelli marittimi — sia con il retroterra nazionale che con quello internazionale. Tutti questi problemi sono strettamente connessi con la potenziale efficienza del porto. Si tratta, per tutto questo complesso di problemi cui ho accennato, e che soltanto in parte vengono citati nell'ordine del giorno, anzitutto e soprattutto di rendersi effettivamente consapevoli che i provvedimenti sollecitati non riguardano soltanto l'avvenire e le possibilità di sviluppo economico di Trieste e della Regione, ma hanno invece una notevole importanza per l'economia nazionale nel suo complesso, data la particolarità dei traffici triestini che, essendo prevalentemente di carattere internazionale, danno e potrebbero dare in misura molto più cospicua grandi utili valutari al nostro Paese.

Ma c'è anche un problema politico più generale che dovrebbe pur essere tenuto in considerazione dal Governo. Malgrado gli innumerevoli bei discorsi, le tante e spesso contraddittorie dichiarazioni dei Ministri e Sottosegretari che promettono molto e qualche volta arrivano ed inaugurano, tagliano nastri e posano prime pietre, nulla procede a ritmo normale quando si tratta di effettive soluzioni ai vari problemi. Tutti lamentano a Trieste che ci sia ancora forse l'unico percorso ferroviario da ripristinare dopo le distruzioni belliche sul territorio nazionale, proprio nel tratto Venezia-Trieste,

rimasto tuttora a binario unico, e nello spazio di poche settimane le voci su tale ripristino si alternano in senso positivo e negativo; così avviene per ogni opera, per ogni provvedimento materiale e anche legislativo (vedi ente portuale, classificazione del porto, eccetera) e c'è ormai un diffuso e pericoloso pessimismo di fronte ad ogni promessa governativa. In tutto ciò il Governo di centro-sinistra non dimostra migliori intenti ed iniziative dei precedenti, anzi la situazione diventa ogni giorno più pesante anche da questo punto di vista, e ben magra consolazione, per i triestini e per i cittadini del Friuli-Venezia Giulia, è quella di trovarsi sempre più vastamente concordi nell'individuare quanto è necessario, quanto è urgente, quanto va fatto prima, se poi in effetti nulla di quanto occorre progredisce e la città e la regione decadono sempre più.

E giungo così ad un problema che forma oggetto di un terzo ordine del giorno, quello cantieristico. Non ho voluto menzionare nel mio ordine del giorno il cantiere San Marco, perchè noi intendiamo sempre sottolineare che questo è solo un aspetto del più generale problema cantieristico nazionale, ma, anche ponendo l'accento sui criteri generali che dovrebbero essere seguiti nel settore cantieristico nazionale, non posso fare a meno qui di ricordare la questione del San Marco, come uno dei più tipici risultati fallimentari dell'attuale politica marinara del Governo.

Nella relazione sull'esercizio 1964, l'IRI rileva fra l'altro che nel corso di tale anno l'industria cantieristica mondiale ha varato 10,3 milioni di tonnellaggio, il massimo sinora registrato e pari a circa il 70 per cento della capacità produttiva, che si stima superi i 14 milioni di tonnellaggio. Nello stesso periodo gli ordini affluiti ai cantieri hanno segnato un aumento dell'ordine di 4 milioni di tonnellaggio rispetto al 1963. Per quanto riguarda i cantieri della CEE, il loro carico di lavoro, pur essendo aumentato di oltre 400.000 tonnellate, rappresenta soltanto il 18 per cento del totale mondiale contro il 20,7 per cento alla fine del 1963. Inoltre, l'aumento del carico di lavoro è dovuto soltanto alla forte ripresa della naval-

meccanica tedesca che, mentre ha varato 0,9 milioni di tonnello, ha ricevuto commesse per 1,7 milioni di tonnello, talchè il suo carico di lavoro è salito dall'8,9 per cento al 10,4 per cento del totale mondiale.

In tale situazione le difficoltà dell'industria cantieristica italiana si sono accentuate e, malgrado che il Governo abbia predisposto un disegno di legge diretto a rinnovare il regime di aiuti per la durata di un quinquennio e nel contempo a permettere una riorganizzazione del settore, tale provvedimento è — come indica la relazione dell'IRI — « tuttora in corso di messa a punto, per cui il periodo di vacanza del regime di aiuti, indispensabile anche per condurre avanti la politica di risanamento, minaccia di protarsi per la quasi totalità del 1965 con gravissime ripercussioni per la gestione delle società cantieristiche » e « l'afflusso di ordini ai cantieri italiani non riuscirà, nè per il tonnello nè per il tipo di naviglio, a garantire un economico sfruttamento dell'attuale capacità produttiva ».

« È in questo quadro — dice sempre la relazione dell'IRI — che il progetto di programma quinquennale elaborato dal Governo ha indicato la necessità di un'ulteriore concentrazione come presupposto di un rinvigorimento dell'attività cantieristica nazionale ».

Tutto ciò appare di estrema gravità e merita da parte nostra qualche ulteriore commento.

Come indicava, il 20 maggio ultimo scorso, il Ministro della marina mercantile, « la bilancia dei trasporti marittimi dell'Italia, dopo aver registrato un saldo attivo di rilevante entità fino al 1960, negli anni seguenti ha cominciato a presentare un saldo passivo che è andato costantemente aumentando ». Infatti, mentre nel 1956 avevamo un attivo di 160 miliardi di lire, nel 1963, siamo passati a 180 miliardi di passivo, e tutto ciò si è verificato mentre i bisogni dei trasporti marittimi sono progressivamente aumentati. Il ministro Spagnoli ha riconosciuto che fra cinque anni si passerà da 140 milioni di tonnellate di merci trasportate via mare da e per l'Italia a 200 mi-

lioni. Soltanto il 31 per cento di queste merci viene trasportato da navi italiane e la percentuale tenderà a diminuire, se non si incrementerà la nostra flotta.

Mentre, dunque, il bisogno di navi aumenta, il nostro Governo vuole ridurre di 300.000 tonnellate la capacità produttiva dei nostri cantieri, prospettando la chiusura di quelli di Trieste, Livorno e La Spezia. Si prospetta, in tale indirizzo governativo, la necessità di dover comperare navi all'estero o di trasportare le nostre merci su navi straniere, ed in ciò consiste la più evidente ed antieconomica contraddizione in cui il nostro Paese si è posto in ossequio alle direttive della CEE; mentre, come noi sosteniamo, si dovrebbe provvedere alla costruzione di circa 500.000 tonnellate di naviglio annuo soltanto per far fronte alle necessità nazionali: ad esse andrebbero aggiunte altre 250.000 tonnellate per il normale rinnovo annuo della flotta mercantile. E quando si parla dell'insufficiente produttività dell'industria cantieristica nazionale, bisogna pure rilevare quanto emerge dai dati resi noti dal Ministero della marina mercantile in questi giorni: nel 1964 si è avuta una potenzialità complessiva di circa 357.000 tonnellate, superiore di 27.000 tonnellate rispetto a quella del 1963 e di 42.000 rispetto a quella del 1962. Il numero degli addetti, nel 1964, è invece sceso ad un totale di 29.105, contro le 39.814 unità del 1956 e le 41.982 unità del 1957. Secondo le stessi fonti, il 95 per cento di tutte le costruzioni è stato realizzato dai cantieri della Liguria e della Venezia Giulia. Tale aumento della potenzialità, oltre che dal limitato « processo di meccanizzazione » cui fa speciale riferimento il Ministero, è stato largamente determinato dall'aumentato sfruttamento dei lavoratori, con il continuo taglio dei tempi di lavoro dettato dalla cosiddetta « razionalizzazione delle tecniche produttive ».

In questo quadro, contraddittorio, antieconomico e antisociale della produzione cantieristica nazionale, permettete che mi soffermi un po', ancora una volta, sulla situazione e le prospettive del cantiere principale della mia città, il San Marco, che oggi viene classificato fra quelli « marginali ».

Questo cantiere, che in 126 anni di attività si è conquistato una reputazione attraverso una tradizione di lavoro e di esperienze nella costruzione di ogni tipo di navi, vanta un complesso di tecnici ed operai specializzati altamente apprezzati in campo internazionale e ciò non è poco, nè può essere considerato soltanto un fatto storico.

Il cantiere San Marco rappresenta un elemento essenziale dell'industria triestina ed un centro propulsivo dell'intera economia locale, e non soltanto per i 2.050 dipendenti (fino a pochi anni fa circa 3.000) che vi operano, ma anche per gli altri 2877 lavoratori dipendenti da 72 ditte che operano complementariamente attuando lavori di carpenteria, meccanica e in legno, picchettaggio, pavimentazioni, arredamenti, serramenti, impianti elettrici e pitturazioni, come pure per numerose altre aziende bancarie, assicurative, dei trasporti, la cui attività è legata al lavoro del « San Marco ». Nè va trascurato il fatto, cui ho accennato prima, che il decadimento dei traffici commerciali del porto triestino fa emergere ancora di più la funzione di questo settore industriale cantieristico a difesa dell'economia triestina, duramente colpita da avvenimenti e cambiamenti, anche di carattere politico, verificatisi nella situazione locale.

La pretesa « marginalità » del cantiere San Marco, oltre che per queste considerazioni, appare assurda anche alla luce delle sue realizzazioni degli ultimi decenni, attuate in condizioni d'inferiorità rispetto a tutti gli altri stabilimenti similari nazionali, anche per il ritardato inserimento di Trieste nell'Amministrazione italiana in questo dopoguerra.

Posso citare qui soltanto alcuni elementi indicativi dei provvedimenti adottati a danno di aziende CRDA di Trieste negli ultimi anni: mancato inserimento del cantiere San Marco nei piani di ammodernamento e potenziamento delle aziende Fincantieri; abbandono del piano di lavori previsti per una spesa di 3,8 miliardi, di cui vennero eseguite opere iniziali soltanto per circa 1,2 miliardi; riduzione della produzione nelle Officine ponti e gru annesse al cantiere in parola ed assegnazione di co-

struzioni di ponti ad altra azienda Finsider; cessazione della produzione di macchinari ausiliari di bordo, trasferita ad altra società; chiusura del cantiere San Rocco di Muglia e suo trasferimento all'Arsenale triestino.

Fra le obiezioni che si pongono alla richiesta di ammodernamento ed ampliamento del cantiere San Marco, una delle principali si riferisce alla pretesa insufficienza di spazio: ma tale situazione, che del resto è comune a tutti gli altri cantieri, non esclude affatto l'attrezzamento per molti tipi di costruzioni navali di non grandissimo tonnellaggio.

Per quanto concerne la potenzialità giornaliera, espressa in tonnellate di acciaio lavorato messo in opera sugli scali in una giornata lavorativa di otto ore, il cantiere San Marco risulta al terzo posto nella graduatoria dei maggiori cantieri navali italiani.

Si parla molto, negli ultimi tempi, di eventuali, probabili attività sostitutive da instaurare nelle città colpite dalla chiusura degli stabilimenti cantieristici, dando per scontato il temuto e, secondo noi, non giustificato provvedimento di chiusura. Ora, senza entrare nel merito di questa deprecata soluzione, desidero soltanto sottolineare che, per sistemare il personale dipendente dal « San Marco » e dalle altre ditte che cooperano nell'attività cantieristica, occorrerebbero ingenti finanziamenti dell'ordine di circa 200 miliardi, che davvero riesce difficile immaginare da chi e come potrebbero essere reperiti e utilizzati. Risultano, pertanto, del tutto vane le generiche assicurazioni in questo senso. Il risultato sarebbe, comunque, un grave aumento della già allarmante disoccupazione, ed il difficilissimo assorbimento della mano d'opera rimasta disoccupata, se non attraverso un'ulteriore, forzata emigrazione.

Noi insistiamo, pertanto, sull'unica soluzione convincente che prevede un programma di intensificazione della produzione cantieristica corrispondente alle possibilità ed alle esigenze dei traffici commerciali attuali e del rinnovamento della nostra flotta. Allo stesso tempo insistiamo per un

deciso intervento nell'ambito della Comunità europea al fine di assicurare al nostro Paese le condizioni di cui già hanno saputo usufruire altri Paesi membri, principalmente la Germania; ciò vale specialmente per le zone come quella di Trieste, per le ragioni alle quali ho fatto cenno prima.

Comunque, dopo tanti miei interventi e dopo quelli di tanti altri colleghi per conoscere l'effettiva volontà del Governo sul problema della cantieristica nazionale e sui risultati che si possono prevedere dalle trattative in corso nella Comunità europea, ancora una volta sono costretto a sollecitare una risposta chiara, una risposta definitiva che tenga conto delle indicazioni che da varie parti, soprattutto dai lavoratori e dalle loro organizzazioni sindacali, concretamente dimostrano la possibilità e la convenienza per la nostra economia marittima, e per l'economia nazionale nel suo complesso, di un'efficace difesa del patrimonio cantieristico attraverso investimenti atti ad ammodernare e potenziare i nostri stabilimenti, sì che possano ancora, in futuro, competere vittoriosamente anche in campo internazionale.

**DE UNTERRICHTER, relatore.** Chiedo scusa ai colleghi per una dimenticanza nella quale sono incorso nel dare lettura degli appunti che avevo preparato per la mia relazione. Mi era stato già suggerito dal collega Zannier: la costituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste. L'articolo 70 dello Statuto della Regione Friuli-Venezia Giulia, di cui alla legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, prevede l'istituzione dell'ente del porto di Trieste con legge della Repubblica, che il Parlamento avrebbe dovuto approvare nel termine, già trascorso, di un anno dall'entrata in vigore del citato Statuto. È necessario, pertanto, procedere con la massima urgenza a tale adempimento, al fine di dotare il porto di Trieste di quello strumento legislativo atto ad avviare a soluzione la grave crisi che attualmente lo travaglia e creare così le premesse per un sicuro sviluppo dei traffici di transito e delle attività commerciali ed industriali ad esso collegate.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Adamoli, svolgerà, nel suo intervento, un ordine del giorno, firmato anche dai senatori Vidali, Fabretti e Guanti:

Il Senato,

considerata la situazione in cui tuttora si trovano i vecchi lavoratori del mare le cui pensioni sono rimaste al livello del 1° gennaio 1958 nonostante i forti aumenti del costo della vita e le variazioni avvenute in tutte le altre categorie di pensioni,

impegna il Governo:

1) a presentare al Parlamento con assoluta urgenza il disegno di legge ripetutamente annunciato sulla riforma del sistema della previdenza marinara;

2) a concedere un acconto sui futuri aumenti pari almeno ad una mensilità.

**A D A M O L I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, credo che se andassimo a leggere le relazioni preparate dai colleghi della maggioranza sui bilanci della Marina mercantile, forse troveremmo che, fra tutte le relazioni parlamentari, le più critiche sono proprio queste; e ve ne sono alcune, ad esempio quella del collega Colasanto alla Camera dei deputati nel 1962, che noi potremmo sottoscrivere quasi integralmente. La stessa relazione del senatore De Unterrichter, quando sarà sistemata e precisata in alcune parti, segue un filone critico. Lo stesso Ministro, si può dire, ogni volta che pronuncia un discorso è autocritico: continua a rilevare le insufficienze, i limiti, le difficoltà, gli ostacoli; ossia siamo di fronte ad un tipico settore dove, nonostante certe valutazioni, almeno come livello d'impegno, vi è un accordo quasi totale, ma al momento stesso e uno di quei settori nel quale noi dobbiamo marcare il passo in modo imbarazzante. E imbarazzati siamo nell'intervenire sul bilancio: è difficile fare un dibattito su cose ormai ovvie. E vero che ci sono alcune enunciazioni, alcune volontà da affermare, ma noi dobbiamo continuamente ripetere un dibattito su una certa situazione che, purtroppo — e

non lo diciamo con soddisfazione — non migliora. Flotta, porti, cantieri: se noi dobbiamo considerare il livello di questi valori, vediamo che sono tutti punti perduti in questi anni. Il collega De Unterrichter ha ricordato la graduatoria delle flotte in campo mondiale: sono punti perduti per l'Italia; i cantieri, sono punti perduti; i porti, sono punti perduti: e tutto questo nel quadro riconosciuto e riaffermato — non mi voglio davvero ripetere, perchè sarei realmente stancante — di un andamento europeo e mondiale completamente diverso. E non sappiamo uscirne fuori: non possiamo continuamente, in maniera monotona, insistere su certe questioni, se il Governo fa certe affermazioni e poi non sa seguire quelle direttive che dice di voler applicare.

La situazione dei cantieri è tipica: l'ha ricordata il collega Vidali: noi in tutti questi anni, abbiamo fatto un'assurda politica cantieristica deprimendo questo settore, invece di potenziarlo, perchè lo si è considerato superato. Noi abbiamo sempre contestato tali affermazioni con forza. Se andate a rileggere i nostri interventi, i nostri ordini del giorno, da dieci anni a questa parte, voi vedrete come noi abbiamo sempre contestato che la prospettiva mondiale della costruzione cantieristica fosse sfavorevole: ci è stato risposto che bisognava ridimensionare questo settore. Oggi, in un documento ufficiale del Governo, quello ricordato dal collega Vidali, relativo alle partecipazioni statali, si riconosce che le costruzioni navali nel mondo hanno raggiunto un tetto mai finora toccato; oggi si riconosce che le prospettive sono quelle di un grande aumento. E questo si sapeva, perchè il mondo va avanti, vanno avanti i nuovi Stati, aumentano le relazioni e s'intrecciano gli scambi. Questo era naturale: soltanto in Italia si sosteneva, e si era arrivati a teorizzare, una politica di autolesionismo con una prospettiva che non aveva nessunissima base: questa è la realtà! Vuole ora il Governo dirci se, di fronte a questa situazione, finisce la storia dei cantieri chiusi o che si chiudono? Vuole dirci almeno questo? Almeno di fronte a questa situazione ormai collau-

data e confermata, vuole il Governo riconoscere di aver fatto delle valutazioni che, per fortuna, non si sono dimostrate giuste? Allora, conserviamo quello che abbiamo e potenziamo quello che si può potenziare. Il collega Vidali ha ricordato che, nell'ambito del MEC, la Germania ha cantieri in rapido sviluppo; ed è proprio il Paese che pretende che i nostri cantieri siano chiusi; ma al tempo stesso la Germania occidentale continua ad avere percentuali altissime di presenza nelle costruzioni navali. Questi sono i fatti! Su questa faccenda è bene che si parli chiaro una volta per sempre, perchè questa questione degli aiuti si dimostra difficilmente comprensibile. Noi dobbiamo discutere e piatire, dobbiamo andare a battere alla porta dei nostri cosiddetti alleati — che, per conto loro, vanno avanti nella politica cantieristica — perchè ci permettano di dare qualche soldo ai nostri cantieri. Allora, effettivamente, bisogna fare un'altra politica. Queste cose si dicono con imbarazzo, perchè non si dicono da oggi. Tutti i colleghi lo sanno, molti hanno trattato a fondo certi argomenti, credo che nessuno dei colleghi presenti non sia convinto di quello che andiamo dicendo: però si continua nella politica di ridimensionamento dei cantieri e così avviene per quanto riguarda la flotta.

Il collega De Unterrichter ha parlato di rami secchi: può darsi che ci siano, non lo so...

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
È una mia impressione.

A D A M O L I . Può darsi che tra Otranto e le Tremiti ci sia qualche nave di piccolo cabotaggio da mettere da parte, o qualche cosa di questo tipo, ma qui si parla di tutta la politica marinara, altro che di rami secchi. Qui siamo di fronte al vuoto dell'iniziativa governativa per quanto riguarda le linee commerciali. Abbiamo fatto una certa politica per quanto riguarda le linee passeggeri, dove constatiamo una certa nostra presenza; facendo il bilancio di questa presenza può darsi che si possa dire che abbiamo fatto qualcosa di positivo in

tema di collegamenti, anche sul piano del prestigio, nel senso di un Paese capace di presentarsi di fronte al mondo con certe espressioni della sua capacità produttiva. Comunque, non voglio fare questo discorso, ma non posso tacere che, nel campo delle linee passeggeri, qualcuno ha perfino detto che abbiamo esagerato, e forse è vero.

Nel campo delle navi di linea commerciali, invece, ci troviamo in una situazione ben diversa di fronte alla quale bisogna agire; qui c'è la Finmare: come la consideriamo? C'è la dittatura di questa società finanziaria, non so quanto il Ministro potrà avere influenza su quello che succede lì dentro! Voi sapete come sono ordinate le partecipazioni statali. Spesso i Ministri non sanno dove mettere le mani, non sanno come intervenire in settori delicatissimi della vita nazionale; probabilmente il ministro Spagnoli è di fronte alla Finmare in queste condizioni. Però il Governo ha delle gravissime responsabilità, perchè non sta ai patti. Sapete quanti sono i debiti dello Stato verso la Finmare? Assommano a 120 miliardi a tutt'oggi. Come fa un gruppo finanziario a procedere, quando uno dei lati fondamentali della sua attività è scoperto per 120 miliardi? Dove prende questi soldi? Lo Stato non paga, le società devono pur andare avanti, i soldi devono pur uscire da qualche parte; insomma è un processo negativo! Oltre tutto, poi, i finanziamenti bancari sono ad alto tasso. Vi è quindi una situazione in cui lo Stato è da una parte e la Finmare è dall'altra: ciascuno procede per conto proprio, e le cose restano a quel livello che abbiamo rilevato tante altre volte. Questo per quanto riguarda alcune questioni di ordine generale sui cantieri e la flotta, questioni che riprenderemo poi con maggiore attenzione.

Per i porti siamo ancora a quel disegno di legge dei 75 miliardi che non è stato ancora approvato dalla Camera dei deputati e di cui non si sa come verrà impiegato lo stanziamento; a questo proposito chiediamo al Ministro di farci sapere qualcosa in questa sede, con la riserva di riprendere tutto il dibattito in Aula al momento opportuno.

Per la Finmare si continua a parlare di studi, si parla di ridimensionamento e di riduzione di linee. Ci sono questi programmi? Conferma l'onorevole Ministro che i programmi del suo Ministero sono piuttosto diretti al ridimensionamento dell'attività di Stato che non — come dovrebbe essere — allo sviluppo delle linee commerciali?

Per quanto riguarda gl'investimenti si nota un fatto veramente singolare — parlo degl'investimenti delle partecipazioni statali —: nel gruppo delle aziende di prodotti di base, di beni strumentali (meccanica, navalmeccanica), gl'investimenti diminuiscono; quando passiamo ai servizi (telefoni, radiotelevisione, autostrade), gl'investimenti aumentano.

Per il Mezzogiorno ci sono due dati clamorosi nella relazione che ho ricordato: infatti nel Mezzogiorno si prevedono investimenti di tre miliardi nel settore della meccanica e di 30 miliardi per i telefoni. Questo è il criterio che segue il Governo in questo momento: mentre tutti gli altri servizi si potenziano, i trasporti marittimi, che pure sono servizi, si riducono. E qui si giustifica in qualche modo la storia dei transatlantici con i quali la nostra marina ha voluto sistemare, a quel livello, il trasporto passeggeri, come se quel problema non fosse il problema di tutta la rete commerciale.

Ora, gli stanziamenti per la ricerca scientifica nel settore dei trasporti marittimi sono a zero.

Noi abbiamo l'impressione che il Ministero della marina non riesca ad avere i necessari collegamenti con gli altri Ministeri, che sono quelli che poi decidono. Forse questa potrebbe essere una spiegazione della discordanza tra quello che il Ministro dice e quello che fa. Nel bilancio delle partecipazioni statali leggiamo alcune cose e il Ministro ci dice altre cose. Lì, però, ci sono i miliardi, lì ci sono i programmi veri! Come avviene il concerto? Sarebbe bene che il Parlamento ne fosse informato. Se fosse vero che la politica marinara, mentre in teoria fa capo al Ministero della marina mercantile, in pratica poi è nelle mani di altri Ministeri — per i porti quello dei lavori pubblici, per i cantieri e la flotta

quello delle partecipazioni statali, eccetera —, come potremmo fare una discussione organica, dalla quale possa emergere una linea politica?

Su queste cose gradiremmo avere delle risposte. Per i porti noi vorremmo almeno sapere dal Ministro come l'erogazione di 75 miliardi si inserisce in un piano generale. Diceva il collega De Unterrichter: qui bisogna fare delle scelte e noi siamo lieti che il Governo faccia delle scelte in modo che non vi siano dispersioni. Ma l'unico modo perchè non vi siano dispersioni è quello di fare delle scelte programmatiche. Prendiamo, per esempio, Genova, o Venezia, o Bari. Bisogna fare un programma. Se non c'è un programma, avremo sempre degli'investimenti dispersivi, anche quando vanno nella giusta direzione. Per Genova tutti i 75 miliardi sarebbero pochi. Ora, nessuno è qui a chiedere tutto per Genova, ma, se si fa un discorso programmatico, si può vedere se i 20, 30 miliardi che sono stati assegnati siano sufficienti. Quello che sappiamo è che da quando è stato predisposto questo disegno di legge si è scatenata la battaglia attorno ai porti. E lei, signor Ministro, lo sa perfettamente! Questo perchè? Perchè manca un piano predisposto dal Governo e approvato dal Parlamento.

Noi abbiamo sempre detto: se il Governo avesse un piano, ogni volta che qualcuno si presenta a bussare alla porta potrebbe dire: quello che chiedi l'abbiamo e te lo daremo; oppure, non l'abbiamo.

Noi sappiamo che quando il Governo ha predisposto la legge dei 75 miliardi, aveva già un suo disegno. Il ministro Spagnoli l'ha detto chiaramente in una intervista al « Tempo », due mesi fa. Egli ha detto che quei 75 miliardi erano destinati essenzialmente a tre grandi porti: Genova, Napoli e Venezia. Io sono convinto che ha già cambiato idea...

**SPAGNOLI**, *Ministro della marina mercantile*. Io cerco di tener duro, ma in maniera adeguata.

**ADAMOLI**. Io non dico che sia giusto o no cambiare idea. Noi chiediamo al Go-

verno che ci dia una risposta precisa su come questi 75 miliardi si inseriscono in una visione generale degli'investimenti portuali.

C'è un'altra questione, sulla quale il relatore non ha detto una parola e della quale vorrei che si tenesse conto nel parere, quella relativa alle pensioni marittime. È un'altra delle questioni che vanno considerate in un programma generale.

È sconcertante che mentre tutte le altre categorie di pensionati hanno avuto dei miglioramenti, quella dei pensionati marittimi è l'unica che ne è rimasta priva. Ci sarebbe da pensare che vi sia nell'azione del Governo qualcosa che agisce contro tutto ciò che riguarda l'attività marinara. Altro che esaltazione di certi valori! Altro che creare scuole! Oggi è difficile trovare persone disposte a lavorare nel settore marittimo. La vita è dura, le pensioni sono basse. Ci deve essere anche un motivo economico per fare certe scelte! Si pensi, per esempio, ai commissari di bordo. Una volta, quando io ero giovane, una delle ambizioni dei neo-laureati era quella di fare, almeno per qualche anno, il commissario di bordo di un transatlantico. Adesso non ci pensa più nessuno, tanto è distante, per un professionista, il livello di vita, nelle condizioni normali, da quello a bordo di una nave. E poi — ripeto — le pensioni sono le più misere, le più umilianti!

Per questo noi abbiamo presentato un ordine del giorno nel quale s'impegna il Governo, considerata la situazione in cui si trovano i vecchi lavoratori del mare le cui pensioni sono rimaste al livello del 1° gennaio 1958, nonostante i forti aumenti del costo della vita e le variazioni avvenute in tutte le altre categorie di pensioni, a presentare al Parlamento, con assoluta urgenza, il disegno di legge ripetutamente annunciato sulla riforma del sistema della previdenza marinara; e a concedere un acconto sui futuri aumenti, pari almeno ad una mensilità.

Si pensi a ciò che è avvenuto in questi ultimi anni, alle conquiste sociali che si sono fatte, anche se attraverso durissimi contrasti. Questo settore è, invece, congelato. Davvero tutto questo implica una responsabilità che non tocca soltanto il Governo, ma tutti noi!

BILANCIO DELLO STATO 1966

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

Queste, signor Ministro, sono le osservazioni che desideravo sottoporle. Ci riserviamo, come Gruppo comunista, di portare un ulteriore contributo nella discussione che si svolgerà in Assemblea.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Masobrio svolgerà, nel suo intervento, un ordine del giorno, firmato anche dal senatore Veronesi:

Il Senato,

preso atto che tutti i nostri principali porti, compresi quelli che assolvono importanti funzioni di scali di smistamento delle merci dirette verso i Paesi dell'entroterra europee, sono in condizioni di precaria efficienza e abbisognano di opere di protezione, riparazione, ampliamento e ammodernamento;

considerato che i problemi concernenti il funzionamento dei porti sono destinati ad aggravarsi, da una parte per il prevedibile incremento del traffico marittimo e la rapida evoluzione del naviglio mercantile per carichi secchi e liquidi, e dall'altra per la crescente concorrenza degli scali stranieri;

preso atto che i fondi stanziati dal programma quinquennale sono del tutto inadeguati alle necessità delle nostre infrastrutture portuali;

impegna il Governo a destinare al potenziamento delle nostre infrastrutture portuali una cifra proporzionata alle esigenze di queste e a concentrare gli sforzi sugli scali la cui inadeguatezza si ripercuote maggiormente sull'intera economia e su quelli che più sono soggetti alla concorrenza dei porti stranieri.

**M A S S O B R I O .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi. Mi riferirò unicamente all'ordine del giorno che ho avuto poc'anzi l'onore di presentare. Mi sembra che esso si commenti da sé.

Le cose dette nel mio ordine del giorno sono state, signor Ministro, ripetute più volte. So che ai problemi che ho indicato lei dedica tutto l'impegno possibile, con la

precisa volontà di portarli a soluzione. È evidente però che impegno, volontà, passione non risolveranno nulla se il suo Ministero non sarà dotato dei mezzi necessari. Perciò il mio ordine del giorno tende in modo particolare a richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di porre il Ministero della marina mercantile in condizione di poter disporre dei mezzi finanziari necessari. Finché, infatti, continueremo a mettere in evidenza le necessità dei porti, senza affrontare risolutamente il problema principale, cioè quello del finanziamento, ci troveremo sempre nelle medesime condizioni. Solo quando il suo Ministero, signor Ministro, potrà disporre dei mezzi indispensabili, potrà risolvere i problemi più urgenti della nostra marina.

Vorrei dire ora qualcosa che va al di là dell'ordine del giorno. In questi giorni, si odono spesso riferimenti alla « Michelangelo », a passività, a provvedimenti presi dall'Ansaldo, ad altre cose inerenti alla Finmare. Se lei nella sua replica ritenesse di poter dare delle precisazioni, anche per mettere a tacere le voci allarmistiche che si vanno diffondendo, le sarei grato. Ciò anche nell'interesse del suo Ministero.

La ringrazio.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Fabretti svolgerà, nel suo intervento, un ordine del giorno, firmato anche dai senatori Vidali ed Adamoli:

Il Senato,

constatato il perdurare della grave situazione esistente nel settore della pesca, mantenuto in uno stato di insufficienza riguardante:

a) le attrezzature e l'organizzazione per la conservazione e distribuzione del pescato;

b) i porti pescherecci, abbisognosi di ammodernamento e potenziamento;

c) la insufficienza delle attrezzature radiotecniche e radiofoniche a terra ed a bordo dei pescherecci con grave pregiudizio alla salvaguardia delle vite umane e dei

beni, eccetera, nonchè l'assenza di un piano concreto da realizzarsi rapidamente, per lo studio e la ricerca scientifica nel settore, inteso a facilitare l'opera dei pescatori, aumentando la redditività del loro lavoro e dei capitali investiti, realizzando un maggior pescato, avviando sollecitamente a superamento il danno annuale arrecato alla nostra economia dall'ingente acquisto di pesce sui mercati esteri, favorendo la formazione di adeguato personale scientifico e pratico, il cui bisogno è così acutamente avvertito nel settore,

esprime la sua preoccupazione per le inadeguate somme stanziare nel bilancio dello Stato per il 1966 a favore della pesca,

impegna il Governo a presentare una apposita legge, provvedendo al suo finanziamento entro il 1965, capace di avviare a soluzione i problemi su indicati, favorendo la opera degli studiosi, degli operatori economici, dei pescatori, tesa alla realizzazione di una moderna pesca italiana, adeguata alle necessità ed agli interessi del nostro Paese.

**F A B R E T T I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, è già stato denunciato dai colleghi del mio Gruppo un certo imbarazzo nell'intervenire nel dibattito sul bilancio della Marina mercantile, bilancio per il quale si riconosce un'impostazione e una disponibilità di mezzi assolutamente inadeguate alle esigenze di ammodernamento e di sviluppo dei vari settori, ivi compreso quello della pesca. Il relatore, con un certo accento accorato, ha rilevato l'insufficienza dei finanziamenti, e sicuramente le stesse cose sentiremo nella replica che il Ministro farà.

Ora, noi dobbiamo constatare che per il settore della pesca — avremo modo di tornarci più ampiamente in Aula — ci troviamo di fronte a cifre che mettono un po' a disagio. Io mi sono sforzato di esaminare attentamente il bilancio, ma per la pesca ho trovato soltanto esattamente sei cifre: uno stanziamento di 50 milioni per l'esercizio dei mezzi nautici adibiti alla vigilanza; 14 milioni per la ricerca di nuovi banchi e campagne esplorative; 6 milioni di sovvenzione per borse di studio, premi, ec-

cetera; 8 milioni per concorso in operazioni di credito per la pesca; 100 milioni al fondo FARP; 3 milioni e 300 mila lire per contributo alla vigilanza della pesca nord-atlantica: per un totale di 181 milioni e 300 mila lire.

Ora, c'è da domandarsi se, in un paese marinaro come l'Italia, una cifra come questa, inserita in un bilancio che dà il quadro delle disponibilità di un anno intero, consenta di avviarsi al superamento della drammatica situazione, delle gravi difficoltà economiche in cui versa il settore della pesca.

Io spero che le scarse cifre che ho indicato possano essere smentite dal Ministro e che egli ci possa fornire delle notizie esatte ed ampie, in proposito. Di fronte a queste cifre c'è da rimanere trasecolati! Si vuole continuare nella vecchia e criticatissima politica verso questo settore. Nonostante si dica che si vogliono fare cose nuove, che si vuole programmare anche in questo campo, le cose vanno avanti sempre allo stesso modo. Ma, secondo un vecchio detto, chi sta fermo indietreggia. Io credo che lasciando le cifre invariate di anno in anno si debba registrare un peggioramento. Questo stato di cose è dimostrato da diverse situazioni. Intanto non tende a diminuire — l'ha rilevato il relatore — la spesa, e quindi il danno alla nostra bilancia dei pagamenti, per i prodotti ittici che acquistiamo sui mercati esteri. Si sono già superati i 60 miliardi annui, e, da quanto sappiamo, l'importazione di pesce da altri paesi, paesi che guardano più lontano e in modo più obiettivo, anzichè tendere a diminuire continua ad aumentare.

Io desidero far presente al signor Ministro l'opportunità che le Commissioni parlamentari riprendano quel sistema di contatti, di visite, di sopralluoghi attuato in passato per rendersi conto delle varie situazioni. Nel campo dei cantieri, dei porti, della pesca abbiamo bisogno di vedere che cosa fanno gli altri paesi marinari, che sono all'avanguardia in questo campo, affinché dalle loro esperienze possano venire dei lumi per l'azione che il Governo dovrà svolgere in un settore così importante dell'economia marittima e nazionale. Insisto perchè ven-

ga ripreso il metodo instaurato all'inizio della legislatura, e che ora sembra essere stato un po' messo da parte. Ciò dico nell'interesse sia del Ministero, sia del Parlamento, sia del Paese. Si deve vigilare nelle zone di pesca, nei porti, dove c'è un ristagno e quindi un decadimento delle attrezzature. Chi avesse visitato i porti di Ancona, di Fano, di San Benedetto un anno e mezzo fa, troverebbe ora delle attrezzature in condizioni di pauroso decadimento. La stessa situazione dei pescatori è grave. È una categoria di 130 mila persone lasciata senza nessuna forma di assistenza. Non parliamo, poi, delle attrezzature per la conservazione e la distribuzione del pesce! Chi domina nel mercato della distribuzione del pesce, sia quello nazionale che quello che viene dall'estero? Spesso viene immesso sul mercato pesce congelato di qualità inferiore, che viene venduto per pesce di qualità superiore, con conseguenze facilmente comprensibili. Ci sono denunce anche per la scarsa qualità igienica di certi prodotti ittici. Mancano le attrezzature, manca un controllo in questo settore della distribuzione. Vi sono dei grossi affaristi che operano a danno sia dei pescatori che di chi ha investito il capitale, con grave danno dell'economia nazionale. Nel settore dello sviluppo e della preparazione tecnica siamo ancora indietro, nonostante il lungo parlare, l'avvertita esigenza di scuole, della preparazione tecnica per dotare i nostri operatori di cognizioni adeguate e renderli capaci di utilizzare i mezzi della moderna tecnica: ancora si va avanti con estrema lentezza. Non si conosce la reale situazione, e pertanto non è possibile nemmeno un intervento organico.

Come ci troviamo nel campo della conoscenza della fauna ittica? Tutti avvertiamo l'esigenza che i pescatori vadano, sia nei nostri mari sia in Atlantico, con una conoscenza della fauna ittica. Non abbiamo nessuna conoscenza: che cosa contengono i nostri bacini? Quali tipi di pesce, quali possibilità hanno? Si dice che abbiamo bacini che sono in fase di squilibrio, perchè si pesca troppo e quindi non c'è la possibilità della riproduzione del pesce. In che misura questo avviene? Che cosa conosciamo su

questo punto? Dalle risposte che abbiamo ricevuto in altre circostanze, risulta che noi abbiamo soltanto una nave idrografica adibita alla ricerca e allo studio in questo campo.

Ebbene, dallo studio di scienziati, dei quali leggerò una dichiarazione finale che getta luce sulla situazione preoccupante della nostra pesca, risulta che noi abbiamo bisogno almeno di 14-15 navi specializzate, attrezzate per la ricerca scientifica sulla vita dei pesci, sulle loro migrazioni, su tutti quei fenomeni che sono connessi alla fauna che vive nei nostri bacini. Gli studiosi che cito avanzano anche proposte concrete, ritenendo che almeno 5 navi siano necessarie per le indagini nel Tirreno, due per lo Jonio, 4 per i mari della Sardegna e della Sicilia, 5 per l'Adriatico, se si vuole che il Ministero e chi si occupa della politica della pesca siano in condizioni di conoscere la situazione. Queste saranno cifre massime, ma da qui ad avere una vecchia nave idrografica soltanto ne corre. Abbiamo bisogno di fare veramente uno sforzo in questa direzione, e rivedere tutta la situazione del servizio radiofari, le installazioni che abbiamo nei porti per fari e radiofari che riguardano la sicurezza delle navi e quindi della vita umana.

I pescatori corrono il rischio della vita e non devono essere bloccati da quei masnadieri che stanno a terra e aspettano che le barche arrivino per prendere per il collo il pescatore che non dispone delle attrezzature per conservare il pesce, offrendo prezzi non remunerativi. Occorre quindi anche provvedere all'aspetto economico.

Vi è tutta una politica di incoraggiamento delle costruzioni navali per la pesca, e bisogna dare atto che un certo sviluppo si è avuto per il rafforzamento della flotta oceanica e atlantica. Bisogna dare atto che, in questi ultimi due o tre anni, un certo potenziamento della pesca oceanica è avvenuto. Si tende a limitare la costruzione di piccole barche per uso dei mari interni, riconosciute antieconomiche; ma abbiamo anche bisogno di vedere quale tipo di barca costruiamo, con quale attrezzatura, con quale specializzazione. Rilevo che in questo

campo ancora lasciamo tutto alla spontaneità dei singoli, senza intervento coordinato; e questo vale anche per le navi adibite alla pesca atlantica; ed abbiamo bisogno, anche qui, di fare una politica nuova. Noi insistiamo perchè il Governo investa capitali in misura molto maggiore: abbiamo bisogno di costruire più navi specializzate e adeguate alla pesca moderna; abbiamo il dovere di far sì che queste navi non vadano a finire, esclusivamente o quasi, in mano di speculatori privati. Si favorisca quindi la cooperazione. È possibile costituire una società finanziaria per la costruzione di barche da pesca, che le dia in gestione cooperativa a gente che vive sul mare, rischia la vita sul mare e si sacrifica per la pesca, ma ne trae poi vantaggi soltanto marginali, perchè i grossi vantaggi vengono accaparrati da altre persone.

Abbiamo la necessità e il dovere di attuare un potenziamento effettivo della cooperazione, che non si limiti alla cooperazione prevalente per i servizi e per la fornitura dei generi di consumo alle barche; ma sia una cooperazione nuova, moderna, che diventi anche uno strumento in mano allo Stato, al Governo, capace veramente di combattere tutte le tendenze negative facilmente riscontrabili in questo settore.

Altri rilievi debbo fare sulle condizioni dei lavoratori: condizioni salariali, contrattuali, che restano ancora ferme in una situazione paurosa, come indica la tendenza ad una accentuazione dell'emigrazione. I giovani non vanno a pescare, perchè vi è tutta una situazione salariale, contrattuale, normativa, per quanto riguarda la preservazione dal logorio fisico, che non dà loro garanzie.

Ha detto giustamente il collega Adamoli che il problema delle pensioni marinare è veramente un dramma; e così il problema dell'assistenza e previdenza per i lavoratori del mare. Bisogna che la riforma generale cominci da qui; bisogna che le genti del mare non siano più i paria di tutti i lavoratori. Tutti i lavoratori italiani hanno un'assistenza inadeguata, ma i lavoratori del mare stanno peggio sotto questo aspetto: ep-  
pure riconosciamo tutti che l'Italia è una

nazione marinara e che il suo avvenire è sul mare. Dal punto di vista economico e sociale ci troviamo in condizioni paurose.

Ci si trova in condizioni di estremo disagio anche per quanto riguarda l'approfondimento di questi temi. Abbiamo alcuni dati forniti dal Ministero, una comunicazione annuale in cui è riportata la quantità delle barche da pesca, il numero dei pescatori, eccetera, divisi per compartimenti marittimi. Ma questi dati non sono reali, come è noto negli ambienti del Ministero. La cifra di 132.000 pescatori dichiarata negli ultimi dati forniti non risponde a verità: lo sanno tutti. E non si conosce neppure la distribuzione, nei vari porti, di questi pescatori: questa è la realtà della situazione nella quale ci troviamo. Non abbiamo nemmeno la conoscenza del numero degli addetti a questo settore, ed è evidente che ciò crea confusione: si falsificano i contenuti reali dei problemi da affrontare sul piano economico e sociale in questo settore, creando confusione e difficoltà per affrontarli e risolverli.

Tutti conosciamo la legislazione in proposito, che è vecchia. Il Parlamento ha recentemente approvato un progetto che secondo il Governo dovrebbe portare all'ammodernamento della legislazione nel settore della pesca. Esso riguarda esclusivamente il problema della disciplina della pesca, delle restrizioni della pesca abusiva e di frodo. È una cosa positiva, tanto è vero che, pur continuando la nostra battaglia, abbiamo dato il nostro voto favorevole al disegno di legge ed anzi abbiamo dichiarato che non era giusto che ci limitassimo soltanto a quella parte della legislazione e non si passasse sollecitamente a tutti gli altri problemi ad essa connessi.

Ma siamo ormai a quattro mesi dal varo di quel provvedimento, ed io vorrei chiedere a che punto si trova il regolamento. Noi continuiamo a fare leggi che poi non hanno il regolamento di esecuzione; ci prendiamo in giro a vicenda. Poichè la legge c'è, bisogna che il regolamento che la deve rendere operante sia portato avanti al più presto.

Non vi è dubbio che questa situazione sia estremamente difficile anche dal punto di vista psicologico.

Ho accennato prima agli studi compiuti da scienziati per conto del Centro italiano di studi e di programmazione per la pesca. Credo che al convegno promosso dal Centro abbia partecipato anche il Ministro. In esso si sono dette cose che noi ripetiamo da oltre un decennio. A conclusione della presentazione di questi studi si dichiara: « Il mondo della pesca italiana attende, attraverso la loro opera (cioè degli studiosi), di essere liberato dalle strutture primitive, di essere sostenuto nella sua espansione, di venir reso, in altre parole, alla sua dignità di terza branca dell'economia nazionale ».

Quest'affermazione di eminenti studiosi, che rappresentano quanto di meglio vi è in Italia nel campo della ricerca scientifica in questo settore, potrebbe anche essere esagerata: quando si afferma che la pesca è la terza branca dell'economia nazionale credo che ci si sia voluti riferire al settore della marina in genere. Ma credo che queste affermazioni non siano prive di fondamento nella realtà italiana, per quanto riguarda le esigenze e le possibilità di sviluppo di questo settore della nostra economia. Comunque si tratta di affermazioni molto interessanti, corredate di cifre.

Ma che cosa troviamo nel bilancio? I ricercatori sperano negli stanziamenti previsti dalla programmazione. Ma noi parliamo qui del bilancio per il 1966 che resta ancorato a previsioni ed a somme così inadeguate.

Ho detto queste cose, non per la prima volta, in una precedente discussione sul bilancio, in un ordine del giorno uguale a quello che ho testè presentato. Il Ministro della marina mercantile, pur respingendo alcune critiche circa l'assenza di un piano chiaro per quanto riguarda la politica della pesca, accettò il mio ordine del giorno, per quanto riguardava gli stanziamenti per le strutture dei porti, come una calda raccomandazione. Ora, a distanza di un anno, le cose stanno come prima e peggio di prima.

Ho cercato di condensare questi concetti in un ordine del giorno che propongo all'esame dei colleghi, e sul quale il Ministro dirà il suo parere.

D E R I U . Onorevoli senatori, molto brevemente vorrei rifarmi all'accento fatto dal senatore De Unterrichter circa la necessità di un maggiore e migliore coordinamento tra il Ministero della marina mercantile ed altri Ministeri ed enti vari.

Tale coordinamento, infatti, in Italia manca, in quanto vige una mentalità burocratica che anche i Ministri più giovani e dinamici non riescono a vincere; la nostra burocrazia tende cioè ad accentrare in sé tutti i poteri e, come dicevo l'altro giorno, ad accrescere a dismisura le proprie funzioni.

Sotto questo aspetto, non sono d'accordo con quanto detto dall'onorevole relatore circa la necessità che il Ministero della marina mercantile proceda per conto proprio alla costruzione dei porti e di quelle opere che riguardano la sua attività istituzionale, in quanto, se questo concetto fosse portato alle sue estreme conseguenze, dovremmo ammettere che ogni Ministero costituisca, nel proprio ambito, un piccolo Ministero dei lavori pubblici per provvedere alle proprie necessità: di porti, nel caso della Marina mercantile, di scuole, nel caso della Pubblica istruzione, di ospedali ed ambulatori nel caso del Ministero della sanità e così via.

Il Ministero dei lavori pubblici, invece, deve essere uno solo per tutta l'Amministrazione dello Stato; i singoli programmi dovrebbero essere però studiati dai Ministeri competenti per materia ed attuati di concerto.

Detto questo, io, che sono sempre contrario all'aumento del personale — perfino nel corso della discussione del bilancio dei Lavori pubblici ho colto l'occasione per affermare che con il 50 per cento in meno del personale esistente, l'Amministrazione statale funzionerebbe molto meglio — ritengo invece che un congruo aumento si imponga nel caso del Ministero della marina, che è sempre andato avanti facendo grandi sforzi a causa di carenze che non si è mai avuto modo di eliminare; ciò è grave, in un

Paese che ha i quattro quinti del suo territorio bagnati dal mare, fatto questo che dovrebbe portare a potenziare i compiti e le attività del Ministero della marina mercantile.

Per quanto riguarda gli Uffici del lavoro portuale vorrei suggerire al Ministro la possibilità, l'ho detto già altra volta, di modificarne la composizione e di adeguarne le funzioni che oramai non sono più rispondenti alle esigenze complesse dei tempi moderni. La figura del Comandante del porto è anacronistica; il Comandante è divenuto una specie di dittatore, nell'ambito degli Uffici portuali del lavoro, tanto che non sempre si attiene ai deliberati dello stesso organo collegiale.

Mi sembra dunque che questa figura del Comandante del porto sia diventata ormai eterogenea rispetto all'attuale spirito democratico che anima l'organizzazione dello Stato; sarebbe auspicabile, inoltre, che negli Uffici del lavoro portuale la presenza del Ministero del lavoro e di altri organi economici e sociali divenisse più consistente e determinante. Tali Uffici devono funzionare e decidere collegialmente e con compiti adeguati alla nuova problematica dei porti e dei traffici.

Vorrei anche ricordare al signor Ministro il problema dell'esistenza in Italia — e particolarmente in regioni come la Sicilia e la Sardegna — dei porti di terza e quarta categoria. In proposito, so che la legislazione è inadeguata, ma bisogna modificarla in quanto non è pensabile che oggi gli enti locali possano provvedere al mantenimento in efficienza di tali porti.

Si tenga presente che, nelle nostre isole, questi porti costituiscono una ragione di vita per le popolazioni, particolarmente per quelle che gravitano sul mare e che si dedicano alle attività di pesca.

La gente di mare, per la mancanza o inefficienza dei porti di quarta classe, spesso corre gravi e seri pericoli nel suo lavoro e nella sua quotidiana fatica.

Per quanto riguarda i 75 miliardi a disposizione del Ministero, una sola domanda: per la Sardegna è previsto un qualche stanziamento? Finora, ho sentito parlare di por-

ti e di iniziative varie ma, per la Sardegna, non ho sentito dire nulla. Eppure, abbiamo bisogno più di qualsiasi altra regione!

Il ministro Spagnolli si è recato recentemente, su mio invito, (anche se poi non è stato possibile incontrarci per una serie di disguidi) in Sardegna e si è reso conto dei nostri problemi.

G E N C O . Mi pare che questi disguidi si verifichino un po' troppo spesso, perchè anche quando il ministro Spagnolli si è recato ultimamente a Bari, per la Fiera del Levante, nessuno di noi parlamentari pugliesi è stato avvisato.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. La Presidenza della Fiera mi assicurò che tanto i senatori quanto i deputati pugliesi sarebbero stati avvisati della mia visita a Bari. Quando infatti mi reco nei vari porti d'Italia mi premuro sempre di avvisare quei colleghi che sono interessati ai problemi del mare.

G E N C O . Noi non siamo stati avvisati di nulla: tanto è vero che, il giorno della sua visita, io mi trovavo nell'area della Fiera e non sono neanche venuto a salutarla.

D E R I U . In modo particolare, a me preme oggi sottolineare la situazione di Porto Torres, che si trova al centro della zona di sviluppo industriale dove stanno sorgendo fabbriche di una certa mole e dove già lavora la Petrolchimica con una forte quantità di mano d'opera. In quella zona si pongono problemi grossi ed urgenti, in quanto Porto Torres è la via obbligata di transito fra la Sardegna e l'Italia del nord e, più precisamente, il triangolo industriale Genova-Milano-Torino, ed è il porto che ci mette in comunicazione diretta con i Paesi dell'area del MEC.

Per quanto riguarda il porto commerciale, il Ministro sa perfettamente che esso non risponde più alle attuali esigenze del traffico. Infatti, pure in Sardegna, anche se con molto ritardo, il movimento di persone e di merci si è sviluppato in modo notevole

ed è in conseguenza di ciò che Porto Torres reclama interventi massicci per ampliare la capacità del porto e per adeguare le attrezzature meccaniche. Necessita inoltre pensare seriamente alla costruzione del nuovo porto industriale, se si vuole davvero favorire e non ostacolare lo sviluppo economico della zona. La Cassa per il Mezzogiorno ci indirizza al Ministero dei lavori pubblici, questo, a sua volta, ci indica il Ministero della marina mercantile. E noi non vorremmo che si continuasse in questo « scaricabarile », in considerazione del fatto che nello sviluppo industriale di Porto Torres sta l'avvenire della provincia di Sassari e di tutta la Sardegna del nord. Tale avvenire sarà seriamente pregiudicato se non si provvederà a studiare e a realizzare in tempo breve la soluzione dell'importante problema.

Esiste già un progetto, occorre pensare al finanziamento, sia pure scaglionato in diverse annualità. Perché non prelevare una quota dai 75 miliardi stanziati con la legge già approvata dal Senato?

Altro punto dolente è rappresentato dalla condotta della società Tirrenia, sovvenzionata dallo Stato. Questa società, invece di andare al passo con le esigenze isolane (e mi limito a parlare del traffico passeggeri, anche se non posso tacere del traffico merci), prosegue lentissima, incurante delle strozzature e dei disagi che provoca, ponendo in atto i provvedimenti necessari quando sono già superati dai tempi e non corrispondono più alle esigenze accresciutesi e moltiplicatesi. Il progresso si agevola prevedendolo e predisponendo le condizioni favorevoli per il suo sviluppo e per la sua espansione e non accodandosi al moto evolutivo e ponendosi come una forza frenante.

In certi periodi particolari (festività di Pasqua, Natale, o periodi elettorali) nei quali gli emigrati sardi (ahimè, circa 100 mila!) debbono — ed è pure loro diritto — fare ritorno nelle proprie famiglie, si verificano scene indecorose e in molti casi drammatiche. Non so se lei, signor Ministro, legga i giornali sardi; incarichi il suo capo di Gabinetto di passarle gli stralci della stampa isolana e si renderà conto come giornalmente i sardi, i quali erano abituati ad usare un linguaggio rispettoso e sommo ver-

so i pubblici poteri (noi vedevamo lo Stato troppo lontano e troppo in alto, quasi come un'entità a noi trascendente ed estranea, di cui bisognasse avere non solo rispetto ma addirittura paura, ed usavamo, quindi un linguaggio che esprimeva certi complessi d'inferiorità; ora per fortuna abbiamo superato anche tutto questo!) adesso adottano un linguaggio fortemente critico e duro nei confronti del Governo e di chi non provvede a toglierci dall'isolamento, vale a dire dai margini della vita nazionale.

Chiederei, quindi, un potenziamento ulteriore della linea Porto Torres - Genova e l'istituzione di due navi traghetto per mezzi gommati. Il sottosegretario Riccio, alcuni mesi fa, rispondendo ad una mia interrogazione, mi assicurò che il Ministero aveva dato incarico alla « Tirrenia » di trovare il mezzo adatto per iniziare una linea regolare di trasporto di mezzi gommati via mare. La Sardegna ha una quantità di produzioni deperibili (carciofi e numerosi ortaggi) che debbono essere trasportati dalla isola senza tanti trasbordi e manipolazioni — a parte la celerità — (dalla banchina alla nave e dalla nave alla banchina, nei porti di partenza e di arrivo), altrimenti si deteriorano e deperiscono con grave danno per l'economia ed il lavoro isolani. Il nostro Antonio Segni, quando era ancora Presidente della Repubblica, diceva che il piano di rinascita della Sardegna avrebbe potuto benissimo dormire sonni tranquilli nei cassetti dei supremi organi della Regione e dello Stato se prima non si fosse risolto radicalmente il problema dei trasporti, interni ed esterni, che per una isola sono la condizione essenziale. Desidererei sapere a che punto è questa pratica annosa del traghetto e se la promessa del Sottosegretario, che aveva suscitato una certa speranza in Sardegna, sta per realizzarsi o si è dovuta insabbiare come non di rado capita per le questioni interessanti la Sardegna.

Concordo con il relatore al bilancio circa gli aliscafi, perchè l'adozione di questo mezzo potrebbe far superare notevoli difficoltà e soddisfare peculiari esigenze — ed è inutile sorridere su tale suggerimento — consentendo il collegamento della Sardegna con le sue isole minori, con la Corsica

e forse anche, in prosieguo di tempo, tra Olbia e Civitavecchia. Si tratta di vedere il problema, secondo me, in un contesto economico ed in una prospettiva a venire, anche perchè, ad un certo momento, la soluzione indicata potrebbe risultare non costosa in rapporto al servizio del disimpegno e alla celerità dei trasporti che realizza: occorre fare i calcoli necessari, e considerare importanti componenti sociologiche, come quella di attenuare il disagio delle nostre popolazioni, dipendente dalla condizione geografica della insularità. Lo Stato deve fare di tutto per porre la Sardegna nelle medesime condizioni di partenza delle regioni peninsulari.

Passiamo ora ad un altro, ed è l'ultimo, argomento, signor Ministro: quello cioè riguardante l'abolizione dei diritti esclusivi di pesca nella zona dell'oristanese. I colleghi sanno che in Sardegna un re spagnolo, tre o quattrocento anni fa, aveva venduto, con un suo decreto, il diritto esclusivo di pesca in ampi specchi di acqua di mare e di laguna. È un atto questo che poteva anche comprendersi in quel periodo (da noi il medio evo ed il feudalismo, purtroppo, sono andati avanti fino al periodo addirittura post-rinascimentale), ma non si comprende e tanto meno si giustifica oggi! C'è un libro, che vi invito a leggere: « Il barone della laguna », in cui si descrive la tragedia quotidiana dei nostri pescatori, impegnati, con i modesti mezzi a loro disposizione, in un lavoro faticoso e pericoloso, sia di giorno che di notte (più di notte che di giorno), col tempo buono e con la tempesta, costretti poi a dividere il ricavato con i padroni delle acque. È una situazione di fronte alla quale la nostra coscienza, di uomini civili prima e di cristiani poi, si ribella.

È inutile dire che la legge regionale, la legge n. 39 del 1956, cioè di dieci anni fa, non risponde formalmente ai precetti costituzionali per quanto attiene alle competenze statutarie. Ebbene, provveda lo Stato con legge propria: lo Stato è sovrano, non ha i limiti che ha la Regione autonoma. È inutile continuare in una schermaglia giuridica che ha del pretestuoso, e che dura già da dieci anni. Il diritto, prima di essere consacrato in una legge, è qualcosa che na-

sce innanzitutto e soprattutto sul piano etico, nella coscienza degli uomini, per poi trovare la sua codificazione positiva in un solenne documento giuridico.

Signor Ministro, occorre provvedere, perché e veramente scandaloso che ancora questa pratica si trascini insoluta.

Ed ora un'osservazione d'altro genere, signor Ministro, e concludo il mio intervento.

Ella, signor Ministro, ha stipulato una convenzione con la « Tirrenia », in base alla quale ha modificato alcune condizioni che prima erano state fatte ai parlamentari sardi relativamente ai biglietti gratuiti che venivano concessi alle famiglie degli stessi parlamentari.

Io so, almeno la stampa ne ha dato notizia, che il Presidente della Camera ha vivamente — e, a mio modo di vedere, giustamente — protestato per questo fatto, anche perchè si sono intaccati dei diritti acquisiti senza sentire gli organi responsabili, quali quelli delle Presidenze delle due Assemblee legislative. Si stanno ora verificando situazioni molto spiacevoli: biglietti che vengono respinti dalle agenzie senza un minimo di riguardo. Tutto questo mette noi parlamentari in situazioni molto incresciose. Io le preciso doverosamente, signor Ministro (a lei può anche non interessare), che se non si ritorna al sistema di prima, sarò costretto a rifiutare i biglietti che, graziosamente, di anno in anno, ci vengono inviati da parte della « Tirrenia ». Non vedo altra dignitosa soluzione.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Crollanza svolgerà, nel suo intervento, il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerata la tradizione mercantile della città di Bari ed il maggior sviluppo che deriverà alla sua economia dalla istituzione, sia in città che nella regione, di importanti aree industriali che gravitano sul suo porto;

considerata l'insufficienza dei servizi marittimi che attualmente fanno capo a

tale scalo, e ciò in pieno contrasto con la situazione preesistente nell'anteguerra;

invita il Governo a modificare un così inadeguato stato di cose, nel riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale, ora allo studio da parte del Ministero.

**C R O L L A L A N Z A .** Io non so, onorevole Ministro, se in Assemblea interverrò nella discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, perchè dovrei ripetere, su quella che è la politica del Governo in questo settore, ciò che più volte ho detto e dovrei ascoltare ancora una volta, da parte del Ministro, quegli affidamenti di carattere generico che poi stentano a trovare pratica attuazione. Mi limito, pertanto, ad illustrare, in questa sede, un ordine del giorno concernente, in modo particolare, la situazione dei servizi marittimi nel porto di Bari. Mi riferisco ai servizi marittimi e non alle opere del porto di Bari perchè, per quanto si riferisce a queste ultime, non più tardi di stamane il ministro Mancini ha accolto un mio ordine del giorno con il quale si invita il Governo a dare sollecita esecuzione ai lavori già finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno ed a considerare le ulteriori esigenze del porto di Bari nel piano quinquennale.

Il Ministro ha detto che accoglieva pienamente, e non a titolo di raccomandazione, l'ordine del giorno, riconoscendo la fondatezza delle mie richieste. Quindi non mi occupo di tali opere, sicuro che il piano ad esse relativo abbia compreso, a suo tempo, le proposte fatte dal Ministero della marina mercantile a quello dei lavori pubblici. Il costo di tali opere, allora, ammontava a circa 13 miliardi; oggi probabilmente raggiungerà una cifra sensibilmente maggiore, ma il Ministro non potrà fare marcia indietro.

Con riferimento all'ordine del giorno che ho testè presentato, non starò qui a ripetere, onorevole Ministro, quanto ho già detto altra volta in Assemblea e anche in Commissione, perchè credo che ella abbia buona memoria; cioè che attualmente la situazione dei servizi marittimi nel porto di Bari è passata dalle 34 linee dell'anteguerra alle 7 li-

nee di oggi. È vero che la situazione geopolitica ha portato nell'immediato dopoguerra una modifica sostanziale nei traffici e nei rapporti commerciali tra la nostra sponda adriatica e quella balcanica — e di ciò ha risentito anche il porto di Bari, il quale, per quanto si riferisce al traffico del petrolio, ha avuto un incremento sempre crescente, mentre per le merci ha avuto una flessione notevole —, ma è anche vero che questa situazione, sia nel campo politico internazionale che in quello dei traffici, va evolvendosi nei riguardi di alcune nazioni della penisola balcanica.

Parliamoci chiaro: il sipario di ferro in gran parte si va smagliando e nel settore economico non potrà durare a lungo.

C'è poi una nuova realtà, quella della politica a favore del Mezzogiorno, intesa ad accrescerne le fonti di reddito col potenziamento dell'agricoltura e con l'impianto di attività industriali. Tali impianti non sono certo attuati a scopo di complementarità alle esigenze del Nord, ma evidentemente perchè abbiano uno sbocco nel Mediterraneo in relazione a visioni di politica estera, e comunque in rapporto ai bisogni ed ai fermenti di vita scaturiti dall'indipendenza di molti popoli, sia asiatici che africani. Questi vanno evolvendosi ed allacciando rapporti sempre più frequenti col mondo occidentale; e siccome l'Italia è naturalmente il ponte di congiunzione tra il mondo occidentale e quello afro-asiatico, abbiamo proprio a Bari la testimonianza concreta di questa evoluzione e di questi fermenti attraverso gli incontri ed i contatti con le delegazioni estere e gli affari che si concludono in Fiera. Tutto ciò incide nell'economia della regione nonchè in quella della Nazione, riconfermando il ruolo storico e mercantile del capoluogo pugliese.

La flessione attuale nei traffici commerciali — che sono, come ho già rilevato, in via di ripresa — ha carattere transitorio e quindi bisogna attrezzarsi in tempo e mettersi in condizioni di poter avere i mezzi necessari per agevolare sempre più e meglio questa ripresa.

Per queste ragioni voglio augurarmi, onorevole Ministro, che ella non sarà insensi-

bile alle esigenze della città di Bari nello studio del riordinamento dei servizi marittimi. E vero che alcune linee possono considerarsi anche superate, ma non è men vero che altre linee è necessario istituire, nell'ambito proprio dei servizi di preminente interesse nazionale, perchè — come è stato già rilevato qui, se non sbaglio, dallo stesso relatore — l'iniziativa privata non prende iniziative per creare nuovi mercati e nuovi sbocchi di traffici, ma si dirige verso quelle rotte per le quali vi è sicurezza di un profitto dall'inizio stesso di una determinata attività.

Ed allora, così come avviene per le ferrovie, così come avviene per certi altri servizi di navigazione che assolvono compiti spesso di solo prestigio nazionale, è necessario che lo Stato si sobbarchi a degli oneri, anche per linee che inizialmente possono non essere redditizie, ma che tendono a stabilire contatti col mondo nuovo che si sta determinando nell'ambito del Mediterraneo. Da questo punto di vista, onorevole Ministro, la funzione e le esigenze del porto di Bari diventano preminenti.

La ringrazio per l'attenzione che vorrà dare a questo ordine del giorno.

F O C A C C I A . Mi rifaccio un po' a quello che ha detto il relatore per quanto riguarda la pesca. Si è parlato di ricerca scientifica della pesca e sono perfettamente d'accordo, specie col collega Fabretti. Però, oltre che alla ricerca, bisogna pensare anche alla propaganda dei mezzi moderni, perchè i pescatori non sono sufficientemente edotti in questa materia. L'anno scorso pregai il ministro Spagnoli di far conoscere ai pescatori tutti i mezzi moderni che sono già impiegati in diversi Paesi del mondo (in America, in Germania e altrove), ma egli mi rispose che non aveva i fondi necessari in bilancio.

Io vorrei ora pregare il ministro Spagnoli di cercare di reperire nelle pieghe del bilancio, facendo magari qualche piccolo storno, alcuni milioni, da destinare alla propaganda dei mezzi più moderni di pesca fra i pescatori, specialmente nel campo dello scandaglio.

G E N C O . Sarò brevissimo. Dirò due sole cose, facendo eco a quanto ha detto il senatore Adamoli circa la previdenza marinara. Io ebbi 'onore di essere il relatore, nella passata legislatura, dell'ultima legge in materia di pensioni alla gente di mare. Questa mia qualità, per la quale allora ebbi anche un ringraziamento da alcune organizzazioni della gente di mare, mi fa avere, ogni dieci o quindici giorni, qualche lettera — ne ho ormai una collezione — di qualche vecchio capitano, di qualche capomacchine, di qualche vecchio marinaio, i quali mi domandano che cosa si aspetta, perchè la legge non è stata applicata, eccetera. Io, devo ammetterlo, non so che cosa rispondere; a volte rispondo pure dicendo che farò presente il caso agli organi interessati. Ora io prego il signor Ministro di considerare questa situazione, perchè è doloroso che gente che ha trascorso la sua vita sul mare, in condizioni di estremo pericolo, e che è riuscita a portar fuori la pelle, debba trascorrere gli ultimi anni in condizioni di disagio. E a questo proposito voglio pregare anche l'onorevole Ministro perchè veda di sapere in quale maniera operano nei confronti della gente di mare le tre Casse marittime che attualmente funzionano in Italia. Infatti l'assistenza medica è svolta attraverso tre Casse marittime, una a Trieste, che è la casa madre, una a Genova e una a Napoli; queste tre Casse hanno giurisdizione su tutto il resto d'Italia. Non so se sia il caso di suddividerle, veda il Ministro che cosa si può fare, soltanto lo pregherei di invigilare in quale maniera queste operino nei confronti della gente di mare pensionata, poichè è ben noto che i pensionati sono quelli che più hanno bisogno dell'assistenza medica.

Esaurito questo argomento, devo aggiungere un altro. Il senatore Fabretti, nel suo intervento, ha detto che dobbiamo potenziare le scuole, dobbiamo potenziare gli studi per la ricerca dei banchi di pesca, per lo studio dei pesci, in modo da poter orientare i nostri sforzi nel settore della pesca. Io mi permetto di ricordare che noi abbiamo un istituto, la Stazione zoologica di Napoli, comunemente chiamata « Acquario », che è un istituto che fa onore all'Italia, direi che compete magnificamente con quello

di Monaco per essere il primo in Europa. Sembra strano che questo Istituto, che pure svolge opera scientifica ad altissimo livello con la presenza di decine e decine di studiosi di tutte le nazioni — si può dire che non ci sia nazione che non abbia i suoi due o tre tavolini di studio nella Stazione zoologica, per il cui mantenimento provvede abbondantemente con finanziamenti — debba essere ignorato proprio da noi che abbiamo l'onore e il vanto di averlo nel nostro Paese. Ed è assurdo che questo istituto, che non ha scopo di lucro, che non appartiene a nessuna persona fisica ma che appartiene ad un consorzio di cui gran parte è il comune di Napoli, debba essere gravato dell'imposta di ricchezza mobile per somme che l'istituto stesso non è in condizione di pagare: si tratta di alcune decine di milioni. A questo proposito voglio ricordare che l'ultimo atto della terza legislatura fu compiuto proprio qui in questa Commissione, quando approvammo, su mia relazione, un disegno di legge che esentava i mezzi meccanici, le gru, i mezzi semoventi del porto di Napoli dal pagamento della ricchezza mobile, perchè il fisco di Napoli era giunto a chiedere il sequestro dei mezzi del porto, in quanto non era stata pagata la ricchezza mobile. E buon per noi che il senatore Riccio, per spinta anche dell'altro Riccio deputato, oggi qui presente come Sottosegretario, e dell'onorevole Leone, presentò un disegno di legge che passò, anche nell'altro ramo del Parlamento, in 48 ore, malgrado il parere contrario dell'allora ministro Trabucchi. Ora dico che è veramente grave, è enorme che in Italia si debbano perseguire istituti di queste specie che andrebbero non soltanto aiutati e incoraggiati, ma soprattutto finanziati, come accade in altre nazioni, pur arretrate in questo campo.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, rinvio alla seduta di domani il seguito dell'esame dello stato di previsione.

*La seduta termina alle ore 19,40.*

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 SETTEMBRE 1965**

**Presidenza del Presidente GARLATO**

*La seduta è aperta alle ore 10,30.*

*Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Corbellini, Crollanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Massobrio, Spezzano, Vergani e Vidali.*

*Intervengono il Ministro della marina mercantile Spagnoli ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Riccio.*

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 - Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Do la parola al relatore, senatore De Unterrichter, per la replica.

**DE UNTERRICHTER, relatore.** Ringrazio gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione, soprattutto per il loro apporto di idee e per il conforto che hanno dato ad alcune osservazioni che avevo già fatto nella mia relazione. È evidente che nello stendere il parere da trasmettere alla 5ª Commissione terrò conto di quanto è stato detto qui: mi sentirò tanto più certo nelle affermazioni che dovrò fare, proprio perchè ho visto che molte delle impostazioni alle quali avevo accennato nella mia frammentaria esposizione sono state confermate dai colleghi. In particolare devo ringraziare coloro che hanno aderito a certi concetti da me espressi quando ho parlato di rami secchi; è evidente che in qualsiasi azienda vi sono dei rami secchi e, di conseguenza, sarebbe strano se in tutta l'organizzazione della nostra marina non vi fossero, appunto, dei rami che meritano di essere, non dico recisi, ma almeno curati. Pertanto, la sostituzione di naviglio oneroso con naviglio meno oneroso o, comunque,

più adatto alle esigenze, è una delle mete che dobbiamo perseguire.

Mi ha fatto piacere sentire confermare dal senatore Deriu che per la Sardegna potrebbe essere opportuno pensare all'impiego di aliscafi. L'aliscafo trova dei limiti nella sua possibilità di impiego quando il mare arriva a forza cinque, ma, fino a forza quattro, tiene benissimo il mare. In prossimità della Sardegna, purtroppo, vi è il canale di Bonifacio, che di solito non ha acque molto tranquille, ma non vi è dubbio che, scegliendo opportunamente le ore per il traffico degli aliscafi, dovrebbe essere possibile utilizzarli. Ritengo, inoltre, che tali mezzi potrebbero essere opportunamente impiegati per altri collegamenti con le nostre isole minori.

Il senatore Focaccia ha giustamente indicato una via concreta per ridurre l'assoluta carenza oggi esistente nel campo della ricerca scientifica e della propaganda. Il senatore Genco, poi, ha accennato all'opportunità di valorizzare e difendere lo « acquario » di Napoli.

Il senatore Focaccia ha indicato una via concreta, ripeto, poichè ha affermato che è necessario lo stanziamento di almeno tre milioni per la propaganda della ricerca scientifica. Sia in campo internazionale che nazionale sono state studiate apparecchiature elettroniche che possono essere di grande ausilio per i nostri pescatori: bisogna però che questi strumenti siano portati a conoscenza degli interessati, attraverso un'adeguata propaganda. Comunque, mi sembra impossibile reperire anche questi sparuti tre milioni ora, su due piedi; non possiamo decidere questo storno di tre milioni da altro capitolo. Comunque, se non possiamo trovarli ora, potremmo chiedere al Ministro di impegnarsi a trovarli. Vorrei, quindi, pregare l'onorevole Ministro di darci un orientamento a questo proposito.

Le critiche mosse dal senatore Adamoli a proposito della Finmare trovano consenziente non solo me, ma, penso, tutti i colleghi, poichè questa mancanza di afflusso rapido dei contributi integrativi alla Finmare è veramente grave. Infatti, se questi

120 miliardi verranno pagati con un ritardo medio di un anno, la Finmare dovrà sborsare per interessi passivi non meno di 4 miliardi nell'anno corrente. Si tratta veramente di un problema grave, che troverò modo di segnalare nel mio parere.

Il senatore Vidali ha accennato al problema del cantiere San Marco di Trieste e della riorganizzazione dei nostri cantieri. Si tratta, in effetti, di una questione importante che, però, da noi parlamentari dovrebbe essere vista con occhi spogli da suscettibilità locali. È nostro dovere preoccuparci che i lavoratori che verranno colpiti da questa necessaria riorganizzazione dei cantieri navali non soffrano e possano trovare adeguato lavoro; ma non possiamo porre delle remore ad un'operazione chirurgica che è assolutamente necessaria. I prezzi che fanno pagare i nostri cantieri navali non sono competitivi con quelli che si raggiungono all'estero; questo dipende, in buona parte, dalla mancanza di attrezzature adeguate, ma principalmente dall'eccessiva onerosità delle spese generali. È evidente che, se un cantiere può ripartire le proprie spese generali su un tonnello maggiore, il costo del naviglio diminuisce sensibilmente. È sufficiente pensare al ritmo di produzione dei nostri cantieri che è bassissimo. Abbiamo dei cantieri che sono vitalissimi e non arrivano a superare le 60.000-70.000 tonnellate all'anno di produzione. Ora, se noi ci guardiamo in giro, vediamo che all'estero la misura economica per un cantiere è dell'ordine di 400.000-450.000 tonnellate all'anno. Pertanto, se vogliamo riorganizzare questo settore, sarà forse necessario eliminare qualche cantiere e concentrare il lavoro nei rimanenti. Se noi oggi dovessimo metterci al tavolino per decidere le dimensioni di un cantiere navale da costruire non potremmo pensare ad un cantiere che abbia una producibilità inferiore alle 400.000-450.000 tonnellate. Sarà, quindi, un'operazione difficile la quale, indubbiamente, creerà dei turbamenti, che dovremo cercare di contenere al massimo per rispettare il diritto di tutti ad un conveniente lavoro. Comunque, senatore Vidali, quando penso a Trieste mi conforta il pensare che Monfalcone non è poi al di là del mare!

BILANCIO DELLO STATO 1966

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

VIDALI. È un'altra cosa!

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Lo so, ma mentre il cantiere di Monfalcone è suscettibile di essere potenziato, il cantiere San Marco si trova in condizioni veramente difficili. Con questo non voglio contestare i legittimi desideri dei triestini. Non so quale sarà l'organizzazione che verrà data ai cantieri, ma, indubbiamente, è necessario far mente locale su questo problema e potenziare alcuni cantieri o portarli sotto gestione unica, in modo da creare uno dei presupposti perchè i prezzi delle nostre costruzioni navali possano essere competitivi con quelli esteri.

Credo di non dover aggiungere altre osservazioni e, nella redazione del parere da trasmettere alla 5<sup>a</sup> Commissione, come ho già detto, cercherò di inserire tutto quanto è stato indicato dagli onorevoli colleghi. Non riporterò, naturalmente, le osservazioni critiche fatte sul cantiere San Marco, poichè si tratta di materia di stretta competenza del Ministro.

VIDALI. Quello che lei sta dicendo, infatti, senatore De Unterrichter, è molto grave!

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Ho fatto queste osservazioni da tecnico, per uno scambio di idee. Comunque il parere che dovrò redigere corrisponderà effettivamente all'orientamento e ai desideri della maggioranza della Commissione.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, prenderò esempio dal relatore senatore De Unterrichter, cercando di essere breve e, possibilmente, completo; anche perchè mi riservo di dare gli opportuni chiarimenti in Aula — se, secondo la nuova procedura della discussione, ciò sarà possibile — ma soprattutto, ancora in Commissione ove, reiterando un'offerta ed una richiesta già fatte altre volte, confermo che vorrei intrattenermi con voi sui singoli aspetti della politica marinara. Ho visto che le riunioni tenute nella corrisponden-

te Commissione della Camera dei deputati, alle quali ha partecipato sempre anche l'onorevole Sottosegretario, hanno permesso di approfondire veramente tutti gli aspetti del settore in maniera adeguata e soddisfacente, anche perchè il Ministro, il Sottosegretario e i collaboratori si erano impegnati a dare sempre risposte esaurienti, se non altro come prospettive di idee e di impegni di buona volontà. Spero, pertanto, che anche per il Senato si presenti l'occasione favorevole, e fin da ora ringrazio tutti gli onorevoli colleghi.

Due sono le parti costitutive di questo mio intervento: la prima riguarda i problemi di fondo, l'altra le risposte alle singole richieste che mi sono state poste.

Già altre volte — e ringrazio i colleghi che lo hanno ricordato — ho cercato di fare a me stesso e di porre, poi, qui e alla Camera, una domanda di fondo: a che cosa serve il Ministero della marina mercantile con i problemi che rientrano nella sua competenza, agli effetti dell'economia del Paese, inserita in un'economia che, se è più vasta, in realtà accorcia le distanze e quindi obbliga a particolari decisioni, talvolta drastiche, soprattutto ora che dopo la seconda guerra mondiale, gli anni sono diventati, in un certo senso, quinquenni e decenni e i decenni stanno diventando dei secoli? Rispondendo a questa domanda, ho individuato i motivi che legittimano la sussistenza del Ministero della marina mercantile in funzione dei servizi che esso rende all'economia nazionale ed ho indicato dei dati specifici per quanto concerne la bilancia valutaria. Non m'intrattengo oggi su tale argomento; eventualmente, in futuro, potremo ancora approfondire la questione. Tralascerei anche l'argomento indicato dal relatore con la denominazione di simbiosi, e che, altre volte, mi è capitato di definire con l'espressione « mezzadria impropria »: ho già fatto presente molte volte che troppi problemi dei quali si occupa il Ministero della marina mercantile non sono trattati esclusivamente da questo Dicastero ma anche, ed in varia misura, da altre Amministrazioni. È sufficiente accennare ai porti, ai cantieri, al lavoro, al demanio, alla pesca. Vorrei ricor-

dare che per ognuno di questi temi il Ministero della marina mercantile è condizionato nelle sue decisioni: questo soltanto, quindi, è il problema di fondo sul quale oggi desidero, in particolare, intrattenermi. Qual è esattamente questo problema? È quello di rivendicare all'Amministrazione marittima una competenza specifica su tutti gli aspetti dell'attività nazionale nei quali è preminente l'interesse dell'economia marittima, allo stesso modo come tutto quanto concerne l'agricoltura deve far capo al Ministero dell'agricoltura e tutto quanto concerne l'istruzione deve far capo al Ministero dell'istruzione. Un'osservazione del genere può sembrare ovvia e banale, ma ritengo che, se fatta in questa sede ed eventualmente ripetuta in Assemblea, essa sia basilare agli effetti della battaglia che stiamo conducendo per la giusta estimazione che si deve avere nei confronti dell'Amministrazione marittima in un Paese come l'Italia: diversamente correremmo, realmente, il rischio di pronunciare delle frasi retoriche, di ripetere sempre le stesse cose, senza andare al fondo del problema. In caso contrario, il Ministero della marina mercantile non potrà mai parlare seriamente di una politica dei porti di una politica dei cantieri, e così via. Ritengo che competa al Ministero della marina mercantile impostare le linee direttrici di una politica dei porti, mentre spetta al Ministero dei lavori pubblici curare la realizzazione di tale politica, per fare in modo che le opere costino il meno possibile e, di conseguenza, gravino non eccessivamente sul bilancio economico nazionale.

D E R I U . Questo era il senso del mio discorso, onorevole Ministro: l'intervento e l'esecuzione tecnica deve competere al Ministero dei lavori pubblici, nonchè alla programmazione.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Dico questo perchè soltanto basandoci su tali elementi potremo, probabilmente, risolvere i problemi che ci assillano secondo un reale ordine di priorità, specie in questo momento in cui, co-

me dicevo prima, i decenni rappresentano quello che prima erano i secoli.

Pertanto, mentre parliamo dei porti, bisogna avere il coraggio di affermare che vi è l'assoluta necessità di affrontare e risolvere anche i piccoli problemi particolari, pur tenendo conto che quella dei porti è una questione che assilla nazioni molto più ricche di noi; si tratta di un problema non solo europeo, ma direi mondiale. I porti sono oramai assolutamente inadeguati a fronteggiare la costante evoluzione dei traffici, dei mezzi di navigazione, dei rapporti commerciali e non commerciali nel mondo intero.

Si tratta di un'affermazione di cui sento tutto il peso, ma che ritengo utile fare e che, anzi, avrei voluto fare in questa sede anche prima, se i continui impegni di lavoro non mi portassero spesso in giro per ascoltare, vedere e rendermi conto, e non mi trattenessero poi al Ministero per meditare i vari problemi e tentare di dare ad essi una qualche sistemazione.

A mio parere, la prima condizione perchè nel nostro Paese si sviluppi una coscienza marinara è che la stessa Amministrazione sia strutturata in guisa da evidenziare che esiste un complesso unitario al quale fanno capo le attività del mare. Io non trascuro mai di insistere sull'esigenza di maturare una migliore coscienza dei problemi del mare, anche se so perfettamente che nazioni molto più marinare di noi, come la Norvegia e la Svezia, hanno oramai maturato una coscienza della terra piuttosto che del mare, anche se so che la diserzione dalle attività del mare non è un fatto solo italiano, ma avviene anche in altri Paesi.

Del resto, è naturale che, con la levitazione economica e sociale avvenuta nel nostro Paese, le attività del mare — che sono certamente più difficili, più onerose e non sempre adeguatamente compensate — siano disertate per più facili impieghi sulla terra ferma.

Mi pare tuttavia ovvio che se vogliamo fare uno sforzo concreto perchè la coscienza del mare in Italia non sia una parola vana, dobbiamo fare quello che è necessario affinchè gli uomini — che rimangono

uno dei termini fondamentali di una politica marinara — abbiano tutto quello che occorre loro per esser pronti a servire la economia del Paese sul mare, ricevendo adeguate soddisfazioni tanto durante il servizio che al termine di esso.

Evidentemente, questo non significa che l'economia marittima possa o debba essere dissociata da altri problemi. Si è accennato ieri all'esigenza di un coordinamento della politica dei trasporti, e poichè i trasporti marittimi, in questi ultimi decenni, hanno compiuto veramente un passo formidabile in avanti, è chiaro che anche in Italia la politica dei trasporti deve essere organica. Bisogna infatti tener presente che non sono importanti solo le linee sul mare ma anche i collegamenti di queste con le strade e con le ferrovie.

Ritorno quindi al problema base, affermando che, nell'opinione pubblica ed in quella del Governo, si deve formare il convincimento che occorre fare tutti gli sforzi necessari per cercare migliori vie per gli investimenti privati e per l'utilizzo del pubblico denaro. Naturalmente, in questa visione deve essere compresa anche la politica dei trasporti per via aerea, perchè tutti sappiamo quale concorrenza, soprattutto sulle grandi rotte, gli aerei facciano alla navigazione marittima. Si assiste infatti al fenomeno della stabilizzazione del numero dei passeggeri su certe linee marittime mentre vi è un incremento continuo di viaggiatori sulle linee aeree.

Poste le basi con le strutture del Ministero che riguardano ovviamente anche l'Amministrazione periferica, più agevolmente possono essere risolti gli altri problemi, quelli degli uomini, di tutti coloro, cioè, che esercitano una professione marittima, e quelli dei mezzi, cioè delle navi, dei porti, dei cantieri, del demanio.

In proposito, occorre mettere l'accento sulle molte cose ancora da fare e che non si possono fare; il Ministro della marina mercantile non ha alcuna remora a richiare che, finchè non avrà una adeguata scorta di uomini e, tanto per incominciare, di geometri che permettano di instaurare un catasto del demanio marittimo, ben diffi-

cilmente potrà iniziare una seria politica marittima.

Circa la strutturazione del Dicastero della marina mercantile, io ritengo una nota positiva il fatto che la relativa Commissione, oramai, sotto la guida solerte del nostro Sottosegretario, sia arrivata ad una svolta conclusiva dei lavori. È stata infatti sottoposta alla mia attenzione una relazione, dopo di che saremo finalmente in grado di dire che cosa si debba fare da questo punto di vista per avere, in sede centrale e periferica, le strutture adeguate ai compiti dell'Amministrazione marittima.

Si è parlato dei servizi tecnici: ma come fa il Ministero a controllare l'applicazione delle leggi, se non dispone di tecnici che, con occhio attento, possano valutare e vedere come si svolgono le varie attività?

È stato citato ieri il numero degli ingegneri che abbiamo; ho detto prima che la mancanza di un adeguato corpo di tecnici (mi sono limitato a parlare dei geometri ma il discorso è, ovviamente, molto più ampio), non permette di affrontare il problema del demanio marittimo: e ritengo quindi di aver illuminato a sufficienza la situazione in questo campo. Vorrei solo aggiungere qualcosa per quanto riguarda la « periferia » del Ministero, che, per la verità, è congegnata in modo alquanto strano.

Il Ministero della marina mercantile poggia su tre pilastri; uno è piuttosto rilevante e riguarda la parte amministrativa; il secondo è una simbiosi, come dice il senatore De Unterrichter, o una mezzadria impropria, come dico io, ed è dato dalle Capitanerie di porto, le quali sono inquadrare nell'ambito del Ministero della difesa ed utilizzate da parte della Marina mercantile, con inconvenienti a tutti noti e che sono stati oggetto di una recente polemica anch'essa nota. Sia chiaro, a questo proposito, che se vogliamo portare ordine, non ci si deve basare che sulle cose concrete da fare, tenendo presente solo l'interesse del Paese. Il terzo pilastro sul quale poggia il Ministero della marina è piuttosto debole e concerne il servizio tecnico.

Ora, cosa vuol dire affrontare il problema del riordinamento alla « periferia »?

Vuol dire porre il problema della organizzazione periferica in termini di buona amministrazione, in modo da affermare la preminenza del Ministero della marina mercantile in ordine alla politica marinara. Devono essere dunque gli altri a coordinarsi con noi, che non dobbiamo essere carenti nè per quanto riguarda gli uomini nè per quanto riguarda i mezzi.

Esposti questi che io ritengo problemi di fondo, vorrei dire qualche parola sulle realizzazioni.

Se si guarda con occhio spassionato a quanto è avvenuto nel settore della Marina mercantile, penso che non si possa non ammettere che molto è stato fatto, ma che molto resta ancora da fare.

Si è fatto il miglioramento qualitativo della flotta grazie allo svecchiamento di essa (nel giro di 10 anni le navi sino a 10 anni di età sono passate dal 26 al 51 per cento della consistenza totale, quelle di oltre 25 anni sono scese del 28 al 10 per cento); resta da fare lo sviluppo quantitativo, per far fronte alle esigenze dello sviluppo dei traffici che aumentano in progressione geometrica (80 milioni di tonnellate nel 1958, 160 nel 1964) mentre la consistenza della flotta aumenta in progressione aritmetica (5 milioni di tonnellate stazza lorda nel 1958, 5,7 milioni nel 1965); resta da fare una maggiore specializzazione del naviglio da carico in relazione alle esigenze dei nostri tempi (non occorrono solo le grandi navi, sia da passeggeri sia da carico, ma occorrono anche le navi per il trasporto di carichi speciali, dai prodotti deperibili ai prodotti chimici ed alle fonti di energia quali il metano).

Ma tutto ciò non si potrà realizzare se il Ministero non avrà la padronanza delle sue azioni. Per esempio, nel settore del trasporto delle fonti di energia, ho promosso alcune riunioni, in quanto vi sono taluni operatori economici italiani che stanno studiando ed avviando a soluzione la questione del trasporto del metano dalla Libia, previa trasformazione in gas e la riconversione allo stato liquido, da immettere nella canalizzazione della SNAM.

Sono d'accordo con quanto è stato detto dal senatore Adamoli e da altri circa l'attenzione che bisogna porre al settore delle navi da trasporto merci.

Guardando a quelli che sono gli studi e le esperienze attuali, anche per quanto riguarda il trasporto di persone, ritengo che si debba cercare di far tesoro di quanto si sta compiendo in Svezia e Norvegia, anche in relazione ai tipi speciali di aliscafi che mi si dice siano capaci di affrontare non solo il mare di forza quattro, ma anche quello di forza cinque e più, per lunghi tragitti.

L'Amministrazione marittima ha anche posto il problema dei traffici futuri con navi a propulsione nucleare, perchè è chiaro che anche se in questo momento, date le ben note carenze di bilancio, non possiamo pensare a realizzazioni in questo settore, non dobbiamo neanche rimanere inerti di fronte a ciò che sta avvenendo nel mondo.

Per quanto riguarda le realizzazioni concrete, direi che sono state poste le basi per una soluzione del problema dei porti e dei cantieri. Ho già detto altre volte che solo nel 1963 si è proceduto ad un censimento in questo campo, con il volumetto del mio predecessore, onorevole Dominedò, intitolato «Lineamenti per una politica portuale», che rappresenta un'iniziativa di base in quanto, senza un'adeguata informazione, non si può arrivare a delineare una politica dei porti.

Ripetendo qui quanto ho già detto in sede di Consiglio dei ministri, dirò che i 260 miliardi, dei quali 40 saranno stanziati dalla Cassa del Mezzogiorno, previsti per il prossimo quinquennio, non sono se non una ben modesta parte nel quadro dei 4.000 e più miliardi destinati alle infrastrutture. Non appena si prospetteranno ulteriori possibilità finanziarie, bisognerà pertanto incrementare questi 260 miliardi. Ho personalmente insistito con il ministro Mancini affinché si dia ampia dimostrazione della volontà di risolvere il problema: da tale mio interessamento è derivato il disegno di legge che prevede 75 miliardi di spesa; in esso vengono considerate non solo le ope-

re portuali vere e proprie ma anche i mezzi di sovrastruttura necessari ai porti.

A che punto siamo con i programmi? Gli uffici del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero della marina mercantile hanno già messo a punto una distribuzione che sembra abbastanza logica in termini produttivistici. Non voglio ripetere cose che a Genova sono dispiaciute, ma io ho pregato Venezia, Trieste, Genova, Napoli di dirmi il minimo indispensabile che occorre per non rimanere arretrati, senza pretendere di fare quella rivoluzione, che indubbiamente è necessaria nel sistema portuale, ma che ci trova impreparati. Desidero conoscere soltanto la cifra minima occorrente per consentire un certo livello di sviluppo. Ho impostato la questione in termini produttivistici. Vi è la questione del canale di Malamocco, della valorizzazione della zona di Venezia-Marghera. Bisogna evitare che le petroliere passino nel centro storico, con i conseguenti pericoli, ma soprattutto bisogna preoccuparsi della valorizzazione dei comprensori nei quali esistono gli impianti di tutte le grandi industrie che costituiscono il complesso di Venezia-Marghera. Si può pensare che con 13 miliardi si ricaveranno, a suo tempo, investimenti, anche ad opera dell'iniziativa privata, nell'ordine di 300-350 miliardi: è questo, credo, un modo adeguato di concepire, in termini produttivistici, gli investimenti da fare a Venezia. Lo stesso discorso vale in parte per Genova, per Napoli e per Trieste, per la quale, inoltre, bisogna fare un discorso particolare in termini, non soltanto economici, ma di politica generale.

Se ad esempio, il traffico commerciale di Genova costituisce il 33 per cento del traffico totale del Paese, è a quel parametro che io devo ancorare l'investimento. Non è che parlando di questi porti, che sono i più importanti nel Paese, io dimentichi i problemi degli altri scali. Bisogna, però, che il Parlamento, le Camere di commercio, la opinione pubblica, i sindaci delle città si convincano della necessità di concentrare i pochi mezzi disponibili, altrimenti né il Ministero della marina mercantile né il Governo possono fare alcunchè. In questa ma-

niera, invece, vi potranno domani essere i mezzi per venire incontro anche ai porti minori. Si corre, naturalmente, il rischio di dover affrontare una certa impopolarità, ma bisogna affrontare la situazione con decisione. Il piano dei porti va visto naturalmente con una visione decennale. Noi abbiamo introdotto il criterio della scorrevolezza, che è assolutamente necessaria, poiché anche ora, mentre stiamo parlando, tutto sta cambiando.

Oggi non posso intrattenermi, ad esempio, sul rapporto dell'OCSE che parla dei porti deficienti e congestionati a causa della costruzione di navi sempre più grandi; si dice anche che circa il 50 per cento dei costi di esercizio di una nave è costituito dagli oneri portuali. Questo rapporto dovrà essere attentamente esaminato, dovremo vedere che cosa si dice in un campo più vasto del nostro, per renderci conto veramente di come cammina il mondo e di come l'avvento di nuovi Stati che si affacciano all'indipendenza implichi dei gravissimi problemi per coloro che hanno una responsabilità storica.

Ora, per riprendere il discorso, il piano di 260 miliardi è stato impostato. Personalmente, ritengo che gli uffici abbiano fatto un buon lavoro. Naturalmente vi sarà qualcosa da correggere ed è opportuno che i politici si riservino l'ultima parola. Il Senato deve approvare il piano di 75 miliardi e quindi, in questo mese, gli uffici metteranno a punto questo primo utilizzo.

A D A M O L I . Non si può sapere niente a questo proposito?

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Gli uffici non ci hanno ancora consegnato il rapporto. Penso che, forse, durante la discussione che si svolgerà in Assemblea potremo dire di più.

Resta il problema della ristrutturazione dell'industria cantieristica. A questo proposito, desidero dire che se tutti i cantieri italiani potessero divenire competitivi senza bisogno di sovvenzioni dirette, nessuno, ovviamente, potrebbe rimproverarci di mantenere un determinato potenziale. Però,

quando andiamo a vedere quel che succede nel mondo, ci rendiamo conto di determinate cose. Parlando del settore cantieristico, bisogna tener presente anche il peso di tale settore in termini di consumi siderurgici e meccanici e le ripercussioni che una riduzione della produzione potrebbe comportare su tale settore. La linea continua ideale di un cantiere è quella che va dalle miniere, al settore siderurgico, al settore meccanico, al settore della prefabbricazione, al bacino. È inutile aprire il discorso sui cantieri giapponesi per scoprire la ragione del loro sviluppo: a mio avviso questo è da attribuirsi non tanto alla mano d'opera, che pure ha un costo molto inferiore alla nostra, ma soprattutto ad una questione di razionalizzazione. Ora, se questo discorso può essere fatto per i cantieri giapponesi, lo si deve anche fare, a maggior ragione, per i cantieri svedesi. Se in questi giorni non fosse in corso la discussione parlamentare del bilancio del Ministero della marina mercantile, il Ministro sarebbe in Svezia per rendersi conto di persona di parecchie questioni.

ADAMOLI. Concentrazione è una cosa, diminuzione un'altra.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Non bisogna dimenticare, senatore Adamoli, che nel nostro Paese vi è un problema sociale, che invece non esiste in Svezia. Nel nostro Paese, qualunque licenziamento — che in Svezia non avrebbe alcun seguito — determinerebbe un immediato sciopero, poichè il tenore di vita non è tale da permettere licenziamenti. Questa è una condizione sociale che non possiamo assolutamente dimenticare e che rende particolarmente difficoltoso e penoso il nostro cammino quando si affronta il problema della riorganizzazione dei cantieri.

VIDALI. L'operaio che rimane disoccupato in Italia muore di fame, mentre in Svezia tira avanti per parecchi mesi.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Sto, appunto, dicendo questo.

VIDALI. Nonostante questo, in Svezia si aumenta la produzione dei cantieri, mentre noi la diminuiamo.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Ho fatto soltanto un'affermazione, senatore Vidali.

La prima questione che deve essere approfondita in tema di crisi del settore cantieristico è quella delle ripercussioni che una riduzione di produzione comporterebbe nel settore siderurgico. In Italia non vi sarebbe una grande ripercussione poichè oggi il fabbisogno per la nostra industria cantieristica assorbe meno dell'1 per cento della produzione.

La seconda questione riguarda le prospettive del settore nel quadro mondiale della produzione naval-meccanica, con particolare riguardo alla politica cantieristica perseguita dai Paesi in via di sviluppo. Per il settore tessile, ad esempio, sta avvenendo che i Paesi che si affacciano alla moderna civiltà industriale cerchino soprattutto di attrezzarsi in questo campo, perchè, dal punto di vista della occupazione della mano d'opera, è quello al quale bisogna pensare per primo. In Lombardia e in Piemonte, nel secolo scorso, i proprietari terrieri si sono battuti per l'industria tessile perchè vi era una mano d'opera disponibile. Adesso, però, il settore tessile denuncia la sua crisi per non aver affrontato per tempo i vari problemi. Non intendo fare un paragone tra i due settori, ma noi vediamo che tutti i Paesi che acquistano l'indipendenza cercano di avviare un'attività cantieristica.

E tutto questo è logico in quanto i trasporti marittimi costituiscono la via meno costosa e più naturale per stringere i rapporti tra i popoli e per effettuare scambi di merci in tutto il mondo.

Terzo: il probabile *trend* del progresso tecnologico generale, sia dal punto di vista dell'ammodernamento, sia da quello della riconversione. Questo ci indica che, se negli altri Paesi avvengono le concentrazioni, ciò significa che molte volte i cantieri sono da eliminare più per motivi di carattere tecnico che finanziario; e ciò significa, pensando all'Italia, che occorre domandarsi se dispo-

niamo di laboratori sperimentali, che possano darci — a richiesta del committente, armatore o cantiere — una risposta sicura circa il materiale più idoneo e meno costoso da destinare ad un certo scopo.

Naturalmente, sono questioni che non possiamo sviscerare in questa sede; ho voluto solo accennarle, per rilevare la loro importanza ed il loro peso sull'economia italiana e mondiale.

Il senatore Vidali, nel suo intervento, ha illustrato un ordine del giorno nel quale si ricordano al Governo gl'impegni assunti nel corso delle trattative, condotte in modo appassionato e approfondito relativamente al cantiere di Trieste, per chiarire che l'Italia non avrebbe sopportato discriminazioni in sede CEE, in quanto le condizioni del porto giuliano meritavano particolare attenzione.

Il Governo ha affrontato questo problema con impegno e ne è riprova la visita ultima, conclusiva di questo impegno, fatta dal Sottosegretario a Bruxelles, dove l'onorevole Riccio ha ripetuto le richieste impegnative da parte nostra, a seguito delle quali, senza rinunciare a nulla del nostro programma quinquennale, abbiamo trovato il modo per predisporre un programma ridotto, una legge-ponte, inserita nel programma generale al quale non abbiamo rinunciato.

Questo stesso pomeriggio si inizia alla Camera dei deputati la discussione della legge di sostegno economico per i cantieri; s'impone una rapida approvazione, dato che la lunga carenza ha messo la cantieristica nazionale in una situazione di estrema difficoltà.

Tuttavia, il fatto di aver accettato questa impostazione ci obbliga, per un verso, a presentare entro il 31 dicembre 1965 un piano di riorganizzazione del settore cantieristico e ci offre, dall'altra parte, il vantaggio che i funzionari della CEE siano insieme con noi impegnati nella strutturazione di questo programma di riorganizzazione, venendo sul posto a rendersi conto delle nostre ragioni.

Ancora per quanto riguarda i cantieri, illustrerò brevemente quali compiti ci atten-

dono nell'immediato futuro. Ieri mattina mi sono recato dal Presidente del Consiglio dei Ministri per dirgli che è necessario che, in questo mese, si tenga una riunione dei Ministri responsabili per decidere sulla questione, e ciò perchè si tratta di un problema che investe il Governo nella sua globalità.

Il senatore Vidali ha posto in evidenza che per Trieste bisognerebbe pensare non solo ai cantieri, ma anche a tutte le officine che vivono e lavorano in collegamento con i grandi cantieri, stanziando una cifra che si aggira attorno ai 200 miliardi.

Ora, bisognerà discutere a fondo della questione alla quale dovrà interessarsi l'intero Governo nonchè i rappresentanti della cantieristica; occorrerà infatti valutare un po' tutto il settore, pubblico e privato, per vedere come esso debba essere riorganizzato in termini di costi competitivi.

Nei prossimi giorni, pertanto, si avrà questa riunione dei Ministri, riunione che affronto conoscendo quali difficoltà ci siano e quali ostacoli bisognerà superare; tuttavia qualcosa è necessario fare, anche per affrettare la collaborazione che ci è stata offerta da parte della CEE.

Proseguendo nella mia esposizione, dirò che qualcosa è stato fatto anche in materia di ricerca scientifica. Se è vero che dalla fine della guerra in poi si è avuta una certa carenza, e in alcuni anni quasi una stasi, si può assicurare che da tre anni a questa parte, e specialmente dal 1964, mediante accordi presi dal Ministero della marina mercantile con il Consiglio nazionale delle ricerche, la ricerca scientifica ed applicata, specie nel campo della pesca e della biologia marina, ha avuto un notevolissimo impulso.

Che cosa sta avvenendo e che cosa dobbiamo fare nei confronti della platea sottomarina vicina alle coste italiane?

È stata costituita una commissione speciale presso il Consiglio nazionale delle ricerche per l'effettuazione delle ricerche in tema di platee di pesca: al riguardo, si stanno utilizzando la nave « Bannok » e la « Francesco Vercelli » dell'Osservatorio geofisico sperimentale di Trieste, nonchè altre

piccole unità degl'istituti talassografici di Trieste e Taranto, oltre a mezzi noleggiati appositamente.

Anche in questo caso si pone il problema della competenza del Ministero della marina mercantile; noi stiamo lavorando affinché la competenza del Ministero si affermi anche in questo settore, per il quale il Ministero stesso dovrà avere a sua disposizione quegli'istituti che ora dipendono invece da altre Amministrazioni.

Già da tempo abbiamo quindi preso contatto con il Ministero della pubblica istruzione, per fare tutto il possibile al fine di attirare al settore della ricerca scientifica applicata al mare nuove leve universitarie; non dobbiamo infatti dimenticare che, al fondo di tutti i problemi economici, questo è un mio *leit motiv*, c'è il problema dell'uomo e della sua adeguata preparazione.

E veniamo ora ai problemi particolari sollevati dagli onorevoli senatori nel corso della discussione.

Il relatore, senatore De Unterrichter, ha esposto con chiarezza di idee la situazione attuale; si è soffermato, in particolare, sul problema della specializzazione della flotta, con particolare riferimento alle importazioni di metano dal Nord Africa per mezzo di navi specialmente attrezzate. In proposito, ripeto che, proprio in questi giorni, il Ministero della marina mercantile sta studiando se, in termini tecnici e di convenienza economica, convenga maggiormente attrezzare particolari navi per questo trasporto oppure gettare condotte sottomarine.

Il Ministero ha anche approntato un disegno di legge sulla platea continentale, contemporaneamente al Ministero dell'industria che aveva preparato un provvedimento di sfruttamento industriale della platea stessa. Noi siamo dunque intervenuti per precisare che soltanto al Ministero della marina spetta il compito di dire se la platea continentale è di pertinenza dell'una o dell'altra Amministrazione: questo principio è sancito dal Codice della navigazione, e da esso non è consentito derogare.

Il senatore De Unterrichter, unitamente al senatore Massobrio, si è anche soffermato sul problema della « Michelangelo », sul conto della quale vi è stata ultimamen-

te una campagna scandalistica. Dirò subito che, dal punto di vista nautico, a fine ottobre saranno eseguiti sulla nave lavori di scarsa entità che conferiranno all'unità un altissimo livello, come, del resto, è per la « Raffaello ». Si era parlato infatti di « vibrazioni », e di questo e di altri difetti mi sono reso personalmente conto facendo un breve viaggio a bordo della nave. Ora sono certo che queste due unità non verranno apprezzate solo dal punto di vista del prestigio, di un lusso esterno che riguarda solo una determinata clientela, ma anche dal punto di vista della loro adeguatezza a svolgere il servizio loro richiesto.

Per quanto riguarda le voci di dimissioni e licenziamenti, ho chiesto dei ragguagli, soprattutto per sapere se queste situazioni si sono create in base a differenze di opinione che, eventualmente, dovevano essere tenute presenti.

Sul problema del demanio, sollevato dal relatore, credo di avere risposto adeguatamente, sottolineando la nostra deficienza strumentale dal punto di vista dei mezzi e degli uomini. Riguardo all'utilizzo del demanio marittimo, devono essere sempre al primo posto i problemi marittimi di maggior rilievo, come quello dei porti; vi sono poi anche dei problemi di ordine turistico, di tutela del paesaggio ed altri ancora, ai quali il Ministero cerca di far fronte, pur con l'insufficienza degli strumenti a sua disposizione.

Il senatore Vidali ha presentato, con altri senatori del suo Gruppo, tre ordini del giorno. Il primo riguarda l'istituzione dell'ente portuale di Trieste. Posso assicurare che qui l'impegno non può mancare, dal momento che si tratta di adempimento di legge costituzionale. Il Ministro della marina mercantile, pertanto, non può tenere un diverso linguaggio e sta facendo tutto quanto è necessario perchè si faccia, realmente, un passo avanti.

P R E S I D E N T E . Mediante un accordo?

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Mediante un accordo. Ci sono vari disegni di legge, ma vi è anche

un'iniziativa governativa. Si tratta, comunque, di un impegno del Ministero della marina mercantile, che si è arrestato perchè, purtroppo, sono intervenuti i soliti problemi della copertura finanziaria. Non entro nella questione di dettaglio poichè si tratta di problemi che verranno affrontati in sede di esame dei disegni di legge. Comunque, il Ministro della marina mercantile sente questo impegno e cercherà di risolvere la questione al più presto possibile. Accolgo, pertanto, l'ordine del giorno.

Il secondo ordine del giorno presentato dal senatore Vidali riguarda il problema dell'Azienda dei magazzini generali di Trieste, che, una volta istituito l'ente portuale, verrebbe in questo assorbita. Il problema triestino, come ho già detto, deve essere visto non solo in termini di politica economica, ma in termini di politica generale, e quindi implica tante altre considerazioni. È stata ricordata la linea ferroviaria a binario unico, è stato ricordato che Trieste si è venuta a trovare in condizioni del tutto particolari; ora, tutti i vari problemi devono essere risolti tenendo conto anche degli aspetti politici, per i quali i triestini meritano pure qualche considerazione. Da questo punto di vista, pertanto, pur non potendo accettare l'ordine del giorno come impegno, posso dichiarare che il Ministero della marina mercantile sta facendo tutto il necessario per quanto riguarda l'Azienda dei magazzini generali di Trieste, oltre che per quanto concerne la classificazione del porto, che sarà adeguatamente accelerata. Si parla poi anche della revisione del Trattato di Roma al fine di assicurare al porto di Trieste condizioni non inferiori a quelle garantite ai porti della Germania settentrionale. Il Ministero della marina mercantile si è già posto concretamente il problema. Comunque, ritengo che la questione che, praticamente, si riassume nell'argomento delle tariffe, possa essere risolta anche per altra strada. Pertanto, d'accordo con il Ministro degli esteri onorevole Fanfani, stiamo da tempo avviando tutta una serie di conversazioni, sul piano internazionale, con i Paesi che possono avere interesse a considerare il porto di Trieste come un por-

to da loro utilizzabile. Vi è anzitutto la questione dell'onerosità delle tariffe, vi è la questione delle migliori vie di comunicazione che hanno certi Paesi nei riguardi dei porti germanici. Sorge qui, nuovamente, il problema delle Alpi, che costituiscono, nel settore veneto, una formidabile barriera che ad un certo punto bisognerà rompere, come si sta cominciando a fare, con l'avvio dell'autostrada del Brennero e di altre iniziative industriali.

**P R E S I D E N T E .** La strada più diretta sarebbe quella del valico di Tarvisio che, tuttavia, è stata esclusa dal Piano quinquennale!

**D E U N T E R R I C H T E R ,** *relatore.* Questo è successo perchè non si sono mosse le autorità locali di Udine!

**S P A G N O L L I ,** *Ministro della marina mercantile.* Bisogna che ci rendiamo conto delle attuali disponibilità finanziarie e agiamo di conseguenza; ci siamo impegnati in una certa direzione e, risolti i problemi che ora sono sul tappeto, sarà poi più facile risolvere gli altri.

Per quanto riguarda il porto di Trieste, bisognerebbe fare discorsi costruttivi, non solo in sede centrale, ma anche in sede locale. Noi crediamo nelle Regioni, ma queste devono però agire come agisce lo Stato nel suo complesso.

Accennando brevemente ad una lunga polemica che vi è stata, mi chiedo perchè si sono spesi tanti soldi, ad esempio, per costruire il Palazzo della Regione, quando forse vi erano esigenze più urgenti da fronteggiare.

Concludendo, dichiaro di accogliere come raccomandazione questo ordine del giorno del senatore Vidali.

Il terzo ordine del giorno presentato dal senatore Vidali e da altri senatori del suo Gruppo concerne i cantieri: su questo argomento non posso che richiamare le considerazioni già fatte. Ho dichiarato in maniera esplicita che non siamo dei rinunciatari. Pertanto, non posso far altro che ripetere che il programma previsto dal piano

quinquennale, avallato dal parere del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, sarà portato avanti con quella ponderazione e con quella oculatezza che sono necessarie per non trascurare tutti gli aspetti, anche quello sociale, del problema. Bisogna quindi procedere per questa strada, nell'interesse superiore della Nazione. Non posso quindi accettare l'ordine del giorno come impegno, ma soltanto come raccomandazione. Posso considerarlo già compreso nell'insieme delle considerazioni che ho fatto, poichè rendere competitivi i più importanti stabilimenti cantieristici del Paese implica tutta una problematica che si ricollega ai tre punti accennati e che si può risolvere soltanto cercando le vie migliori e più proficue.

Nel suo intervento, il senatore Adamoli ha lamentato che per i porti, i cantieri e la flotta non si siano fatti progressi e si sia, anzi, andati indietro. Se siamo passati dal 6° all'8° posto nella graduatoria mondiale, senatore Adamoli, è perchè abbiamo preferito una base di sviluppo qualitativo ad una di incremento puramente quantitativo.

Se non avessimo fatto una legge sulle demolizioni, forse oggi avremmo una flotta di sei milioni e mezzo di tonnellate e saremmo, forse, un gradino più su; ma non è il numero che conta, posto che, nel frattempo, la nostra flotta è entrata per la prima volta nel novero delle marine veramente moderne e che, al momento attuale, i disarmi per cause economiche sono un fenomeno frizionale, mentre in altri tempi la nostra percentuale di disarmi superava nettamente quella mondiale, come nell'epoca della crisi del 1958-59, quando oltre un quinto del nostro tonnellaggio era inattivo.

In merito alla flotta, mi preme far cenno dell'esigenza della ristrutturazione delle linee di preminente interesse nazionale. Di tale problema ho prima parlato accennando alla questione della concorrenza dei mezzi aerei.

Non si tratta di abolire, *sic et simpliciter*, la linea A o B, ma, sulla base del programma quinquennale, di vedere se le convenzioni siano convenienti non solo dal punto di vista contabile ma anche da quello economico.

C'è dunque da vedere se questi denari sono tutti ben spesi o se, per caso, non possono essere spesi meglio. Questo è il tema che, in questo momento, sta affrontando l'apposita commissione costituita presso la Marina mercantile ed alla quale partecipano anche gli altri Ministeri interessati. Aggiungo che tale commissione ha quasi ultimato i suoi lavori e già è iniziato l'esame dei primi elaborati.

Il Ministero della marina mercantile ha espresso un punto di vista che poi è stato richiamato nel progetto di programma quinquennale; tuttavia, se è vero che certe linee, ad esempio per il nord-America, devono essere riviste, è anche vero che nel bacino mediterraneo non dobbiamo dimenticarci che noi rappresentiamo un grande molo la cui parte terminale è destinata a sfruttare una grande ricchezza in termini turistici: quella del sole.

È dunque chiaro che la migliore attrezzatura delle linee marittime che congiungono le nostre isole significherebbe far tramutare il sole in « soldoni » attraverso il traffico turistico.

L'onorevole Riccio mi ricorda che da poco tempo è entrato in funzione il « Canguro azzurro »: attrezzare le nostre linee con tali mezzi significa non solo incrementare il traffico dei passeggeri ma anche quello commerciale, a prezzi più convenienti di quelli di qualsiasi altra linea di collegamento aerea o terrestre.

L'ordine del giorno presentato dai senatori Adamoli ed altri sulla previdenza marinara mi permette di dire innanzitutto che, per far fede all'impegno che il Ministero della marina mercantile aveva assunto, ho insistito ed ho ottenuto che nei mesi scorsi venisse dato l'acconto di una mensilità. In questo momento, quindi, non posso assumermi l'impegno di far concedere una altra mensilità.

Per quanto riguarda la prima parte dell'ordine del giorno vorrei ricordare che, a suo tempo, quel progetto di legge che pur era stato lungamente elaborato ed approfondito da parte dei Ministeri competenti, non fu accettato, poichè nè i datori di lavoro nè i lavoratori avevano ritenuto che si fosse compiuto un passo avanti dal

punto di vista contributivo; si è quindi dovuto ricominciare tutto da capo. Il Ministero della marina mercantile chiese che venisse rapidamente avviato il lavoro di una commissione, la quale, in questi giorni, sta concludendo i suoi lavori; è stato, infatti, necessario richiedere tutte le tabelle all'INPS per la questione dei calcoli attuariali. Siamo oramai alla fase conclusiva e sta quindi per venir presentato un nuovo disegno di legge, dal quale risulterà il vero costo della rivalutazione delle pensioni dei marittimi. Qui il discorso sarebbe un po' lungo, poichè una cosa sono i marittimi del settore peschereccio, una cosa i marittimi delle flotte private ed un'altra i marittimi delle flotte di Stato; ma è chiaro che tutti questi aspetti saranno tenuti presenti, poichè lo sforzo che si farà dovrà andare soprattutto a vantaggio di coloro che sono meno provveduti e che, quindi, meritano particolare protezione. Non posso, è evidente, assumere altri impegni, poichè metterei il carro davanti ai buoi. Vorrei però che si avesse fiducia nella nostra buona volontà.

**P R E S I D E N T E .** Il primo punto, pertanto, è praticamente accettato in quanto è in corso di elaborazione il nuovo disegno di legge. Sul secondo punto, invece, lo onorevole Ministro non può prendere impegni.

**S P A G N O L L I ,** *Ministro della marina mercantile.* Nel complesso, considero l'ordine del giorno come una raccomandazione.

I senatori Massobrio e Veronesi hanno presentato un ordine del giorno che ritengo superato dalle dichiarazioni già fatte, nel senso che è in corso un impegno del Governo di destinare ai potenziamenti delle nostre infrastrutture portuali una cifra proporzionale alle esigenze. Se in questo momento si chiede di dare 360 miliardi invece di 260, naturalmente devo dire che questo non è possibile; ma se si richiede l'impegno di considerare la questione con la dovuta serietà, l'ordine del giorno si può considerare accettato come raccomandazione.

Il senatore Fabretti ha parlato ampiamente dei problemi della pesca e ha detto cose esatte circa l'inadeguatezza dei mezzi finanziari. Egli ha parlato anche di cooperazione ed io gliene sono grato, poichè credo nella cooperazione, anche se, purtroppo, non vi credono tutti gli italiani. Dalle mie parti, nel Trentino, si crede ancora nella cooperazione, ma quando si va nel Meridione e si parla con i contadini — come ho fatto l'altro giorno approfittando della mia visita alla Fiera di Bari — ci si sente rispondere che gl'italiani sono degli individualisti. Nella Confederazione della quale faccio parte ho sempre raccomandato di non trascurare nulla per aiutare, non soltanto i contadini, ma anche i pescatori e coloro che sono meno provveduti di mezzi, a vedere la cooperazione come un fatto morale prima che economico. Ho raccomandato di prendere esempio da quanto avviene in altri Paesi, dove la cooperazione forma veramente un arco completo, dalla produzione al collocamento del prodotto, e di far comprendere agl'italiani che si tratta di un terzo sistema (oltre a quello capitalistico privato e capitalistico di Stato) che può veramente rappresentare una forza economica fondamentale. Ma qui la persuasione serve fino ad un certo punto. Il Ministero della marina mercantile ha cercato di impostare il problema del credito peschereccio, ad esempio, soprattutto in funzione di aiuto alle cooperative. Vorrei anche ricordare al senatore Fabretti che, purtroppo, un progetto di legge del Ministero della marina mercantile, tendente ad aumentare congruamente quel fondo di dotazione del credito peschereccio — che permetterebbe non solo di venire incontro alle esigenze prospettate, ma anche di crearci una nostra nave agli effetti delle ricerche scientifiche applicate alla pesca — attende il benestare del Ministero del tesoro per la copertura finanziaria. Pertanto il senatore Fabretti deve avere fiducia nel fatto che il Ministero della marina mercantile continuerà su questa strada e terrà particolarmente presenti i problemi dei pescatori più modesti, anche per cercare di aiutarli ad elevarsi unendo le loro piccole forze attraverso la cooperazione. Il provvedimento, quindi, esiste e,

ripeto, attende soltanto la copertura finanziaria. Pertanto il Ministro, pur sentendosi personalmente impegnato da questo ordine del giorno, lo accetta come raccomandazione.

Quanto al potenziamento della pesca oceanica, ricorderò che, attualmente, sono in esercizio di pesca in Oceano 75 navi, la maggior parte delle quali è stata costruita ed attrezzata secondo gli ultimi ritrovati della tecnica e della scienza. Altre 10-15 navi sono in costruzione e dovrebbero entrare in funzione entro la fine di quest'anno o nell'anno prossimo.

Si è, inoltre, tenuto presente il problema relativo alla piattaforma continentale: è questa un'altra ragione che spinge il nostro Paese a potenziare ulteriormente la propria flotta oceanica, in modo che in sede internazionale l'Italia possa adeguatamente far pesare le proprie ragioni.

F A B R E T T I . Nel mio ordine del giorno c'è un capo che riguarda la rete distributiva del pescato e le relative attrezzature; si tratta di una grossa questione.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Le attrezzature e l'organizzazione per la distribuzione del pescato riguardano, per una parte, il mio Dicastero e, per l'altra, quello dell'industria.

Al riguardo posso dire che la Marina mercantile si è preoccupata della cosiddetta « catena del freddo » ed i rappresentanti dei due Ministeri interessati stanno attualmente esaminando la situazione italiana nel settore, per vedere che cosa si possa fare per incrementarlo.

Ripeto, il problema è stato esaminato e continua ad esserlo anche per quanto riguarda i porti pescherecci. Desidero però far notare che, quando si visitano anche porti di primaria importanza, ci si sente dire che, oltre ad essere un porto industriale, quello dovrebbe essere un porto commerciale, turistico nonché peschereccio.

Ho cercato ultimamente di essere presente a vari convegni per ragionare su tutte queste questioni e, prossimamente, come ho già detto al senatore Deriu, mi

recherò in Sardegna per un'altra di queste riunioni. Tuttavia, bisogna che comprendiamo che non si può pensare che tutti i porti italiani siano adeguatamente attrezzati in ogni settore; per esempio, Porto Torres, se verrà aiutato, dovrà esserlo nel campo petrolchimico, cercando di assorbire i pescatori in questa o in altre industrie.

Nel suo ordine del giorno, il senatore Fabretti lamenta l'insufficienza delle attrezzature radiotecniche e radiofoniche a terra ed a bordo dei pescherecci, che reca un grave pregiudizio alla salvaguardia delle vite umane e dei beni. Vi era un consorzio il cui servizio è venuto meno ed il Ministero della marina si è adoperato, nei confronti di quello delle poste, affinché questo servizio da terra a bordo venisse assicurato con stazioni che, via via, saranno aumentate. Rimane però il problema delle attrezzature di bordo.

Con queste precisazioni, dichiaro di accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno in esame.

Ringrazio il senatore Deriu per quanto ha detto circa la necessità di potenziamento delle strutture del Ministero e circa l'organizzazione periferica. Ho iniziato il mio intervento dicendo che questo è un problema di fondo che stiamo particolarmente considerando.

Nella ripartizione dei 75 miliardi per i porti si terrà conto, ovviamente, delle esigenze fondamentali del sistema portuale nazionale. La programmazione più ampia si avrà, in ogni caso, sulla base dei 260 miliardi previsti in sede di piano quinquennale: al momento, nessuna decisione è stata, comunque, adottata sulla ripartizione dei 75 miliardi, in attesa dell'approvazione della legge.

Desidero inoltre assicurare il senatore Deriu che la linea Porto Torres-Genova può essere potenziata in ogni momento di necessità, in quanto la motonave « Torres » viene tenuta sempre armata per venire incontro alle esigenze del traffico e per evitare gl'inconvenienti che il senatore Deriu ha giustamente lamentato.

Si tratta di tutto un complesso di problemi che la Marina mercantile ha cercato,

per quanto possibile, di mettere a punto, ma che necessitano anche dell'intervento del Ministero dei lavori pubblici.

Assicuro, comunque, il senatore Deriu che riprenderemo in considerazione tutte queste questioni nel corso della mia prossima visita in Sardegna.

D E R I U . E del traghetto per mezzi gommati che cosa è successo? Il Sottosegretario aveva detto che erano state date disposizioni alla « Tirrenia » perchè provvedesse, ma, finora, non è stato fatto nulla!

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. In questo momento, senatore Deriu, non potrei darle una soddisfacente risposta perchè privo di dati, ma mi riservo di esserle più preciso quanto prima.

Quanto ai diritti esclusivi di pesca, la loro abolizione o il loro mantenimento in vita è questione che, come il Parlamento ben sa, si dibatte da molti anni, e non ha mancato di preoccupare vivamente il Ministero della marina mercantile.

La questione è molto complessa ed è tuttora allo studio, in quanto decisioni affrettate potrebbero essere estremamente nocive all'industria delle piscicoltura e quindi all'economia nazionale, tanto più che la situazione dei diversi bacini è spesso molto diversa.

In particolare, in Sardegna, con la legge regionale del 1957, i diritti di pesca sono stati aboliti, ma devono essere esattamente delineate le sfere di competenza della Regione e dell'Amministrazione della marina mercantile, in quanto insorgono questioni attinenti alla demanialità; pertanto, il problema non è stato ancora risolto in modo definitivo.

Aggiungo che sto cercando d'intervenire per lo stagno di Cabras, e credo che il senatore Deriu sappia quale è stato l'atteggiamento della Marina mercantile; sono però insorte controversie giudiziarie promosse da parte di eredi, per cui la questione è *sub iudice*. (*Interruzione del senatore Deriu*).

Il Ministero della marina mercantile, pur non avendo tutti i poteri per intervenire in questo campo, sta facendo tutte le osservazioni necessarie perchè si abbia una collaborazione consona ai tempi, che sono dinamici e non permettono delle lungaggini, se si vuole stare alla pari con le esigenze del progresso.

Per quanto riguarda le facilitazioni di viaggio sulle linee marittime di preminente interesse nazionale, leggo un appunto che ho sott'occhio, perchè riporta un orientamento del Consiglio di Stato. Il Consiglio di Stato, nell'esprimere, il 30 settembre 1964, il parere previsto dalla legge del 1962 sulle convenzioni da stipularsi con le società esercenti linee marittime di preminente interesse nazionale, così si esprime circa le facilitazioni proposte per i viaggi dei parlamentari: « Non si vedono le ragioni d'interesse generale, alle quali deve sempre ispirarsi la pubblica Amministrazione, per cui le società sono state indotte a concedere biglietti gratuiti di viaggio ai parlamentari ed alle rispettive famiglie. Tali disposizioni vanno soppresse ». Per i viaggi tra la Sardegna e la Penisola per i parlamentari e le loro famiglie, si era cercato sempre di mantenere l'allineamento con le condizioni esistenti per le ferrovie dello Stato. Invece, le condizioni di cui godiamo come parlamentari sulle ferrovie dello Stato sono molto superiori. Bisogna però tener presente che nel settore dei viaggi sulle linee marittime non vi è per i parlamentari una disposizione di legge. Quindi, dal punto di vista giuridico, le osservazioni del Consiglio di Stato sono pertinenti. Comunque, il Ministero della marina mercantile ha fatto, in questa situazione, tutto quanto poteva.

D E R I U . Non ha mai indagato, onorevole Ministro, sulla quantità di biglietti concessi, sia sulle ferrovie che su linee di navigazione, ai consiglieri di Stato, ai consiglieri della Corte dei conti, ai magistrati, eccetera, e senza il vincolo che ora si vuole porre ai membri del Parlamento? Proprio oggi, esaminando il bilancio, ho potuto rilevare che il consigliere di Stato presso il Ministero prende due milioni più del

Ministro. Comunque, non sono d'accordo nemmeno sull'azione del Ministero, poichè si doveva insistere sul mantenimento dello *status quo*. È ormai un principio acquisito, anche in dottrina, che le condizioni di maggior favore, in caso di nuove pattuizioni, si fanno sempre salve. Lei non vedrà mai che un nuovo contratto o una nuova convenzione venga a togliere dei diritti già in godimento. Se esistevano difficoltà giuridiche, rilevate dopo circa 20 anni, la questione si doveva risolvere non con un'imposizione, ma mediante un invito alla « Tirrenia » ad offrire ai parlamentari i biglietti omaggio. È stato realmente un trattamento di ben scarso riguardo nei confronti dei parlamentari, e di questo non posso che dolermi. Comunque, d'ora in avanti respingerò i biglietti. Ripeto: il Presidente della Camera ha protestato e mi dispiace che il Presidente del Senato non abbia fatto altrettanto.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Il senatore Crollanza ha chiesto, col suo ordine del giorno, di tenere particolarmente presente la situazione della città di Bari. Posso assicurare il senatore Crollanza che le esigenze della sua città — che ho voluto vedere da vicino recandomi a visitarla nei giorni scorsi, in occasione della Fiera — saranno tenute presenti in maniera adeguata. Accolgo quindi l'ordine del giorno come raccomandazione. Naturalmente bisogna sempre avere presente la prevedibile prospettiva di sviluppo, che consiglia solo spese che domani possano adeguatamente rendere.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Desidero proporre un emendamento. Bisognerebbe togliere dalla rubrica numero 4, in cui sono previsti 30 milioni di spesa per la demolizione di case costruite abusivamente su terreni del demanio marittimo, 5 milioni da destinare alla propaganda degli strumenti scientifici per la pesca, spesa che si dimostrerebbe altamente produttiva per l'avvenire dell'attività peschereccia italiana.

Si potrebbe quindi istituire un nuovo capitolo, 1179-bis, con la denominazione: « Con-

tributi e sovvenzioni per lo studio, la divulgazione e la propaganda dei mezzi scientifici ausiliari della pesca e per la ricerca scientifica nel campo ittologico », cui si dovrebbe assegnare, appunto, un fondo di lire 5 milioni.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Il problema esposto dall'onorevole relatore urta contro una inadeguatezza di fondi.

Si è arrivati all'assurdo, onorevoli senatori, che il Ministro della marina mercantile, il più delle volte, è costretto a viaggiare senza segretario, a meno che non provveda lui stesso a pagarlo !

Se si tratta di andare incontro alle esigenze del settore della ricerca scientifica, senatore De Unterrichter, ritengo che riusciremo ad ottenere maggiori fondi dal Consiglio nazionale delle ricerche, senza ricorrere ad una modifica del bilancio in esame.

Pertanto, la pregherei ancora una volta di non voler insistere sul suo emendamento che, peraltro, m'impegno a sottoporre all'attenzione degli uffici competenti del Ministero.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Mi auguro che, effettivamente, il Ministro della marina mercantile voglia prendere nella debita considerazione il problema che gli ho sottoposto; pertanto, vista l'attuale impossibilità che il mio emendamento venga accolto, lo trasformo in raccomandazione al Governo, riservandomi di presentarlo, se del caso, di fronte all'Assemblea.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Da ultimo, il senatore Genco si è occupato dei problemi del lavoro, sollevando, oltre alle questioni attinenti alla previdenza marinara (sulle quali mi sono già espresso e che, ripeto, meritano la massima attenzione in quanto il fatto sociale è alla base di ogni seria politica di sviluppo), quella delle Casse marittime; come altre volte in passato, il Ministro della marina mercantile dichiara il suo favore per l'unificazione, ma non può non ricordare la se-

rietà dei problemi connessi con l'unificazione stessa.

Comunque, anche questo è un tema che non attiene alla diretta responsabilità del Ministero della marina mercantile, ma io sento il dovere di fornire i suggerimenti idonei per la migliore soluzione dei problemi delle Casse marittime. Sul piano assistenziale, è necessario venire sempre più incontro agli associati. Mi dichiaro favorevole all'unificazione, e ritengo opportuno che si scelga quella strada, una volta che si sia persuasi che un unico organismo, con le necessarie dipendenze, possa meglio rispondere al compito istituzionale.

**G E N C O .** Io ho detto che vorrei che l'assistenza delle Casse marittime si svolgesse attivamente anche nei riguardi dei pensionati.

**S P A G N O L L I ,** *Ministro della marina mercantile.* Stiamo appunto prospettando al Tesoro questo problema.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, chiedo scusa per la durata del mio intervento che, nonostante la mia buona volontà, non sono riuscito a contenere in un tempo ristretto. Mi permetto di insistere sull'opportunità di intrattenere questa Commissione, in maniera più adeguata, sulle questioni marittime, dedicando alcune sedute ai singoli argomenti. Un lavoro del genere, che ho già svolto presso l'analoga Commissione della Camera dei deputati, sarebbe certamente di grande utilità.

**P R E S I D E N T E .** Ringraziamo l'onorevole Ministro per la sua cortesia e lo assicuriamo che cercheremo di collaborare per la migliore soluzione dei problemi.

**A D A M O L I .** Ci riserviamo di ripresentare in Assemblea gli ordini del giorno che il Ministro ha dichiarato di non accettare come impegno.

**P R E S I D E N T E .** Quasi tutti gli ordini del giorno sono stati accettati come raccomandazione!

**A D A M O L I .** A noi non basta la semplice raccomandazione. Chiediamo che gli ordini del giorno presentati dal nostro Gruppo siano posti in votazione.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti l'ordine del giorno Vidali sulla politica cantieristica, non accettato dal Governo.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'ordine del giorno Adamoli sulla previdenza marinara, non accettato dal Governo.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'ordine del giorno Fabretti sui problemi della pesca, non accettato dal Governo.

*(Non è approvato).*

**A D A M O L I .** Ci riserviamo pertanto, ripeto, di ripresentare questi ordini del giorno davanti all'Assemblea.

In relazione ai cantieri, vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su alcuni fatti abbastanza seri che stanno accadendo in questi giorni, sui quali vorrei avere notizie. Risulta che una commessa di 15 milioni di dollari, che era in corso di trattative con la Repubblica democratica tedesca, non è andata in porto per l'indifferenza del nostro rappresentante a Lipsia. Sembra che il nostro rappresentante non si sia presentato all'ultima riunione, decisiva, per cui la commessa è stata affidata ad un cantiere olandese. Sul giornale di oggi si parla del successo avuto dalla nostra presenza commerciale alla fiera di Lipsia e si indica come elemento negativo questa indifferenza. La notizia è apparsa sull'« Unità » di oggi.

Siamo stati, poi, informati che è in corso una trattativa con la Repubblica popolare bulgara per 7 o 11 navi, e anche in questo caso sembra che da parte del Ministero delle partecipazioni statali non vi sia la necessaria attenzione. Solleveremo tale questione davanti all'Assemblea, però credo che sia opportuno che l'onorevole Ministro accerti la verità di queste notizie.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. In questi giorni è in Italia il Ministro della Repubblica polacca per il varo della prima nave ordinata ai nostri cantieri.

A D A M O L I . Si sa che in questi Paesi vi è un grande interesse per la cantieristica italiana. La Bulgaria è disposta a trattare con l'Italia a prezzi più alti che con il Giappone, sia perchè ha più fiducia nelle nostre costruzioni, sia perchè può esportare il suo tabacco, che interessa più il mercato italiano che quello giapponese. Vi sono quindi particolari condizioni favorevoli, ma pare che da parte del Governo non vi sia la dovuta attenzione.

P R E S I D E N T E . Non è questa, comunque, la sede per trattare tali problemi.

Se non vi sono osservazioni, la Commissione può dare mandato di fiducia al senatore De Unterrichter per la redazione del parere da trasmettere alla Commissione finanze e tesoro.

*(Così rimane stabilito).*

*La seduta termina alle ore 12,55.*

---

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari