

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

116^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 21 APRILE 1964

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

INDICE

COMITATO DEI MINISTRI PER IL MEZZOGIORNO

Annunzio di relazione del Presidente *Pag.* 6262

CONGEDI 6261

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 6261

Deferimento a Commissioni permanenti di disegni di legge in sede deliberante . . 6261

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 6262

Presentazione di relazioni 6262

Trasmissione 6261

Seguito della discussione:

« Modifiche alla legge 24 luglio 1959, numero 622, recante interventi a favore della economia nazionale per la parte riguar-

dante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (433); « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » (434); « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (435):

ADAMOLI *Pag.* 6263

CROLLALANZA 6280

GENCO 6272

VIDALI 6287

ZANNIER 6290

INTERPELLANZE

Annunzio 6292

INTERROGAZIONI

Annunzio 6293

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

S I M O N U C C I , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 16 aprile.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Bisori per giorni 5, Casano per giorni 4, Giorgi per giorni 5 e Rosselli per giorni 7.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Aumento del contingente del personale a contratto presso le Rappresentanze diplomatiche e consolari » (276-B);

« Vendita a trattativa privata, al comune di Macerata, del complesso immobiliare patrimoniale disponibile sito in Macerata — Contrada Sforzacosta — sede del magazzino tabacchi greggi » (531);

Deputati BALDI ed altri. — « Autorizzazione alla vendita a trattativa privata dell'ex Caserma Mario Musso sita nel comune di Crissolo (Cuneo) » (532).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro dell'interno:

« Norme per l'assegnazione di contributi straordinari all'Amministrazione per le attività assistenziali italiane e internazionali » (533);

« Norme per la concessione di contributi all'Opera per l'assistenza ai profughi giuliani e dalmati » (534);

dal Ministro della pubblica istruzione:

« Disposizioni concernenti l'istruzione universitaria » (535);

« Sistemazione del personale di scuole di arte trasformate in istituti d'arte ed altre norme sugli istituti di istruzione artistica » (536).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge in sede deliberante:

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Aumento del contingente del personale a contratto presso le Rappresentanze diplomatiche e consolari » (276-B), (previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione);

alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

GIRAUDO. — « Autorizzazione alla permuta di area dell'ex polveriera nel comune di Cuneo con terreno di proprietà della curia vescovile sito nel Comune stesso » (514), (previo parere della 1ª Commissione);

alla 8ª Commissione permanente (Agricoltura e foreste):

Deputati CRUCIANI e RADL. — « Modifiche e integrazioni alla legge 23 dicembre 1917, n. 2043, relativa al Consorzio per la pesca e l'acquicoltura del lago Trasimeno » (510), (previo parere della 5ª Commissione);

Deputati DE MARZI Fernando ed altri. — « Modifica all'articolo 29 della legge 2 giugno 1961, n. 454, recante il Piano quinquennale per lo sviluppo dell'agricoltura » (511), (previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge in sede referente:

alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

ARTOM ed altri. — « Assegno annuale agli ex combattenti della guerra 1915-18 » (513), (previ pareri della 1ª, della 4ª e della 10ª Commissione);

alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

Deputati BUTTÈ ed altri. — « Ammissione agli istituti tecnici dei licenziati dalle scuole di avviamento professionale e di coloro che abbiano superato gli esami finali dell'ottava classe postelementare » (512);

alla 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

Deputato MIGLIORI. — « Giuramento dei medici » (515), (previ pareri della 1ª e della 2ª Commissione).

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni:

a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), dal senatore Mariotti sul disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 18 marzo 1964, n. 94, recante modificazioni temporanee al regime daziario delle ghise da fonderia » (492);

a nome dell'8ª Commissione permanente (Agricoltura e foreste), dal senatore Cuzari sul disegno di legge: « Provvidenze straordinarie in favore della zootecnia, della olivicoltura e della bieticoltura » (230).

Annunzio di relazione del Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno

P R E S I D E N T E . Comunico che il ministro Pastore, Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, ha trasmesso la relazione annuale di cui all'articolo unico della legge 18 marzo 1959, n. 101 (*Doc. 36*).

Seguito della discussione dei disegni di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore della economia nazionale per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (433); « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » (434); « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (435)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile »; « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale »; « Inte-

grazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

È iscritto a parlare il senatore Adamoli. Ne ha facoltà.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, credo che mi sia permesso, a questo punto del dibattito, di esprimere la nostra soddisfazione per l'ampiezza e il contenuto che è andata assumendo la discussione su questi tre importantissimi disegni di legge e per il riconoscimento, che è venuto quasi da ogni parte, della opportunità, anzi della necessità, che un argomento di questo tipo e di tanta importanza trovasse la sua degna sede di discussione in quest'Aula.

Noi perciò non vogliamo raccogliere nulla della piccola e povera speculazione che qui e fuori di qui si è cercato di fare nei nostri confronti solo perchè abbiamo voluto usare di una nostra prerogativa parlamentare. Io credo che nessuno, forse neanche coloro che ci hanno voluto accusare di aver fatto un tentativo per ritardare o addirittura per sabotare questi provvedimenti, sia convinto della esattezza di ciò che ha detto. Nessuno infatti può pensare che, di fronte a problemi di questo tipo, che hanno una lunga storia, che si sono aggrovigliati proprio per l'indifferenza dimostrata, talvolta anche in questa sede, il prolungamento di una settimana possa avere davvero qualche significato. Infatti non si tratta soltanto di fare un esame che deve essere serio in relazione all'entità dell'impegno cui viene chiamato il Parlamento, non si tratta soltanto di deliberare lo stanziamento di altri 54 miliardi; ma si tratta anche di affrontare un tema di fondo della struttura industriale ed economica del nostro Paese che purtroppo resta ancora ai margini di un dibattito vivo e concreto, e del quale ancora la classe politica nel suo insieme dimostra di non aver preso piena coscienza. Può quindi accadere nel Parlamento, come è accaduto in questa circostanza, che di fronte a provvedimenti di questo tipo si ritenga opportuna una discussione al chiuso, nell'ambito della Commissione, o una

discussione che venga a riempire qualche vuoto di calendario.

Onorevole Ministro, presumo che anche a lei sia accaduto quanto è accaduto a quasi tutti i suoi predecessori; cioè, una volta che ha preso diretta conoscenza dell'impegno e della responsabilità che le sono stati affidati, quando ha visto, di fronte a sé, orizzonti così vasti e terreni inesplorati, quando ha cominciato a rendersi conto, più di quello che la sua preparazione generale potesse averle consentito, del peso e dell'influenza di questi problemi che si allargano ai cantieri, alla flotta, ai porti, alla pesca, alla gente del mare, ai pensionati del mare, lei stesso ha avvertito certamente il grande salto che ancora esiste tra questa realtà e gli strumenti di cui si dispone e la coscienza marinara che è già formata nel Paese e anche nel Parlamento.

Quindi, una battaglia difficile che deve essere condotta da tutti, in modo unitario, per il bene del nostro Paese, come del resto qui è stato già detto. Ma bisogna essere conseguenti fino in fondo, una volta che si riconosce che siamo di fronte a problemi che ancora devono essere messi a fuoco, così come è necessario, e quindi non ridursi a ridicolizzare tutto, inventando tragedie per un rinvio di qualche giorno, o abbandonandosi a piccole polemiche provinciali. Bisogna respingere ogni sottovalutazione, ogni fretta artificiale; bisogna essere conseguenti anche da parte del Governo, da parte dell'onorevole Ministro.

Ecco perchè di fronte a questi tre provvedimenti noi abbiamo avvertito anzitutto un profondo disagio, poichè essi sono, secondo noi, la manifestazione di criteri fossilizzati: quelli degli incentivi, che continuano ad essere seguiti, anche se vani e costosi, pur nei momenti in cui si tenta di aprire il discorso diverso della programmazione economica. Questi provvedimenti non soltanto ricalcano vecchie strade inutili, ma rappresentano addirittura momenti peggiorativi, come dovremo dimostrare. Pare che ci sia mancanza di inventiva, a questo proposito; pare che ogni Ministro, una volta cominciata la sua fatica in questo settore, sia spinto come

da una specie di forza di inerzia per cui, dopo qualche mese, arriva il momento fatale della presentazione di vecchi provvedimenti che vengono ringiovaniti.

Chiariamo subito che per noi non si tratta qui di discutere se bisogna dare o non bisogna dare delle sovvenzioni, o di ripetere che bisogna darle perchè tanto le danno tutti i Paesi, o addirittura che queste sovvenzioni vanno tenute come un'arma di pressione nei confronti della Commissione economica europea (come è stato affermato qui anche dall'onorevole Rubinacci). Non vogliamo neanche impelagarci in una discussione per stabilire se è poco o se è tanto. Non si tratta di questo; si tratta di definire a che cosa debbono servire queste sovvenzioni e a chi debbano andare; si tratta di spiegare perchè, dopo tanti anni (non voglio dire dal 1866, che è la data della prima legge sulle sovvenzioni ai costruttori di navi, ma, venendo più vicino a noi, dal 1949, dalla legge Saragat), dopo tanti provvedimenti, dopo aver stanziato centinaia di miliardi (250 miliardi e più), i nostri cantieri sono ancora in crisi; si tratta di riuscire finalmente a sapere (se è possibile) se esista un piano, un vero piano sulla cantieristica italiana; si tratta di ricordare che i cantieri sono il momento di una lunga catena produttiva che si svolge nell'interno del settore di Stato; che, prima dei cantieri, vi sono tutti gli stabilimenti I.R.I. e quelli che forniscono i cantieri I.R.I.; che, dopo i cantieri I.R.I., c'è la flotta I.R.I.

Si tratta quindi di riuscire a fare un discorso pieno, diverso da quello fatto sinora e che apra orizzonti diversi. Non si può dire che una visione di questo tipo manchi. Si riconosce che bisogna pur affrontare questo tema in senso globale, ma in concreto, quando poi passiamo agli atti legislativi, quando passiamo alla politica di Governo, quando passiamo alle iniziative, non si esce fuori dal concetto assistenziale.

Ed ancora una volta abbiamo sentito qui che bisogna dare questi miliardi; altrimenti i lavoratori restano senza lavoro. Ancora una volta, di fronte a dei malati cronici, come sono i nostri cantieri, si fa la politica di guarire il sintomo e non si vuol sapere qual è il

male profondo e come esso si possa e si debba guarire.

A questo proposito è davvero singolare quanto si legge nella relazione della Fincantieri di quest'anno. È scritto: « Uno dei più strani casi di depressione è andato verificandosi nel settore che ci interessa... ». Difatti è un caso tanto strano che neanche esiste nei termini in cui si vuole che esista. Ecco la prima stranezza, e la stessa Fincantieri, passando di stupore in stupore, scrive subito dopo testualmente: « C'è questa crisi permanente di depressione, nonostante il progresso della produzione e dei consumi, nonostante lo sviluppo di sempre nuove regioni ed in definitiva degli scambi via mare che sono il presupposto dell'attività armatoriale e cantieristica ».

Ecco il punto centrale: si afferma che esiste una crisi nonostante che la realtà non sia diversa da quella che dovrebbe essere. La crisi sta proprio nell'accettazione da parte del Governo di criteri che conducono ad una politica di incentivi, una politica che continua a mantenere queste stranezze e questi misteri attorno ad uno dei settori tipici dell'economia italiana.

Noi ci rendiamo conto che per gli armatori tale indirizzo vada bene, che gli stessi abbiano tutto l'interesse a dire che sono in crisi permanente: questa è la loro politica. Hanno bisogno di apparire in difficoltà per avere più aiuti, questo è evidente. E questo fanno soprattutto i grandi armatori, alcuni dei quali sono proprietari di quei giornali che poi tuonano contro quegli stessi interventi di Stato che chiedono. Sono quegli armatori i quali continuano a parlare con grande spirito patriottico, salvo poi a volere gli aiuti dello Stato per comprare le navi battenti bandiera-ombra o di altri Paesi.

Noi sappiamo che nel corso di questi anni è accaduta una profonda trasformazione, qualitativa e quantitativa, nei volumi dei traffici, nel tipo di trasporto marittimo, nella geografia politica dei Paesi marittimi, ma nulla è cambiato sul discorso della depressione e nulla è cambiato sulle iniziative che presenta il Governo, che continua a mettere delle pietre lungo un cammino che si è dimostrato completamente sbagliato.

La famosa teoria della crisi da cosa è nata? Vale la pena di ricordare brevemente qualcosa — e non andando troppo lontano — per sottolineare come nel nostro Paese certe tendenze sono state ancor più accentuate. Ad esempio, i traffici mondiali, tra il 1951 ed il 1963, sono passati da 640 milioni di tonnellate a 1.350 milioni di tonnellate con un aumento del 110 per cento, più del doppio in poco più di un decennio; quelli italiani sono passati, nello stesso periodo, da 45 milioni di tonnellate a 147 milioni di tonnellate, ossia vi è stato un incremento del 225 per cento. I traffici mondiali sono raddoppiati, i traffici italiani sono triplicati.

Ma noi abbiamo continuato ad ignorare tutto questo, sia per quanto riguarda la flotta, sia per quanto riguarda i cantieri, sia per quanto riguarda i porti.

Se si va sulle alture di Genova e si guarda il panorama che si apre davanti a noi, se ci si volge a ponente, si vedono gli scali dei cantieri Ansaldo semivuoti, se ci si volge a levante si vedono le navi che fanno la fila di fronte al porto. Cosa è questa contraddizione? Quelle navi che vengono a Genova così numerose chi le costruisce? Ci sono o non ci sono le condizioni per costruire le navi? Che politica è mai questa, che non ha saputo neanche tener conto di elementi che si presentano, fisicamente, di fronte a chiunque si accosti a questi fenomeni?

E così la presenza della bandiera italiana nei nostri porti è andata diminuendo: qualche anno fa il rapporto tra navi italiane e navi straniere agli attracchi nazionali era di uno a uno; ora è di uno a due.

C'è da restare davvero scoraggiati! Tutti sappiamo che il tasso di incremento annuo della flotta italiana è stato costantemente, anno per anno, inferiore al tasso di incremento mondiale, e sempre con ritmo decrescente.

Ancora l'ultimo anno, dopo tutto quello che si è detto sulla crisi dei cantieri, sulla crisi dei traffici e dei porti, per quanto riguarda le possibilità della nostra marina, ancora l'ultimo anno l'aumento della flotta mondiale è stato del 4,2 per cento, mentre quello della flotta italiana è stato del 3,6 per cento. E così la partecipazione italiana alla

flotta mondiale va sempre più indietro: dal 5 per cento, quale era prima della guerra, al 4,99 per cento subito dopo, nel periodo della ricostruzione, al 4,15 per cento nel 1958, al 3,84 per cento nel 1963.

E il nostro Paese, ogni volta che si fanno le classifiche dei Paesi marinari, va indietro, come un vecchio campione stanco, dal quarto, al quinto, al sesto, al settimo posto.

G E N C O . La differenza è di un posto.

A D A M O L I . No, era quarto ed ora è settimo; sono tre posti, non uno, e non è cosa da poco.

Per quanto riguarda la qualità, lo stesso collega relatore, senatore Florena, ci ricorda che, dopo tanti interventi, solo poco più della metà delle nostre navi ha una età inferiore ai dieci anni. E tutti noi sappiamo che nel mercato mondiale delle navi è questa la età che conta; le navi costruite negli ultimi dieci anni sono quelle che rispondono alle esigenze del traffico moderno. Noi abbiamo nella nostra flotta meno della metà di navi che hanno questa età.

Inoltre sappiamo benissimo che la maggioranza delle nostre navi sono del tipo volantiere, cioè sono navi che vanno alla ricerca del cliente, e non del tipo di linea, per cui il cliente deve andare alla ricerca delle navi, secondo l'organizzazione moderna dei traffici mondiali.

E così pure si continua a ripetere la favola sulla crisi dei noli. Sembra che gli armatori siano degli strani filantropi, forse sono i romantici del mare, i quali da anni vanno perdendo tempo e capitali e vanno attingendo in un pozzo senza fondo per sanare i loro bilanci; e non si sa perchè continuino a fare gli industriali del mare e si impegnino in una attività che, fra l'altro, richiede una particolare attenzione.

Si continuano a presentare indici dei noli che sembrano catastrofici.

Che cosa succede? Si comincia a prendere come base il 1947, ossia l'anno in cui la ricostruzione della flotta non era ancora cominciata, ma era appena avviata. Poi si fa l'altro confronto con la congiuntura di Suez o della Corea, quando c'è stata la grande ri-

chiesta delle navi. Allora, ponendo a 100 l'indice dei noli del 1947, si salta a 125-130 per il 1956-57. Oggi siamo a 77; quindi è una catastrofe.

Ma se andiamo a prendere altri indici, se, ad esempio, invece di prendere il 1947 prendiamo il 1960, con indice 100, allora vediamo che i noli di oggi sono 122-124. E che i noli di oggi siano in aumento lo sanno tutti, anche in relazione alla questione delle forniture di grano.

Ma è crisi la stabilizzazione dei prezzi? Secondo voi i noli sono remunerativi solo quando è in corso una guerra, per cui c'è la richiesta frenetica di navi? Voi che siete i teorici delle leggi di mercato, voi che dite che i prezzi e i costi devono tendere all'equilibrio in base alle tendenze di mercato, non dovete riconoscere che anche in questo campo la regolamentazione della domanda e dell'offerta dovrebbe portare alla stabilizzazione di certi costi? Vi pare che si possa dire che oggi gli armatori sono in crisi soltanto perchè l'indice dei noli è più basso? Forse che ogni volta che vi è un movimento di prezzi, questo è un indice di crisi?

L'altro giorno ho letto sulla rubrica « Mercato dei noli » del giornale « 24 Ore » che per un trasporto di carbone di 20 mila tonnellate da Norfolk a Savona era stato fissato un nolo di 7 dollari a tonnellata. Mi sono voluto divertire a fare i calcoli completi. Tenuto conto che il viaggio Norfolk-Savona andata e ritorno, comprese le operazioni di carico e scarico, dura 32 giorni, tenuto conto di tutti i costi e di tutte le incidenze passive, è risultato che quella nave ha incassato 86 milioni e 800 mila lire e ha pagato 40 milioni, ossia l'armatore per un solo viaggio ha avuto un utile netto di 46 milioni...

G E N C O . Compreso l'ammortamento?

A D A M O L I . Tutto compreso. E se si ritiene che 7 dollari siano un nolo eccessivo e si vogliono fare i calcoli sulla base più normale di 5 dollari, resta sempre un utile di 25 milioni.

Io credo che, invece di fare il lamento sulla crisi dei noli secondo i temi cari alla politica armatoriale più retriva, sarebbe me-

glio fare l'analisi dei costi che il nostro Paese ha dovuto sostenere per il trasporto di beni indispensabili alla vita del nostro popolo. Si dovrà fare un giorno il conto di quello che noi abbiamo pagato per poter disporre delle materie prime e dei generi alimentari indispensabili, che è andato a ingigantire la ricchezza degli armatori. Questo discorso sulla crisi dei noli, sulla depressione del mercato del mare non dobbiamo più farlo, noi rappresentanti della vita pubblica. È il tipico discorso dei grandi speculatori. Se nelle aziende pubbliche si fanno discorsi di questo tipo, è per coprire i vuoti di bilancio con giustificazioni che nulla hanno a che vedere con la realtà economica.

Del resto tutto ciò è talmente logoro che le stesse categorie industriali incominciano a fare altre considerazioni. Sui giornali degli industriali si comincia a dire che forse abbiamo sbagliato nelle valutazioni. Su « 24 Ore » era scritto testualmente qualche giorno fa: « Il *carnet* delle commesse per l'industria delle costruzioni navali in Italia andava diminuendo, mentre quello delle costruzioni navali del mondo aumentava ed aumentavano gli stessi impianti cantieristici ». Si riconosce che noi abbiamo aperto una forbice: noi andiamo per una strada, la cantieristica mondiale va per un'altra strada, e quale sia quella giusta lo dicono i fatti.

Al convegno di Genova, tenuto pochi giorni fa, della C.I.S.L. internazionale — un sindacato che nel passato ha contestato in questo settore certe posizioni dell'organizzazione unitaria dei lavoratori — è stato riconosciuto che la prospettiva oggi nel mondo è di un incremento delle flotte, ed è stato detto che la politica delle sovvenzioni è accettabile eccezionalmente, solo se serve per sanare una situazione, non come metodo. Invece questo è un metodo permanente, perchè sono decenni che si cammina su questa strada. La politica delle sovvenzioni è la tipica politica del circolo chiuso, del cane che si mangia la coda. C'è crisi e si danno degli aiuti, in base agli aiuti si fanno delle commesse; nasce allora un *surplus* di commesse come già è accaduto. Quindi comincia la fase recessiva: c'è la caduta delle commesse, dalla caduta di commesse si pas-

sa alla caduta delle costruzioni navali, a nuove crisi e quindi a nuovi aiuti.

Ecco il giro che noi stiamo facendo da molti anni: è il tipico giro vizioso che ci fa ritornare sempre al punto di partenza.

Il discorso, quindi, non può che essere finalmente un altro. Il discorso è anzitutto quello di un piano di sviluppo della flotta mercantile, non a servizio dei grandi interessi armatoriali e industriali, ma legato ad una politica di commercio estero che serva gli interessi generali del Paese. E poi il discorso deve portarsi sul piano della cantieristica, piano non rinunciatario, ma di sviluppo e che affronti seriamente i principi della competitività economica.

Non voglio troppo dilungarmi sui problemi più tipici della flotta. Ho già ricordato il distacco qualitativo e quantitativo della nostra flotta da quella mondiale, ho ricordato la trasformazione strutturale che il naviglio ha avuto nel mondo.

Onorevoli colleghi, la flotta nel mondo è diversa da quella che era qualche anno fa, mentre la nostra flotta non è troppo diversa. Oggi, se esaminiamo le statistiche sulla composizione della flotta mondiale, troviamo che il 40 per cento è costituito da cisterne, tutte di età inferiore ai dieci anni; il 40 per cento è costituito da navi mercantili adibite a linee commerciali; solo il 20 per cento è costituita da vecchie navi volantiere, le vecchie carrette, le vecchie navi così dette romantiche che girano i mari alla ricerca del cliente.

In Italia abbiamo invece il 35 per cento di cisterne e solo il 15 per cento di navi di linea commerciali; il 50 per cento della nostra flotta è ancora costituito da navi volantiere.

Se poi consideriamo la dimensione delle navi, vediamo che mentre nei cantieri più importanti, nel mondo, sono in costruzione perfino cisterne da 100.000 e 120.000 tonnellate, noi non usciamo fuori da certi tipi *standard*.

La flotta non è solo un fatto tecnico, è anche uno strumento di politica economica verso l'estero: può creare nuovi legami con i popoli, può contribuire allo sviluppo della nostra economia, può portare un contributo affinché certi popoli vadano avanti, non con la mortificazione o la carità pelosa del neo-

colonialismo, ma sulla base di una piena reciprocità.

Abbiamo letto con interesse la relazione che il senatore Moro fece sul bilancio del commercio con l'estero. Da questa relazione abbiamo appreso e abbiamo visto messo in evidenza, che il nostro commercio estero solo per il 6 per cento è diretto verso i Paesi che hanno un commercio di Stato, e di questo meno del 2 per cento è diretto verso l'Unione Sovietica. Non dico questo perchè noi guardiamo con particolare attenzione in quella direzione o perchè sentiamo solidarietà e simpatia per questi Paesi, ma perchè tali cifre ci indicano quale campo aperto abbiamo davanti. Con la Cina noi commerciamo meno che con la Thailandia.

Di fronte a queste cifre grottesche, appare tutta l'ampiezza dell'orizzonte aperto dinanzi a noi, e vediamo come la nostra politica mercantile potrebbe essere affrontata con ben altri metodi e ben altro impegno.

In questo momento a Ginevra è in corso una conferenza mondiale sul commercio internazionale e lo sviluppo economico. Questa conferenza ha come obiettivo l'aumento dell'interscambio mondiale. Come ci prepariamo noi? Come la nostra flotta e le nostre iniziative di Governo tengono conto di questa spinta? Purtroppo non abbiamo neanche rimesso in vita le rotte tradizionali, quelle del Mar Nero, quelle del Nord, quelle dell'Adriatico. Il collega Ferroni ha ricordato che il mare Adriatico è divenuto mare di altre bandiere, della flotta greca, jugoslava, di Israele. Anche gli altri nostri mari sono oggi caratterizzati da questa situazione.

Ora, i provvedimenti in esame avrebbero dovuto anche tener conto di ciò e dare una spinta affinché le nuove costruzioni fossero dirette a colmare questi vuoti ed a iniziare nuovi contatti, nuove linee, secondo le esigenze della nostra economia.

Inoltre noi vogliamo anche augurarci che un giorno affronteremo il problema dei monopoli del mare, che non sono solo italiani, ma sono internazionali. Qui si è parlato di discriminazione di bandiera, di protezione di bandiera, si è parlato di bandiera-ombra, ma bisogna parlare anche delle *Conférences*, di questi accordi internazionali che

bloccano le flotte, fissano i noli e praticamente vincolano le iniziative dei Governi per quanto riguarda la politica dei traffici marittimi.

Altro aspetto che vogliamo ricordare è quello della competitività, ossia quello concernente l'organizzazione tecnica, economica e produttivistica dei cantieri. Qui si dice che sono stati compiuti molti sforzi e molti passi in avanti, ma le cose non stanno esattamente nei termini in cui qualcuno ha voluto rappresentarle.

Innanzitutto da parte del nostro Governo c'è stato un impegno decrescente in questo settore. Quando noi andiamo a vedere gli investimenti nel settore delle aziende di Stato, troviamo che per quanto riguarda la flotta e i cantieri la curva degli investimenti è decrescente. Sul totale degli investimenti I.R.I., infatti, nel 1956 l'11,48 per cento era destinato alla flotta; nell'ultimo bilancio troviamo invece soltanto l'1,90 per cento. Per quanto riguarda i cantieri, nel 1956 il 6,76 per cento degli investimenti era destinato ai cantieri; nell'ultimo bilancio troviamo soltanto l'1,01 per cento. Queste sono cifre sconcertanti, soprattutto alla luce delle cose che qui abbiamo detto e di cui voi stessi avete riconosciuto la fondatezza.

Comunque — si dice — noi abbiamo già fatto degli investimenti, degli ammodernamenti, siamo diretti su una strada che deve far avvicinare i costi interni ai costi internazionali; e il collega Roselli ha dichiarato che bisogna avere il coraggio di affrontare le situazioni, essendo giunta l'ora della verità. Anche noi abbiamo questa speranza, ma cerchiamola insieme questa verità, vediamo che cosa succede all'interno dei nostri cantieri, come si è proceduto negli ammodernamenti, quale politica fa la Fincantieri come gruppo a sè stante e come gruppo inserito nel più grande gruppo I.R.I.; e se al centro di tutto deve esservi l'uomo, come qualcuno qui ha detto, vediamo quale è la condizione degli operai in questi stabilimenti.

Ancora il collega Roselli ha affermato che a questo proposito non deve farsi un discorso di classe, in quanto i cantieri o sono dello Stato o sono di un gruppo che è oggi un Ente morale. I cantieri quindi non hanno

un padrone nel senso corrente di questa parola, per cui esisterebbero le condizioni ideali perchè non si verificchino discriminazioni. Ma vediamo un po' che cosa succede.

Innanzitutto, come si fanno gli ammodernamenti? Sulla base di quali ricerche? I nostri dirigenti pare che ogni tanto si rechino all'estero a vedere che cosa succede nei cantieri stranieri che si dicono i più moderni, per poi applicare le stesse tecniche — dicono — per l'ammodernamento dei nostri cantieri. E così noi scopriamo, ad esempio, solo recentemente i cantieri con i vari a galleggiamento e non con i vari a scivolo, quando da anni in Svezia e in Germania si applica questo sistema. Insomma, noi arriviamo con queste tecniche modernissime a rimorchio delle scoperte altrui: perchè? Siamo forse incapaci di avere iniziative autonome in questo campo? Forse i nostri cantieri non sono all'altezza? Tutti sappiamo il prestigio di cui godono i nostri cantieri, le nostre navi, le nostre maestranze; ma quali iniziative prendono in questo campo la Fincantieri, l'I.R.I.?

Oggi tutti sanno che la ricerca, lo studio, la scienza sono una fonte di ricchezza non meno di ogni altra iniziativa: ebbene, come si agisce in questa direzione? Esiste un centro studi all'altezza di questo compito? E quando si fa l'ammodernamento, si fa sulla base di un piano globale? Noi siamo stati a Castellammare di Stabia; non ci hanno fatto vedere molte cose, però chi ha voluto vedere ha visto. Ebbene, sono stati spesi non so quanti miliardi per l'ammodernamento (non è mai chiaro a quanto ammonta la spesa), ma il cantiere è davvero moderno? Certo, c'è la prefabbricazione, c'è un magnifico palazzo per gli uffici, ci sono altri elementi moderni, ma l'officina navale è quella di prima. Ora, non si può fare un ammodernamento completo quando uno dei settori centrali non viene ammodernato.

Si dice che a Genova è stato fatto il cantiere moderno, che ci sono i bacini a galleggiamento; ma la nave, una volta varata, deve andare all'allestimento, e l'allestimento non è stato ammodernato. E tutti sanno che, per quanto riguarda i costi di produzione di una nave, se poniamo uguale a 1 il costo per lo scafo, quello per l'allestimento è uguale a 5 o 6.

Allora come si può dire che il cantiere è ammodernato, quando vi sono queste sfasature? Perchè non si fa il piano completo di ammodernamento? E poi c'è la questione degli appalti. Quando si passa all'allestimento, e anche nel corso della costruzione dello scafo, nell'interno dell'azienda pubblica pullulano le aziende private. Si dà tutto in appalto, e vi sono squadre di lavoratori che hanno le qualifiche degli organici del cantiere (tubisti, saldatori, carpentieri). Ho già ricordato in Commissione che a Monfalcone ho trovato degli operai di Genova che erano stati mandati in quei cantieri per fare il lavoro che avrebbero potuto fare gli operai di Monfalcone. E nello stesso tempo 300 operai di Monfalcone sono stati trasferiti a Trieste.

Che organizzazione è questa? Avete mai visto voi dentro le aziende private delle altre aziende private? Si è mai visto che un grosso imprenditore privato apra le porte della sua azienda a decine di altre aziende private e faccia fare da esse i lavori che potrebbe fare con i suoi organici e con i suoi strumenti? Chi è che chiama questi appaltatori? Di chi sono queste imprese? Onorevole Ministro, perchè non fa degli accertamenti? Vada a vedere di chi sono queste imprese appaltatrici, vada a vedere se per caso i dirigenti delle aziende pubbliche non sono poi i soci o i proprietari delle aziende di appalto. Si dice che i cantieri sono in perdita e ci si chiama qui a dare dei miliardi, ma nell'interno dei cantieri di Stato che perdono vi sono imprese private che registrano alti utili.

E che politica è mai quella di un'azienda variamente articolata ma che non viene condotta con criterio unico? Noi abbiamo tre, quattro, cinque cantieri navali di Stato, ciascuno distinto dall'altro: ebbene, perchè non c'è un'unica azienda cantieristica nazionale? Forse che i privati fanno così? Forse Piaggio agisce in questo modo? Ma credete che ci voglia un Piaggio per fare queste cose? Ci vuole una volontà politica, ci vuole un orientamento; invece l'orientamento attuale è tale da portare i cantieri Piaggio ai bilanci positivi, mentre i cantieri di Stato vanno male. I cantieri Piaggio si sono specializzati: ad Ancona fanno i motori, a Riva

Trigoso la fonderia, a Palermo le riparazioni, mantenendo l'unità tecnica ed economica dell'azienda.

Ma di tutto questo non si parla. La Fincantieri dice: è strano che siamo in crisi, nonostante ci siano traffici, si trasformi la flotta, ci siano richieste da parte dei nuovi popoli che si affacciano alla vita civile. E la Fincantieri fa ruotare il problema della competitività, con estrema disinvoltura, intorno ai salari: i dirigenti di questa azienda di Stato affermano che le cose andavano a gonfie vele, che si andava verso i costi internazionali, e che si sarebbe continuato in questo moto di sviluppo se non fosse arrivata la data fatale del 20 novembre 1962, quella che vide rinnovato il contratto nazionale dei metallurgici e dei metalmeccanici. Da allora si sarebbe di nuovo andati in alto mare.

Orbene, noi dobbiamo respingere con forza una tale affermazione, e non tanto perchè il nostro partito è espressione del movimento operaio o perchè dovremmo difendere ad ogni costo gli interessi dei lavoratori, ma perchè si tratta di un'interpretazione sbagliata, non giusta, che porta fuori strada coprendo altre responsabilità. Dire che la causa della crisi nei cantieri, come negli altri settori, è degli alti salari, è del movimento che si è verificato nel settore dei salari, non è vero ed è profondamente ingiusto. Basterebbe ricordare che i lavoratori dei cantieri, nel settore dei lavoratori metalmeccanici, sono purtroppo quelli che hanno il trattamento retributivo peggiore e, senza far cifre, che possiamo leggere tutti nella relazione pubblicata dal M.E.C. sull'evoluzione dei rapporti sociali, basterà ricordare ancora che l'Italia è sempre in coda in tema di partecipazione del salario alla ripartizione del reddito.

E poi l'incidenza della mano d'opera sui costi totali di produzione dei cantieri è del 20 per cento! Come si fa a dire che una rettificazione di questo 20 per cento nella misura del contratto del 1962 ha portato alla catastrofe economica? E il restante 80 per cento (costi generali, materie prime, eccetera) non conta? Si deve guardare solo al settore più modesto, al settore meno preoccupante, e non alle spese generali, agli emolumenti dei diri-

genti, agli appalti, agli oneri interni, agli sprechi? Ecco perchè noi respingiamo questa impostazione, e diciamo al contrario che la politica salariale è stata una delle cause, e non l'ultima, che ha portato alla fuga dei lavoratori.

Bisogna rovesciare il giudizio. Dai nostri cantieri continuano a fuggire migliaia di lavoratori a causa dei bassi salari, dell'incertezza del lavoro, del tipo di rapporto che vi si è instaurato all'interno. Dal 1952 al 1963 i lavoratori dei cantieri navali di Stato sono scesi da 41.500 a 31.000 unità: 10.500 in meno. Di questi, 9.700 operai e 600 impiegati (il 28 per cento degli operai e solo l'8 per cento degli impiegati: anche questo è un dato da tener presente). Dove vanno questi lavoratori? Quando si va in Germania, ad Altona, a Brema si incontrano gli operai che hanno lasciato i cantieri italiani, che sono andati via contro la loro volontà, a contribuire alla competitività di quei cantieri che sono nostri concorrenti. Signor Ministro, lei può incontrare molti dei nostri bravissimi operai nei cantieri esteri, e mentre noi diciamo che non riusciamo a rendere competitivi i nostri cantieri, i nostri migliori operai sono costretti a dare il frutto della loro intelligenza e della loro capacità al capitale straniero, in concorrenza con i nostri impianti.

Queste sono le conseguenze della politica che si è seguita. L'età media dei lavoratori dei cantieri italiani è di 45 anni; a Sestri Ponente, in dieci anni, non è stato assunto neanche un operaio, neanche un apprendista, mentre ne sono andati via 1.700. Si va via per vecchiaia o per fuga: è la decadenza organizzata. In tutto il settore della cantieristica di Stato ancora nel 1962 sono andati via 1.685 operai e attorno ai 2.000 sono quelli che sono andati via nel 1963.

Ecco la situazione. Diceva il senatore Roselli che qui non c'è questione di classe; non vogliamo fermarci su questo tema, anche se sarebbe molto interessante, ma bisogna considerare la condizione reale degli operai in questi settori, ed in particolar modo come il lavoratore viene considerato, se davvero i rapporti sociali nell'interno delle aziende rispondono ad una concezione democratica e

sono diretti alla piena, giusta valutazione di uno dei fattori fondamentali per lo sviluppo produttivo.

Forse per la parte che riguarda i cantieri è più competente il ministro Bo, ma per la flotta di Stato credo che certe cose si possano dire più direttamente all'onorevole Ministro Spagnolli che, tengo a precisare, non possiamo far responsabile di cose che precedono l'inizio della sua nuova attività ma che deve conoscere come si è sviluppata questa politica.

Ebbene, per quanto riguarda il suo campo più diretto, la flotta, anche qui la situazione dei lavoratori è tale da non permettere di avere maggiore tranquillità. Sappia, onorevole Ministro, che si continuano a fare i processi contro i marittimi che hanno scioperato nel 1959. Nessun armatore privato ha denunciato i suoi marinai per quello sciopero famoso, lo ha fatto la Finmare, che si è costituita parte civile, e che quando c'è stata assoluzione, come c'è stata, ha presentato appello.

Onorevole Ministro, tra pochi giorni, il 29 prossimo, a Bari ci sarà un processo contro 190 marittimi del piroscafo « Toscana » del Lloyd Triestino per lo sciopero del 1959, ed in questo processo, ancora una volta, la Finmare si è costituita parte civile contro i lavoratori colpevoli solo di aver usato il diritto costituzionale di sciopero. Non è giunto il momento di farla finita con queste persecuzioni?

Questa notte a Genova si sarebbe verificato un altro caso strano. Nel corso di una agitazione dei marittimi imbarcati sulla « Marconi », nave del Lloyd Triestino diretta in Australia, duecento lavoratori in sciopero sarebbero stati lasciati sulle banchine, poiché la « Marconi » ha lasciato lo stesso gli ormeggi. Tale nave ha un equipaggio di 443 membri, dei quali 200 in sciopero e 50 in licenza. Ebbene, la « Marconi » avrebbe lasciato Genova, abbandonando gli scioperanti sulla banchina e quindi sarebbe partita con solo 193 uomini a bordo, al di sotto quindi dei limiti di sicurezza. Chi ha dato questo ordine, chi è che cerca in questo modo di soffocare i legittimi diritti dei lavoratori anche a rischio di provocare un di-

sastro? Noi la preghiamo, onorevole Ministro, di voler accertare questa notizia e, se la nave è partita con un equipaggio al di sotto dei limiti di sicurezza, le chiediamo di prendere i giusti provvedimenti, perchè l'odio per gli operai non deve giungere fino al punto di mettere a repentaglio vite umane ed il bene pubblico.

Anche nel settore porti in questi anni si è sviluppata l'invasione dei privati e i lavoratori dei porti sono stati costretti ad entrare ripetutamente in sciopero per rivendicare le loro prerogative: e mi riferisco alla grave questione delle autonomie funzionali.

Ecco la situazione come è, egregi colleghi. Noi abbiamo cercato di motivare le ragioni per le quali non siamo d'accordo su questi provvedimenti che, del resto, vengono presentati come la continuazione della politica fatta dai precedenti Governi. È stato l'onorevole Dominedò — che dimostra tanto interesse in concreto su problemi che l'hanno interessato nel campo degli studi — ad affermare che siamo di fronte ad una manifestazione di continuità di quei Governi che egli chiama democratici.

Ebbene, questa continuità ha delle aggravanti: e quali sono le aggravanti? Anzitutto si mantiene il diritto di costruire navi da diporto. Guardate che cose strane accadono nel nostro Paese: si emanano provvedimenti con i quali si aumentano le tasse di immatricolazione affinché si costruiscano meno navi da diporto, poi si fa un'altra legge diretta a dare aiuti a chi si fa costruire navi da diporto.

G E N C O . E nei piccoli cantieri che facciamo?

A D A M O L I . Navi da pesca, non le navi da diporto, non yacht, non motoscafi per i miracolati! È assurdo chiedere al contribuente italiano soldi per fare andare certa gente in crociera, e sappiamo bene con chi!

F A B R E T T I . Abbiamo navi da pesca che hanno 45-50 anni di vita!

A D A M O L I . Inoltre, il disegno di legge sul credito navale ha ammesso al finanzia-

mento anche l'acquisto all'estero di navi usate.

Un bel provvedimento, a favore dei cantieri italiani e della flotta italiana! Qui la cosa è scoperta, qui decidiamo di sovvenzionare gli armatori italiani che comprano navi usate all'estero, senza più preoccuparci nè dei cantieri, nè della qualità della flotta.

Questa facoltà non c'era nel vecchio provvedimento, è stata prevista ora, come se i nostri armatori avessero bisogno di essere sollecitati per fare acquisti all'estero. Mentre parliamo, Lauro sta portando in Italia due navi olandesi vecchie di 24 mila tonnellate; Costa, che è il teorico delle navi usate, ne porta un'altra di 10 mila tonnellate; e così via.

Inoltre il provvedimento concede il premio di demolizione, nel momento in cui un tale premio non ha più ragione di essere. Egregi colleghi, quando noi abbiamo approvato il primo provvedimento sulle demolizioni delle navi vecchie, lo abbiamo fatto perchè la legge Tambroni si era dimostrata inefficace. Tale legge fissava i famosi contributi decrescenti, perchè, si diceva, mano a mano che sarebbero state versate le sovvenzioni per le costruzioni di navi, i cantieri si sarebbero riorganizzati e i costi sarebbero diminuiti. Perciò la tabella dei contributi seguiva un andamento decrescente.

Naturalmente, le cose non sono andate come si diceva. I costi non sono affatto diminuiti e così ad un certo momento i contributi sono diventati troppo piccoli per l'appetito degli armatori. Allora qualcuno ha pensato di elaborare un nuovo provvedimento per integrare i contributi decrescenti, cioè per renderli costanti. Ma oggi tutto si è normalizzato e dare oggi 35 mila lire di premio per tonnellata agli armatori che demoliscono vecchie navi è un regalo secco. Insomma, a questi armatori diamo il finanziamento, diamo il contributo di costruzione, poi, quando la nave è vecchia, diamo il premio perchè la devono demolire.

Si dice che le navi vecchie sono antieconomiche e bisogna cambiarle. Ma tutto diventa antieconomico, è la regola del ciclo capitalistico! Ma che forse negli stabilimenti

non si prevede il logorio del macchinario, non si calcolano le quote di ammortamento?

E perchè un armatore, quando ha sfruttato la nave fino in fondo, e la deve demolire — perchè questa è la sua legge economica ed è anche legge di sicurezza — deve avere ancora un premio? Ma questo è assurdo!

Ecco perchè noi non possiamo essere d'accordo con queste impostazioni. E nessuno può dire che noi prendiamo posizioni pregiudiziali, compagno Ferroni! Anche tu hai voluto farci questa accusa.

FERRONI. Non mi far dire quello che non ho detto. Molte delle cose che hai detto tu le ho dette anche io; ma ho detto che accetteremo le cose giuste e non accetteremo i rifiuti pregiudiziali.

ADAMOLI. Posizioni pregiudiziali non le abbiamo mai prese, e tanto meno in queste circostanze. Noi abbiamo dimostrato punto per punto i motivi che ci hanno spinto ad assumere una posizione critica.

La realtà è che anche in questo settore si procede con una politica che non risolve, ma aggrava tutti i problemi. Noi ascolteremo la risposta del Ministro; abbiamo presentato degli emendamenti che ci sembrano giusti e che ci auguriamo il Senato voglia accogliere, proprio per dare a queste leggi almeno una maggiore aderenza alle finalità che voi dite di perseguire.

Anche in questo campo non si riesce ancora a dire una parola nuova. Si afferma: fra pochi mesi verrà la nuova legge sulla cantieristica. Vedremo di che legge si tratterà, e vedremo se finalmente si affronterà il problema nei termini giusti. Siamo autorizzati purtroppo a non avere troppa fiducia. Speriamo che questa legge sia davvero la legge che si inserisca nel tempo della programmazione, questa parola mitica che dovrebbe essere capace, secondo voi, nel momento in cui sorgerà sui nostri orizzonti, di sciogliere tutti i nodi. Voi dite: attendete e tutto andrà per il meglio, ma intanto i nodi diventano sempre più aggrovigliati e anche in questa circostanza abbiamo potuto misurare i limiti gravi dell'attuale Governo e

l'esigenza che si pone con urgenza di andare oltre questa formula, questi programmi, questi indirizzi. Crediamo che tutto il nostro discorso critico sia stata una manifestazione di quella opposizione costruttiva che caratterizza la nostra azione politica, abbia indicato le linee e gli obbiettivi possibili del superamento organico della lontana crisi dell'industria cantieristica e degli altri settori che compongono il grande quadro dell'economia marittima e sia stato nello stesso tempo una espressione della fiducia che noi abbiamo in una prospettiva di sviluppo; prospettiva possibile e realizzabile se si tagliano i lacci del parassitismo monopolistico, se si guarda oltre le nostre frontiere con volontà di pace e di superamento delle artificiali divisioni fra Stati e popoli, se si abbandona per sempre la facile retorica del mare e si recano metodi nuovi, aria nuova nei cantieri, nella flotta, nei porti, sulla base degli interessi generali e legittimi del nostro Paese. *(Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni).*

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

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, devo per la verità faticare non poco per allontanare da me la suggestione di fare una polemica, non molto difficile, con il collega Adamoli, che pure ha fatto un bel discorso, pervaso però di previsioni catastrofiche: non si è fatto niente, stiamo andando di male in peggio, eccetera. In questo, è stato preceduto dal senatore Vidali, di cui io ricordo un discorso dell'ottobre scorso, tenuto in questa Aula. Egli allora, parlando delle flotte mercantili nel mondo, ha affermato: la Russia si appresta, fra non so quanti anni, nel 1970 o nel 1980, ad avere 29 milioni di tonnellate di naviglio. Ma se il piano o la programmazione russa per le costruzioni navali è simile a quella che la Russia ha realizzato in agricoltura, quando dopo tanti anni di piani miracolistici si è ridotta a comprare il grano all'estero ... *(Interruzioni e proteste dall'estrema sinistra).* Io ho un solo vanto, onorevoli colleghi della sinistra, e cioè quello

di non avere rapporti di alcuna specie con i marittimi, di basso o di alto bordo. Gli armatori li conosco soltanto di nome, anche perchè sono nato, e sono vissuto per molto tempo, in una città che col mare ha pochissimi rapporti dato che ne dista 45 chilometri. (*Interruzione del senatore Guanti*). Azioni? Non ne possiedo: comunque sono disposto a regalare al senatore Guanti tutte le mie azioni marittime o marinare, dato che non le ho mai viste, nè seguo i quotidiani per leggere l'andamento del mercato azionario in questo settore.

Dunque, senatore Adamoli, non farò una polemica. Lei sa che io l'ascolto con molto piacere e vedrò soltanto di ricordare qualche contraddizione nel suo intervento in Commissione, dove noi, chiedendo che si approvassero in quella sede questi disegni di legge, non intendevamo in nessuna maniera soffocare la libera discussione. Noi abbiamo detto, e di questa necessità speravamo fosse preoccupati anche voi: approviamo questi disegni di legge per trasmetterli subito alla Camera, in modo che possano al più presto divenire leggi. Il lavoro parlamentare si svolge infatti in tal maniera che due o tre settimane di interruzione possono spesso ritardare di qualche mese l'approvazione di provvedimenti che invece si appalesano urgenti.

Questi disegni di legge sono stati presentati dal Ministro della marina mercantile il 25 febbraio 1964. Sono passati, tra ferie pasquali, discussione in Commissione, rinvio in Assemblea, circa due mesi; se altri due mesi passeranno tra la conclusione del loro esame qui e la discussione alla Camera, corriamo il rischio di vederli ritardare di altri lunghi mesi.

Comunque, questi disegni di legge sono venuti all'esame della nostra Commissione esattamente nella seduta del 9 aprile, subito dopo le vacanze pasquali. La Commissione si accingeva ad approvarli in sede deliberante, dopo una discussione che nessuno aveva tentato di smorzare. Senonchè lei, senatore Adamoli, chiese la rimessione in Aula.

A D A M O L I . In Aula sarebbero venuti lo stesso, perchè la discussione in Commissione si svolgeva in sede redigente: si specula anche su questo.

G E N C O . Allora, un ringraziamento alla Presidenza per averli messi subito all'ordine del giorno; almeno questo me lo consentirà.

Stiamo dunque discutendo questi tre provvedimenti che sono un tutto unico, provvedimenti che potrei risparmiarmi di esaminare date le esaurienti relazioni del collega Florena, il quale, sia detto tra parentesi, vi ha dedicato il periodo delle cosiddette ferie pasquali, ed anche di questo gli va data lode.

Le sue relazioni mi dispenserebbero dal ricordare i precedenti legislativi e l'influenza che essi hanno avuto nello sviluppo e nell'ammodernamento della nostra marina mercantile. Gli attuali provvedimenti sono niente altro che la continuazione di quello che già in passato abbiamo approvato.

Il senatore Adamoli, in Commissione, li ha definiti provvedimenti-tampone. È una bruttissima espressione. Egli ha aggiunto, poi, che non è stato redatto alcun piano. Non so se, arrivando questa mattina da Genova, egli abbia trovato, come ho trovato io, nella cassetta delle lettere la relazione programmatica del Ministro delle partecipazioni statali, senatore Bo, che è ligure come lui (anche se, per la verità, il senatore Adamoli è un ligure di importazione, un campano trapiantato in Liguria).

A D A M O L I . E con questo?

G E N C O . Non intendo certo offenderla. Comunque, non sapendo che era in preparazione la relazione programmatica delle Partecipazioni statali per il 1964, io mi ero preparato a discutere di questi disegni di legge sulla base della relazione programmatica per il 1963.

Senatore Adamoli, qui non si tratta di provvedimenti-tampone, bensì di provvedimenti che rendono possibile l'applicazione di leggi precedentemente approvate che non hanno avuto finora il finanziamento totale previsto. Mentre la previsione della legge n. 301 del 1961 era di 62 miliardi, finora ne erano stati stanziati soltanto 48: di qui la necessità di approvare lo stanziamento di altri 14 miliardi occorrenti per l'esecuzione integrale della legge. Altri 10 miliardi oc-

corrono inoltre per il rinnovo della legge n. 622 del 1959.

Onorevoli colleghi, poichè si continua da qualche parte a ripetere che non si è fatto nulla e che abbiamo assistito indifferenti al declassamento della nostra flotta, mi sia consentito ricordare brevemente quella che è stata l'evoluzione della flotta nazionale dal 1945 ad oggi.

F R A N Z A . Ma sono trascorsi venti anni!

G E N C O . L'8 maggio 1945 noi avevamo 1.003.326 tonnellate, per un totale di 564 navi. Siamo passati nel 1950 a 949 navi per 2.798.218 tonnellate, con un aumento di quasi 2 milioni di tonnellate in un quinquennio. Al 31 luglio 1955 avevamo 1.150 navi per 4.045.490 tonnellate. Al 31 dicembre 1960 avevamo 1.327 navi, per un totale di 5 milioni 165.980 tonnellate. Al 31 dicembre 1963, infine, avevamo un totale di 1.428 navi, per 5.510.582 tonnellate.

E non è soltanto nell'aumento quantitativo della flotta che abbiamo registrato un sensibile progresso, bensì anche nel suo ringiovanimento. Mi astengo, per non tediare nè il senatore Adamoli nè il senatore Franza, dal leggere le statistiche relative all'età della nostra flotta ...

F R A N Z A . Io prima mi sono limitato a ricordarle che dal 1945 ad oggi sono passati 20 anni e che non era il caso di rifare la storia della legislazione nel campo delle costruzioni navali per tutto questo periodo di tempo.

G E N C O . Mi limito a ricordare che nel periodo che va dal 1957 al 1960 noi eravamo al sesto posto della marineria mondiale, preceduti dagli Stati Uniti, dal Regno Unito, dalla Liberia, dalla Norvegia e dal Giappone. Tra il 1960 e il 1963 siamo stati superati dalla Grecia, la quale oggi, con un totale di 1.256 navi, ha un complesso di tonnellate di stazza lorda di 7 milioni circa, di fronte agli oltre 5 milioni e mezzo che abbiamo noi.

Ma l'importanza delle leggi che abbiamo fin qui approvato appare chiara quando pen-

siamo che, mentre nel 1955 avevamo navi fino a 10 anni di età per il 26 per cento del totale del nostro tonnelloaggio, oggi (1963) siamo al 53,2 per cento, cioè metà della nostra flotta è giovane.

Per consistenza di flotta, diciamo così, giovane, cioè di età inferiore ai 10 anni, siamo preceduti da diversi Paesi e ci troviamo all'undicesimo posto. Di qui la necessità di insistere su questi provvedimenti, i quali si inquadrano nell'ambito di un'azione programmata che tende alla realizzazione di finalità di sviluppo qualitativo e quantitativo della flotta commerciale e di un clima di continuità di lavoro nei cantieri navali impegnati in un profondo sforzo di razionalizzazione e di miglioramento della loro organizzazione tecnica e aziendale.

Chiede il senatore Adamoli: la Fincantieri ha un centro studi? Ma vi pare possibile che un'organizzazione come quella non abbia un centro studi? Come si può camminare in questo settore senza avere una direzione tecnica che provveda a studiare tutte le possibilità di miglioramento, di ammodernamento, di ringiovanimento dei cantieri? È appunto per questo, senatore Adamoli, che il numero degli operai è sceso da 41.500 a 31.000: perchè i cantieri ammodernati richiedono un minor numero di operai. Senza dire che anche un ridimensionamento di piccoli cantieri impone la riduzione della massa operaia.

I tre provvedimenti, anche se contenuti in testi distinti, si completano a vicenda nell'opera diretta a consentire all'armamento di ottenere navi dai cantieri italiani a prezzi che si avvicinano a quelli dei cantieri stranieri maggiormente competitivi, come quelli giapponesi, svedesi, tedeschi e olandesi; e, ha aggiunto il senatore Ferroni, jugoslavi. Il senatore Ferroni, infatti, ha detto che la Jugoslavia fa delle navi stupende. Io veramente sono rimasto di sasso, caro collega Ferroni, perchè sono stato in Jugoslavia ed ho viaggiato su qualche nave jugoslava. Ce n'è una che fa servizio di traghetto tutti i giorni tra Bari e Ragusa, di duemila tonnellate. L'anno scorso, per la cortesia del presidente Baracco, ho potuto aggregarmi alla Commissione che è andata in Sardegna: eb-

bene, le nostre navi che vanno in Sardegna non hanno nulla da invidiare a nessuna nave estera, tanto meno a quelle jugoslave. E lo stesso dicasi per tutto il nostro naviglio. Ha detto il senatore Ferroni: gli jugoslavi ci sanno fare; ma perchè non ha aggiunto che la Jugoslavia pratica il prezzo politico per le sue navi?

F E R R O N I . Lei non ha capito il senso delle mie parole. Fanno molto bene gli jugoslavi, lo confermo, senza sovrastrutture, senza inutili paraocchi, razionalmente, intelligentemente ...

G E N C O . Il senatore Ferroni dice che gli jugoslavi fanno delle navi semplici, prive di aggeggi, meno eleganti ...

F E R R O N I . Non bisogna fare del nazionalismo, è fuori tempo. Impariamo dove c'è da imparare, dai giapponesi, dagli slavi, dai russi, dagli americani. Questa è la ricerca della verità.

G E N C O . D'accordo, ma dire che la nostra tecnica abbia bisogno di imparare proprio tutto dall'estero è enorme.

F E R R O N I . Ma chi l'ha detto?

G E N C O . Nel confronto con quello che si fa all'estero, probabilmente si troverà la via migliore.

Questi provvedimenti sono intesi a rendere possibile, all'armamento nazionale, di disporre di finanziamenti ad un tasso conveniente di interesse per la realizzazione di programmi di ampliamento delle flotte sociali e di ottenere infine agevolazioni per la eliminazione del naviglio più anziano e per la sua sostituzione con unità di nuova costruzione.

Provvedimenti del genere sono in vigore anche in altri Paesi nel settore dei contributi diretti di costruzione ai cantieri. Basti ricordare per la Francia la legge del 1951, tuttora vigente, per la Spagna la legge del 1956, mentre in quasi tutti i Paesi del mondo, anche se non si fa ricorso al sistema dei contributi diretti, si praticano agevolazioni di vario ge-

nere a favore dei cantieri, in materia sia di aiuti all'esportazione (come nella Germania federale), sia di contributi all'armamento per la costruzione di navi nei cantieri nazionali (come negli Stati Uniti e attualmente in Gran Bretagna), sia in altre svariate forme indirette (sgravi fiscali, aiuti alla siderurgia, eccetera).

Quanto al settore degli aiuti all'armamento (credito agevolato o contributo sugli interessi), essi sussistono in Germania, in Belgio, in Giappone, in Danimarca, in Spagna; premi di demolizione sono concessi anche nella Germania federale, pur senza obbligo di costruzione. Va considerato d'altra parte che i provvedimenti di legge emanati nel passato hanno conseguito idonei risultati proprio con gli incentivi da essi previsti a favore dell'armamento, nel dopoguerra, prima nella ricostruzione della marina mercantile italiana e, successivamente, nel suo sviluppo. Non ricorderò i provvedimenti di legge emanati dal 1949 ad oggi (dal provvedimento Saragat, a quello Cappa, a quello Tambroni, alla legge 1959); nell'insieme, tutti questi provvedimenti hanno permesso ed assicurato un sufficiente ritmo di lavoro all'industria cantieristica nazionale ed il mutamento profondo, ancora in corso, della composizione della flotta commerciale italiana per gruppi di età.

Obiettivo generale dei provvedimenti presentati dal ministro Spagnoli è quello del conseguimento della piena applicazione della legge n. 301 a favore dei cantieri, al fine di consentire ad essi di poter contare su un lavoro che si aggiri sulle 400 mila tonnellate di stazza lorda annue. Tale obiettivo permette, da un lato, di evitare che le spese generali dei cantieri, ripartendosi su un'insufficiente produzione, impediscano il raggiungimento di adeguate condizioni di concorrenzialità, e, dall'altro, di assicurare la continuità di lavoro proprio ai 31 mila operai di cui ha parlato il senatore Adamoli, che sono in forza presso i cantieri, ed ai dipendenti delle imprese fornitrici dei cantieri.

A questo proposito debbo manifestare la mia sorpresa per il rilievo del senatore Adamoli sul ricorso della Fincantieri alle prestazioni di imprese esterne. Se a bordo di

una nave deve essere installato l'impianto di illuminazione elettrica, niente di straordinario ...

A D A M O L I . I cantieri hanno in organico operai elettricisti.

G E N C O . Ma se è necessario, ad esempio, un lavoro rapido, è evidente che possono essere necessari elettricisti in numero maggiore di quelli in organico: dieci elettricisti fanno in sei mesi quello che cinquanta possono fare in due!

Altro obiettivo è l'agevolazione dello sviluppo quantitativo di stazza della flotta commerciale, il cui incremento netto annuo, nel corso dell'ultimo quinquennio, è stato del 2 per cento, mentre i traffici marittimi che interessano l'economia italiana nello stesso periodo hanno avuto un incremento medio dell'80 per cento complessivamente, con la conseguenza che la bilancia dei trasporti marittimi è passata da un saldo attivo di 23 miliardi del 1958, ad un saldo passivo di circa 9 miliardi nel 1962, mentre l'esborso di valuta per pagamento di noli a navi straniere per importazione di merci è passato da 95 miliardi di lire a 180 miliardi di lire.

I provvedimenti mirano ancora ad agevolare l'eliminazione del naviglio antiquato. È da osservare, a tale proposito, che su 172 mila tonnellate di stazza lorda di navi nazionali in disarmo al 31 dicembre 1963 per motivi economici, 166 mila tonnellate erano costituite da navi costruite prima del 1946, mentre la percentuale di disarmo per cause economiche era, alla stessa data, dell'1 per mille per le navi fino a 15 anni di età.

Fra gli obiettivi particolari dei tre provvedimenti sono da segnalare il miglioramento qualitativo della flotta passeggeri, la cui principale arma, nei confronti della concorrenza degli aerei, sta proprio nell'efficienza, nella comodità e, se volete, anche nel lusso dei servizi. In proposito, vi ricordo che la stabilizzazione del numero dei viaggiatori marittimi sulle lunghe direttrici di viaggio non richiede un aumento delle navi bensì una continua opera di perfezionamento, altamente produttiva, in quanto le navi meglio dotate hanno elevatissimi coefficienti

di utilizzazione. Pensate che in tre anni di esercizio la « Leonardo da Vinci » ha avuto posti utilizzati per il 97 per cento della sua disponibilità.

Mentre sulle lunghe distanze il numero dei passeggeri degli aerei supera di gran lunga i passeggeri delle navi (nel 1962, 2 milioni 200.000 viaggiatori con aerei rispetto agli 820.000 di qualche anno prima), sulle brevi rotte il numero dei passeggeri via mare è in costante aumento, e ciò interessa moltissimo i collegamenti tra la nostra penisola, la Sardegna, la Sicilia e i porti minori.

È necessario inoltre lo sviluppo della flotta peschereccia oceanica in relazione alla possibilità di contrarre l'esborso valutario connesso all'importazione ittica che è ascesa nell'ultimo anno a cifre dell'ordine di 40-50 miliardi, cifre che non possono essere ridotte con la sola attività svolta nel Mediterraneo, data la scarsa pescosità di talune zone e l'indisponibilità di altre per ragioni politiche.

A tal proposito mi voglio richiamare a quanto ha detto il senatore Ferroni nel suo intervento di venerdì quando ha comunicato che a Venezia le navi giapponesi vendono pesce. Ho letto giorni fa su un giornale a grande tiratura che i giapponesi hanno inventato un sistema elettrico per la pesca oceanica, sistema per cui, mettendo in mare delle reti elettrizzate, i pesci vengono attratti in queste reti e la pesca diventa enormemente fruttuosa. Questo sistema i giapponesi lo tengono segreto e non hanno permesso ai corrispondenti del giornale su cui ho letto la notizia di vederlo.

Io desidererei non che il Ministro della marina mercantile si desse da fare per scoprire il segreto giapponese, ma che anche noi tendessimo in materia di pesca oceanica a qualcosa di più moderno ed efficiente, e soprattutto, come diceva l'altro giorno il senatore Roselli nel suo intervento, che la flotta italiana si portasse ad affrontare veramente l'Oceano, dove fino adesso la pesca italiana è ancora limitata.

F A B R E T T I . Sa cosa fanno i nostri pescatori quando vanno in Atlantico? Si

preoccupano solo di seguire le navi giapponesi perchè sono certi che dove vanno i giapponesi si trova il pesce, e questo perchè i giapponesi sono in possesso di metodi moderni e si muovono dopo aver studiato per anni le varie zone di mare.

G E N C O . Meno male che si tratta di navi giapponesi, perchè se si trattasse di navi jugoslave le nostre navi sarebbero portate nei porti della costa dalmata come accade ai piccoli pescherecci dei porti dell'Adriatico.

L'incremento della flotta da carico secco, oggi in regresso rispetto a quello di cinque anni or sono, è la causa fondamentale del peggioramento della bilancia dei trasporti marittimi in relazione all'incremento della importazione via mare di merci secche. L'incremento della flotta da carico secco dovrà avere come obiettivi fondamentali: l'aumento delle unità di grosso tonnellaggio per trasporto delle merci alla rinfusa, che hanno costi unitari di esercizio molto bassi e possono quindi svolgere più proficuamente la loro attività in periodi di depressione dei noli rispetto alle navi di minori dimensioni; il miglioramento qualitativo del naviglio fino a 1.500 tonnellate di stazza lorda, che attualmente è composto per circa il 90 per cento da navi con più di dieci anni di età; l'adeguamento del naviglio cisterniero alle sempre crescenti esigenze di trasporto dei prodotti petroliferi, accresciutesi di oltre l'80 per cento in quattro anni, con la conseguenza anche in questo caso di un influsso negativo sulla bilancia dei trasporti marittimi, essendo la consistenza del naviglio cisterniero italiano aumentata invece solo del 13 per cento.

A questo proposito, noi possiamo invocare dal Ministro della marina mercantile di dedicarsi a favorire l'aumento delle grosse navi da trasporto. Ma questo problema, onorevole Ministro, è collegato a quello dei porti. A tale riguardo mi limito ad osservare che il senatore Adamoli ha avuto come me un opuscolo nel quale sono illustrati i programmi del Ministero dei lavori pubblici per quello che riflette i porti. È un problema grave, in quanto le grosse navi non potreb-

bero attraccare in tutti i nostri porti, i cui fondali hanno possibilità limitate.

Questo quadro generale della composizione della flotta italiana va completato tenendo presente che la flotta sociale delle quattro aziende del gruppo Finmare ammonta al 13 per cento della consistenza complessiva della flotta italiana, e quella delle due società SNAM (Società nazionale metanodotti), per la esecuzione di trasporti per conto proprio, all'8 per cento. Per cui il naviglio di proprietà delle imprese a partecipazione statale rappresenta un quinto della stazza complessiva. Su un complesso di 200 linee regolari di navigazione gestite dall'armamento nazionale, le navi del gruppo Finmare ne esercitano 46, mentre i servizi regolari esercitati dall'armamento privato ammontano a oltre un centinaio, più i 48 gestiti dalle imprese concessionarie dei servizi sovvenzionati, di carattere locale.

Questo va detto, senatore Adamoli: la flotta dell'IRI è un quinto della flotta totale, per cui sarebbe veramente strano, per esempio, che il provvedimento si rivolgesse a finanziare la sola flotta delle imprese a partecipazione statale ed escludesse i quattro quinti della flotta, che non è pubblica, ma è in mano all'armamento privato.

Lo stesso dicasi per le linee di navigazione. Ho ascoltato, senatore Adamoli, quello che lei ha detto in Commissione e ho ascoltato anche quello che ha detto oggi. A me parve, in Commissione, di rilevare una contraddizione nelle sue parole. Guardi che io ho qui il suo discorso, ho il resoconto stenografico; quindi, se lei non ricorda ciò che ha detto, glielo posso leggere.

Lei in Commissione ha fatto l'elogio al gruppo Piaggio di Ancona ...

A D A M O L I . Ma che elogio! ?

G E N C O . Aspetti! Lei ha detto che il gruppo Piaggio di Ancona è un gruppo cantieristico privato nel quale le cose camminano alla perfezione.

A D A M O L I . Ma cosa vuol dire « elogio »?

G E N C O . Lei si è domandato per quale ragione nei gruppi cantieristici della Fincantieri le cose non camminano bene? Glielo dico io, o se lo faccia dire dal senatore Vidali. In questi giorni a Trieste c'è uno sciopero, ancora in atto, perchè 26 falegnami del cantiere di Muggia sono stati portati a lavorare a quattro, cinque o sei chilometri di distanza, non so esattamente quanti. Lei ha detto, in Commissione, che i cantieri della Piaggio prendono gli operai specializzati di Palermo e li portano ad Ancona e viceversa, secondo i bisogni.

A D A M O L I . Lo sciopero non è perchè li mandano a Trieste, è perchè chiudono i cantieri!

G E N C O . Lei ha lamentato che gli operai di Monfalcone vadano a lavorare a Trieste, secondo le necessità, dimenticando che a Trieste in questo momento sono in allestimento due grosse navi.

E poi ancora un'altra domanda. Mi rifaccio ad un discorso del senatore Dominè, allora Ministro della marina mercantile, quando abbiamo discusso il bilancio, sul costo del lavoro nei cantieri italiani e esteri. È a conoscenza, il senatore Adamoli, che il livello salariale dei cantieri controllati dallo Stato supera oggi di circa il 20 per cento quello dei cantieri privati?

A D A M O L I . Ma se c'è il contratto nazionale!

G E N C O . Allora quello che è stato detto qui in Senato dal Ministro non risponde a verità?

F A B R E T T I . Questo può esser vero, se si prendono a base i salari del cantiere Pellegrino di Napoli.

G E N C O . Sono alti o bassi quei salari?

F A B R E T T I . Sono bassi.

G E N C O . Per questo, quando noi visitammo il cantiere navale Pellegrino a Napoli, il signor Pellegrino, che ci ospitò tanto ama-

bilmente, si affrettò a dirci: « Questo è un cantiere nel quale non è mai avvenuto uno sciopero »?

A D A M O L I . Lo credo! Li licenzia non appena alzano la testa!

F R A N Z A . Ci sono ancora le maestranze di Ferdinando I, a Napoli!

G E N C O . Lei probabilmente ha ragione. Non dimentichi però — e mi consenta questo sfogo campanilistico — che la flotta dei Borboni circa un secolo fa era la terza flotta mercantile del mondo. E quindi noi meridionali, me lo lasci dire, dall'unità d'Italia non abbiamo avuto altro che... (il vocabolo non è consentito, onorevole Presidente, in una Aula parlamentare). (*Commenti ed interruzioni*).

Il senatore Adamoli si è informato, quando siamo andati a Trieste, ma converrà che ci siamo informati anche noi. I 300 operai, cui ha fatto riferimento, erano dipendenti dei cantieri di Monfalcone e furono trasferiti a quelli di Trieste per i lavori di allestimento della turbonave « Raffaello ».

V I D A L I . Ma se anche il suo partito protesta contro queste cose!

G E N C O . Questo non vuol dire niente. Quando la demagogia si impadronisce dei democristiani, la loro demagogia, per scavalcare voi, è ancora peggiore della vostra. (*Commenti ed ilarità*). Il senatore Adamoli ha affermato che in un convegno tenuto il mese scorso dalla CISL a Genova è stato detto: basta con le sovvenzioni. Io debbo osservare che i miei amici della CISL sono degli irresponsabili. Infatti, il giorno in cui negassimo il nostro voto a questi provvedimenti e bloccassimo le sovvenzioni, i cantieri si chiuderebbero e metteremmo sul lastrico 31 mila operai dei soli cantieri della Fincantieri. Ve la sentite voi di assumere questa responsabilità? Il vostro voto negativo rappresenta anche un contributo alla sorte di questi operai. Per fortuna il provvedimento passerà perchè il Senato è in gran parte orientato verso la sua approvazione.

La verità è un'altra. Stiamo facendo troppa demagogia...

G U A N T I . È una confessione?

G E N C O . Io sono abituato a dire la verità, qualunque cosa costi.

Questo genere di vertenze, come quelle che sono in corso a Trieste per i 28 falegnami di Muggia, non avrebbero colpito certamente un cantiere privato, non disposto a rinunciare ad un elementare diritto come quello di far lavorare i propri dipendenti in stabilimenti che, oltre ad appartenere alla stessa azienda, distano l'uno dall'altro soltanto pochi chilometri. Non sono in grado di contestare, senatore Adamoli, che a Trieste siano presenti alcuni lavoratori di Genova e di Napoli; è probabile che sia vero; anzi è certamente vero, se lo ha detto lei. Ma ciò significa che per alcune specializzazioni la azienda ha dovuto far ricorso a forze di lavoro esterne. Tanto più che oggi sono in allestimento nei cantieri del gruppo tre transatlantici, di cui due proprio nella zona triestina. In tutti i tempi e in tutti i cantieri per questo genere di lavoro si fa ricorso a personale specializzato, non sempre disponibile, nel numero necessario, nello stabilimento. Nulla di eccezionale se, per esempio, dal cantiere A si mandi un operaio al cantiere B, perchè l'operaio può essere un tubista o uno specialista di cui l'altro cantiere ha bisogno. La situazione di immobilismo cui sono praticamente condannati i cantieri a partecipazione statale, i quali, mentre sono esposti come gli altri alla necessità di notevoli investimenti che l'evoluzione tecnica impone, incontrano ogni sorta di ostacoli per l'attuazione di qualsiasi provvedimento di carattere organizzativo (perchè voi, tutte le volte che si fa un riordinamento dell'organizzazione interna di questi cantieri, subito sobillate gli operai, proclamate uno sciopero e aggravate la situazione), costituisce una delle cause principali della situazione in cui si dibattono questi cantieri.

Ho parlato degli operai di Trieste e di Muggia, ho parlato del convegno della CISL. Lei, onorevole Adamoli, ha detto che stiamo percorrendo le vecchie strade, ma un pro-

verbio del Mezzogiorno, che probabilmente è anche della sua terra, dice che chi lascia la vecchia strada e prende la nuova, sa quel che lascia ma non sa quel che trova.

Lei ha detto che ci si arma di tutti i vecchi strumenti, ed io per questo ho voluto mettere in evidenza l'influenza che questi strumenti, da lei definiti vecchi, hanno avuto nella ricostruzione, nel potenziamento, nell'ammodernamento della flotta italiana. Ma lei ha anche detto che Kossyghin, primo Vice Presidente dell'URSS, è venuto a Genova, ha visto le navi ordinate dalla Russia e ha affermato che si trattava di belle navi.

Onorevole Ministro, bisogna fare anche qualche altra cosa, bisogna, anche in questo campo, procedere come occorre procedere in agricoltura. Oggi i lavoratori dei campi non vogliono più stare in campagna. Se potessi scrivere una canzone, l'intitolerei « sogno in tuta blu », perchè essi sognano le officine. Ogni domenica ricevo sette o otto contadini che vogliono andare alla Breda o al Pignone, come se quelle industrie, tecnicamente qualificate ad altissimo livello, avessero bisogno di manodopera inqualificata.

Ebbene, anche dal settore della marina i lavoratori, i marinai, tendono ad abbandonare le navi perchè la vita che conducono è indubbiamente rischiosa e non sempre dà le soddisfazioni che il loro lavoro merita. Ecco perchè bisogna fare una politica marinara degna di una Nazione che, al di fuori di ogni retorica, sta sul mare.

E non è come ha detto lei, senatore Adamoli, che non vi sia nessuna idea di programma. Farò grazia al Senato della lettura di alcune pagine della relazione del ministro Bo, di quest'anno. Prego i colleghi di leggere le pagine da 123 a 127.

Il ministro Bo parla dell'andamento dell'industria navalmeccanica italiana, il quale, egli dice, riflette sostanzialmente la crisi del mercato mondiale, con l'aggiunta di particolari difficoltà connesse soprattutto all'attuazione in corso di un complesso processo di razionalizzazione del settore.

Quanto al nuovo programma di investimenti, nel corso del 1963 sono stati avviati nuovi studi per l'impostazione, da parte del Governo, di una nuova politica di sostegno

alle costruzioni navali che risponda alle esigenze dell'industria, nel quadro istituzionale della CEE, e che tenga conto contemporaneamente della realtà della concorrenza esercitata dai Paesi terzi, tra i quali, come abbiamo già sottolineato, va sempre più diffondendosi l'applicazione di misure di aiuto.

Per quale ragione, quindi, volete dolervi se il Ministro della marina mercantile — e di ciò gli va invece data lode — ha presentato al Parlamento questi provvedimenti intesi a sostenere la nostra industria cantieristica e il nostro armamento?

Onorevole Ministro, lei ha sempre detto di essere un montanaro che si sta occupando dei problemi del mare (anch'io del resto non sono di una città marinara, anche se mi sto occupando in questo momento, con le mie modeste forze, di problemi del mare) e questo torna maggiormente a suo merito. Formulo, concludendo, l'augurio che questi provvedimenti vengano rapidamente approvati anche dall'altro ramo del Parlamento, perchè viva è l'attesa degli operai dei nostri cantieri. Non deluda le loro speranze e le loro attese, onorevole Ministro; dal canto nostro, noi faremo il nostro dovere votando questi provvedimenti, e non per obbligo di parte, ma nella sicurezza di contribuire al miglioramento dell'economia italiana in questo momento difficile, di contribuire con il nostro voto all'ulteriore sviluppo di questo settore non certo ultimo della nostra economia. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Crollanza. Ne ha facoltà.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i tre disegni di legge che sono sottoposti al nostro esame hanno avuto ampia e chiara illustrazione da parte dell'egregio relatore, senatore Florena, il quale, con la consueta diligenza, li ha arricchiti di dati, di cifre, di statistiche, per cui l'Assemblea ha tutti i necessari elementi di valutazione per rendersi conto della loro portata.

Inoltre, il senatore Dominedò, predecessore dell'attuale Ministro, nel suo brillante intervento della scorsa settimana, ha fornito

altri dati, altri lumi, per cui ritengo che sia superfluo soffermarsi ulteriormente sul loro contenuto. Mi riprometto, invece, essendo stata chiesta sui disegni di legge la discussione davanti a questa Assemblea — contrariamente a quella che era stata la decisione della Presidenza di farli esaminare in Commissione, in sede deliberante — ed essendosi quindi allargata la discussione, di effettuare anch'io un giro di orizzonte su quelli che sono gli aspetti principali dell'attività che svolge il Ministero della marina mercantile. Penso, d'altra parte, che non si possa prescindere da un dibattito di più ampia portata, in quanto, per la nuova procedura di discussione dei bilanci...

B A R B A R O . Bel guadagno si farà!

C R O L L A L A N Z Al'Assemblea sarà privata, d'ora in poi, della possibilità di un approfondito esame tecnico settoriale sull'attività dei singoli Ministeri, che rimarrà così sostanzialmente circoscritto nell'ambito delle rispettive Commissioni.

Debbo fare innanzitutto un rilievo: sino ad oggi, nella lunga sequenza dei vari Ministri che si sono succeduti, in questo ventennio, al Dicastero della marina mercantile, non si è mai delineata un'organica politica di attività marinara, malgrado che il nostro Paese, per la sua configurazione fisica e geopolitica, sia come un immenso molo proiettato nel Mediterraneo, con oltre 8.300 chilometri di coste e con 150 porti tra grandi e piccoli, e malgrado abbia una numerosa marineria mercantile e da pesca, nonché tradizioni marinare indiscutibilmente luminose.

Eppure, di fronte alle varie sollecitazioni che sono state ripetutamente rivolte al Governo dal Parlamento, non sono mancate esplicite promesse, per altro non mantenute, di organizzare, come era stato richiesto, un dibattito di carattere nazionale con la partecipazione anche degli operatori economici e di tutte le categorie interessate, per realizzare il cosiddetto « piano azzurro », non limitato soltanto ai porti, ma destinato ad inquadrare anche i cantieri navali, la pesca, l'istruzione professionale; cioè tutti gli

aspetti di un'attività settoriale, prospettati in una visione panoramica, idonea a determinare adeguate provvidenze legislative ed a suscitare nella Nazione quel clima di carattere psicologico indispensabile per assicurare nuove iniziative ed intraprese marinare.

Questa necessità, purtroppo non è stata avvertita, nè il « piano azzurro » è stato finora realizzato. Si è accentuata invece la politica della lesina: lesina del Tesoro nel somministrare fondi adeguati al Ministero della marina mercantile; acquiescenza da parte del Ministero della marina mercantile ad una situazione in pieno contrasto con le esigenze di normale attività dell'Amministrazione e particolarmente con un'adeguata organizzazione dei servizi marittimi.

È da ricordare, al riguardo, il provvedimento di legge, sottoposto alla nostra Assemblea, alcuni anni fa, inteso a rinnovare le convenzioni per i servizi di navigazione di preminente interesse nazionale gestiti dalle flotte della Finmare, col quale si tentò — quasi che in questo dopoguerra non si fossero già eccessivamente ridimensionati tali servizi — di ridimensionarli ulteriormente, con la soppressione di linee, che assolvevano tradizionali compiti nei traffici con il nord Europa e l'Africa.

Quel disegno di legge, di fronte alle vivaci critiche elevatesi in quest'Assemblea, fu ritirato dal Ministro, e ripresentato con i necessari ritocchi dal suo successore, dopo che furono ottenuti gli altri due miliardi occorrenti per mantenere in servizio le quattro linee che si volevano abolire.

Politica di lesina, dunque, in pieno contrasto — lo ripeto — con la esigenza di incrementare sempre più quella che dovrebbe essere una delle attività fondamentali dell'economia nazionale!

Per quanto riguarda la flotta, sono state date dal relatore, e sopravvalutate da qualche collega, delle cifre sulla sua consistenza. Ora io non intendo stancare l'Assemblea confutandone alcune e fornendone delle altre. Debbo osservare, però, che se è vero che alla fine del 1963 — come è stato ricordato dal collega Genco — si è giunti a 5 milioni e 600 mila tonnellate di stazza lorda, è anche

vero che l'età della flotta è ancora lontana dal raggiungere un soddisfacente ringiovanimento. Infatti solo 397 navi, per poco più di 2 milioni 904 mila t.s.l., hanno un'età inferiore ai dieci anni, mentre ben 866 navi (dico 866!), per 2 milioni e 125 mila t.s.l., hanno un'età che si aggira dai 15 ad oltre i 25 anni; e di esse, ben 354, per oltre 531 mila t.s.l., superano di parecchio i 25 anni!

Dunque la consistenza della flotta mercantile, se pur ha raggiunto quantitativamente un discreto livello — che per altro ha un incremento annuale inferiore a quello mondiale — qualitativamente lascia a desiderare. La consistenza della flotta risulta poi carente, anche quantitativamente, nei servizi di preminente interesse nazionale. Infatti, al 31 dicembre 1962 — secondo le cifre ufficiali fornite dalla relazione al bilancio annuale della Finmare — le quattro società da essa inquadrate avevano una consistenza di 90 navi per 636.338 t.s.l., con l'aumento di una sola unità, per 8 mila t.s.l., rispetto al 31 dicembre dell'anno precedente. È vero che, alla fine di quest'anno, tenuto conto delle navi in cantiere e in allestimento, la flotta Finmare arriverà alle 680 mila tonnellate ma, onorevoli colleghi, siamo ben lontani da quel 1.400.000 t.s.l., pari al 43 per cento del complesso della marina mercantile italiana dell'anteguerra!

Si obietta in proposito che, nel campo dei trasporti, si è verificata, tra l'altro, la concorrenza dell'aviazione. In effetti tale concorrenza esiste; ma se si confrontano le statistiche dei traffici, si constata che se, per quanto riguarda quelli delle rotte atlantiche, l'incremento annuale segna percentuali decrescenti, per quelli del Mediterraneo e di oltre Suez la situazione è ben diversa. Infatti, nonostante che, anche per le Nazioni che si affacciano sul Mediterraneo, ed, in genere, per gran parte del Continente asiatico ed africano, vi siano linee di navigazione aerea, i servizi marittimi registrano un incremento sensibile e costante, sia nel movimento dei passeggeri che in quello delle merci.

È evidente che il passeggero che può in sei o otto ore raggiungere l'America, preferirà sempre più prendere l'aereo, che gli

consentirà di economizzare il suo tempo, anzichè trascorrere, specie se si tratta di uomini di affari o di politici, una settimana sul piroscafo. Nel Mediterraneo, invece, non essendovi così forti differenze nella durata dei viaggi, ed avendo questi generalmente finalità diverse da quelle dell'Atlantico, il trascorrere soltanto 24 o 48 ore su un piroscafo continuerà, come continua, a costituire motivo di preferenza, anche a titolo di riposo e di distensione di nervi, nella vita intensa e febbrile di ogni giorno. Si spiega quindi perfettamente come il movimento dei passeggeri su queste navi, nonostante la concorrenza degli aerei, registri un incremento notevole.

Ed allora, perchè la Finmare non sviluppa adeguatamente i suoi servizi? E se la Finmare indugia o comunque non si muove, perchè il Ministero della marina mercantile non la pungola o non la incoraggia? Forse perchè il Ministero non ha a disposizione fondi adeguati per dare contributi sia per la costruzione di nuove navi che per il potenziamento dei servizi marittimi? Ma, in questo caso, perchè si adagia in una situazione simile?

Tutto ciò, lo ripeto ancora una volta, è in pieno contrasto con gli interessi della Nazione.

Alla mancanza di un adeguato sviluppo di tonnellaggio corrisponde purtroppo, nella marina sovvenzionata, anche la mancanza di iniziative per l'istituzione di nuove linee, e quindi di nuove possibilità di mercato e di sbocchi economici alla nostra esportazione, in zone dove l'iniziativa privata non si manifesta, forse perchè inizialmente incerte appaiono, per alcuni esercizi, le previsioni di rendimento economico.

Il Ministero della marina mercantile evidentemente di tutto ciò non solo non si rende conto, ma tende anzi a ridimensionare i servizi, partendo forse dal concetto che rientri nei compiti degli armatori liberi sviluppare o meno gli attuali servizi e creare nuove linee. Un simile ragionamento appare quanto mai illogico, perchè l'armatore libero ha il diritto di realizzare il suo profitto e non può certo, per un interesse superiore quale è quello nazionale, accettare in

partenza, senza un corrispettivo indennizzo, una situazione di eventuale passività per alcuni esercizi.

Ed allora? Allora bisogna mettersi su un terreno realistico e considerare che le linee di preminente interesse nazionale, se devono assolvere ad una funzione di un vero e proprio servizio pubblico, come è nelle finalità che ne determinarono l'istituzione, è pacifico che devono essere gestite, come avviene per le ferrovie, anche se la gestione è passiva, almeno nella fase di rodaggio.

È vero che noi sosteniamo che, anche nei servizi pubblici, bisogna adoperarsi perchè le gestioni si svolgano su basi economiche, ma nel caso particolare di nuove linee di navigazione si tratta di lavorare per l'avvenire; cioè di seminare oggi per raccogliere abbondantemente domani. Non va poi dimenticato che ad eventuali passività di gestione, si contrappone, in attivo, attraverso il turismo ed i noli, la possibilità di incrementare il nostro fondo monetario delle valute pregiate.

Ma la Finmare non solo non sviluppa adeguatamente la sua flotta — ed il Ministero della marina mercantile non la incoraggia, come dovrebbe, a potenziare i suoi servizi — ma, a mio modo di vedere, sta seguendo una strada sbagliata, continuando a costruire grosse navi, veri colossi, magnifiche, superbe, che fanno certo onore ai nostri cantieri ed alla tradizione marinara dell'Italia, ma che, proprio per la crescente concorrenza dell'aviazione, nei traffici di oltre oceano, stenteranno sempre più in avvenire a procurarsi una clientela sufficiente.

Essa trascura invece la costruzione di quelle motonavi di medio tonnellaggio, anche a carattere misto, passeggeri e merci, che sono particolarmente idonee ad incrementare i servizi nel Mediterraneo, sia ai fini di assicurare delle efficienti linee di navigazione, onde fronteggiare la concorrenza della bandiera straniera, sia per avere sottomano un'attrezzatura crocieristica di primissimo ordine, che contribuisce ad alimentare di valuta pregiata le casse dello Stato.

Ormai abbiamo la « Cristoforo Colombo », stanno per entrare in esercizio la « Michelangelo » e la « Raffaello », che daranno ul-

teriore prestigio alla nostra flotta, ma basta con tali colossi del mare, onorevole Ministro! Basta! Preoccupiamoci di impostare nei cantieri delle navi destinate a procurarci viaggiatori e merci nel Mar Nero, cioè ad assicurarsi più intensi traffici con la Russia e con la Romania, nonchè con tutti i popoli che si affacciano nel Mediterraneo e nei mari caldi oltre Suez; che tengano conto della realtà nuova che si sta determinando nel Continente africano ed in quello asiatico; che cioè tengano conto che vi sono popoli che si affacciano ora alla civiltà; che hanno di recente conquistato la loro indipendenza; che vanno organizzando le loro strutture politiche ed economiche; che hanno bisogno di intrecciare rapporti con il vecchio mondo occidentale dell'Europa e che sono tuttora serviti inadeguatamente dalla nostra marina mercantile o privi di qualsiasi collegamento marittimo con la nostra nazione.

Questa è la realtà che si continua ad ignorare, questi sono i compiti che bisogna che la Finmare si accoli ulteriormente con le sue quattro società di preminente interesse nazionale. Essa, insomma, deve assumersi compiti di più ampio respiro, deve essere creatrice di nuovi traffici, scopritrice di nuovi mercati, e quindi portatrice di valuta e di ricchezza all'economia del nostro Paese. (*Approvazioni*).

Ora, purtroppo, debbo ripetere cose che ho già detto altre volte in quest'Aula; ma lei, senatore Spagnoli, è il nuovo Ministro della marina mercantile ed io ho il dovere di segnalarle inconvenienti che è tempo ormai di eliminare. Mi riferisco in modo particolare — e qui il discorso investe ancora la Finmare — alla sperequazione tuttora esistente nella distribuzione dei servizi e del tonnellaggio delle quattro società di preminente interesse nazionale, tra il settore tirrenico e quello adriatico; e quando dico settore tirrenico mi riferisco, in modo particolare, al monopolio esercitato dal porto di Genova.

È tempo di prendere in considerazione quanto ripetutamente è stato prospettato dalla Comunità dei porti adriatici, espressione di solidale interesse di tutte le popolazioni ed i ceti economici e marinari di tale versante, che lamentano questa situazione

incresciosa, la quale, se ha le sue punte nevralgiche, anche dal punto di vista politico, a Trieste; se ha le sue note dolenti a Venezia; se trova le sue ripercussioni ad Ancona, ha i suoi aspetti di particolare gravità ed ingiustizia nei più importanti scali del basso Adriatico che sono i più trascurati e non in questo settore soltanto.

Bisogna preoccuparci dell'incresciosa situazione del versante adriatico, non soltanto per esigenze di carattere economico e sociale ma, ciò che non va trascurato, per esigenze anche di ordine politico. Io ho già detto in altre circostanze, e torno a ripeterlo, che stiamo ammainando la nostra bandiera in Adriatico a vantaggio delle Nazioni dell'altra sponda che, viceversa, sono intraprendenti, si danno da fare e mettono continuamente in mare nuove navi. Non è esatto ciò che ha detto il senatore Genco, e cioè, che le navi della Jugoslavia non sono buone. La Jugoslavia ha anch'essa delle « carrette », come purtroppo ne abbiamo anche noi, ma ha anche navi di primissimo ordine per velocità, funzionalità ed attrezzatura, per cui la concorrenza le è facile. Essa va sostituendo, con la sua intraprendenza, quello che era il primato delle nostre linee di navigazione in Adriatico. Lo stesso si può dire della Grecia. Non va poi dimenticato che altre marinerie si affacciano minacciose all'orizzonte con volontà concorrenziale nei nostri riguardi. Noi, se non stiamo fermi, camminiamo con un ritmo lento; gli altri camminano speditamente, anche perchè ottengono larghi aiuti ed incoraggiamenti, da parte dei rispettivi governi, per assolvere i compiti politici che sono ad essi affidati.

Noi abbiamo in Adriatico poche linee. Citerò, ad esempio, il porto di Bari al quale facevano capo prima della guerra 22 linee, mentre oggi se ne registrano soltanto 7. Non solo abbiamo poche linee, ma con periodicità così distanziata negli approdi, per cui tra un approdo e l'altro si inseriscono agevolmente e proficuamente le linee jugoslave e greche che riescono a portarci via molti passeggeri.

Bisogna quindi intensificare i servizi e renderli più frequenti se non si vuole consolidare tra il Tirreno e l'Adriatico quella sperequazione alla quale ho accennato in prece-

denza, che è ancora dell'80 e 20 per cento, mentre nell'anteguerra, era rispettivamente del 65 e del 35 per cento e, in alcuni periodi, del 50 e 50 per cento.

Il Ministero, nonostante gli appelli ad esso rivolti, ha mostrato scarso interesse a correggere una così palese ingiustizia.

Anche la Finmare sembra che non senta i problemi dell'Adriatico. È doloroso, ma è così. Al riguardo, onorevole Ministro, le debbo segnalare un episodio che sta ad indicare questa carenza di sensibilità.

Un paio di mesi fa io ebbi a presentarle, a proposito della più volte invocata istituzione del traghetto Bari-Dubrovich (Ragusa) sollecitato non solamente dalle categorie turistiche nazionali, ma anche da quelle jugoslave, una interrogazione con la quale chiedevo precisi affidamenti circa la concreta realizzazione di questo servizio, e se si era già sul piano di stipulare la relativa convenzione con l'Adriatica di navigazione. Non ebbi risposta.

Un mese fa le inviai, onorevole Ministro, sempre sullo stesso argomento, quest'altra interrogazione: « Ai Ministri della marina mercantile e del tesoro, per conoscere: 1) i motivi per i quali, mentre la Società adriatica di navigazione, che gestisce tra l'altro il traghetto Brindisi-Patrasso, si è dichiarata disposta ad effettuare anche il traghetto tra i porti di Bari e di Ragusa, con capolinea e porto di armamento a Bari — così come già prospettato dal sottoscritto in una precedente interrogazione, rimasta tuttora senza risposta — si starebbe invece per procedere, secondo le informazioni della stampa, alla concessione di tale servizio che, a simiglianza di quello tra l'Italia e la Grecia, è di preminente interesse nazionale, alla Società « Linee marittime dell'Adriatico » che lo effettuerebbe col carattere di prolungamento e di variante di periodicità ad una linea già in esercizio, facente capo al porto di Ancona ed inquadrata nel settore dei servizi marittimi locali del Medio adriatico. Al riguardo è da considerare che le linee trasversali del Basso Adriatico sono state sempre di pertinenza della Società adriatica di navigazione che le aveva ereditate, nel concentramento dei servizi di preminente interesse nazionale, dalla

società Puglia, che, in considerazione proprio di tali precedenti era stata incaricata dal Ministro di prendere contatti con le società armatoriali jugoslave, interessate anch'esse a contribuire al potenziamento del servizio tra le opposte sponde; 2) i motivi per i quali si consentirebbe alla società « Linee Marittime dell'Adriatico » di effettuare il servizio fino al 1966 con una vecchia nave (una vecchia « carretta ») assolutamente inadatta per tonnellaggio e attrezzature, mentre la Società adriatica di navigazione lo eserciterebbe non solo con una nave tecnicamente superiore, che successivamente verrebbe sostituita da una moderna motonave di 4 mila tonnellate di stazza lorda, di fronte a quella di 3 mila prevista, in un secondo tempo, dalla Società anconetana, ma — ciò che va sottolineato — con una sovvenzione, da parte dello Stato, notevolmente inferiore e comunque limitata ai primi anni di esercizio, così come è avvenuto per il traghetto della Grecia, che non ha più sovvenzioni. Ove tali errori di valutazione e di impostazione non venissero corretti, il nuovo servizio, destinato ad assicurare tra l'Italia e la Jugoslavia un importantissimo anello turistico di carattere internazionale e di sicuro e grande sviluppo, nascerebbe inefficiente e privo di quel prestigio che soltanto la bandiera di una qualificata ed attrezzata società di navigazione può conferirgli ».

Anche a questa interrogazione, non ho avuto ancora risposta e — ciò che è più strano — non si è avuta neppure alcuna reazione o rimostranza da parte della Finmare, che pure avrebbe dovuto sostenere ed appoggiare la Società adriatica di navigazione, la quale così continua ad essere l'eterna sacrificata tra le quattro Società di preminente interesse nazionale.

Lei potrebbe obiettarmi, onorevole Ministro, che le Società di navigazione di preminente interesse nazionale, e quindi la Finmare, dipendono dal Ministero delle partecipazioni statali, ed è vero; ma per l'impiego delle loro flotte e quindi per l'organizzazione dei servizi di linea, non possono che dipendere unicamente dal Ministero della marina mercantile.

Si fa un gran parlare di programmazioni, che comunque sono di là da venire, e che do-

vrebbero essere — secondo le indiscrezioni — non orientative ma impositive, anche nei riguardi dell'iniziativa privata; cominciamo intanto a mettere un po' d'ordine nell'amministrazione dello Stato! Cominciamo per esempio a programmare con criteri di organicità e di largo respiro, nel settore stesso della marina mercantile, nel quale la funzione del suo Ministero, onorevole Spagnoli, deve essere preminente di fronte a quella degli altri Dicasteri, che vi hanno una certa ingerenza, non soltanto per l'impiego della flotta delle quattro Società di navigazione inquadrata dalla Finmare, ma anche per il rapporto che vi deve essere nella ricostruzione e nel potenziamento di tale flotta fra le predette Società, in relazione alle funzioni che debbono assolvere, cioè alle esigenze di carattere nazionale di un pubblico servizio, che sono alla base dell'istituzione del gruppo.

Sempre per quanto riguarda il traghetto Bari-Ragusa, posso assicurarla, onorevole Ministro, che esso è destinato, se attrezzato adeguatamente, a convogliare un turismo di primissimo ordine, assai diverso da quello di certe comitive, che vengono in Italia con i cestini delle vivande ed i soldi contati. Si tratta di un turismo di classe che la Jugoslavia attira lungo l'incantevole sua costa adriatica e che, disceso fino a Ragusa, preferirebbe — anzichè tornare sull'istesso percorso — attraversare il mare e sbarcare a Bari, e quindi rientrare nel circuito europeo. Bisogna consentire a questo turismo qualificato di inserirsi agevolmente — come è desiderato — nei vari itinerari caratteristici della nostra Nazione, sia per farlo puntare, dopo la visita di Bari e della Puglia, su Napoli, la Sicilia e le altre regioni meridionali, sia per farlo risalire, attraverso la costruenda autostrada adriatica o l'autostrada Bari-Napoli, e quindi l'autostrada del sole, lungo la Penisola. Questo traghetto è destinato ad assumere un'importanza non inferiore — probabilmente superiore — a quella dello stesso traghetto tra Brindisi e la costa greca, che sta dando ottimi risultati.

Se è così, come è così, onorevole Ministro, non è con la navicella che sarebbe destinata ad iniziare il servizio che dobbiamo incoraggiare i turisti a venire in Italia!

Uno dei provvedimenti di legge che sono in discussione prevede (è stato rilevato criticamente dal collega Adamoli) anche il premio per l'acquisto di navi all'estero di limitato tonnello, cioè di navi di 1500 tonnellate. Ebbene, se si vuol trovare un arrangement, diciamo così, per istituire adeguatamente questo servizio, che è quanto mai urgente, non è difficile trovare sul mercato internazionale una nave traghetto, in ottime condizioni, che però dovrebbe essere di stazza alquanto superiore alle 1.500 tonnellate.

Non si concepisce poi in base a quali criteri si vorrebbe snaturare la caratteristica che un traghetto deve possedere. Traghetto significa spola diretta da una sponda all'altra; invece quello destinato a collegare Bari a Ragusa, diventerebbe il prolungamento di una linea esistente, in partenza da Ancona e diretta a Spalato, con due toccate settimanali al porto di Bari. Si tratterebbe, insomma, di allargare la competenza di attività di una società armatoriale che ha in concessione i servizi locali del Medio adriatico.

F R A N Z A . Possono coesistere le due cose.

C R O L L A L A N Z A . Comunque, io devo ricordare che la legge che regola le nuove convenzioni con le società di preminente interesse nazionale, ha precisato anche quelli che sono i servizi locali limitandone la sfera al medio ed alto Adriatico. Ogni allargamento di tale sfera nel basso Adriatico è da considerarsi perciò arbitrario.

Onorevole Ministro, io richiamo su quanto ho prospettato la sua attenzione. Non so se per l'istituendo servizio il Tesoro abbia già controfirmato il provvedimento di concessione; ma ove ciò non fosse ancora avvenuto, io la prego di riesaminare il problema, che è di fondamentale importanza per l'incremento del turismo ed è da considerare di carattere nazionale.

Desidererei spaziare ancora nell'ambito delle attività del Ministero per le ragioni che ho già accennato all'inizio del mio intervento, ma mi rendo conto del tempo a disposizione e della necessità, comunque, di non

abusare della pazienza dei colleghi. Sorvolerò pertanto sulla questione del piano dei porti, che peraltro costituisce uno degli aspetti principali su cui deve inquadrarsi una politica marinara di largo respiro, riservandomi di trattare il problema in altra sede, tenuto conto anche del fatto che, per la parte esecutiva, esso rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda, invece, le costruzioni navali, vorrei raccomandarle, onorevole Ministro, di non trascurare anche le imbarcazioni da diporto. Durante questa discussione è stato contestato, dal collega Adamoli, l'opportunità di sovvenzioni per tali tipi di natanti. È questione di intendersi. Io penso che sia opportuno incoraggiare specialmente nei giovani la passione del mare, e quindi l'interesse al turismo nautico, favorendo la diffusione, già largamente raggiunta in altre nazioni, delle imbarcazioni da diporto, con particolare riguardo a quelle alla portata, diciamo così, del ceto medio, cioè alle utilitarie del mare. Lo sviluppo costruttivo di simili imbarcazioni, oltre ad alimentare l'attività di tanti piccoli preziosi cantieri, incoraggerebbe sempre più i nostri lavoratori, siano professionisti, impiegati o operai, dopo una settimana di lavoro, ad abbandonarsi alla gioia del mare, ad apprezzare la bellezza e la grandiosità della vita sul mare, che rende più puri e più buoni. È da considerare, inoltre, che la marina da diporto va incoraggiata anche perchè è suscettibile di attirare nei nostri porti turisti e valuta straniera.

Un breve accenno, onorevole Ministro, intendendo fare anche al settore della pesca, che interessa oltre 132 mila lavoratori e più di 15 mila unità motorizzate. La vita dei pescatori è sempre più ingrata, e in Adriatico è diventata drammatica. Il depauperamento del patrimonio ittico, verificatosi con la distruzione del novellame, con la pesca di frodo a base di esplosivi e con le reti a strascico, che hanno pulito il fondo del mare lungo le acque delle nostre coste, spinge i pescatori a prendere il largo verso l'altra sponda, e quindi al pericolo delle vessazioni delle corvette jugoslave, nonostante che la protezione dei nostri mezzi di sorveglianza

sia molto scarsa. È un rischio questo non compensato da adeguato profitto, perchè non è infrequente il caso, a pesca compiuta, e quando le stive sono ricolme, di subire il sequestro del pescato e delle reti e l'imprigionamento degli armatori e della ciurma. È un problema perciò che va rivisto, sia ai fini del rinnovo dei trattati di pesca con la Jugoslavia e con la Tunisia, sia ai fini del trattamento assistenziale dei pescatori, sia ai fini delle costruzioni, che debbono tendere sempre più ad essere idonee alla pesca di altura, oltre Gibilterra e Suez, la sola che può offrire adeguato compenso alla vita di sacrificio di chi trascorre tutto l'anno sul mare.

Infine, onorevole Ministro, per concludere, desidero richiamare la sua attenzione, in modo particolare, sul settore dell'istruzione marittima. Bisogna ottenere dal Ministero della pubblica istruzione la trasformazione delle scuole professionali, inquadrare nell'ENAM e per le quali vi è un commissario da 20 anni, in veri e propri istituti statali professionali marittimi, capaci di assicurare alla nazione generazioni di esperti naviganti.

Il problema va rivisto anche da un punto di vista umano, se si considera che le retribuzioni degli insegnanti dell'ENAM, quando si tratta di incaricati, si aggirano dalle quattro ad un massimo di venti mila lire, mentre gli stipendi dei titolari non superano le 50 mila lire. Non vi è alcuna giustificazione plausibile per non elevare questo tipo di insegnamento a quella dignità ed a quel rendimento, da tempo ripetutamente invocati, ed a portare i compensi, per ragioni di equità, all'istesso livello degli istituti statali.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, per realizzare una politica marinara di vasto respiro, che incrementi i servizi di navigazione di preminente interesse nazionale; che incoraggi con contributi la marina libera — la quale non ha indugiato, subito dopo la fine della guerra, a ricostruire la sua flotta — ad intraprendere ulteriori iniziative, capaci di assicurare nuovi sbocchi alla nostra economia; che determini un ritmo più intenso nell'ammodernamento e ringiovanimento della flotta e nella riorganizzazione

dei cantieri; che procuri lavoro adeguato alle maestranze; che assicuri lo sviluppo delle opere e delle attrezzature nei porti; che potenzi il settore della pesca nelle sue molteplici esigenze; che incoraggi la costruzione delle imbarcazioni economiche da diporto per suscitare la passione dei giovani alla vita del mare, occorrono certamente mezzi finanziari adeguati, che viceversa, purtroppo, scarseggiano ora nelle casse dello Stato.

Tali mezzi però possono e debbono essere reperiti se, sia pure gradatamente, sul piano della priorità negli investimenti, sarà data la precedenza a quelli destinati ad incrementare le fonti della nostra economia, anziché a realizzare, per esempio, l'istituzione delle Regioni a statuto ordinario, la nazionalizzazione delle aree fabbricabili ed altre cosiddette riforme di struttura, di cui la gran maggioranza degli italiani non avverte il bisogno, ma giustamente, invece, teme i pericoli di ordine politico, le gravi conseguenze finanziarie e gli ulteriori guasti nella stessa economia, già sconvolta per la demagogica attività svolta finora dai Governi di centro-sinistra.

Onorevole Ministro, io so che ella si è assunto il gravoso compito con molto impegno e passione, con quello stesso impegno e passione che hanno caratterizzata la sua proficua attività nell'importante settore della ricostruzione edilizia. Voglio augurarmi, pertanto, che i lineamenti programmatici che ella ebbe a tratteggiare, nei giorni scorsi, in sede di Commissione competente, per potenziare organicamente la vita marinara della nazione, si trasformino alfine in concrete realizzazioni e trovino, onorevole Ministro, accanto ai suoi propositi, la solidarietà collegiale del Governo. Questi, però, appare in tutt'altre faccende affaccendato, e quindi il nostro Gruppo, anche in questa circostanza, non può che riconfermargli la sua netta sfiducia. *(Vivi applausi dall'estrema destra. Molte congratulazioni).*

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Vidali. Ne ha facoltà.

V I D A L I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la posizione del

nostro Gruppo sui tre disegni di legge, relativi rispettivamente all'ammodernamento del naviglio mercantile, all'esercizio del credito navale ed ai provvedimenti a favore delle costruzioni navali e dell'armamento, è stata ampiamente illustrata, sia nella Commissione competente sia in questa Aula, dal senatore Adamoli.

Non è certamente la prima volta che noi esprimiamo chiaramente la nostra opposizione all'indirizzo che sta alla base di questi disegni di legge, che ricalcano il sistema degli aiuti, dei contributi a vantaggio dei grossi gruppi armatoriali.

Abbiamo sempre detto che il solo sistema per portare ad una effettiva competitività la nostra flotta ed i nostri cantieri è quello di una programmazione che risolva organicamente i problemi connessi al rinnovo e al potenziamento della flotta mercantile, all'ammodernamento dei cantieri navali e della navalmeccanica.

Seguendo il metodo che noi deploriamo, i Governi che si sono succeduti negli ultimi anni, proprio con il tipo di leggi che oggi vengono discusse, hanno elargito, come ha detto anche il senatore Adamoli, 250 miliardi che sono andati a finire nelle casse soprattutto dei grandi gruppi armatoriali.

Malgrado questi cospicui stanziamenti, noi continuiamo ad avere una flotta mercantile quantitativamente e qualitativamente inadeguata all'incremento mondiale dei traffici, alla concorrenza estera, e i nostri cantieri non sono in grado di produrre, nella misura necessaria, delle navi moderne.

Tutto ciò è tanto più grave se si considera che la politica governativa, specie per quanto riguarda i cantieri, non è dettata da esigenze o da difficoltà di carattere nazionale, ma è soprattutto determinata da impegni che sono stati assunti nell'ambito della Comunità economica europea e che continuano a rimanere clandestini, rispetto al Parlamento, perchè sono stati assunti in funzione degli interessi di altri Paesi, non certo del nostro.

Ma, come dicevo, noi stiamo parlando in questo senso da molto tempo, e il nostro discorso si ripete in occasione del varo di questi tre provvedimenti che oggi costituiscono una regalia proprio per coloro che profitta-

no della incapacità e della mancanza di volontà del Governo nell'affrontare in forma organica i problemi di un settore fondamentale della nostra economia. Ho preso la parola non per ripetere quanto è già stato detto, ma per rilevare alcuni aspetti della questione, con riferimento alle esperienze triestine.

Desidero innanzitutto esprimere qui una protesta per quanto è avvenuto pochi giorni fa nel corso della campagna elettorale regionale nel Friuli-Venezia Giulia. Mi dispiace che non sia presente il sottosegretario Pintus. Infatti tra gli esponenti democristiani che sono venuti a tenere comizi a Trieste abbiamo avuto l'onorevole Pintus, Sottosegretario alla marina mercantile. È facile immaginare quanto fosse viva nei lavoratori e nella cittadinanza in generale l'attesa di una parola di chiarificazione sulla sorte dei cantieri navali locali, perchè si tratta di una situazione veramente grave. Invece l'onorevole Sottosegretario è venuto ad affermare delle cose inesatte e concordanti stranamente con quelle che si possono leggere sulla stampa confindustriale. Egli infatti ha accusato i senatori comunisti di sabotaggio, di ostruzionismo e di insensibilità, per aver chiesto che la discussione dei tre disegni di legge si svolgesse, come si sta svolgendo, in Aula, quasi che i tre disegni di legge non avessero dovuto comunque venire in Aula per la votazione finale e quasi che argomenti come questi non meritassero di essere dibattuti nel Parlamento seriamente e pubblicamente. È veramente strano che un uomo di Governo tenti un così banale diversivo anticomunista approfittando di una campagna elettorale e proprio quando più allarmante che mai emerge la situazione cantieristica nazionale e addirittura disastrosa appare quella dei cantieri triestini. Comunque i lavoratori triestini conoscono bene la realtà e la denunciano con le loro agitazioni sindacali unitarie.

Giovedì scorso c'è stato uno sciopero generale nella cittadina di Muggia e 13 mila metallurgici triestini hanno espresso la loro solidarietà con i lavoratori dei cantieri San Rocco di Muggia già in lotta da una ventina di giorni. Qui voglio ricordare come si sono svolti i fatti ai quali si è riferito in parte il senatore Genco.

Alla fine di marzo la direzione dell'arsenale triestino, al quale da tempo il cantiere San Rocco di Muggia è stato aggregato, decise la chiusura del reparto di falegnameria ed il trasferimento dei dipendenti di quelle officine all'arsenale. Va rilevato che i dipendenti del cantiere San Rocco, che erano 1300 nel 1949, sono ridotti ora a circa 300, mentre l'attività è stata progressivamente mutata da quella di costruzioni di navi a quella di riparazioni navali di più modesta entità. Le maestranze, apprezzate per la loro alta specializzazione, sono state costrette negli ultimi anni ad un demoralizzante declassamento. Il recente ulteriore passo verso lo smantellamento ha determinato uno sciopero protratto, manifestazioni di strada, interventi presso le autorità; movimenti questi tutti di carattere unitario. Il Consiglio comunale di Muggia approvò all'unanimità una mozione che trasmise alla direzione generale della Fincantieri, la quale provvide all'invio di un suo rappresentante presso il Municipio di Muggia. Infatti uno dei direttori, il dottor Tartarelli, si presentò a nome della Fincantieri negli uffici del Sindaco e fece esplicitamente comprendere che, nell'ambito di un riordinamento dei cantieri a partecipazione statale nella zona, ci si stava avviando alla chiusura dello stabilimento San Rocco di Muggia. L'intera popolazione partecipò allora allo sciopero generale di Muggia e i metallurgici della provincia proclamarono lo sciopero unitario di solidarietà cui ho fatto cenno prima. Nella stessa serata arrivò una « smentita » del Ministero delle partecipazioni statali, diretta al Segretario provinciale della Democrazia cristiana. La smentita apparve però tanto poco convincente che le organizzazioni sindacali continuarono la loro azione, sollecitando una convocazione presso il Ministero per avere una chiarificazione definitiva sull'avvenire che si prospetta per il San Rocco e anche per gli altri cantieri navali di Trieste. I lavoratori infatti hanno molte ragioni di preoccupazione anche per il cantiere San Marco, pure dell'I.R.I., come ne hanno per il cantiere navale privato « Felszegi » di Muggia, e anche di questi ritengo doveroso oggi parlare per porre alcuni interrogativi al Ministro della marina mercantile, al Governo, al quale mi sono rivolto con

un'interrogazione a risposta orale alla quale sarebbe opportuno fare riferimento oggi. A Trieste è stata già annunciata la venuta del Ministro della marina mercantile per la campagna elettorale regionale della Democrazia cristiana; sarà forse questa l'occasione per avere la tanto attesa chiarificazione? Anch'io — e non certo per fini elettoralistici — avevo chiesto al ministro Spagnolli di venire a Trieste per constatare *de visu* i problemi del porto, ma penso che sarebbe molto più logico che, per rompere il silenzio sui problemi cantieristici triestini, si scegliesse finalmente questa sede, il Parlamento, dove purtroppo finora a varie e pressanti richieste le risposte sono risultate alquanto evasive.

È abbastanza noioso e doloroso essere costretti a fare sempre le stesse domande, ad esporre le stesse situazioni, ma devo ricordare altri fatti, almeno quelli che si riferiscono all'attuale legislatura.

Durante la discussione sul bilancio di previsione 1963-64 del Ministero delle partecipazioni statali, nel luglio scorso, presentai ed illustrai un ordine del giorno in cui « considerata l'importanza decisiva per l'intera economia locale dello sviluppo dell'industria cantieristica I.R.I. di Trieste, e tenuta presente la necessità di porre il cantiere navale San Marco (C.R.D.A.) in condizioni di poter efficacemente partecipare sia alla ricostruzione della flotta della Finmare, sia alla competizione internazionale per le costruzioni navali, conformemente alle tradizioni e alla competenza delle sue maestranze... si impegnava il Governo... 1) a provvedere all'ammodernamento del cantiere San Marco; 2) ad assegnare un adeguato carico di commesse di costruzioni navali per la Finmare a questo cantiere il cui programma di lavoro sta per esaurirsi; 3) ad assegnare altresì un adeguato carico di lavoro ai cantieri triestini di riparazioni navali e cioè all'Arsenale triestino e particolarmente al dipendente cantiere S. Marco di Muggia, la cui attività segna un progressivo declino ».

Il ministro Bo accettò l'ordine del giorno soltanto come raccomandazione. Alle mie insistenze perchè il Governo assumesse un più esplicito impegno, considerato che si chiedeva in effetti soltanto quanto negli anni

precedenti era sempre stato promesso, il Ministro si limitò a sottolineare che esistevano delle opere di ammodernamento in corso ed altre preventivate per il cantiere San Marco. Si trattava infatti di opere allora già da tempo previste, ma che ancora oggi non sono state completate e che ad ogni modo non possono essere considerate sufficienti per un effettivo ammodernamento degli impianti.

Infine il ministro Bo, fattami presente l'esistenza di un problema grave di carattere nazionale, concernente cioè tutti i cantieri dello Stato e in genere i cantieri italiani, di ripartizione del carico di lavoro disponibile, in relazione al quale le mie richieste sarebbero state considerate, concluse testualmente: « Qualche cosa è stato già fatto. Ma, pur con la massima buona volontà, il Governo non può assumere impegni al di fuori dei termini che ho esposto. Su questa base, sarà senz'altro tenuto conto della sua raccomandazione ».

Risposta elusiva per il S. Marco, dunque, e silenzio per il S. Rocco.

Nel novembre 1963 lo stesso Ministro rispose ad una mia interrogazione del settembre sullo stesso argomento affermando testualmente: « La situazione del cantiere San Marco rientra nella situazione generale dell'industria cantieristica italiana, che forma oggetto di attento esame da parte degli organi del Governo, e ciò nel quadro anche degli impegni assunti in sede comunitaria, al fine di dare un razionale assetto a questo delicato settore ». Dopo questa sconcertante ammissione sulla subordinazione della politica marinara agli interessi della C.E.E., mi si ripeteva che era in corso sempre lo stesso programma di ammodernamento limitato alle opere di banchinamento, di sistemazione delle aree ricavate e di dotazione di nuovi macchinari per l'officina di carpenteria in ferro e l'officina ponti e gru.

Sull'argomento mi intrattenni con l'onorevole Tupini a Castellammare di Stabia in occasione della visita della Commissione parlamentare al porto di Napoli, ma anche da lui ebbi solo vaghe promesse di interessamento.

Ancora qualche accenno al cantiere privato « Felszegi » di Muggia. Anche in questo cantiere, poche settimane fa, si è arrivati ad un momento critico. Accampando motivi abbastanza poco chiari, di scarsità di commesse e di insufficienti contributi statali, la direzione del cantiere comunicò l'intenzione di sospendere 200 dei 680 dipendenti. Dopo alterne vicende nelle trattative di carattere sindacale, la direzione decideva la serrata, in forma ricattatoria veramente indegna. Di fronte alla compatta azione sindacale, si è poi giunti alla revoca della serrata e ad un accordo provvisorio, il cui contenuto, se non è soddisfacente per i lavoratori, dimostra però che in effetti la mancanza di lavoro non è certamente tale da giustificare le pretese difficoltà in cui si dibatterebbe lo stabilimento.

Onorevoli colleghi, so che in certi ambienti governativi si manifesta un senso di noia quando si parla di Trieste, come se si trattasse di una città ingrata, sempre carica di pretese. Di fronte ad ogni quesito concreto che riguardi Trieste la risposta è sempre evasiva, laconica. Parole invece non mancano quando si tratta di affermazioni retoriche che in abbondanza vengono profuse ad ogni campagna elettorale.

Da oltre 10 anni si continuano a ripetere molte promesse (molo VII, autostrada, doppio binario, eccetera), ma per i cantieri da parecchio tempo non vengono più neppure le promesse.

Poichè con tanta leggerezza, per non dire peggio, si sfugge ad ogni impegno preciso per i cantieri triestini, noi vi chiediamo oggi: con queste tre leggi che volete varare, con queste decine di miliardi che volete stanziare, quali benefici siete in grado di assicurare all'industria cantieristica di Stato ed a quella privata di Trieste?

L'industria cantieristica, e specialmente quella di Stato, rappresenta un elemento fondamentale non soltanto per l'economia triestina, ma anche per l'intera regione del Friuli-Venezia Giulia che sta per nascere ed alla quale, tutti dicono, è doveroso assicurare le migliori prospettive di vita. Se si considera che negli ultimi anni i lavoratori dei C.R.D.A. (di Trieste e Monfalcone) sono di-

minuiti del 50 per cento, che non si ammodernano gli impianti, che non si assicurano commesse, che si smantellano completamente stabilimenti come quello del S. Rocco, che non si risponde per l'avvenire del S. Marco, si comprende perchè sia necessario sapere quali sono le prospettive a cui va incontro l'industria cantieristica in questa zona.

Prima di sentenziare la condanna a morte di un cantiere, prima di definirlo un « ramo secco » da recidere o da lasciar cadere, bisogna pure che si esamini seriamente se non ci sono possibilità di ricupero, di ammodernamento, di competitività raggiungibili; ed è questo che io chiedo per i cantieri triestini che sono gli unici in Italia a non sapere se potranno vivere o se dovranno morire.

Certamente a situazioni assurde come questa che ho indicato si può essere arrivati soltanto per la mancanza di una programmazione, di una politica marinara che tenga conto del patrimonio cantieristico nazionale, delle esigenze della flotta mercantile, di tutti gli elementi che compongono questo settore dell'economia nazionale, piuttosto che subordinare tutto agli interessi dei gruppi armatoriali più prepotenti ed a quelli delle altre Nazioni facenti parte della C.E.E. che dimostrano ben maggiori capacità di tutela dei loro interessi. La situazione cantieristica triestina non è che una delle conseguenze di questa politica, ed è particolarmente significativa perchè fino ad oggi una politica organica è mancata per i problemi del mare ed allo stesso tempo è mancata per tutto quanto concerne Trieste.

Questo è quanto volevo dirle, onorevole Ministro, sperando che nella sua risposta vorrà dirmi quale è veramente il futuro dell'industria cantieristica triestina. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Zannier. Ne ha facoltà.

Z A N N I E R . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà, per la sua brevità, piuttosto una dichiarazione di voto sui provvedimenti all'ordine del giorno riguardanti l'in-

tegrazione degli stanziamenti per l'esercizio del credito navale, per l'ammodernamento del naviglio mercantile e a favore dell'industria per le costruzioni navali.

Tale brevità è conseguente all'ampia e valida trattazione che è stata fatta, sugli argomenti in oggetto, in particolare da parte dei colleghi della maggioranza del centro-sinistra, ed anche, soprattutto, alla chiara, precisa, convincente relazione del senatore Florenza che ha bene evidenziato, in relazione all'attuale situazione della Marina mercantile e dell'industria cantieristica, la necessità e l'urgenza che i provvedimenti all'esame siano rapidamente varati per il raggiungimento delle finalità che il Governo si propone.

L'Italia infatti, di fronte all'aumento di consistenza della marina mercantile mondiale, ha registrato in questo ultimo periodo incrementi percentuali notevolmente inferiori alla media mondiale. Abbiamo in linea navi vetuste che non sono più idonee a fronteggiare la concorrenza estera. La flotta italiana è infatti composta per poco più della metà del tonnellaggio da unità di età inferiore ai 10 anni, e per circa il 40 per cento da navi vecchie, cioè con età di circa 20 anni. Da qui la necessità di nuove leggi che permettano l'aggiornamento e il potenziamento della flotta e nel contempo la continuità di forniture ai cantieri navali in modo da poter assicurare, seppure a ritmo ridotto rispetto alle loro effettive capacità di produzione, lavoro alle nostre maestranze. E ho inteso che questa esigenza è stata sottolineata anche dai colleghi comunisti.

Sono d'accordo nel ritenere che i provvedimenti in esame, sia per l'inadeguatezza dei mezzi a disposizione, sia perchè interessano solo particolari settori riguardanti la attività del Ministero della marina, non sono risolutivi della crisi che investe tale importante componente economica della vita nazionale. Sono però altrettanto convinto che questi provvedimenti si inquadrano nei limiti delle attuali possibilità economiche della Nazione e che il Governo, come ha chiaramente fatto intendere il Ministro nella sua relazione, ha già allo studio organici provvedimenti, nei settori di competenza del Ministero della marina mercantile, che, con una visione generale ed unitaria di tutte

le componenti che concorrono a determinare la rinascita dell'attività marittima della Nazione, saranno impostati su un piano di politica programmata, coordinando i vari interventi dello Stato con l'intento di raggiungere finalità produttivistiche competitive nel settore dell'industria cantieristica italiana e per assicurare la piena efficienza di un sistema portuale nazionale, in analogia a quanto è stato fatto dagli altri Paesi europei e, in particolare, da quelli nordici.

Indubbiamente trattasi di problemi complessi e difficili, specie per quanto riguarda il settore cantieristico dove, non essendo possibile adeguare un programma di costruzioni alla potenziale capacità di produzione dei nostri cantieri, si rende necessario effettuare ridimensionamenti e riconversioni in modo da garantire un utile ed economico impiego di una mano d'opera altamente qualificata. Da ciò deriva la complessità del problema, che non può trovare risoluzione nell'ambito del solo Ministero della marina mercantile, bensì in un quadro più ampio, che investa tutti i Ministeri direttamente interessati alla programmazione economica.

Le dichiarazioni fatte dal ministro Spagnoli in sede di Commissione hanno evidenziato la sensibilità e l'impegno con cui il Ministero intende affrontare globalmente i problemi, e la volontà politica di risolverli con gradualità e in forma organica. Alcuni di questi, e precisamente quelli riguardanti il settore cantieristico, hanno caratteri di urgenza, in relazione anche alla prossima scadenza dei vantaggi accordati in tale settore nell'ambito del M.E.C.

I socialisti democratici, riconosciuta l'urgenza e la necessità degli interventi previsti dai disegni di legge all'ordine del giorno, e certi della volontà politica espressa dall'onorevole Ministro di affrontarli con visione unitaria e di predisporre adeguati strumenti legislativi per un avvio a risoluzione dei temi da più parti segnalati in questa discussione, voteranno a favore dei provvedimenti in esame, raccomandando la modifica dell'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, dove si parla di acquisti all'estero di navi già in esercizio fino a 1.500 tonnellate di stazza lorda. Questa clausola è suscettibile di

creare difficoltà ai cantieri minori, in quanto nella stazza citata rientrano tutti i pescherecci atlantici, parte dei bastimenti destinati a traffici mediterranei e il naviglio costiero. Questa raccomandazione, che è condivisa anche dai colleghi del Partito socialista, prego sia presa in attenta considerazione dal Governo.

E mi permetta, onorevole Ministro, a questo punto, di segnalare alla sua attenzione un problema particolare, anche se non strettamente connesso alla materia all'ordine del giorno, che riguarda la Regione Friuli-Venezia Giulia, e precisamente l'istituzione dell'Ente del porto di Trieste e del relativo ordinamento previsto dall'articolo 70 di quello Statuto. Preciso che l'articolo 70 dello Statuto prevede che tale ente avrebbe dovuto essere costituito entro il termine di sei mesi; questo termine è scaduto il 15 febbraio. Di qui la necessità e l'opportunità che il Governo prenda in attenta considerazione il problema.

È questo infatti, onorevole Ministro, un problema di vitale importanza, non solo per l'economia di Trieste e della regione, ma per l'intera economia nazionale, in quanto tale ente, idoneamente strutturato, permetterà di svolgere una politica portuale conforme alle esigenze dei tempi, attuando tutti i provvedimenti atti all'incentivazione dei traffici commerciali del porto di Trieste, in modo da limitare anche il dirottamento verso i concorrenti porti stranieri.

Esiste, come ha ricordato il collega senatore Crollalanza, sul piano nazionale, una sperequazione nella distribuzione delle linee di preminente interesse nazionale fra il Tirreno e l'Adriatico. A tale sperequazione è necessario porre rimedio. La 7ª Commissione del Senato, nel suo recente sopralluogo, ha avuto modo di constatare l'inoperosità del porto di Trieste, lo spettacolo delle banchine deserte, e ha appreso, nella loro gravità, i problemi che dovranno tempestivamente essere affrontati, se non si vuole ulteriormente aggravare e la vita del porto e l'economia della città e della regione, strettamente ad esso collegata.

È questo un problema che deve essere affrontato, sia per un motivo di ordine politico, sia per un criterio di equità e di giusti-

zia distributiva dei traffici, tanto più che alcuni porti del Tirreno (come Genova) risultano congestionati di traffico. Sono convinto che, nel quadro della programmazione nazionale, certamente non potrà essere trascurato un aspetto di questa importanza, per cui il problema che ho sollevato sarà senza dubbio da lei tenuto nella debita considerazione. (*Applausi dal centro-sinistra*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Rinvio il seguito del dibattito alla prossima seduta.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

Z A N N I N I , Segretario:

Al Ministro senza portafoglio per la ricerca scientifica, per conoscere se, in considerazione dell'allarme giustificato suscitato da notizie di stampa concernenti la stasi dell'attività della ricerca scientifica nei diversi settori, ma in modo particolare in quelli più propri della fisica, della chimica, della medicina e della biologia, e della preoccupazione per le conseguenze negative che la drastica riduzione dell'attività di ricerca può determinare nello sviluppo della cultura italiana, nella formazione dei ricercatori, nell'espansione dell'economia nazionale, non ritenga opportuno illustrare quali sono i provvedimenti proposti, adottati o in via di adozione per liquidare tutte le remore, che ostacolano la piena e libera espansione di una attività fondamentale per l'elevamento della civiltà nel nostro Paese (150).

MAMMUCARI, MONTAGNANI MARELLI, LEVI

Al Ministro dell'interno, per conoscere, in relazione al gravissimo episodio criminale occorso in Milano mercoledì 15 aprile 1964, se vi siano state deficienze nel servizio della Pubblica sicurezza e quali risultati abbiano dato finora le ricerche dei responsabili; e quali provvedimenti intenda adottare o pro-

porre per fronteggiare efficacemente queste nuove forme di criminalità (151).

LAMI STARNUTI

Ai Ministri della marina mercantile e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sono a conoscenza:

1) della situazione di grave disagio creatasi nel settore della previdenza marinara;

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

3) che i criteri pensionistici stabiliti in gran parte dalla legge del 1919 debbono ritenersi superati da altri socialmente più idonei;

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

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

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

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

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

Per conoscere, inoltre, i motivi per i quali il disegno di legge per la riforma previden-

ziale, per l'adeguamento delle pensioni attualmente erogate non è stato ancora presentato al Parlamento; e se non ritengano nel frattempo indispensabile concedere ai pensionati marittimi della gestione naviganti e di quella speciale un congruo anticipo sui futuri miglioramenti (152).

PALERMO, ADAMOLI, VALENZI

Ai Ministri del tesoro e dell'industria e del commercio, con riferimento alle recenti rilevazioni, in materia di lavoro, secondo cui risultano in atto 14.000 licenziamenti, 3.000 lavoratori sospesi e 105.000 unità che effettuano un orario ridotto già da alcune settimane, in conseguenza della situazione congiunturale e dei provvedimenti fiscali-anti-congiunturali che hanno direttamente inciso sulla produttività; alle frammentarie notizie di stampa di incontri al livello ministeriale e di provvedimenti per incrementare il ritmo delle esportazioni; alle raccomandazioni della Commissione della C.E.E.,

si chiede di conoscere, con urgenza, quali provvedimenti intendano prendere per allontanare lo spettro della disoccupazione dalla comunità sociale italiana in un periodo di brillante congiuntura economica nei Paesi del mondo occidentale (153).

NENCIONI, FRANZA, PACE, BARBARO, MAGGIO, CROLLALANZA, FIORENTINO, PONTE, PICARDO, GRIMALDI, LATANZA, CREMISINI, GRAY, FERRETTI, TURCHI, LESSONA, PINNA

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

Z A N N I N I , Segretario:

Al Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere con esattezza quali sono gli effettivi intendimenti del Ministero competente per l'avvenire del cantiere S. Rocco di Muggia, aggregato all'Arsenale triestino e in generale per l'industria cantieristica triestina a partecipazione statale.

Da tempo e con ripetuti interventi l'interrogante ha sollecitato tale precisazione in

relazione a varie situazioni molto preoccupanti in questo settore di decisiva importanza per la vita economica triestina e regionale, ma tale esigenza si rende più che mai importante in relazione alle notizie riguardanti il cantiere navale muggesano, pervenute al Sindaco di Muggia da parte della Direzione generale della Fincantieri in risposta ad una mozione approvata dal Consiglio comunale contro lo smantellamento del cantiere S. Rocco. La risposta trasmessa dalla Fincantieri tramite un direttore dei C.R.D.A., dottor Tartarelli, annuncia la chiusura dello stabilimento muggesano ed un riordinamento dell'intero complesso cantieristico triestino, comprendente il cantiere S. Marco e l'Arsenale triestino.

La notizia ha suscitato vivissimo allarme fra i lavoratori e l'intera popolazione triestina da tempo preoccupata per le prospettive dell'industria cantieristica a partecipazione statale di Trieste, settore di importanza decisiva per l'avvenire economico dell'intera nuova Regione del Friuli-Venezia Giulia, oggetto di vive speranze per l'intera popolazione regionale (369).

VIDALI

Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della marina mercantile per sapere se sia loro intendimento o meno accogliere le sollecitazioni degli organi locali intese a mettere allo studio la possibilità di istituire un regolare servizio di navi-traghetto per mezzi gommati sulla linea Porto Torres-Genova o Porto Torres-Savona. Nella grave attuale carenza dei collegamenti fra la Sardegna ed il Continente, nella pregiudizievole insufficienza dei mezzi di trasporto tanto per passeggeri quanto per merci, il nuovo servizio — il quale potrebbe anche essere affidato in gestione alla Tirrenia — risolverebbe problemi di vitale importanza per l'economia dell'Isola nel momento in cui vengono compiuti grandi sforzi per lo sviluppo e la espansione delle sue diverse attività produttive, nel vasto quadro della rinascita.

L'area di sviluppo industriale che comprende il triangolo Sassari-Porto Torres-Alghero, con le esigenze di traffici marittimi

che postula le trasformazioni in atto nel settore della apicoltura e della zootecnia impongono l'esistenza di più capaci e rapidi mezzi di comunicazione e di scambio con la Penisola e specialmente con l'Italia centro-settentrionale, sulla cui economia e sul cui mercato la Sardegna tutta gravita in un rapporto di mutua complementarità (370).

DERIU

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non ritenga sia ormai giunto il momento per chi è posto al vertice dell'autorità e della responsabilità del Governo della Nazione, per intervenire sulla attività antinazionale del monopolio radiotelevisivo della R.A.I.-TV, svolta praticamente sino ad oggi al di fuori di ogni controllo in quanto costituisce una pura finzione quello attribuito sopra di esso sia ad un Ministero con compiti puramente tecnici, sia ad una Commissione parlamentare di vigilanza priva di qualsiasi potere; e ciò con riferimento al più recente episodio di detta attività, costituito dalla trasmissione televisiva sulla Regione Friuli-Venezia Giulia, della sera di lunedì 20 aprile 1964, nella quale i falsi storici più sfacciati sono stati posti al servizio di quell'opera continua e metodica di disgregazione dello Stato e di discordia tra i cittadini che la R.A.I.-TV persegue, con l'aggravante di una esaltazione delle bande armate comuniste che, al seguito di eserciti stranieri protesi alla conquista di territori italiani sulla frontiera orientale, eroicamente difesa da truppe italiane, non solo si resero complici dei nefandi delitti compiuti dal nemico e culminati nelle tragiche « foibe », ma assassinarono i partigiani della Osoppo nella malga di Porzus (371).

FERRETTI

Al Ministro del commercio con l'estero, per conoscere se sia informato dello stato di grave disagio degli esportatori ortofrutticoli della provincia di Verona, determinato dalla esiguità del numero di autorizzazioni di transito concesse dalle autorità austriache per gli autocarri diretti ai Paesi dell'Europa centrale;

se corrisponda a verità che, avendo l'Austria proposto un aumento di tali permessi, il Governo italiano non avrebbe accolto la proposta;

per conoscere, comunque, quale azione intenda svolgere il Governo per risolvere una situazione che si mostra estremamente dannosa per l'ortofrutticoltura della provincia di Verona (e non solo di essa) tanto più se si tiene conto della carenza di vagoni speciali per frutta nei momenti di maggior necessità; dei maggiori costi della ferrovia rispetto al trasporto su strada; della maggior celerità di consegna; dell'onere, infine, rappresentato dalle spedizioni « in conto commissione », che sembrano diventare ormai le sole possibili del commercio ortofrutticolo italiano, data la ben diversa libertà di movimenti, in andata ed in ritorno, dei camionisti esteri in Italia (372).

PIASENTI, TRABUCCHI, LIMONI

Al Ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza e quali provvedimenti intenda prendere per gli atti di violenza commessi dagli agenti contro cittadini di ogni sesso ed età, i quali transitavano il giorno 18 aprile 1964 pacificamente sul Ponte di Mezzo a Pisa e si avviavano ad ascoltare la conferenza dell'onorevole Almirante « Stato e Chiesa », già propagandata con manifesti.

Senza alcuna discriminazione furono fermati, con i manganelli alzati, i passanti, fra i quali erano alcuni professori invitati ad ascoltare la conferenza stessa, e furono colpite indiscriminatamente donne e fanciulle sulle quali furono riscontrate dai sanitari le tracce della violenza subita.

Ciò determinò una reazione dei presenti di fronte ad un contegno così disumano per il quale la tutela dei cittadini diviene oltraggio alla libertà di ognuno.

Se, come è desiderabile da tutti, si vuole che i cittadini abbiano il dovuto rispetto per i funzionari, occorre che questi dimostrino che gli animi si placino con la persuasione e non con i manganelli. Solo così si può sperare di avviare il Paese verso migliori destini (373).

PICCHIOTTI

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. Premesso che la legge 18 agosto 1962, n. 1360, che prevede la possibilità di costituire, da parte delle provincie, dei comuni, o di loro consorzi, demani per il rimboschimento dei terreni montani e abbandonati, aveva consentito a 15 Comuni della provincia di Forlì, congiuntamente alla Amministrazione provinciale, all'Ispettorato dipartimentale delle foreste, alla Camera di commercio industria e agricoltura, di elaborare un piano di rimboschimento interessante 10.000 ha. di terreni e di adottare deliberazioni di massima per la costituzione dei demani;

che la diramazione, da parte di codesto Ministero, della circolare n. 4 del 15 febbraio 1963, ha reso in gran parte inapplicabili i progetti approntati, stante la interpretazione data al comma quinto dell'articolo 3 della legge n. 1360.

Mentre, infatti, la predetta legge, al citato comma « autorizza la Cassa depositi e prestiti a concedere mutui trentennali alle Provincie, ai Comuni per l'acquisto e il rimboschimento dei terreni di cui al primo comma garantendosi eventualmente sul valore dei beni stessi », la circolare precisa che gli enti interessati agli acquisti devono dimostrare alla Cassa depositi e prestiti di possedere adeguate garanzie e che, comunque, non possono essere concessi mutui se non esistono le garanzie stesse;

che tale interpretazione, oltre ad essere in evidente contrasto con lo spirito e la lettera della legge, viene praticamente ad escludere la possibilità per i Comuni montani, nei quali maggiore è l'esigenza di provvedere ad una sistematica ed adeguata azione di rimboschimento, che non dispongono di cespiti delegabili di costituire demani per il rimboschimento;

che, per quanto riguarda la provincia di Forlì, nessuno dei Comuni interessati alla legge è in grado di offrire le garanzie richieste dalla Cassa depositi e prestiti e pertanto la legge dovrebbe rimanere inoperante;

ricordato, in proposito, che il territorio della provincia di Forlì è vincolato, per circa il 60 per cento per dissesto idrogeologico, che la superficie abbandonata supera i 55 mila ha. e che il numero dei poderi abbandonati ha raggiunto i 3.500, l'interrogante chiede che l'intera questione sia ripresa in esame con la necessaria urgenza e sia mantenuta, con esplicito chiarimento, la possibilità che la Cassa depositi e prestiti si garantisca sul valore dei beni acquistati (1544).

FARNETI ARIELLA

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se il Governo ha preso in esame le cause del profondo disagio che ha investito l'intero e importante settore dei pubblici esercenti, e quali provvedimenti intenda adottare per alleviarlo.

Si fa osservare che il richiamo fatto dagli Organi associativi di categoria a un più rigoroso rispetto delle norme che regolano le nuove concessioni sia un diritto ineccepibile che va rispettato mentre l'alleggerimento di pesi tributari, dimostratisi troppo onerosi, costituirebbe un sano principio economico la cui applicazione torna in definitiva a vantaggio dell'incremento degli stessi introiti fiscali.

In considerazione del fatto che la situazione è arrivata al punto di indurre gli interessati a delle manifestazioni collettive e generalizzate che si vanno moltiplicando su tutto il territorio nazionale, che pongono a disagio la vita cittadina, nuocciono al decoro di tutte le parti, intralciano il turismo e generano una cattiva impressione anche all'estero, l'interrogante ritiene che la sopra esposta questione debba essere valutata e risolta al più presto possibile (1545).

FIorentino

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza che il Cantiere navale Picchiotti di Viareggio, che occupa oltre 150 operai, in seguito ad una vertenza con le organizzazioni sindacali, ha disposto la serrata sino dal 16 aprile 1964, e se, essendone a conoscenza, quali provvedimenti abbia adottato od intenda adottare

allo scopo di normalizzare la situazione nel predetto cantiere (1546).

ANGELINI Cesare

Al Ministro della sanità, per sapere, se è a conoscenza che la Presidenza dell'Opera nazionale maternità ed infanzia ha disposto, a decorrere dal 1° giugno 1964, in provincia di Catania, una notevole contrazione dell'attività assistenziale che prevede, fra l'altro, la soppressione di tutti i refettori materni esistenti nella provincia. Il provvedimento, se attuato, tornerebbe di grave disagio alle numerose assistite gestanti e nutrici che sono ammesse ai refettori suddetti e versano in istato di estremo bisogno, e di incalcolabile danno economico e morale al personale addetto ai refettori stessi, al quale è stato già preannunciato il licenziamento in conseguenza della soppressione del servizio assistenziale.

L'interrogante chiede che il minacciato provvedimento venga revocato in quanto in evidente contrasto con gli obbiettivi di assistenza sociale che il Governo intende perseguire e che venga mantenuta nei limiti attuali la situazione assistenziale dell'O.N.M.I. in provincia di Catania, almeno fino a quando in sede legislativa non sarà stata approvata la legge che prevede modifiche all'attuale funzionamento dell'O.N.M.I.

In ogni caso l'interrogante chiede che il personale, che per altro presta lodevolmente la sua opera da diversi anni alle dipendenze dell'O.N.M.I., venga trattenuto in servizio ed assegnato alle restanti istituzioni assistenziali dell'Ente (1547).

DI GRAZIA

Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con riferimento alla sistematica sottrazione di pubblicazioni periodiche, spedite da editori a mezzo ferrovia e dirette ai rivenditori,

si chiede di sapere se il Ministro è a conoscenza dei fatti ed in particolare della denuncia circostanziata inoltrata agli organi della polizia ferroviaria della stazione centrale di Palermo, e per conoscenza al Commissariato compartimentale di Palermo, concernente l'offerta, ai rivenditori, di copie

della rivista « Foot-ball », di « Libri del Borghese » e di copie del settimanale « Espresso ».

Chiede inoltre quali provvedimenti sono stati presi per normalizzare il servizio e per evitare che, per le spedizioni a mezzo ferrovia, si verifichi la sistematica sottrazione e conseguente ricettazione di giornali, libri e periodici (1548).

NENCIONI

Al Ministro della marina mercantile, con riferimento alla situazione giuridica della S.F.I., ai procedimenti penali in corso, alla posizione del professor Lefèbvre D'Ovidio Antonio, Vice Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile e contemporaneamente consigliere della S.F.I., si chiede:

1) se siano compatibili — sotto il profilo non tanto strettamente giuridico quanto sotto il profilo dell'opportunità politica e morale — le due cariche;

2) in modo particolare se, nella situazione sopravvenuta, lo stesso possa continuare a mantenere la carica di membro del Consiglio superiore della marina mercantile per conto del Ministro della pubblica istruzione, elevato alla dignità di Vice Presidente;

3) quali provvedimenti intenda prendere (1549).

NENCIONI

Ai Ministri del tesoro e dell'interno, per sapere se non ritengano che sia il caso di intervenire a favore di quella benemerita categoria di ex dipendenti da Enti locali che, collocati a riposo senza diritto a pensione, godono di un irrisorio assegno vitalizio a carico dell'Istituto nazionale di assistenza ai dipendenti degli Enti locali (I.N.A.D.E.L.) concesso in virtù della legge 13 maggio 1950, n. 120.

Detti assegni vitalizi subirono un aumento del tutto irrilevante, contenuto in qualche migliaio di lire, nel 1958, ed attualmente i beneficiari si dibattono nelle più acute ristrettezze economiche, senza poter soddisfare le più elementari esigenze della vita (1550).

FIORENTINO

Al Ministro del tesoro, facendo seguito alla interrogazione con richiesta di risposta scritta n. 1070, ampliando e completando i concetti già espressi, si chiede di conoscere quali provvedimenti siano stati adottati o siano in corso di adozione per adeguare il trattamento pensionistico degli ex dipendenti degli Enti locali a quello già da tempo attribuito ai pensionati dello Stato e, sulla scorta delle notizie di stampa diffuse nel gennaio del 1964, se si intenda tener conto delle aspirazioni della categoria interessata che possono essere così compendiate:

1) che, sulla base delle proposte formulate dall'apposita Commissione ministeriale, sia dato immediato corso al pagamento, con decorrenza 1° gennaio 1964, dell'aumento minimo del 24 per cento indistintamente per tutte le categorie interessate, qualunque sia la data di inizio del trattamento pensionistico, salvo conguaglio finale in sede di applicazione delle nuove disposizioni di legge che saranno emanate in materia: e ciò per evitare che in attesa dell'espletamento del complesso annoso lavoro occorrente per i conteggi finali i pensionati abbiano a subire le conseguenze deleterie del costante aumento dei prezzi;

2) che sia mantenuta ferma la percentuale del 50 per cento, già stabilita dalla legge 22 novembre 1962, n. 1646, per il trattamento di reversibilità a favore dell'orfano solo e dei fratelli e delle sorelle inabili a lavoro proficuo non potendosi ritenere giustificata, distruggendo un diritto già acquisito, la proposta riduzione dell'aliquota del 40 per cento che si riverserebbe ai danni di categorie particolarmente bisognevoli di maggiore assistenza.

In proposito si fa rilevare che, in virtù della legge 11 aprile 1955, n. 379, le pensioni a favore degli ex dipendenti degli Enti locali vanno riliquidate ogni quadriennio in base alle risultanze del bilancio tecnico compilato dai competenti organi della Cassa di previdenza impiegati Enti locali, riliquidazione che, per ultima, è stata applicata fino al 31 dicembre 1958 con integrazione della indennità *una tantum* di lire 104.000 testè concessa a tacitazione di quanto dovuto fino al 31 dicembre 1963.

Inoltre va rilevato che l'onere derivante dall'applicazione dei proposti aumenti non grava sul bilancio dello Stato, bensì trova capienza nelle disponibilità desunte dalle risultanze dell'anzidetto bilancio tecnico della stessa Cassa di previdenza (1551).

FIorentino

**Ordine del giorno
per le sedute di mercoledì 22 aprile 1964**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 22 aprile, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 11 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Modifiche alla legge 24 luglio 1959, numero 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile (433).

Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale (434).

Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (435).

II. votazione dei disegni di legge:

1. Aumento dei fondi di dotazione dell'Istituto centrale per il credito a medio termine (Mediocredito centrale) e della Cassa per il credito alle imprese artigiane (405) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Bonifica sanitaria degli allevamenti dalla tubercolosi e dalla brucellosi (386) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Autorizzazione di spesa per il funzionamento degli Enti di sviluppo (394) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

III. Discussione del disegno di legge:

Provvidenze straordinarie in favore della zootecnia, della olivicoltura e della bieticoltura (230).

IV. Discussione della proposta di disposizione transitoria per la discussione del bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (Doc. 35).

V. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 18 marzo 1964, n. 94, recante modificazioni temporanee al regime daziario delle ghise da fonderia (492).

2. Ratifica ed esecuzione degli Accordi internazionali firmati a Yaoundé il 20 luglio 1963 e degli Atti connessi, relativi all'Associazione tra la Comunità economica europea e gli Stati Africani e Malgascio associati a tale Comunità (490) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Prevenzione e repressione di particolari forme di reati della delinquenza organizzata (135-Urgenza).

VI. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. SCHIETROMA e VIGLIANESI. — Interpretazione autentica della legge 25 febbraio 1963, n. 327, contenente norme sui contratti a miglioria in uso nelle province del Lazio (279).

2. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — Modificazioni all'articolo 135, alla disposizione transitoria VII della Costituzione e alla legge costituzionale 11 marzo 1953, n. 1 (201).

VII. Discussione del disegno di legge:

Disposizioni integrative della legge 11 marzo 1953, n. 87, sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (202).

La seduta è tolta (ore 20,10).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari