

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

56^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 18 OTTOBRE 1963

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

CONGEDI Pag. 2839

DISEGNI DI LEGGE

Approvazione da parte di Commissioni
permanenti 2839

Presentazione 2848

Trasmissione 2839

Discussione e approvazione:

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione
tra l'Italia e la Svizzera relativa alla si-
curezza sociale con Protocollo finale e Di-
chiarazioni comuni, concluse a Roma il
14 dicembre 1962 » (129):

* BOSSO 2861

* CANZIANI 2845

CONTE 2849

DE LUCA LUCA Pag. 2858

IORE 2845

MILITERNI, *relatore* 2852

STORCHI, *Sottosegretario di Stato per gli
affari esteri* 2856

Seguito della discussione e approvazione:

« Stato di previsione della spesa del Mi-
nistero della marina mercantile per l'eser-
cizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30
giugno 1964 » (155) (*Approvato dalla Ca-
mera dei deputati*):

ADAMOLI 2883, 2884, 2886

BARBARO 2887

BERGAMASCO 2885

CROLLALANZA 2884

DOMINEDO', *Ministro della marina mercan-
tile* 2867 e *passim*

FABRETTI 2887, 2288

56ª SEDUTA (pomerid.)

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

18 OTTOBRE 1963

FIorentINO	Pag. 2889
FLOrena, <i>relatore</i>	2861
GIANQUINTO	2886
MACAGGI	2883
MONNI	2883
MORVIDI	2887
PIRASTU	2886

INTERROGAZIONI

Annunzio	2893
--------------------	------

MOZIONI

Per la discussione della mozione n. 2:

PRESIDENTE	2844
MEDICI, <i>Ministro del bilancio</i>	2842

NENCIONI	Pag. 2840
SPAGNOLLI	2843

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE	2840
----------------------	------

N. B. — *L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.*

Presidenza del Presidente MERZAGORA

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

Si dia lettura del processo verbale.

G E N C O , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore Berlingieri per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questo congedo s'intende concesso.

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:

« Riordinamento di taluni ruoli degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'Aeronautica militare » (223);

Deputato **LEONE** Raffaele. — « Modificazioni all'articolo 32 della legge 18 marzo 1958, n. 349, sullo stato giuridico ed economico degli assistenti universitari » (224);

Deputati **DE MARZI** Fernando ed altri. — « Deroga alla legge 8 novembre 1956, n. 1300, per la devoluzione all'ufficiale sanitario comunale o consorziale del parere sui progetti di costruzione di fabbricati rurali » (225);

« Autorizzazione della spesa di 300 milioni di lire per la concessione di un contributo

straordinario all'Istituto centrale di statistica per far fronte alle maggiori spese incontrate nella esecuzione del 1° censimento generale dell'agricoltura » (226);

« Interpretazione autentica dell'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1472, convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 1952, n. 2990 » (227);

« Sistemazione nei ruoli del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato del personale assunto dall'Azienda medesima con contratto di diritto privato in base al decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192 » (228).

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Norme per la revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere pubbliche » (181);

10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Aumento delle prestazioni economiche ai tubercolotici assistiti dall'assicurazione contro la tubercolosi » (In un testo che unifica i disegni di legge n. 71, d'iniziativa del senatore Monaldi e n. 183, d'iniziativa governativa);

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

SAMEK LODOVICI ed altri. — « Norme interpretative per l'applicazione delle disposizioni sul collocamento a riposo dei sanitari contenute nelle leggi 24 luglio 1954, n. 596, e 20 dicembre 1962, n. 1751, ai sanitari dei Consorzi provinciali antitubercolari » (150).

Sull'ordine dei lavori

P R E S I D E N T E. Onorevoli colleghi, stamattina la riunione dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha stabilito il calendario dei lavori sino al 31 del mese corrente. È un calendario piuttosto pesante ma, come loro comprendono, dettato dalle necessità contingenti.

Secondo tale calendario, noi oggi, come reca l'ordine del giorno, discuteremo la ratifica della convenzione italo-svizzera in materia di sicurezza sociale, concluderemo quindi la discussione del bilancio della Marina mercantile e, se possibile, proseguiremo la discussione del bilancio dei Lavori pubblici.

Domani, sabato, si terranno due sedute, alle ore 9,30 e alle ore 17, per il seguito e la conclusione della discussione generale sul bilancio dei Lavori pubblici.

Lunedì 21, alle ore 17, si inizierà la discussione del bilancio della Pubblica istruzione.

Martedì 22 si terranno due sedute: in quella antimeridiana, che avrà inizio alle ore 9,30, si proseguirà la discussione del bilancio della Pubblica istruzione, mentre in quella pomeridiana, che avrà inizio alle ore 17, si concluderà la discussione del bilancio dei Lavori pubblici.

Mercoledì 23 e giovedì 24 si terranno complessivamente 4 sedute, due mattutine e due pomeridiane, per la conclusione del bilancio della Pubblica istruzione e per la discussione, possibilmente fino alla conclusione, del bilancio del Lavoro.

Dal 25 al 28, e forse anche il 29, il Senato sospenderà i suoi lavori per il Congresso del Partito socialista italiano.

Il 30, il 31, e forse anche il 29 — questo dipenderà dall'andamento dei lavori — si

concluderà la discussione del bilancio del Lavoro se il Ministro non sarà stato in grado di replicare giovedì 24, e si discuteranno il bilancio degli Affari esteri, la conversione del decreto-legge sui suini e la conversione del decreto-legge sulla sospensione dei termini nella zona del Vajont.

Il consuntivo dei lavori svolti finora per la discussione dei bilanci ha dimostrato, come del resto deve essere noto al Senato, che i tempi prestabiliti non hanno potuto essere rispettati praticamente da nessun partito, salvo uno. Si prospetta quindi anche la possibilità di allargare i tempi che sono stati fissati per la discussione dei prossimi bilanci: in tal caso, non è da escludere, anzi deve essere senz'altro ammessa, la necessità di tenere anche qualche seduta notturna; ciò anche al fine di rendere le discussioni dei bilanci effettive, concrete e non troppo superficiali, dati gli argomenti all'ordine del giorno.

Dopo questo calendario, nella riunione dei capi-gruppo, è stato discusso, come annunciato del resto ieri, il problema inerente alla mozione presentata dal senatore Nencioni. In proposito però preferisco lasciare la parola al senatore Nencioni che me l'ha già chiesta.

Per la discussione della mozione n. 2

P R E S I D E N T E. Il senatore Nencioni ha facoltà di parlare.

N E N C I O N I. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, a norma di Regolamento chiedo che venga letta la mozione che ho avuto l'onore di presentare a nome del mio Gruppo il 18 settembre 1963 e che l'Assemblea fissi il giorno per la discussione della mozione stessa, sentiti il Governo e il presentatore, che vi sta parlando.

La mozione, come ho accennato ieri, intervenendo sullo stesso argomento, fa il panorama della situazione economica. Tende ad impegnare il Governo a prendere provvedimenti deflazionistici, nonchè a tutelare i mercati valutari delle obbligazioni finanziarie in

tensione ed il mercato del credito in situazione asfittica. Quello che ha spinto il nostro Gruppo ad insistere nella richiesta di determinazione del giorno per la discussione della mozione è stato lo strano atteggiamento che hanno tenuto i Ministri responsabili dei Dicasteri finanziari avanti ieri in sede di Commissione di finanze e tesoro, dove avrebbero potuto, a mio modesto avviso, dare atto, attraverso la Commissione, al Senato, degli ultimi dati, a noi ignoti, della situazione economica e dei provvedimenti che il Governo, con sua responsabilità collegiale, intende prendere per sanare la situazione economica che mostra l'inflazione da strisciante diventare galoppante, la bilancia dei pagamenti in grave disavanzo e quindi in situazione precaria, (nonostante che noi « seminatori di panico » già da due anni avessimo indicato delle cifre con molto più ottimismo di quelle pessimistiche che ci offre la realtà concreta), mentre la bilancia commerciale deve aver raggiunto, anzi superato, nel mese di agosto i mille miliardi di *deficit* (1012, se non erro). Non saremmo ad un irreparabile disastro se tutte le altre componenti della situazione economica fossero favorevoli o mostrassero la possibilità di un ristabilimento, non dico del benessere, ma della normalità, della serenità economica, che è premessa della normalità e della serenità sociale. Il Tesoro è indebitato nei confronti della Banca di emissione a limiti mai prima raggiunti: si parla di 800 miliardi o di 1.000 miliardi, e il Ministro potrebbe darci le cifre esatte. La tensione del credito ha raggiunto delle cifre insuperabili, cifre veramente ad un livello di rottura. La tensione del mercato fa guardare con grande preoccupazione alle aziende pubbliche e private per la possibilità di finanziamento attraverso i normali canali, sia del mercato obbligazionario, sia del mercato azionario.

Il sistema bancario nazionale è indebitato nei confronti delle banche estere per cifre iperboliche, cifre mai prima, a mia conoscenza, raggiunte; e se per il momento tali cifre non hanno fatto colare a picco le riserve valutarie, pure impongono meditazione anche perchè, onorevoli colleghi, vi è una situazione che i Ministri responsabili dei Di-

casteri finanziari spesso fingono di ignorare e non vogliono ricordare, ma che è la chiave di volta di tutto il sistema economico: gli investimenti dall'estero in Italia, corrispettivo dei biglietti di banca esportati. Alla domanda di liquidazione lo Stato deve fornire la valuta corrispondente.

P R E S I D E N T E. Senatore Nencioni, la pregherei di non svolgere la sua mozione, perchè dobbiamo discutere solo il problema della data.

N E N C I O N I. Signor Presidente, io dico semplicemente le ragioni dell'urgenza, mi attengo a questo.

Poichè il ministro Trabucchi avant'ieri, parlando nell'altro ramo del Parlamento, ha dichiarato, in chiusura del suo dire, che il Parlamento ha mostrato, per questo vitale settore, la ferma volontà della classe dirigente di combattere i seminatori di panico economico, ristabilendo insieme la fiducia dei cittadini e l'autorità del pubblico potere, io vorrei domandare urgentemente (ecco la ragione della nostra posizione) ai responsabili dei Dicasteri economici, se siamo stati seminatori di panico noi che abbiamo previsto, e responsabilmente denunciato, la situazione economica che oggi si offre pessimisticamente alla nostra meditazione di componenti di questa alta Assemblea.

Vorrei altresì domandare se per caso non fosse seminatore di panico il ministro Trabucchi che ha dato delle cifre, che noi non conosceamo, relative al mese di agosto, e che sono indice di un accentuarsi della crisi del sistema economico; se per caso non fosse seminatore di panico *monsieur* Marjolin che, a suo tempo, ha indicato la pericolosità della situazione economica italiana, in sede europea, affermando che essa poteva essere « contagiosa » per la situazione economica dell'intera Europa; se sono seminatori di odio e di panico economico coloro che hanno previsto e non seminatori di tempeste coloro che hanno errato e perseverato nell'errore.

Ecco l'urgenza di conoscere il pensiero dei responsabili dei Dicasteri finanziari.

Ma quando — e ho finito — noi abbiamo sentito in Commissione che il ministro Me-

dici, che il ministro Martinelli hanno affermato che il Governo è morto (un morto tra noi sarebbe il Governo) e che quindi hanno il dovere di attenersi all'ordinaria amministrazione, allora io debbo domandare loro quando intendono prendere quei provvedimenti necessari a ristabilire la fiducia che sola può riportare la nostra situazione economica ad un livello di normalità. Forse dopo che il Governo avrà dato le dimissioni? Ma oggi, anche se fosse concepibile, dal punto di vista del diritto costituzionale, un governo nella pienezza dei suoi poteri che si rifiuti di prendere dei provvedimenti urgenti, se fosse pensabile la necessità di aspettare il nuovo Governo, quanto dovremmo aspettare? Facciamo i calcoli: questo Governo si dimetterà il 5 novembre; ci sarà la crisi, durerà quanto meno quindici giorni. Poi ci sarà la discussione della fiducia e arriveremo alle porte del dicembre. Intanto la situazione economica presenterà le sue ferite. Oggi il Presidente del Consiglio ha detto che non vi è nulla di irreparabile. Tutto si può riparare, ma col tempo non troveremo che cocci.

Ecco la necessità di conoscere la situazione esatta, nella sua fisionomia concreta, cioè gli ultimi dati del mese in corso, anche se provvisori. Noi siamo rimasti, coi dati ufficiali, al mese di luglio. Ecco la necessità di discutere e di conoscere il pensiero del Governo, che non deve abdicare in questo momento, perchè non è un morto a galla, ma ha piena vita e vitalità anche se è noto che deciderà di dare le dimissioni tra breve. Le dimissioni appartengono al prossimo futuro, non al presente. Non potete abdicare, non potete disertare dal campo sociale e dal campo economico.

Ecco la necessità di fissare immediatamente la data per la discussione della nostra mozione.

P R E S I D E N T E . A termini dell'articolo 110 del Regolamento, invito l'onorevole Ministro del bilancio ad esprimere l'avviso del Governo in merito alla data di discussione della mozione presentata dal senatore Nencioni e da altri senatori.

M E D I C I , *Ministro del bilancio*. Signor Presidente, onorevoli senatori, il Governo è sempre a disposizione del Senato. Se il Senato decide di iniziare in questo momento la discussione della mozione, il Governo, pur essendo di parere contrario circa l'opportunità, è lieto di servire il Senato nella sua sovrana volontà.

Ciò che dispiace al Governo, onorevole Nencioni, è il suo linguaggio.

N E N C I O N I . Quello che dispiace a noi è il vostro comportamento!

M E D I C I , *Ministro del bilancio*. Vede, onorevole Nencioni, io non l'ho interrotta nonostante ne avessi avuto un gran desiderio...

P R E S I D E N T E . Chissà con quanta fatica!

M E D I C I , *Ministro del bilancio*. Grazie, signor Presidente. Anzitutto, onorevole Nencioni, devo respingere la sua affermazione circa la reticenza del Governo nel precisare le condizioni dell'economia italiana.

N E N C I O N I . Al Senato!

M E D I C I , *Ministro del bilancio*. Mi permetta! Come Ministro del bilancio, ho avuto l'onore di fare qui un'esposizione nel luglio scorso, e successivamente ho avuto occasione di pronunciare un discorso anche alla Camera: in tali discorsi ho precisato quali fossero esattamente le condizioni della economia del nostro Paese. E la stampa di tutti i settori mi ha fatto l'onore di riconoscere la lealtà del comportamento del Ministro del bilancio. Successivamente, poche settimane or sono, su invito della Commissione del bilancio della Camera dei deputati, ho fatto una lunga esposizione. Infine, mercoledì scorso, di fronte alla Commissione finanze e tesoro del Senato, abbiamo esaminato per due ore l'opportunità di discutere una questione già nota, in tutti suoi termini, in forma ufficiale. La Commissione a grande maggioranza ha riconosciuto la fondatezza delle considerazioni del Governo.

Per queste ragioni, non credo che ella, onorevole Nencioni, sia proprio autorizzato a dire che il Governo abbia abdicato alle sue funzioni; e ciò quando il Ministro del bilancio, uscendo dalla Commissione, ha dichiarato che il Governo, nei limiti che si è imposto, secondo una linea politica che il Senato ha approvato, continuerà, con rinnovato fervore, a mantener fede alla politica enunciata, con una precisione non dubbia, nel comunicato del 25 settembre scorso.

Ciò detto, signor Presidente, mentre la ringrazio per avermi consentito di esprimere questo concetto, desidero riaffermare che il Governo non ha abdicato a nessuno dei suoi doveri; ma, purtroppo, vi sono dei doveri che si possono compiere soltanto se vi è una maggioranza disposta ad approvare gli atti che comportano.

Quindi, concludendo, noi riteniamo di riaffermare che il Governo è a disposizione del Senato; però il Governo ritiene di dovere esprimere un parere diverso da quello del senatore Nencioni.

P R E S I D E N T E . Ricordo che, ai sensi dell'articolo 110 del Regolamento, sulla fissazione della data di discussione della mozione potranno prendere la parola due senatori.

S P A G N O L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S P A G N O L L I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, desidero fare, a nome del mio Gruppo, alcune brevi dichiarazioni per motivare il nostro voto contrario alla discussione della mozione presentata ed illustrata, sia pure brevemente, qui oggi dal collega senatore Nencioni.

Ricorderò anzitutto che da tempo — del resto è già stato ricordato precedentemente, — e precisamente fin dallo scorso mese di settembre, la 5ª Commissione finanze e tesoro aveva promosso una riunione con i Ministri dei competenti Dicasteri per discutere i problemi inerenti alla situazione generale economica e finanziaria del Paese, analoga-

mente a quanto aveva fatto la Camera dei deputati con la sua Commissione del bilancio.

La nostra Commissione, infatti, non poteva — è suo preciso dovere — non essere vigile, pronta e sollecitamente sensibile, di fronte ai problemi che interessano, con noi, tutta la Nazione.

L'incontro con i Ministri, a causa dei loro impegni (sono uomini anche loro), e per alcuni di loro anche impegni di carattere internazionale, non ha potuto avere luogo prima di mercoledì 16 corrente, come è stato ricordato dal ministro Medici.

Come è noto, la Commissione è stata concorde, nella sua maggioranza, di rinviare la discussione, accettando la mozione Valsecchi e la tesi espressa dai ministri Medici e Martinelli. Infatti essi, date le scadenze ormai prossime e prestabilite dal Parlamento, avrebbero potuto solo esprimere opinioni personali, cosa che del resto hanno fatto, con la consueta amabilità che distingue il ministro Medici e il ministro Martinelli, intrattenendosi a lungo con noi, comunicando dati e cifre (che del resto ha ricordato oggi anche il collega senatore Nencioni), non potendo essi assumersi l'onere di esporre le linee di una politica economica, linee che dovranno essere definite ed esposte al Parlamento dal Governo che succederà a quello attuale.

Ritengo che questo sia un punto di vista corretto e che, quindi, oltre che per la 5ª Commissione, valga anche per l'Assemblea.

La situazione economica e finanziaria che stiamo attraversando tutti la conosciamo, dato che in essa viviamo ed operiamo. Non sono mancate, del resto, occasioni, e lo stesso ministro Medici le ha ancora ricordate oggi, a lui e agli altri Ministri responsabili, di dire al Parlamento e fuori quello che l'attuale Governo intendeva fare.

Ogni giorno, giornali, radio, televisione, ci hanno parlato e descritto quello che il Consiglio dei ministri discuteva e predisponeva, ed i comunicati del Consiglio dei ministri ci hanno informato dell'opera intensa e, direi, feconda anche, di questo Governo.

Che cosa si potrebbe dire di più oggi nelle Commissioni o in Aula, oltre che dati e notizie che già conosciamo?

NENCIONI. Ma cosa ci state a fare dietro quei banchi?

SPAGNOLLI. Io non l'ho interrotta, senatore Nencioni. La prego di non interrompermi.

NENCIONI. Parli con dignità da parlamentare!

SPAGNOLLI. Senatore Nencioni, la prego di limitare il suo linguaggio!

PRESIDENTE. Senatore Nencioni, la prego, non dia lezioni a nessuno! Stia tranquillo e lasci parlare.

SPAGNOLLI. La ringrazio, signor Presidente. L'educazione deve valere per tutti.

Si aggiunga che il Governo, questo Governo, con numerosi e validi provvedimenti, giudicati tali almeno da larghi strati di opinione pubblica, provvedimenti in parte approvati ed in parte in corso di esame o di presentazione nell'uno e nell'altro ramo del Parlamento, ha già dato concreta prova di come ha inteso e intende affrontare, sia pure nello scorcio di una vita ormai breve, la fase attuale della congiuntura economica, e il Paese gli è riconoscente.

Non si può, quindi, dire che vi sia o vi sia stata carenza di Governo. Una ulteriore discussione generale oggi nulla di particolarmente importante potrebbe aggiungere a quello che il Governo ha già detto e fatto. (*Interruzione del senatore Nencioni*). La discussione indubbiamente ci sarà e dovrà essere profonda e sincera, ampia e costruttiva non appena il nuovo Governo sarà formato, entro brevissimo tempo dal voto di fiducia, e in quella sede ciascuno di noi porterà il suo contributo di pensiero e di esperienza, per aiutarci a meglio conseguire il bene comune.

Per ora questo è il nostro dovere: aiutare il Governo in carica ad affrontare i problemi di oggi e dell'immediato domani, con la rapida approvazione dei disegni di legge e dei bilanci in discussione. Penso che almeno su questo punto tutti potremo essere d'accor-

do, come tutti dovremo essere d'accordo, e sono sicuro siamo d'accordo nell'augurarci che il Paese possa avere presto un nuovo Governo, stabile nelle fondamenta, con lunghe prospettive di lavoro, primo compito del quale sarà di affrontare con sensibilità, autorità, decisione, la situazione che tutti ci fa vigili e pensosi. Il Parlamento si appresti fin d'ora a dare ad esso tutto il suo alto, competente, valido appoggio. Perché questo avvenga tutti ci dobbiamo impegnare fin da ora con le nostre forze migliori.

Con queste brevi dichiarazioni, signor Presidente, a nome del mio Gruppo, dichiaro che noi voteremo contro la mozione del senatore Nencioni. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, in questa sede non si deve votare sulla mozione ma soltanto decidere in quale data essa dovrà essere discussa. Comunque credo di interpretare il pensiero del senatore Spagnolli — e lo prego di correggermi se sbaglio — nel senso che egli propone al Senato di rimandare la discussione sulla mozione a una data successiva al voto di fiducia al nuovo Governo.

SPAGNOLLI. Entro brevissimo termine dal voto di fiducia: possono essere anche dieci giorni.

PRESIDENTE. Quindi resta inteso che la proposta del senatore Spagnolli è quella da me precisata.

Poiché nessun altro domanda di parlare, metto in votazione la proposta del senatore Spagnolli. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Svizzera relativa alla sicurezza sociale con Protocollo finale e Dichiarazioni comuni, conclusa a Roma il 14 dicembre 1962 » (129)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra

l'Italia e la Svizzera relativa alla sicurezza sociale con Protocollo finale e Dichiarazioni comuni, conclusa a Roma il 14 dicembre 1962 ».

Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Canziani. Ne ha facoltà.

* C A N Z I A N I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i socialisti daranno il loro voto favorevole alla convenzione stipulata fra l'Italia e la Svizzera, relativa alla sicurezza sociale, convenzione che interessa la grande massa dei nostri emigrati nella Confederazione elvetica, i quali, valorizzando il lavoro italiano, hanno il diritto di non essere abbandonati, ma seriamente tutelati nello svolgimento della loro attività lavorativa all'estero.

Rappresentando in questa Assemblea la provincia di Varese, la quale ha una forte emigrazione di lavoratori nella vicina Confederazione elvetica, emigranti qualificati nell'arte edile e bene accettati e desiderati dagli imprenditori, e conoscendo quindi le loro esigenze e le loro necessità morali e materiali, affermo più che mai che essi hanno il diritto di essere assistiti e tutelati.

I lavoratori del Varesotto si sono sempre fatti onore nella vicina Svizzera per il loro comportamento di uomini civili e di lavoratori abilissimi, onorando in tutti i campi il nostro Paese.

Dalla lettura del testo della convenzione — e qui desidero avere una spiegazione dall'onorevole relatore e dall'onorevole Ministro — mi sorge il dubbio che nella convenzione in discussione non siano specialmente tutelati gli emigranti temporanei, i quali prestano la loro opera stagionale per circa otto mesi all'anno, in quanto, per le condizioni climatiche della Svizzera, sono costretti a rientrare in patria per non subire gli ovvii disagi della disoccupazione all'estero.

E qui mi richiamo all'articolo 8, comma A, della convenzione, in quanto gli emigranti temporanei, non avendo pagato i contributi all'assicurazione svizzera per un anno, non hanno maturato il diritto alla prestazione dell'assicurazione svizzera stessa per l'invalidità. Il grave è che nella detta convenzione

non è contemplata l'assistenza sanitaria alle famiglie dell'emigrato se dette famiglie risiedono in patria. È questa una lacuna che deve essere eliminata, riparandosi così ad una grave ingiustizia.

Altra lacuna è quella che i lavoratori non agricoli sono esclusi dal diritto di percepire gli assegni familiari, mentre l'emigrazione dei lavoratori varesini è di tipo prettamente industriale.

Faccio appello all'onorevole Ministro del lavoro e della previdenza sociale perchè siano istituiti uffici speciali che possano svolgere la loro azione per la tutela dei nostri emigrati, per aiutarli nelle loro esigenze per le abitazioni, per l'igiene, per l'educazione e per tempestivamente intervenire presso le autorità svizzere ad impedire che si compiano rappresaglie contro i nostri lavoratori, che devono essere liberi di associarsi per difendere i loro diritti di fronte al padronato. I nostri lavoratori emigrati hanno poi il dovere di essere sempre solidali con i lavoratori svizzeri nelle lotte sindacali. L'operaio italiano non deve essere considerato merce di crumiraggio, se si vuole che sia saldata una fraterna amicizia, una intima solidarietà fra gli operai svizzeri ed italiani, propizia alla civiltà. Nei nuovi incontri per ulteriori trattative per la soluzione dei problemi della nostra emigrazione in Svizzera è opportuno che siano sempre interpellati i rappresentanti delle organizzazioni operaie dei due Paesi, le quali sono le genuine interpreti dei lavoratori.

Non credo che sia dispiaciuto a questa Assemblea che io abbia affrontato da socialista e da lavoratore questo importante argomento.

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

F I O R E . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, questa convenzione darebbe motivo per trattare il problema della emigrazione, che è uno dei problemi più gravi e più grossi del nostro Paese. Ma è evidente che nel breve tempo a nostra disposizione non è possibile una simile trattazione. Però l'esame della convenzione ci ri-

porta all'errore fondamentale che i Governi che si sono succeduti dopo il 1947 hanno compiuto nei confronti della politica emigratoria. Già in altri periodi, dopo il 1948, si sono denunciate nel Parlamento le gravi deficienze strutturali della organizzazione emigratoria del nostro Stato. Come è certo a vostra conoscenza, sino al confine italiano è il Ministero del lavoro competente, un metro al di là del confine è competente il Ministero degli esteri.

È una mezzadria che ha dato sempre cattivi frutti, soprattutto dopo il 1947.

Infatti, subito dopo la liberazione, quando si trattò di inviare all'estero (nel Belgio, in Francia, in Argentina e in altri Paesi) la nostra manodopera, si costituì una Commissione della quale facevano parte non soltanto rappresentanti governativi, ma anche rappresentanti delle organizzazioni sindacali. Io allora avevo l'onore di dirigere l'Ufficio emigrazione della C.G.I.L.; quando si trattava

di definire accordi emigratori, oltre ai rappresentanti sindacali italiani partecipavano alle trattative anche i rappresentanti sindacali dei Paesi interessati agli accordi medesimi. In quelle condizioni potevano concordarsi contratti di lavoro dignitosi per la nostra manodopera.

Si riuscì ad ottenere l'invio nel Belgio, in Francia, in Argentina, eccetera, di osservatori sindacali della C.G.I.L.; negli accordi s'introduceva la clausola di tre osservatori italiani nel Paese d'immigrazione e precisamente un rappresentante del Ministero del lavoro, un rappresentante del Ministero degli esteri e un rappresentante dell'organizzazione sindacale. I rappresentanti sindacali fecero un ottimo lavoro, ed assistettero veramente e seriamente i nostri emigrati, denunciando alle centrali sindacali e ai Ministeri interessati tutte le deficienze che riscontravano, ponendo il Governo e noi nelle condizioni di poter sanare tali deficienze.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue F I O R E) . Dopo il 1947 non abbiamo più potuto inviare questi osservatori sindacali, e da allora non si è più avuta la tutela dell'emigrante all'estero; l'emigrante è stato praticamente abbandonato a se stesso.

Una prova dello svantaggio derivante dalla mancanza di un rappresentante sindacale nelle trattative ce la dà proprio questa convenzione, che pure è migliore della convenzione del 1951, e di ciò diamo atto.

Per i minimi di pensione, ad esempio, la situazione è la seguente. Un lavoratore italiano emigrato in Svizzera matura in Svizzera il diritto alla pensione, supponiamo, in 10 anni. Poniamo che sia partito dall'Italia dopo aver maturato il diritto alla pensione (con i 15 anni di contribuzione), ma che, a causa del suo basso salario, i contributi versati non gli consentano di giungere al mini-

mo di pensione. Ebbene, lo Stato italiano gli dice: per te non servono le leggi italiane, tu non hai raggiunto con i tuoi contributi le 15.000 lire, e queste 15.000 lire noi non te le diamo perchè hai una pensione estera. Questo, fra l'altro, è contrario anche alla legge vigente, cioè alla legge n. 1338 del 1º luglio 1962.

Ma il punto più grave consiste nell'articolo 9 della convenzione, che al n. 3, lettera a), recita: « L'organismo assicuratore italiano incaricato del calcolo » (si riferisce a quando si totalizzano i due periodi contributivi in Italia e in Svizzera) « determina anzitutto l'ammontare della prestazione cui potrebbe aver diritto l'assicurato se tutti i periodi di assicurazione, di cui si deve tener conto in base ai paragrafi 1 e 2, fossero stati compiuti nelle sole assicurazioni italiane. Tuttavia per periodi di assicurazione com-

più in virtù della legislazione svizzera, i contributi relativi a questi periodi sono presi in considerazione soltanto sulla base della media dei contributi stabilita per i periodi di assicurazione compiuti in virtù della legislazione italiana ».

Onorevole Sottosegretario, veramente cadono le braccia.

Chi ha firmato questo Protocollo? Chi è stato il tecnico? Cosa vuol dire « totalizzare »? Considerare il periodo valido in Svizzera e il periodo valido in Italia. Ma si considera il contributo medio del periodo italiano sulla base dei versamenti avvenuti in Italia; il nostro emigrante è partito appunto perchè si trovava in condizioni non certamente buone come salario, godeva quasi sempre in Italia di un salario basso, e di conseguenza la sua contribuzione alla Previdenza sociale era bassa. Voi contegiate i dieci anni del periodo contributivo in Svizzera non in base ai contributi che ha versato in Svizzera, ma come se rappresentassero un periodo italiano, e li contegiate sulla base della media dei contributi versati in Italia prima di emigrare. Voi dimenticate anche che tutte le nostre leggi (del 1952, del 1958) hanno cambiato le tabelle, il che significa che si conteggia una contribuzione minore agli effetti della pensione.

In sostanza, si tratta praticamente di una truffa ai danni del nostro emigrante. Il nostro emigrante, che ha lavorato dieci anni in Svizzera, ha versato i suoi contributi in quel Paese; perciò quei contributi devono essere integralmente tradotti in lire italiane per la Previdenza sociale nostra, e si deve determinare la pensione sulla massa contributiva versata in Italia ed in Svizzera. Tutto ciò è potuto avvenire perchè chi ha trattato, anche se sarà un bravissimo diplomatico, di tali questioni previdenziali è digiuno.

Assegni familiari. Voi dite: la legge sugli assegni familiari non esiste in Svizzera. Ma noi, quando inviamo manodopera alla Svizzera, dobbiamo controllare questo invio. La Svizzera ha bisogno dei nostri lavoratori. I giornali svizzeri di pochi giorni fa, quando esaminavano la situazione creatasi negli ultimi tempi sulla quale parleranno, credo, altri miei colleghi, affermavano: i lavoratori

italiani sono per noi assolutamente indispensabili; se dovessimo rinunciare ai 500 mila lavoratori italiani, le nostre industrie e la nostra agricoltura andrebbero in malora. In queste condizioni abbiamo un forte potere contrattuale; dobbiamo assicurare al lavoratore italiano che va all'estero almeno le stesse condizioni previdenziali di cui gode il lavoratore che resta in Italia. La famiglia del lavoratore emigrato che resta in Italia ha diritto agli assegni familiari così come quella del lavoratore che presta la sua opera in Patria. Voi rispondete: questo compito se lo sono assunto i Cantoni. Intanto non conosciamo le condizioni che i Cantoni fanno in ordine agli assegni familiari, che sono poi diverse le une dalle altre ma non sappiamo nemmeno con certezza se in tutti i Cantoni si erogano gli assegni familiari; pare che alcuni ancora non li diano.

Per la malattia la situazione è ancora peggiore. Si afferma: i datori di lavoro si prenderanno la briga di realizzare una assistenza, però con il solo contributo del lavoratore. In sostanza sarà solo il lavoratore a pagare. Questa è tutt'altro che una buona Convenzione. Noi, ripeto, dobbiamo assicurare ai familiari degli emigrati le stesse condizioni di cui godono i familiari dei lavoratori italiani. Le prestazioni all'assicurazione medico-farmaceutica sono uguali a quelle che l'I.N.A.M. assicura ai lavoratori italiani o sono inferiori? E, se così fosse, perchè dovrebbero pagare i lavoratori? Sono d'avviso che dovere del Governo italiano sia quello di assicurare le prestazioni, sia per gli assegni familiari che per la malattia, erogandole direttamente attraverso i nostri istituti previdenziali, salvo poi congruare, mediante un accordo con la Svizzera, le spese affrontate. Ma la famiglia del lavoratore italiano emigrato, che è rimasta in Italia, deve godere pienamente del diritto di avere le prestazioni come se il capo-famiglia lavorasse in Italia.

Direi che queste famiglie potrebbero, dovrebbero avere un trattamento migliore, per il sacrificio che i loro congiunti hanno compiuto lasciandole in Italia, ed anche perchè il lavoro all'estero, attraverso le rimesse, migliora la nostra situazione finan-

ziaria. Lo Stato deve prendere queste decisioni. Quella attuale è una situazione che non può assolutamente durare.

Il collega che mi ha preceduto ha parlato dei temporanei: tutti sappiamo — anche le pietre delle nostre città lo sanno — che cosa è la cosiddetta emigrazione stagionale, l'emigrazione che dura sei-otto mesi. Questi lavoratori non sono previdenzialmente protetti. Il lavoratore che lavora per sette-otto mesi in Svizzera versa i contributi e non ha diritto a nessuna prestazione! Ritorna l'anno dopo, versa altri mesi di contributi e continua a non aver diritto a niente. Perché non si è nemmeno pensato a porre la condizione del cumulo dei contributi dei vari anni? Voi dite: ciò che si è ottenuto è l'ottimo, in queste condizioni. Se questo è l'ottimo, veramente è una cosa che fa paura.

Volevo limitarmi a queste sole osservazioni sul contenuto della convenzione, perché si afferma che è migliore di quella del 1951. Ho riletto attentamente anche la convenzione del 1951: effettivamente questa è migliore, ma quella era inumana. Ma insomma, uno che avesse avuto dignità di italiano (non parlo di un organizzatore sindacale o di un difensore dei lavoratori) il Trattato del 1951 non lo avrebbe firmato!

Lei, onorevole Sottosegretario, sa — mi rifaccio ad un episodio ormai storico — che quando due dirigenti argentini sono venuti in Italia a fare il reclutamento noi ci siamo opposti? Ci furono dimostrazioni contro la C.G.I.L., ma noi puntammo i piedi, in quelle condizioni tanto differenti delle attuali, ed ottenemmo il diritto all'invio di osservatori sindacali. Non possiamo gettare allo sbaraglio la nostra massa lavoratrice! Allora si giustificava la cosa dicendo: abbiamo sulle spalle una enorme massa di disoccupati; oggi questa situazione non c'è, e dobbiamo invece tener conto del fatto che la manodopera che va in Svizzera è un danno, anche dal punto di vista economico, per la nostra economia, in quanto s'invisano molti operai specializzati, cioè gli elementi di cui abbiamo carenza.

Mi avvio alla conclusione, invitando il Governo a cercare di stipulare al più presto un altro accordo affinché questa situazione

venga sanata, e soprattutto invitando in modo formale il Governo a far sì che alle trattative (quando si tratta di stabilire contratti di lavoro, convenzioni sulla sicurezza sociale, eccetera) partecipino i rappresentanti sindacali delle organizzazioni del nostro Paese ed i rappresentanti sindacali delle organizzazioni del Paese d'immigrazione, in modo che tali questioni vengano trattate non solo in base ad una valutazione di mercato, ma anche in base ad una valutazione delle nostre necessità e dei diritti dei lavoratori.

Si renda conto, onorevole Sottosegretario, che convenzioni di questo genere non fanno onore al nostro Paese. Cerchiamo di esaminare questo grosso problema dell'emigrazione — naturalmente non in questa sede, perché è un problema serio, complesso e grave — ed esaminiamolo seriamente.

Però nelle more di questo esame, quando si fanno delle trattative con la Francia, col Belgio, con la Svizzera, eccetera, deve tenersi in primo piano la necessità che il lavoro italiano sia tutelato e che all'emigrante sia assicurato, come minimo, lo stesso trattamento previdenziale di cui il lavoratore italiano gode nel nostro Paese. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

Presentazione di disegni di legge

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile.* A nome del Ministro dell'agricoltura e delle foreste, ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Aumento del contributo annuo dello Stato all'Ente Parco nazionale Gran Paradiso » (229);

« Provvedimenti straordinari in favore della zootecnia, olivicoltura e bieticoltura » (230).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro della marina mercantile della presentazione dei predetti disegni di legge.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . Riprendiamo la discussione del disegno di legge.

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

C O N T E . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, io non entrerò nell'esame della convenzione, esame che è stato testè fatto brillantemente dal collega Fiore, ma mi limiterò ad alcune brevi osservazioni di carattere generale.

La prima questione che io vorrei sottolineare, signor Sottosegretario, è quella dell'importanza della nostra emigrazione in Svizzera: secondo i dati forniti recentemente nell'altro ramo del Parlamento dall'onorevole Vedovato, relatore di maggioranza sul bilancio degli Esteri, noi abbiamo colà 570 mila connazionali, la colonia, credo, di emigrazione permanente — col significato che oggi si dà alla dizione « emigrazione permanente » — più numerosa che abbiamo in qualsiasi altro Paese del mondo. Ora, noi riceviamo da questa nostra emigrazione, nella situazione economica italiana di cui abbiamo testè discusso anche in quest'Aula e di cui tutti conoscono le caratteristiche, uno dei maggiori introiti: ed è quello che ci aiuta a superare il *deficit* permanente della nostra bilancia commerciale. D'altra parte, malgrado quel che diceva il collega Fiore un momento fa — e cioè che l'emigrazione oggi aggrava e non risolve i nostri problemi di carattere economico — la vostra opinione in materia è diversa.

Il relatore di maggioranza sul bilancio degli Esteri alla Camera ha affermato testualmente nella sua relazione: « Il fenomeno migratorio rappresenta tuttora un importante elemento di equilibrio economico e sociale per il nostro Paese, e per tanto deve essere seguito con attenzione ». Ebbene, in queste condizioni, con questa vostra politica, con questo peso che voi date alla nostra emigrazione, con questo indirizzo politico che prevede, evidentemente, ancora per alcuni anni o per lunghi anni un flusso emigratorio dal nostro Paese,

vogliamo cominciare a preoccuparci in maniera non episodica, sporadica e contingente, quando fa più o meno comodo anche ai Governi dei Paesi che ospitano i nostri lavoratori, ma in maniera permanente, in maniera pianificata, dei nostri lavoratori emigrati? Vogliamo vedere in quali condizioni si trovano essi, in quali condizioni di alloggio, di rispetto dei contratti, in quali condizioni di rispetto delle convenzioni, di queste convenzioni monche, che non riescono a vedere l'intera situazione? Vogliamo vedere cosa possiamo fare?

Eppure i nostri lavoratori all'estero l'anno scorso hanno fatto ufficialmente — cioè per i canali ufficiali, e sono solo una parte anche se, credo io, la maggior parte — rimesse di valuta in Italia per 315 miliardi di lire.

Io l'anno scorso facevo un conto, e vedevo che le nostre riserve auree e di valuta pregiata ammontano esattamente alla somma delle rimesse degli ultimi 12-13 anni da parte degli emigranti. Cioè noi abbiamo, in questa massa di lavoratori che va all'estero, uno dei principali *atouts* della nostra politica economica, della nostra possibilità di sopravvivere come economia moderna, di svilupparci come economia moderna.

Di fronte a questo, cosa abbiamo fatto, quali sono le cure che noi rivolgiamo a questa nostra emigrazione? I fondi stanziati in bilancio per l'emigrazione sono addirittura ridicoli, è stato unanimemente riconosciuto. E per quanto riguarda il personale del Ministero degli esteri addetto all'emigrazione, se non ricordo male abbiamo 68 elementi nella carriera dell'emigrazione, di cui 21 residenti a Roma e 47 residenti all'estero.

Il problema che voglio porre è questo: con questa nostra emigrazione in generale e con la emigrazione in particolare in Svizzera, quali rapporti riesce a stabilire il Governo italiano, quali rapporti riesce a stabilire lo Stato italiano, quali rapporti riesce a stabilire la Nazione italiana?

Noi nella Svizzera — l'ho detto un momento fa — abbiamo 570 mila italiani, che rappresentano oltre il 10 per cento della popolazione di quella Confederazione, che

rappresentano quasi il 20 per cento della popolazione attiva di quella Nazione, cioè della gente che produce in quella Nazione.

Ebbene — domandiamoci un momento — se noi ritirassimo di colpo dalla Svizzera i nostri emigranti, cosa accadrebbe? Accadrebbe che l'economia Svizzera si vedrebbe ridotta di punto in bianco, da un primo conto molto superficiale, del 20 per cento del suo valore. Però tale riduzione avrebbe un peso enormemente maggiore perchè sappiamo dove sono occupati i nostri lavoratori: sono occupati nell'agricoltura, sono occupati nelle industrie, nelle industrie chiave, nelle industrie pesanti, che sono la base dell'economia svizzera.

D'altra parte è stato ricordato — gli stessi giornali svizzeri l'hanno detto, e lo hanno detto anche i giornali tedeschi per la Germania Federale — che se i lavoratori emigrati (e naturalmente, purtroppo, oggi la maggior parte dei lavoratori emigrati in questi Paesi sono lavoratori italiani) dovessero tornare di colpo nei loro Paesi, ci sarebbe non solo il crollo dell'economia della piccola Svizzera, ma perfino il crollo dell'economia della possente Germania Federale.

Ebbene, questo ci pone in una fortissima posizione contrattuale; e allora perchè non riusciamo a sfruttare questa nostra posizione contrattuale così forte per ottenere a questi lavoratori condizioni migliori, e non solo condizioni migliori agli effetti del lavoro, non solo condizioni migliori agli effetti dell'assistenza e della previdenza sociale, ma anche condizioni migliori agli effetti della vita civile e della vita democratica?

Perciò, brevemente, io vorrei vedere come è organizzato il legame fra il nostro Stato e questi lavoratori.

Consolati. I nostri consolati, che sono sparsi nel mondo, debbono servire oggi due milioni di lavoratori italiani. Parlo di quegli ultimi emigrati che sono ancora strettamente legati alla Patria, e non solamente dal vincolo sentimentale — per cui il vecchio emigrato, e molte volte il figlio del vecchio emigrato che magari non è mai stato in Italia, è legato al suo Paese — ma anche da vincoli di carattere familiare, di carattere economico, di carattere sociale, e soprattutto da quel vincolo che è costituito

dell'intenzione del lavoratore di ritornare, quanto più presto è possibile, nella sua Patria.

Ebbene, quali contatti noi riusciamo a mantenere? Questi consolati sono pochi, mal distribuiti, sono soprattutto l'espressione di una realtà del passato; sono i vecchi consolati che corrispondevano alle vecchie colonie italiane. Oggi questi consolati non corrispondono più alle nuove colonie italiane. Io ho presenti alcune colonie: Basilea 71, 72, 75 mila italiani, Stoccarda 90 mila italiani, Monaco di Baviera 56 mila italiani. I consolati sono ancora quelli di quando c'erano delle colonie di 5-6 mila italiani in queste zone.

Inoltre noi, Parlamento e Governo, non abbiamo saputo neanche dotare questi consolati di un ufficio efficiente di assistenza sociale che possa aiutare i nostri lavoratori a far rispettare i propri diritti, quei diritti che sono sanciti dalle leggi del Paese in cui si trovano, sanciti dalle convenzioni e dai contratti di lavoro. Questi nostri lavoratori molto spesso sono iscritti ai sindacati del posto, ma non riescono neanche a farsi capire dai dirigenti sindacali locali, specialmente quando si trovano in Paesi di lingua tedesca, come la maggior parte dei nostri emigrati in Svizzera; perciò ad un certo momento, invece di arrivare alla difesa dei loro diritti, si arriva persino all'urto. Ci sono poi i problemi grossi della lingua per i bambini. I bambini, figli di italiani, molto spesso in quelle zone crescono — l'ho visto io — conoscendo un dialetto, il calabrese, l'abruzzese, il pugliese, e poi parlano esclusivamente una specie di gergo che non è la lingua tedesca, o addirittura, come ho visto in Belgio, il dialetto valone nelle zone di lingua francese.

Ebbene, tali questioni debbono essere affrontate con il nostro dirimpettaio, cioè con il Governo svizzero. Poi ci sono i problemi delle pratiche. Non so se lei sappia, signor Sottosegretario, quale tragedia sia per il nostro emigrato ottenere solamente un visto sul passaporto. Si tratta di perdere due giornate di lavoro, perchè la maggior parte dei nostri consolati — e questo avviene a Basilea, Zurigo, Monaco, e mi è stato riferito dagli addetti stessi ai consolati — si trova-

no nella impossibilità di sbrigare per posta le pratiche. Quindi questi lavoratori debbono sobbarcarsi a due, tre, quattro ore di treno per arrivare alla sede del consolato, e poi, per avere questo benedetto bollo, debbono andare una prima volta a presentare la pratica, perdendo una giornata di lavoro (perchè i consolati sono aperti solo di giorno feriale e molto spesso in determinate ore), quindi debbono tornare una seconda volta per ritirare il passaporto, o per l'altra pratica o per l'altro documento di cui hanno bisogno, perdendo così due giornate di lavoro, oltre il tempo necessario per il viaggio.

Ed allora noi dobbiamo vedere questi problemi, dobbiamo affrontarli. Dobbiamo anche arrivare a capire che per i nostri emigrati c'è un altro problema grosso quello del tempo libero. Dobbiamo comprendere che i nostri lavoratori meridionali, che non hanno avuto la possibilità di sviluppare la loro istruzione professionale, la loro cultura generale, molto spesso sono partiti come analfabeti e perciò si trovano nella necessità, per poter migliorare la loro qualifica professionale, per poter progredire, di dover imparare a leggere e a scrivere. Noi dobbiamo aiutare questi nostri connazionali. Ci sono i problemi dei legami con la vita democratica del nostro Paese; e questi legami oggi non solo vengono spesso impediti e ristretti in Paesi in cui vi sono dei Governi di carattere conservatore o addirittura reazionario, come nella Germania occidentale o nella Francia, ma perfino in quella che una volta si chiamava la libera Svizzera.

Io non ripeto ciò che è stato già detto ampiamente nella discussione alla Camera dei deputati; ci riserviamo indubbiamente di risollevarlo, in sede di discussione del bilancio degli Esteri, la questione delle persecuzioni nei confronti di lavoratori italiani emigrati in Svizzera che hanno determinate tendenze politiche. Non mi soffermo sulla espulsione di 28 lavoratori italiani e sulla espulsione di 5 parlamentari italiani dalla Svizzera. Però vorrei ricordare a lei, onorevole Sottosegretario, vorrei ricordare agli onorevoli colleghi qui presenti che se l'emigrato italiano oggi non arriva a disprezzare, a sentire un senso di repulsione verso lo

Stato italiano in generale, come lo sentiva ieri quando emigrava nelle stesse condizioni in cui emigra oggi, questo lo si deve soprattutto all'opera di chiarificazione fatta dalle forze operaie e dalle forze democratiche. Voi dite che noi andiamo in giro a sobillare gli operai; ebbene, se mai li « sobilliamo » contro una determinata politica governativa, ma mai contro lo Stato o contro la Nazione italiana. Ed essi sarebbero portati a vedere se stessi in contrapposizione con lo Stato e con la Nazione italiana se non ci fossero queste nostre precisazioni, questa nostra lotta, questa nostra propaganda.

Per finire vorrei dire che tutto quello di cui ha parlato il collega Fiore, quello che io ho detto, quello che ci riserviamo di dire più ampiamente in altra sede non dipende e non può dipendere dalla malvagità o meno, dall'inettitudine o meno, di questo o quel console. Noi dobbiamo arrivare a chiarire alcune cose una volta per sempre. Qui l'onorevole Rumor, in sede di discussione del bilancio dell'Interno, ha negato, sottolineando la parola, che sia stata la polizia italiana a dare i nomi dei lavoratori iscritti al Partito comunista alla polizia svizzera; ha negato che sia stata la polizia italiana, ma non ha negato che qualsiasi ufficio o qualsiasi ente italiano abbia dato questi nomi. Io credo che su questo, ad un certo momento, dovremmo sentire anche il Ministero più responsabile, il Ministero più a diretto contatto con questa realtà; cioè dovremmo e vorremmo sentire una netta smentita da parte del Ministero degli esteri sul fatto che vi siano state delle interferenze da parte di qualsiasi consolato e di qualsiasi agente consolare italiano.

Noi siamo convinti che il problema, è, anche qui, un problema di democrazia. Sì, aprire qua e là un altro consolato, rimpolpare questo o quell'organico può essere utile per migliorare il lavoro burocratico. Anche autorevoli colleghi della maggioranza molto spesso hanno lamentato la scarsità dei mezzi e del personale dei vari uffici consolari, dei vari uffici del Ministero dell'Interno. Colleghi come l'onorevole Toros e come l'onorevole Lupis, che è stato Sottosegretario al Ministero degli esteri, sono

stati, secondo me, apertamente critici per quanto riguarda questo aspetto della nostra politica estera.

Però io credo che non si tratti principalmente di questo; il problema è più serio. Noi chiediamo che ci siano legami più profondi tra lo Stato italiano e i nostri emigrati. Come? Moltiplicando la burocrazia diplomatico-consolare? Non è questo il punto.

A mio avviso noi possiamo moltiplicare e approfondire questi legami con le nostre comunità all'estero se basiamo tutti il nostro lavoro sulle comunità medesime. Per ciò noi auspichiamo una politica che ci metta in condizioni di contrattare con la Svizzera (perchè stiamo parlando della Svizzera in questo momento), e con tutti i Paesi nei quali sono presenti forti aliquote di lavoratori italiani, delle convenzioni per mezzo delle quali sia consentita e sia favorita una politica di sviluppo di organizzazioni democratiche dei lavoratori italiani: organizzazioni ricreative, organizzazioni di assistenza, organizzazioni di cultura, organizzazioni scolastiche. E noi auspichiamo una stretta collaborazione fra tali organizzazioni e i consolati.

Questo è un problema di politica estera, è un problema relativo alle convenzioni da stipulare con i vari Stati, e in principal modo con la Svizzera, ma è soprattutto un problema di sviluppo della democrazia italiana, della nostra democrazia. Fino a quando noi continueremo a guardare solo un lato dei problemi, non soltanto non riusciremo mai a risolverli, ma li renderemo più gravi e più acuti.

Dobbiamo affrontare il problema della emigrazione in tutta la sua complessità, tenendo presente che bisogna difendere la figura dell'emigrante nella sua accezione di lavoratore, di soggetto di diritti per la assistenza e la previdenza. Ma soprattutto dobbiamo difendere nel lavoratore un cittadino italiano in tutta la pienezza dei suoi diritti democratici e civili. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

MILITERNI, relatore. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, i motivi per cui il relatore della 3ª Commissione affari esteri si accinge a chiedere la ratifica della convenzione tra l'Italia e la Svizzera in materia di sicurezza sociale sono già stati illustrati agli onorevoli colleghi nella relazione che accompagna in Aula il disegno di legge n. 129.

Gli stessi elementi di motivazione hanno indotto sia la 10ª Commissione del lavoro, emigrazione e previdenza sociale, che ha esaminato la convenzione in sede consultiva, sia la 3ª Commissione, che ne ha deliberato il contenuto in sede referente, ad essere concordi ed unanimi nel giudicare l'articolazione normativa della nuova convenzione come l'*optimum* delle pattuizioni oggi possibili, onorevole Fiore, a vantaggio dei lavoratori italiani emigrati nella Confederazione elvetica.

Potrei concludere il mio compito di relatore con il riferimento puro e semplice alla relazione a stampa contenuta nell'allegato n. 129 A. Sento però il dovere di intervenire, sia pur brevemente, in questa sede, non soltanto per rispondere, per quanto di mia competenza, ai colleghi che hanno partecipato alla discussione, ma soprattutto per rendermi interprete di un sentimento, che ritengo unanime, del Senato e del Paese: la gratitudine più viva e la più cordiale simpatia — ed in questa occasione il termine assurge alla sua originaria e schietta significazione morale e civile di sofferenza insieme vissuta: ed è sofferenza e sacrificio partire e veder partire — il saluto e l'augurio trepido, fraterno del Parlamento e del Paese agli italiani che, con la genialità del loro lavoro, in Europa e nel mondo sono i missionari intrepidi ed i più qualificati ambasciatori dell'Italia e della sua politica di pace, di libertà e di giustizia sociale.

Per quanti in quest'Aula, nelle Commissioni parlamentari e altrove, in questa ed in altre circostanze, hanno rinnovato la

espressione di ansie comuni per i lavoratori italiani all'estero, a comune sollievo dobbiamo ricordare, peraltro, un evento nuovo, senatore Conte, nella tormentata storia secolare della nostra emigrazione. È la prima volta che dai nostri lidi bastimenti non partono unicamente e numerosi per... terre assai lontane, lasciando dietro di sé non soltanto l'eco corale e nostalgico del canto degli emigranti, ma la lunga scia amara degli oceani e delle lacrime di distacchi spesso definitivi e fatali per l'unità della famiglia.

Oggi, e non certo a caso, diminuisce notevolmente l'emigrazione transoceanica, ed il flusso migratorio italiano si polarizza su distanze geografiche, politiche ed umane ravvicinate. Oggi non meno di un milione di lavoratori italiani è occupato, a poche ore di treno, nei Paesi del Mercato comune e della Svizzera. Sono certo dolente, onorevoli colleghi di parte comunista, per il fatto che voi non possiate visitare lavoratori italiani occupati nella patria del comunismo. Ma non disperate: chissà che, in fase di distensione, non daremo anche noi una mano a seminare e far ricrescere il grano in quelle latitudini che pur furono i granai del mondo! (*Commenti e proteste dall'estrema sinistra*).

Indubbiamente, uno dei risultati positivi più rilevanti della politica di integrazione europea, perseguita in questi ultimi lustri dall'Italia e dagli altri Paesi della Comunità economica europea, è il superamento dell'emigrazione transoceanica a lunghissima distanza e a lunghissimo termine. Nel 1961, ad esempio, su 343.609 espatri, 334.136 sono stati espatri in Europa, e soltanto 9.473 nei Paesi di oltre mare. Del milione di italiani a tutt'oggi occupati in Europa, con un movimento di 600 mila unità all'anno tra espatri e rimpatri, circa 500 mila unità risiedono nei Paesi del Mercato comune e 500 mila nella Svizzera. Questo ultimo dato sintetizza la dimensione sociale e il valore umano della convenzione che oggi viene alla ratifica del Senato.

Un altro evento deve essere oggi considerato per rasserenare l'orizzonte di ansie comuni; il numero degli italiani emigrati

sarebbe risultato di gran lunga superiore, in questi ultimi tre lustri, se nello stesso periodo di tempo, che coincide con la fondazione sul lavoro della nostra giovane Repubblica, la storia d'Italia non avesse registrato, e per la prima volta, il decremento graduale, costante, ed oggi accelerato, del nostro più preoccupante ed allarmante fenomeno economico-sociale: la disoccupazione. Per la politica di integrazione europea, abbiamo già registrato all'attivo la drastica diminuzione dell'emigrazione transoceanica.

Visto che il collega Conte, stasera, ha anticipato alquanto i tempi della discussione sul bilancio degli Esteri, in tema di emigrazione, mi sia consentito di cedere per un attimo (è il caso di farlo brevemente) la parola alle cifre.

Tra il 1901 e il 1905, gli espatri transoceanici furono 309.000; tra il 1906 e il 1910 furono 393.000; tra il 1911 e il 1914 e il 1924 furono 364.000; tra il 1951 e il 1955 furono 132.000; tra il 1956 e il 1960 furono 97.000; nel 1961 sono stati 9.473. E dal 1901 al 1963 l'Italia è passata, grazie a Dio, da 32 a 50 milioni di abitanti. (*Commenti dall'estrema sinistra*).

Ma, onorevoli colleghi, per la stessa politica programmata e bilanciata dell'integrazione e dello sviluppo dell'economia, perseguita in questi stessi tre lustri all'interno del nostro Paese, oggi registriamo finalmente la decisa e decisiva diminuzione della disoccupazione, cioè l'avvio al superamento in radice del fenomeno dell'emigrazione.

Ho condiviso in Commissione e condividendo in quest'Aula le preoccupazioni che hanno suggerito l'opportunità, anzi l'urgenza, di potenziare la nostra rete consolare e il personale dei singoli uffici.

Dirò di più. Dobbiamo non soltanto potenziare quantitativamente, ma anche qualificare, sensibilizzare, specializzare. Torno perciò a sottoporre alla valutazione del Senato e del Governo la proposta, che giorni or sono ha trovato peraltro unanime la Commissione affari esteri, circa la costituzione presso le sedi consolari di appositi uffici di assistenza sociale, opportunamente di-

staccati nei centri ove maggiormente affluiscono i nostri lavoratori.

Un milione di italiani, nei Paesi del Mercato comune e nella Svizzera, con un movimento di ben 600.000 italiani all'anno tra espatri e rimpatri, sono dimensioni che di per sè già pongono problemi gravi, tanto più delicati quanto più complesse e varie ne risultano le componenti. Riguardano, questi problemi, non soltanto la tutela giuridica del rapporto di lavoro e dello *status* di sicurezza sociale, ma anche l'inserimento di individui separati dalla famiglia in ambienti differenti per lingua, per abitudini, per l'alimentazione, per il clima, per mentalità.

Mi sembra peraltro doveroso dare atto al nostro Governo, e particolarmente al Ministero degli esteri e al Ministero del lavoro, e, mi sia consentito, all'onorevole Sottosegretario Storchi che vediamo così spesso viaggiare, messaggero dell'Italia, nei Paesi ove più numerosi sono i nostri lavoratori, mi sembra peraltro doveroso dare atto al Governo del notevole, progressivo miglioramento delle condizioni di vita dei nostri lavoratori in Europa, nonostante, va da sè, le sopraindicate difficoltà e al di là del verificarsi di situazioni particolari e di casi singoli incresciosi che da noi tutti sono decisamente deprecati e condannati, che il nostro Governo saprà sempre rigorosamente contribuire a correggere, ma che sarebbe contrario alla realtà generalizzare. (*Commenti dall'estrema sinistra*).

La presenza dei nostri lavoratori all'estero e l'azione di stimolo del nostro Governo sui Governi e sulle autorità dei Paesi di immigrazione, onorevole Fiore ed onorevoli colleghi, si risolvono, molto spesso, in un avanzamento del progresso sociale per gli stessi lavoratori dei Paesi di immigrazione. Ne è testimonianza univoca, ma non unica, la convenzione che oggi viene sottoposta alla nostra ratifica. La legislazione sociale italiana, che, specialmente in questo ultimo decennio, ha raggiunto traguardi notevoli, è in posizione avanzata rispetto a quella svizzera, sia per uniformità che per estensione.

Il motivo del ritardo, lamentato da molti colleghi, nel rinnovo della convenzione del 1951, è dovuto proprio a questa disparità di uniformità tra le legislazioni sociali dei due Paesi. Al collega Canziani, che ha opportunamente rilevato, poc'anzi, la carenza della convenzione per quanto concerne la tutela degli emigrati temporanei... (*Interruzione del senatore Fiore*) ... sono in grado di comunicare che, in sede di rinnovo della convenzione di emigrazione, il Governo italiano saprà tutelare i lavoratori temporanei che stagionalmente lavorano nella Confederazione elvetica. (*Commenti dall'estrema sinistra*).

La Svizzera, onorevoli colleghi, non poteva riconoscere, senza suscitare gelosie e frizioni interne, posizioni di privilegio ai nostri emigrati rispetto alla situazione dei suoi stessi lavoratori. Ed ecco che la Confederazione elvetica, pur non facendo parte del Mercato comune europeo, è stata in dotta ad ispirarsi ai principi degli articoli 100 e 118 del trattato di Roma, ponendo in azione, con le comprensibili difficoltà e remore, un processo di adeguamento e di armonizzazione della sua legislazione sociale con quella dell'Italia e degli altri Paesi della Comunità economica europea; il che è avvenuto, ovviamente, a diretto vantaggio degli stessi lavoratori svizzeri.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nell'avviarsi alla conclusione di questa brevissima replica, sia consentito al relatore della 3ª Commissione affari esteri di ricordarsi di essere anche un parlamentare meridionale, e per giunta calabrese, e in quanto tale più direttamente inserito nel vivo contesto delle Regioni del nostro Paese che danno il massimo contributo all'emigrazione. Nella Svizzera — ha ragione l'onorevole Conte — oggi gli emigrati meridionali costituiscono un decimo dell'intera popolazione elvetica ed il 20 per cento della mano d'opera occupata; e, tra fluttuanti e stabili, circa 150 mila sono i lavoratori provenienti dalla Calabria.

Si è lamentata, dai colleghi Fiore ed altri, la mancata corresponsione degli assegni familiari a tutti i lavoratori emigrati. Mi pare che il testo della convenzione sia chiaro al riguardo: gli assegni familiari che, in base alla legislazione elvetica, sono previsti solo per i lavoratori agricoli e per i piccoli contadini, sono estesi, invece, dalla legislazione cantonale e a seguito di impegno assunto in sede di questa convenzione, a tutti i nostri lavoratori.

Mi risulta, da indagine fatta, che i Cantoni svizzeri che a tutt'oggi hanno esteso la corresponsione degli assegni familiari ai nostri lavoratori sono la quasi totalità: soltanto tre non li corrispondono.

FIORE. Ma qual è l'entità di questi assegni familiari?

MILITERNI, relatore. Questo mi viene confermato anche da rapporti e da contatti diretti con i nostri lavoratori in Svizzera.

Certo è bene che la Svizzera consideri sempre meglio che l'emigrazione significa ricchezza per l'una e per l'altra parte. È vero che la mano d'opera italiana incassa 100-120 miliardi di salari all'anno, ma è soprattutto anche vero che è la mano d'opera italiana che ha fatto e fa funzionare a pieno ritmo l'industria elvetica, contribuendo direttamente ad un incremento del reddito elvetico che assomma ad oltre 282 miliardi.

Ho avuto, onorevoli colleghi e onorevole signor Sottosegretario, più volte l'opportunità di incontrarmi con questi nostri carissimi fratelli emigrati. Ho raccolto, tra le tante, un'istanza che abbiamo il dovere sacrosanto di sottoporre, ancora una volta, alla vigile e certo premurosa considerazione ed azione conseguente del nostro Governo e alla doverosa, scrupolosa attenzione dei Governi dei Paesi di immigrazione, e specialmente della Svizzera: quella relativa alle condizioni abitative dei nostri lavoratori.

In Germania un sensibile progresso si è registrato ultimamente: sono in funzione, da qualche tempo, dormitori collettivi ben attrezzati, con pavimenti piastrellati, aria con-

dizionata, acqua calda e fredda, cucina elettrica, e ciò in conseguenza dei mutui speciali che il Governo tedesco ha concesso alle imprese per migliorare le condizioni abitative dei lavoratori emigrati. Ma, onorevole Sottosegretario, nella Svizzera non pochi lavoratori sono ancora costretti ad arrangiarsi nei baraccamenti, nelle autorimesse, nelle soffitte, in certe non sempre igieniche case di periferia, sulle cui porte — mi comunicano i lavoratori calabresi — non è scritto il nome della famiglia, ma « Gruppo Catanzaro », « Gruppo Cosenza », « Gruppo Reggio Calabria ». (*Commenti e interruzioni dall'estrema sinistra*).

Onorevoli colleghi, sento però che tradirei il mio mandato se non cogliessi anche questa occasione per ricordare al Paese, al Governo e, dal nostro libero Parlamento ai Governi ed ai Parlamenti dei Paesi di immigrazione, che dobbiamo, sì, preoccuparci, sempre più e sempre meglio, dell'assistenza ai lavoratori emigrati, ma che, soprattutto all'interno dei singoli Paesi membri, e nel più vasto ambito della Comunità economica europea, dobbiamo sempre più incisivamente strumentare il nostro comune impegno di integrazione economica e politica, in una visione autenticamente cristiana, e quindi operosamente solidaristica, dell'avvenire.

Onorevoli colleghi, se è vero, come è vero, che nelle economie moderne è il capitale che si trasferisce là dove esistono disponibilità di lavoro, perchè è l'economia al servizio dell'uomo e non viceversa, se è vero che in quanto cristiani ed italiani siamo lieti di partecipare al processo storico dell'Europa unita in un mondo libero e di vedere i lavoratori italiani, meridionali e calabresi in particolare, avanzare, con le armi pacifiche del lavoro, esercito della speranza e del divenire, per il progresso di altre regioni dell'Europa e del mondo, è pur vero che tutti saremo più lieti e avremo più serena coscienza il giorno in cui sarà finalmente il lavoro ad andare là dove sono i lavoratori, e fonti sempre più stabili di lavoro e di reddito sorgeranno sulle estreme sponde dell'Europa meridionale.

Si è detto che l'Italia e l'Europa del Mediterraneo, all'alba dell'epoca moderna, hanno visto declassati e ristretti i loro orizzonti allorchè un italiano sottrasse all'ignoto i venti dell'Oceano che sulle vele del suo ardimento divennero, improvvisamente, il palpito e l'ampio respiro gagliardo del mondo nuovo. Ma oggi, onorevoli colleghi, sul Mediterraneo, dall'Africa, dal Medio Oriente, converge l'ansia di un altro nuovo mondo, e l'Italia ed il Mezzogiorno ridiventano l'estremo molo dell'Europa mediterranea, ove lavoratori e popolazioni, dalla geografia, dalla storia e dalla provvidenza di Dio, sono stati posti all'incrocio perenne della civiltà.

Mi sia consentito, onorevoli colleghi, concludere la brevissima replica formulando un augurio: che non sia lontana l'epoca in cui la emigrazione, da strutturale e necessitata, diventerà fenomeno congiunturale veramente libero nella vita dei popoli. Ed è in questa fiduciosa prospettiva di cristiana solidarietà democratica che io ho l'onore di chiedere al Senato la ratifica della convenzione italo-svizzera. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

S T O R C H I , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* Signor Presidente, onorevoli senatori, come già è stato rilevato nelle relazioni sia del Governo sia della Commissione, nella convenzione fra l'Italia e la Svizzera, di cui si propone la ratifica, possono essere avvertiti alcuni istituti di carattere previdenziale che già hanno trovato una soluzione attraverso le opportune intese fra i due Paesi, ed altri invece che ancora non sono stati definiti o risolti. Di ciò questo perchè è evidente che la valutazione che noi dobbiamo dare della convenzione deve essere una valutazione complessiva, deve essere cioè una valutazione che tenga conto di quanto già è stato convenuto e di quanto ancora potrà esserlo attraverso gli strumenti che la stessa convenzione ha predisposto. Ciò premesso, mi

pare di poter rilevare che l'elemento più notevole regolato dalla convenzione riguarda il sistema delle pensioni, siano quelle per vecchiaia e superstiti che quelle per invalidità. Questo problema era stato trattato anche nella precedente convenzione del 1951 ma limitatamente all'assicurazione per vecchiaia e superstiti, con un'impostazione che era basata sul trasferimento dei contributi dall'assicurazione svizzera in quella italiana, purchè vi fosse un minimo di permanenza in Svizzera di 10 anni: sistema che provocava critiche e lamentele, anche per la diversità di trattamento che veniva a stabilirsi fra il lavoratore italiano e quello svizzero.

Da ciò la prima parte di questa convenzione che realizza per le assicurazioni vecchiaia e superstiti la parità di trattamento con il lavoratore svizzero, riconoscendo il diritto alle prestazioni a partire da un solo anno di contribuzione ed estendendolo anche al settore dell'invalidità, che non era compreso nella precedente convenzione del 1951 dato che la legge svizzera che l'ha regolato, come ha ricordato poc'anzi il relatore, è del 1960.

È vero però che vi è anche un altro problema che è stato rilevato da alcuni senatori intervenuti nel dibattito e che riguarda la possibilità di mantenere il sistema precedente della trasferibilità dei contributi e ciò data anche la diversa età di pensionamento prevista dalla legislazione italiana rispetto a quella svizzera. E difatti una apposita norma transitoria permetterà di fare, durante un periodo di cinque anni, un esperimento pratico per vedere in concreto le conseguenze dell'applicazione della legge in relazione alle particolari caratteristiche di età e di lavoro dell'emigrazione italiana, e ciò tanto più che all'articolo 22 è prevista una Commissione permanente italo-svizzera con l'incarico appunto di sorvegliare l'applicazione della Convenzione e di formulare, se del caso, tutte le proposte modificative della convenzione stessa.

Alle norme riguardanti la pensione di vecchiaia, invalidità e superstiti vanno però aggiunte anche le altre riguardanti altre forme assicurative che non erano state pre-

viste da convenzioni precedenti, come per esempio quelle relative all'assicurazione infortuni professionali e non professionali ed alle malattie professionali, particolarmente importanti per tanti lavoratori italiani, dati i mestieri ai quali sono addetti nella Svizzera, e che ora vengono estese anche a loro, a tutela della loro vita o a riparazione del danno eventualmente subito.

Restano infine, e lo sappiamo bene, due altri problemi particolarmente importanti per i nostri connazionali e che riguardano gli assegni familiari e l'assicurazione malattia per i familiari rimasti in patria. Come già il relatore ha avuto occasione di rilevare, questi due problemi hanno trovato una difficoltà contrattuale nelle diversità esistenti tra il sistema italiano e non dico il sistema svizzero, ma addirittura la mancanza di un corrispondente sistema svizzero. Per quanto riguarda infatti gli assegni familiari, fatta eccezione per i lavoratori agricoli, nessuna concessione era prevista dalla legislazione federale svizzera. Non solo, ma poichè questa materia degli assegni familiari nella legislazione svizzera è affidata alla competenza dei singoli Cantoni, non vi è stata altra possibilità se non quella di rifarsi alle decisioni di ogni singolo Cantone e queste decisioni sono venute secondo gli impegni che erano stati presi da parte del Governo, tanto che posso confermare quanto ha detto l'onorevole relatore e cioè che attualmente sono solo tre i Cantoni che ancora non hanno provveduto a decidere con provvedimenti interni l'estensione degli assegni familiari, anche se uno di questi già li corrisponde in via amministrativa.

Certamente è vero, come è stato rilevato, che le decisioni prese da ciascun Cantone possono non essere uguali tra di loro, per cui per quanto riguarda le norme sugli assegni familiari non avremo una uniformità per tutta la Svizzera. Ma ciò, come ho detto, è proprio una delle conseguenze della mancanza di una legislazione uniforme per tutta la Svizzera e dell'aver dovuto seguire pertanto la strada di singole norme cantonali. Comunque, posso assicurare che stiamo già facendo l'accertamento delle sin-

gole norme, Cantone per Cantone, per ogni eventuale intervento. Così come non vi è dubbio che, se la Confederazione svizzera giungerà ad approvare una legislazione federale uniforme in materia di assegni familiari, sarà ancora più facilitato il compito della sua estensione ai lavoratori italiani, con criteri di uniformità e di uguaglianza per tutti.

Per quanto poi riguarda l'assicurazione di malattia per i familiari le difficoltà incontrate sono state ancora maggiori data la mancanza di ogni norma del genere sia nella legislazione federale che in quella cantonale. Per questo, come gli onorevoli senatori possono vedere dalla dichiarazione comune allegata al testo dell'accordo, è stato solo dichiarato l'impegno della delegazione svizzera ad esaminare questo stesso problema insieme naturalmente con la delegazione italiana per vedere quali proposte, quali soluzioni si possono trovare per far sì che quest'aspirazione, che da parte italiana è stata ripetutamente manifestata come uno degli elementi tra i più importanti della tranquillità e della serenità del lavoratore italiano che è lontano dalla sua famiglia e dai suoi affetti più cari, ma che almeno vuol sapere che essa è curata ed assistita in caso di malattia, possa trovare una soluzione effettiva e concreta. In questo senso, pertanto, saranno riprese le conversazioni col Governo svizzero da parte di apposite delegazioni, così come sarà fatto anche per quanto riguarda una serie di altri problemi che sono stati toccati nella discussione ma che non riguardavano la materia propria della sicurezza sociale quanto invece quella più generale dei rapporti migratori fra i due Paesi. Infatti, come è noto agli onorevoli senatori, avevamo con la Svizzera due accordi: l'accordo di emigrazione e l'accordo per la sicurezza sociale. Questo ultimo viene rinnovato con questo strumento, l'altro invece dovrà essere rinnovato con altro strumento e ciò tanto più che dovrà regolare i problemi generali della nostra emigrazione in Svizzera come quelli relativi ai permessi di lavoro, all'entrata in Svizzera, alle visite mediche, agli alloggi e così via (*interruzione del senatore*

Conte); certamente, anche della presenza dei lavoratori nella vita economica, industriale e sindacale dei vari Cantoni. Del resto, onorevole collega, lei sa bene che proprio in questi giorni questo argomento è in discussione anche in sede di Comunità europea, perchè nel progetto per la nuova convenzione sulla libera circolazione della mano d'opera, che dovrà sostituire il Regolamento n. 15, sono esplicitamente previsti anche questi problemi.

In quanto ad altri problemi di carattere più generale e più ampio ai quali taluni oratori hanno fatto riferimento nei loro interventi, penso che essi potranno trovare rilievo nella sede più opportuna ed ormai prossima della discussione al Senato del bilancio del Ministero degli affari esteri. Per parte mia, mi sia consentito rilevare che l'atteggiamento del Governo è quello di andare incontro alle esigenze di tutela e di assistenza, intese in tutti i loro vari e molteplici aspetti, dei lavoratori italiani, ed anche proprio di valutarli sotto il profilo della loro maturità e della loro partecipazione attiva a questi stessi problemi.

Potrei dire, se mi è consentito, che non più tardi di ieri in alcune zone valloni e fiamminghe mi sono incontrato con centinaia di lavoratori insieme coi quali abbiamo ampiamente discusso ed esaminato i problemi di lavoro e di vita, sempre vivi ed importanti, di un Paese come il Belgio nel quale vi è una numerosa collettività di italiani, con le loro famiglie e con i loro figli.

Concludendo questo mio breve intervento, desidero ringraziare il relatore, la Commissione ed il Senato, che con tanta sollecitudine hanno voluto portare alla discussione questa convenzione affinché sia possibile al Parlamento italiano di approvarla, così come già è stato fatto dal Parlamento svizzero e nello stesso tempo esprimere l'augurio che la sua approvazione apra la strada alla sua migliore e più completa attuazione per quanto da essa già disposto, così come agli ulteriori adempimenti che, come mi sono permesso di enunciare, sono certamente nei propositi del Governo. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

G E N C O , Segretario:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra l'Italia e la Svizzera relativa alla sicurezza sociale con Protocollo finale e Dichiarazioni comuni, conclusa a Roma il 14 dicembre 1962.

(*È approvato*).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli Atti Internazionali indicati nell'articolo precedente, a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità al disposto dell'articolo 26 della Convenzione stessa.

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore De Luca Luca. Ne ha facoltà.

D E L U C A L U C A . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, è stato detto che questa convenzione tra il nostro Paese e la Svizzera riguarda, in sostanza, 570.000 italiani, cioè oltre mezzo milione di connazionali in gran parte meridionali che sono scappati dalla Puglia, dalla Lucania, dalla Calabria, dalla Sicilia, non percorrendo il cammino della speranza, ma soltanto per trovare uno sbocco alla loro disperazione. Questo fenomeno dell'emigrazione, specie in questi ultimi anni, ha assunto un carattere impetuoso e disordinato, sì da prendere le caratteristiche e le proporzioni quasi di un disastro nazionale. Dalla mia regione sono scappati via 500 mila lavoratori su due milioni di abitanti, ossia l'80 per cento circa della popolazione lavorativa. Oggi in Calabria resta il vuoto lasciato dai fuggiaschi, e decine e decine di migliaia di questi miei correghionali sono proprio in Svizzera, accanto a

decine e decine di migliaia di pugliesi, di lucani, di siciliani, di veneti.

Signor Presidente, come vivono questi nostri emigrati in Svizzera? Cinquanta anni fa dare una risposta a questa domanda non era troppo facile; oggi è molto diverso, oggi si può sapere e sappiamo come vivono i nostri emigranti in Svizzera. Io lo so perchè in Svizzera ci sono stato ed ho potuto vedere con i miei occhi e toccare con le mie mani una realtà spesso angosciata e mortificante.

Sette od otto anni fa l'emigrante che si recava nella vicina Repubblica credeva di poter trovare certe garanzie democratiche e civili, perchè aveva sentito parlare fin da bambino di questa Confederazione elvetica, Paese libero, civile, democratico, felice. Credeva, questo emigrante, di potervi trovare certe garanzie relative al rispetto del contratto di lavoro, quando ne era in possesso, un alloggio decente e tutela dei suoi diritti non soltanto da parte delle nostre autorità consolari, ma anche da parte delle stesse autorità della Svizzera. L'ospitalità che pensava di trovare, era per lui doverosa e giusta, l'ospitalità cioè di un Paese che non ha mano d'opera da impiegare e che per andare avanti oggi e progredire ha assoluto bisogno della mano d'opera dei Paesi vicini. Fra l'altro la realtà nella Repubblica elvetica è proprio questa: la Svizzera oggi, se vuole costruire case, se vuole bucare montagne, se vuole costruire strade o ammodernare ferrovie, se vuole impiantare nuove fabbriche, poichè non ha un solo disoccupato, altra scelta non ha che quella di ricorrere alla mano d'opera straniera.

Non c'è dunque da meravigliarsi se il nostro emigrante si attendeva da questo Paese qualcosa di diverso da ciò che poi in sostanza ha dovuto e deve subire. L'emigrante oggi non vede rispettati i contratti di lavoro e le convenzioni, non ha un alloggio decente — lo ha confermato anche il relatore Militeri — e paga in Svizzera tasse su tasse. Una volta che il nostro emigrante mette piede sul territorio della vicina Repubblica, si sente ripetere dal datore di lavoro il solito ritornello: se ti conviene, va

bene; se non ti conviene, torna pure al tuo paese. Si afferma che le convenzioni internazionali assicurerebbero la parità delle condizioni salariali tra lavoratori del luogo ed emigranti. In realtà, questa parità di condizioni spesso diventa una favola, perchè non esiste. Si può dire che, in tutto il territorio della Repubblica elvetica, salvo alcune eccezioni, l'operaio italiano, a parità di qualifica, di regola è sempre retribuito con una paga inferiore a quella che percepisce l'operaio svizzero.

Nella zona di Dietikon questa è una norma permanente.

Si è parlato dei sindacati svizzeri. Ebbene, che fanno i sindacati svizzeri? Non fanno niente, perchè da trent'anni, nella Repubblica elvetica, esiste una tregua tra le organizzazioni operaie e le organizzazioni padronali. Questa tregua non è stata rotta, nè i sindacati operai svizzeri intendono romperla per proteggere gli interessi dei lavoratori italiani.

Si è parlato degli alloggi. Il collega Militeri ha parlato di baracche, di soffitte; io aggiungo « le stalle » e dico anche qualche altra cosa. Tutte le abitazioni inservibili, cioè le abitazioni dichiarate inabitabili, in Svizzera vengano affittate a prezzi altissimi ai nostri emigranti i quali vi si accampano come zingari.

Nei dintorni di Zurigo, nei dintorni di Basilea si possono vedere questi accampamenti. Si tratta di vere e proprie compagnie di emigranti, onorevole Sottosegretario, che col loro lavoro creano ricchezza altrove, mentre i loro paesi di origine vivono nell'arretratezza e nel più completo abbandono; compagnie di emigranti che però occorre difendere e tutelare, e non soltanto, badi bene, onorevole Sottosegretario, sul terreno previdenziale, quanto e soprattutto nei loro diritti democratici e civili.

L'operaio italiano, in Svizzera, se vuole comprare e leggere un giornale, deve comprare, se lo vuol leggere in pubblico, uno di quei giornali graditi alle autorità, perchè anche in Svizzera c'è purtroppo questo costume oggi: vi sono giornali graditi al Governo e giornali non graditi al Governo. Io stesso, quando sono sceso alla stazione di

Dietikon e ho chiesto « l'Unità » me la sono vista porgere sottobanco. Guardi, che io dico la verità sacrosanta, onorevole Sottosegretario; me la sono vista porgere piegata in modo che il titolo non si vedesse, e con una strizzatina d'occhio, da parte del distributore, il quale, alle mie proteste, rispose chiaramente che non voleva avere guai con le autorità del posto.

Non è dunque che « l'Unità » non arrivi, arriva puntualmente. Il fatto è che i rivenditori sono stati consigliati dalla polizia di non metterla troppo in mostra.

La polizia è uguale dappertutto, e quando la polizia dà certi consigli sappiamo benissimo dove vuole arrivare e quali minacce essa nasconde dietro i suoi consigli e le sue raccomandazioni.

Sicchè in Svizzera, tutto sommato, abbiamo la tregua sindacale, abbiamo carenza di personale dei nostri consolati (basti pensare alla situazione di Basilea, dove abbiamo un consolato con dodici impiegati e 72.000 emigrati italiani da assistere); in Svizzera abbiamo la discriminazione politica, la polizia alle calcagne, la polizia che dà la caccia all'uomo, abbiamo impedimenti e di vieti perchè libere associazioni tra emigranti possano sorgere.

Ecco la realtà, onorevole Presidente, ecco il clima nel quale sono costretti a vivere i nostri emigrati nella vicina Repubblica elvetica.

Ci sono anche gli emigrati che stanno quieti, gli emigrati che non si lamentano apertamente, che stanno zitti di fronte alle umiliazioni ed alle angherie, che stanno zitti nella fabbrica, nei caffè, per le vie; sono taciturni e tutto il giorno fanno il raffronto di quello che oggi hanno in Svizzera con quello che avevano ieri nell'Italia del sud. Questi emigrati fanno di tutto per confondersi con la folla, per non essere conosciuti, per non essere visti; ma quanta amarezza e quanto veleno accumulano addosso, onorevole Sottosegretario? Le espulsioni avvenute in questi ultimi tempi, d'altra parte, non fanno che confermare appieno questo clima illiberale che si respira nella vicina Repubblica. E questo clima — mi

si consenta — non è degno di un Paese che si dice democratico e civile.

Durante la discussione del bilancio dell'Interno, l'onorevole Rumor ha smentito decisamente che sia stata la polizia italiana a fornire i nomi alla polizia svizzera; al senatore Terracini a Ginevra il nostro ambasciatore ha dichiarato tutto l'opposto. Mettetevi d'accordo, onorevole Sottosegretario! Sta di fatto che i nostri connazionali sono stati espulsi, e nelle forme più offensive ed ingiuste.

Ascolti, onorevole Sottosegretario, ciò che ha detto a tale proposito al Consiglio cantonale ginevrino il consigliere Jean Vincent: « Tutti i partiti hanno fatto propaganda presso i lavoratori in Svizzera, ma senza essere disturbati. La polizia federale non ha trovato nulla di sostanziale da rimproverare ai lavoratori italiani comunisti, se non il fatto che essi distribuivano manifestini e giornali tra i loro compagni. I provvedimenti adottati contro gli operai comunisti italiani sono, tra l'altro, inumani e stupidi, dal momento che la nostra industria ha assolutamente bisogno di loro ». Ecco, onorevoli colleghi, come si è espresso un dirigente della vicina Repubblica a proposito dell'indegna espulsione avvenuta a danno dei nostri connazionali.

Ma vi è di più, badate; e finisco la mia di chiarazione di voto. Perfino nella Repubblica federale tedesca le cose sotto questo aspetto vanno diversamente; e quando parlo della Repubblica federale tedesca dico tutto! È avvenuto che un medico e due studenti iraniani erano stati condannati da un tribunale tedesco per possesso di materiale propagandistico del Partito di sinistra iraniano — il Tudek — e del Partito comunista della Germania orientale. I tre avevano presentato ricorso contro la sentenza, affermando che essi, sostenendo il Tudek, in sostanza non volevano altro che liberare la loro patria dal feudalismo. Ebbene, la Corte federale tedesca ha accettato la tesi della difesa e ha riconosciuto agli accusati il diritto di agire secondo le loro convinzioni, ove ciò non danneggi l'integrità della Repubblica federale tedesca. Ciò è avvenuto nel mese di luglio di quest'anno nella Germania occiden-

tale, in un Paese cioè in cui il Partito comunista, come è noto, è stato messo al bando da molto tempo. Ma in questo Paese, ad uno straniero, secondo la sentenza della Corte federale, è consentito di svolgere tra i suoi connazionali propaganda comunista, purchè ciò non minacci l'integrità dello Stato.

Ora, caro collega Militerni, di questo diritto democratico e civile la convenzione non fa neanche il minimo cenno. Sullo stesso argomento la relazione tace, e tutto ciò è grave, specie dopo gli incresciosi fatti accaduti. È vero che, rispetto alla convenzione del 1951, l'attuale convenzione rappresenta un passo innanzi per ciò che concerne il problema previdenziale; ma è altrettanto vero che ciò non basta e che su tutte queste altre cose vi è un silenzio di tomba.

Ora a me pare, signor Presidente — e concludo — che insistere, da parte del nostro Governo, in un atteggiamento che sollecita una politica discriminatoria nei riguardi dei nostri connazionali sia oltre tutto assurdo e pericoloso.

Sono queste le considerazioni e i motivi per cui il Gruppo comunista si astiene dal voto. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Bosso. Ne ha facoltà.

* **BOSSO.** Dato il contenuto umano e sociale del problema, che trova una prima concreta soluzione nella convenzione della cui ratifica abbiamo discusso, noi voteremo a favore della ratifica stessa. Voteremo a favore, anche se convinti che la convenzione non è perfetta e non è completa; voteremo a favore, con l'augurio che essa sia perfezionata e completata con nuove convenzioni integrative. (*Applausi dal centro-destra.*)

PRESIDENTE. Mi devo compiacere col senatore Bosso per la brevità della sua dichiarazione di voto. Colgo l'occasione per fare un appello a tutti i senatori affinché le dichiarazioni di voto siano sempre concise.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato.*)

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (155)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

FLORENZA, relatore. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ho cercato, per quanto possibile, nella relazione scritta, data la brevità del tempo che ho avuto a disposizione di esporre tutti i vari problemi che si collegano all'attività del Ministero della marina mercantile.

I riflessi di tutto quanto è collegato con le nostre attività marinare (campo armatoriale, industria delle costruzioni navali, attività portuali, pesca, altre attività collaterali) sono veramente profondi nel campo economico, sociale, politico, di prestigio nazionale, e si manifestano in modo così vario per le attività di lavoro che essi influenzano e per le varie categorie di lavoratori e imprenditori che ne sono interessati, che, per quanto abbia cercato di esporre nella forma più obiettiva i vari argomenti, indicando la situazione attuale e le necessità più urgenti, certamente, purtroppo, sono convinto di non essere stato completo nell'esposizione di tutti i problemi.

Ho accennato anche al prestigio nazionale perchè non c'è dubbio che la presenza della nostra bandiera nei vari porti del mondo è elemento positivo e di maggiore prestigio,

quando le nostre navi si presentano con i requisiti di modernità nel campo tecnico e di conforto, e ne deriva una valutazione positiva sull'intera Nazione.

Sono trascorsi quasi venti anni dalla fine della guerra. Gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nell'elevato dibattito hanno fatto dei rilievi, lamentando che lo sviluppo della nostra Marina non si è adeguato ai progressi che in altre Nazioni si sono avuti nel potenziamento e nell'ammodernamento del naviglio.

Onorevoli colleghi, non c'è dubbio che altri Paesi hanno potuto fare più di noi, ma non credo si possa autorizzare una critica negativa su quanto si è fatto in Italia.

Molte delle nostre navi sono state, anche in campo internazionale, valutate con vivo senso di ammirazione e mi riferisco sia alle navi per passeggeri che a navi per trasporto merci. Anche la stampa estera, ad esempio, ha esaltato la modernità delle due ultime navi, la « Raffaello » e la « Michelangelo ».

Non c'è dubbio ancora che molta strada si deve percorrere, ma quanto si è realizzato è certamente positivo, e ciò — senza che io mi dilunghi ora nell'esposizione di cifre — è chiaramente indicato nella mia relazione.

Abbiamo ancora molta zavorra da eliminare, ma, per ottenere questo, come ho scritto nella relazione, ho con chiarezza indicato che dobbiamo affrontare il problema fornendo gli strumenti più idonei perchè ciò si realizzi.

Il rapido evolversi della tecnica navale determina rapidamente il superamento di quanto, pur di recente costruzione, si poteva considerare perfetto poco tempo fa, particolarmente nel campo della competitività internazionale. È quindi quanto mai urgente che sparisca dalla nostra flotta tutto il naviglio che, per l'impossibilità di poter essere usato, dati i suoi alti costi di esercizio, non è in sostanza che una percentuale elevata seppure invisibile delle nostre navi in disarmo.

Ringrazio gli onorevoli colleghi che nei loro interventi hanno avuto lusinghiere espressioni per la valutazione della mia modesta opera, e ciò mi ha confortato.

Il senatore Crollanza, dopo aver fatto delle considerazioni sulla situazione armatoriale italiana, nei rapporti internazionali, ha richiamato l'attenzione sulla necessità di perequare i servizi di linea di preminente interesse nazionale in modo che anche sullo Adriatico si ripristinino le linee che prima esistevano, richiedendo che proprio le società della Finmare intensifichino i loro servizi per la conquista di nuovi mercati e per il ripristino delle vecchie linee; ed ha lamentato che la bandiera italiana sia stata sostituita nel mare Adriatico dalla bandiera straniera, particolarmente jugoslava e greca, ed anche francese.

Io ritengo molto apprezzabili le richieste del senatore Crollanza e penso che il signor Ministro, nella sua responsabilità e sensibilità, darà la opportuna risposta.

Il senatore Crollanza, come i senatori Vidali, Battaglia, Adamoli, Angrisani, Macaggi e Genco — ho ritenuto opportuno sintetizzare: siccome parecchi colleghi hanno trattato lo stesso argomento, allora rispondo collettivamente — richiama l'attenzione sul problema dei porti, attrezzature indispensabili per l'adeguamento dello sviluppo economico del nostro Paese.

Si è sollevato il problema del porto di Trieste, da parte del senatore Bonacina in sede di Commissione.

Il senatore Bonacina, riferendosi alle particolari condizioni di aiuto determinate in base al trattato di Roma per il porto di Amburgo, chiedeva che si operasse a favore del porto di Trieste ispirandosi allo stesso articolo del trattato che aveva giustificato gli aiuti concessi per il porto tedesco.

Espongo qual'è la situazione attuale. L'articolo 82 del trattato di Roma prevede che la Repubblica federale tedesca possa mantenere le misure adottate per compensare gli svantaggi economici, cagionati dalla divisione della Germania all'economia di alcune regioni della Repubblica stessa che risentono di tale divisione. Per l'attività portuale i porti di Amburgo e di Brema fruiscono da tempo di tariffe speciali ferroviarie per i trasporti con il retroterra. Ho voluto esser meticoloso nella ricerca storica e posso dire

che questi porti usufruivano già prima di questi vantaggi.

Voce dall'estrema sinistra. Non come dopo la firma dei trattati di Roma.

F L O R E N A , *relatore.* Lei evidentemente è più informato di me. Concettualmente l'impostazione è questa. È da tenere presente poi che l'adozione di queste tariffe ferroviarie speciali non fu determinata da problemi di concorrenza nei riguardi dei porti mediterranei e di Trieste in particolare bensì da una necessità di far fronte alla concorrenza dei porti belgi (Anversa), olandesi (Rotterdam e Amsterdam), che disponevano e dispongono per i collegamenti con il retroterra dell'economica via di navigazione del Reno. Naturalmente tali tariffe finiscono con l'influire competitivamente sull'attività del porto di Trieste che risente abbastanza notevolmente della concorrenza di Amburgo, scarsamente di quella di Brema, pur essendo certo che il maggior pericolo proviene per Trieste dalla concorrenza di Fiume, porto che non esisteva e che adesso invece lavora e forte.

Le agevolazioni palesi di cui godono i porti tedeschi sono quelle che vi ho indicato. Allora ritengo che, per risolvere efficacemente il problema sollevato, sarebbe opportuno che si prospettasse la necessità dell'elaborazione di una politica portuale comune tra i Paesi del M.E.C., anche e con la previsione di misure difensive contro la concorrenza dei porti jugoslavi che interessano Trieste e in certa misura Venezia e dei porti polacchi che interessano principalmente i porti tedeschi del nord-Europa.

E ciò ritengo molto opportuno anche in relazione al fatto che in sede di Comecon sembra si stia procedendo alla ripartizione del lavoro tra i porti oltre cortina. Non so se le informazioni che ho potuto avere siano esatte, ma, nel caso fossero esatte, questa certamente costituirà un elemento di competitività piuttosto forte, perché oltre cortina ci si sta organizzando settorialmente nei riguardi dell'assegnazione a determinati porti di compiti speciali selezionati in maniera da farli corrispondere ad una più razionale uti-

lizzazione del traffico che va a fluire in determinate direzioni. Questo potrà costituire un altro elemento di competitività a nostro danno.

In ogni caso l'applicazione a Trieste di misure di sostegno, anche se non espressamente previste come per i porti tedeschi, è possibile sulla scorta delle clausole del trattato, articolo 80, paragrafo 2, che prevede una particolare considerazione dei problemi delle regioni che hanno gravemente risentito di circostanze politiche particolarmente delicate. Per quanto si riferisce al problema generale dei porti e alla politica di sviluppo relativa, è opportuno fare una premessa. Il sorprendente sviluppo del traffico dei nostri porti e le fondate previsioni, per un ulteriore e sensibile incremento, hanno richiamato l'attenzione sui problemi delle attrezzature dei porti, dei costi dei servizi portuali e sulla necessità di un'impostazione della politica di sviluppo dei porti stessi. Del problema è stata investita anche la Presidenza del Comitato nazionale dell'economia e del lavoro ed una apposita Commissione è stata incaricata dell'esame di vari problemi.

La situazione attuale per alcuni porti è veramente difficile. Direi, da un punto di vista economico e delle conseguenze, tragica. E se guardiamo il porto di Genova è una cosa che rattrista perché lo sviluppo del traffico è stato fortissimo e le condizioni del porto di Genova, per un complesso di circostanze, non si sono per niente adeguate a questo imprevisto e forte sviluppo del traffico.

A D A M O L I . Non un complesso di circostanze, ma una sola circostanza: l'insensibilità del Governo. (*Si rivolge verso il Ministro della marina mercantile.*)

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile.* Ma non si rivolga a me!

F L O R E N A , *relatore.* Onorevoli colleghi, chi vi parla ha avuto l'onore di essere consulente del Consorzio del porto di Genova per parecchi anni. Io vi posso dire che in quel periodo, in cui occasionalmente sono stato consulente tecnico e ho partecipato alle

riunioni del Consorzio, (allora era avvenuta da poco tempo la rottura della diga foranea, si stava costruendo l'aeroscalo, vi era molto entusiasmo per questi lavori che forse distraevano un po' da quello che era il problema del porto) i problemi dicevo del porto si vivevano, si facevano dei progetti. Ma credetemi, mai nelle nostre riunioni apparve che il traffico che si doveva determinare proprio a Genova dovesse più che raddoppiarsi, triplicarsi; questa la situazione. Ma con questo io non intendo affermare che si sia fatto tutto quello che si doveva fare. Il problema dei porti non è però solo il problema del porto di Genova, Genova è l'esempio *éclatant*. In questo periodo, a Genova, ci siamo trovati con 10-15-18 navi alla rada in attesa di poter trovare il posto di attracco, ma in parecchi altri porti occorrono lavori; il problema deve essere affrontato. Quello che oggi noi possiamo sapere perchè ci è stato comunicato, perchè l'ha detto il Ministro alla Camera, è che il piano dei porti è entrato in un'impostazione di realizzazione progettuale e quando si parla di porti dire: noi realizziamo il porto di Genova o il porto di Palermo o il porto di una piccola rada e con questo vedere il porto è un'ironia; devono passare degli anni perchè certe opere si realizzino. Ma comunque siamo nella fase dell'impostazione positiva, della realizzazione attraverso un « piano dei porti » che deve essere certamente, anzi io penso che sia di attualità.

Questo del resto è un dovere che dobbiamo sentire, perchè è legato alla nostra economia. E io penso che spese più produttive di quelle fatte per potenziare il porto, elemento di ricezione di traffico che rappresenta ricchezza ed economia positiva, non si possano concepire, per quanto riguarda le programmazioni.

D'ANDREA ANDREA. Questo solo a parole...

ADAMOLI. È un'accusa che fa...

FLORENA, *relatore*. Io sto facendo un'affermazione non solo a parole, ma che corrisponde ad un fatto positivo. Io ritengo

che questa sia l'impostazione che si deve fare per una spesa produttiva. Nel campo generale delle spese che si debbono programmare in Italia per tante opere, per soddisfare tante richieste e tante necessità, ritengo che si sia arrivati al punto che alla programmazione dei porti debba immediatamente seguire il programma di realizzazione.

E badate che, quando dico programma di realizzazione, ho la perfetta visione, da tecnico, che ciò significa anni che passano. Io sto parlando quindi realisticamente...

MACAGGI. Il porto di Genova non può attendere degli anni...

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. D'accordo.

FLORENA, *relatore*. Ad ogni modo la situazione attuale per alcuni porti è veramente difficile. Quanto si riferisce a Genova si verifica in parecchi altri porti, se non nella stessa misura e nella stessa drammaticità, certamente con manifestazioni di insufficienza.

Quindi non posso che insistere sulla necessità che la realizzazione delle opere necessarie per rendere i nostri porti idonei all'importante e vitale funzione che debbono esplicare sia perseguita con la maggiore celerità possibile. E, con questa considerazione, devo convenire con le richieste che i senatori sopra indicati hanno formulato nel loro intervento.

Sarà da valutare, nel campo dell'organica programmazione, la gradualità indispensabile degli interventi, che naturalmente debbono essere estesi a tutte le infrastrutture (mezzi meccanici, raccordi ferroviari, magazzini deposito merci, viabilità). Richiamo anche l'attenzione sulla necessità di piccoli porti di rifugio indispensabili per l'attività della pesca.

Il senatore Vidali auspica che sia riordinata tutta la materia relativa all'istituzione degli enti portuali e vorrebbe, a parte i poteri maggiori da dare agli enti esistenti, che l'istituzione degli enti fosse allargata (se ho capito male chiedo venia) dotando gli enti stessi di particolari facoltà di gestione.

Devo dichiarare — questo è un mio pensiero personale — che, a mio giudizio, è accettabile la creazione di un ente portuale quando il traffico di quel porto raggiunge un determinato volume, quando vi è un certa entità di movimento.

Non è economicamente consigliabile di creare l'ente in ogni porto anche di limitato traffico. Per quanto si voglia, l'ente costituisce un costo in se stesso, per gli uomini che devono farne parte, per l'impostazione dell'organizzazione. Andare ad istituire un ente, con il suo presidente, il suo direttore, il suo personale, in un porto che ha scarso traffico, significa non ricavarne le spese. Si afferma: l'ente sarà elemento propulsore per far acquistare traffico al porto. Io sono convinto invece che il traffico non si determina per la esistenza o meno dell'ente: il traffico è determinato naturalmente, dalla posizione geografica, dall'entroterra e dalla potenzialità del porto a ricevere il movimento. Non condivido pertanto l'idea che si allarghi l'istituzione degli enti.

Il senatore Battaglia e il senatore Adamoli hanno trattato anche della crisi dei cantieri, richiamando l'attenzione sull'attività cantieristica che si dibatte in difficoltà. I cantieri hanno attraversato un periodo gravissimo in corrispondenza della crisi dei noli, che aveva fatto ridurre in maniera spaventosa le commesse. Tale periodo di crisi dei noli si è attenuato in seguito, si sono avute variazioni ed oggi non si può dire che vi sia una crisi di commesse. Se noi guardiamo l'impostazione delle navi in costruzione, delle commesse che si sono avute nel 1961-62...

A D A M O L I . Le commesse contano a distanza di due anni. Oggi non vi sono commesse per il 1964. A quell'epoca i cantieri saranno vuoti.

F L O R E N A , *relatore*. Io posso dire soltanto che la competitività è un problema grave. Noi, in materia di industria cantieristica, e così quando parliamo di armamento, di marina, eccetera, ci troviamo in campo internazionale. In materia di competitività noi eravamo in una situazione gravissima, situazione che è migliorata, perchè il di-

vario tra i nostri costi e i costi di altri produttori internazionali è diminuito di molto.

Se non ricordo male, senatore Adamoli, nel suo intervento in Commissione, lei accennò alla funzione del cantiere, il quale è un impianto industriale di montaggio, e ricordò che la mancanza di competitività dei nostri cantieri dipende dall'elevato prezzo che essi devono pagare per le forniture dei materiali che servono alla costruzione delle navi...

A D A M O L I . Lamiere e motori.

F L O R E N A , *relatore*. Quindi il problema si ricollega all'attività delle industrie.

A D A M O L I . Delle industrie di Stato. Sono infatti le aziende di Stato che producono lamiere e motori e impongono alti costi.

F L O R E N A , *relatore*. Io ritengo che il cantiere delle industrie di Stato, parlo delle industrie irizzate, compri materiale, lamiere, materiale siderurgico insomma, non credo che compri macchine. Quali sono queste industrie che forniscono le macchine?

A D A M O L I . Ma non conosce le officine meccaniche di Genova, l'Ansaldo? Costruiscono motori di ogni tipo, anche per i grandi transatlantici e credo che anche la Fiat li faccia.

F L O R E N A , *relatore*. Lo so che costruiscono motori, ma non è solo l'Ansaldo che li fornisce.

Il problema, che esiste, comunque, secondo lei, è legato ad un rapporto di maggiori costi nella cessione di questo materiale. Secondo qualche industriale, presso il quale ho voluto assumere informazioni, non è questo l'elemento fondamentale del maggior costo. (*Interruzione del senatore Adamoli*). Non ho parlato col fornitore, ho parlato con l'industria dei cantieri.

Comunque, la situazione dei cantieri, che è stata gravissima, accenna a migliorare, anzi è migliorata. Lei si riferiva ad una posizione particolare di Monfalcone, lei diceva che la potenzialità dei nostri cantieri è di

gran lunga superiore alla produzione attuale. Questo lo sappiamo.

B A T T A G L I A . È superiore del 50 per cento.

F L O R E N A , *relatore*. Del 50 per cento non credo, e bisogna vedere se verranno altre commesse, bisogna vedere se, per esempio, le società della Finmare cominceranno ad ordinare.

Comunque, per incentivare quello che possa essere incentivato in rapporto alla costruzione, all'industria cantieristica, tutto sarà fatto. C'è un ordine del giorno, a firma Genco, che prevede la possibilità di ulteriori interventi, ordine del giorno che io accetto al cento per cento.

I senatori Fabretti, Crollalanza e Battaglia hanno trattato il problema della pesca. A tutti io credo di non poter altro, nel rispondere, che riferirmi a quanto esposto nella mia relazione, perchè quanto si chiede io stesso ho dichiarato che deve essere attuato. È necessario che si renda rapidamente operante il progetto di legge, da tempo atteso, e che è stato approvato dal Consiglio dei ministri, per interessamento del nostro attuale ministro Dominedò. Tra le tante spese produttive, che si inquadrano nel programma governativo, io ritengo che debbano considerarsi di primaria importanza anche quelle che si riferiscono a provvedimenti che concorrono ad incrementare la produzione nazionale, in modo da ridurre, se non eliminare completamente, i 45 miliardi di lire di prodotti ittici che in atto importiamo per sopire al fabbisogno del Paese.

Lo stato di depressione del settore della pesca è a voi tutti noto. Ha determinato (io parlo naturalmente dei modesti pescatori distribuiti sulle nostre spiagge) l'esodo dei pescatori, così come si è determinato l'esodo degli agricoltori. In tante spiagge, dove c'erano prima gruppi di pescatori che vivevano gioiosamente, che lavoravano con la loro piccola barca e tornavano con le loro reti piene, oggi questi gruppi non ci sono più, e non ci sono più principalmente perchè è finito il pesce, perchè la pescosità delle nostre coste in molte zone è finita.

Chi si occupa di questo problema sa che le ragioni in parte sono note.

La deficienza della pescosità in moltissime nostre spiagge induce i pescatori ad emigrare dai loro centri per cercare altrove altre attività che li mettano in condizioni di vivere. Il signor Ministro potrà dare esauriente risposta alla richiesta del senatore Fabretti, di avere notizie sulle trattative con la Jugoslavia per la disciplina della pesca nelle acque prospicienti la Jugoslavia. L'onorevole Ministro, che tanta sensibilità ha dimostrato nella trattazione dei vari problemi, potrà valutare la possibilità di aderire alla richiesta del senatore Crollalanza perchè anche ai pescatori pugliesi si conceda il contributo del 40 per cento per le spese di ammodernamento degli scafi, dei motori e delle attrezzature, così come si è operato per i pescatori dell'alto Adriatico. Io, purtroppo, quando vedo una proposta di questo genere, penso ai miei pescatori, e dico: facciamolo, ma facciamolo anche per i pescatori della mia Sicilia; ed aggiungo che i provvedimenti per i pescatori dovrebbero essere allargati e generalizzati.

I senatori Fabretti, Adamoli, Angrisani, Macaggi, Monni e Genco hanno trattato anche il problema della previdenza e dell'assistenza alla gente di mare. Il collega Macaggi ha lamentato in particolare l'eccessiva brevità con cui è stato da me trattato l'argomento delle pensioni; debbo far rilevare però che, nella relazione, ho indicato quale sia l'attuale situazione e quali siano le ragioni che l'hanno determinata. C'è uno stato di contrasto fra le richieste dei lavoratori e le possibilità degli armatori della pesca. Questi ultimi sostengono che, in considerazione dello stato di depressione del settore, non sono in condizioni di sostenere l'onere di un miglioramento all'apparato contributivo della pesca, alla gestione della previdenza marinara, e chiedono l'intervento dello Stato. In sede competente il problema dovrà essere esaminato e risolto. Ed altro, onorevole Macaggi, non potevo aggiungere, avendo anche espresso il mio pensiero, giudicando giuste le richieste dei lavoratori.

Per quanto si riferisce all'assistenza sanitaria ai pescatori ed alle loro famiglie, ho

già espresso il mio pensiero positivo nella relazione. Per quanto concerne la richiesta di un contratto nazionale per i pescatori avanzata dal senatore Fabretti, io non posso esprimere un giudizio positivo, data l'attuale situazione dei pescatori, che è variabile da zona a zona anche da un punto di vista di tradizionalità, anche da un punto di vista di rapporti particolarissimi. Vivono insieme sulla barca quei pochi che sono rimasti, patteggiando, in base a determinati rapporti, quello che è il pescato: tanto ne prende il padrone, tanto ne prende il pescatore. Insomma, è tutta un'impostazione così variabile, legata alle varie zone, che il concetto di un contratto nazionale mi sembra che, più che fare del bene, finirebbe per sconvolgere tutta una situazione, con danno maggiore. (*Commenti dall'estrema sinistra*). Questa è la mia idea.

Ed ho finito. E poichè ho finito col parlare della pesca, finisco anche col manifestare un mio pensiero di saluto e di stima per i collaboratori del signor Ministro, che conosco attraverso la mia lunga attività anche nel campo del mare. E lasciatemi rivolgere un saluto ai modesti pescatori: io sono nato sul mare, amici, sono vissuto sul mare, ed anche oggi mi trovo con i pescatori, ragiono con i pescatori, sento le loro richieste, i loro bisogni, mi commuovo nel vedere della gente anziana ancora legata alla sua barca — adesso ci hanno messo il motore — che si lamentano dicendo: così non possiamo vivere. Mi commuovo quando un pescatore sui quarantacinque anni, robusto, mi dice: mi dia la possibilità di aiutarmi a trovare un posto, perchè non posso più vivere qui.

Ed allora unitamente a tutti i pescatori — non ai miei amici soltanto — a tutti i pescatori modesti, quelli che vivono sulle nostre spiagge, sulle barche a motore, quelli che vanno a fare la pesca in Atlantico, mando il mio saluto veramente affettuoso a tutta la Marineria. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

D O M I N E D O ' *Ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, credo che il dibattito, anche se racchiuso in termini rapidi, così come la congiuntura parlamentare esige, tuttavia abbia raggiunto note di concretezza e aspetti di conoscenza interiore della materia: in una parola, potremmo dire, effettiva dignità di dibattito parlamentare. Mi sia consentito ringraziare tutti gli intervenuti verso cui compirò il dovere di rispondere, per rispetto verso questa Assemblea, pur con la concisione che l'ora importa, punto per punto, almeno concernendo gli aspetti essenziali che in questa Aula sono stati prospettati.

Debbo ringraziare in modo particolare il relatore per quanto ha scritto con molta attenzione, con spirito di analisi, con passione per la materia.

Ed iniziamo subito il nostro dire. All'altro ramo del Parlamento ho tentato di fare una impostazione sistematica della materia, allo scopo di foggare il quadro in cui dovrebbe operare, ad avviso di chi ha l'onore di parlarvi, una politica marinara italiana, quale essa è stata invocata con fervidi accenti da più parti, direi da tutte le parti di quest'Aula. Questa impostazione, mi è stato ricordato con una certa arguzia da parte dell'onorevole Adamoli, poggiava su una immagine che egli ha avuto l'amabilità di richiamare: può venire anche dalla sua parte l'amabilità e sono pronto ad accoglierla. (*Interruzione del senatore Adamoli*). Io, in ogni caso, tento che venga dalla mia parte: è nella mia natura. Il senatore Adamoli ha voluto riprendere un'immagine perchè dava, io credo, ed egli stesso lo ha ripetuto, il senso della solidità. Il quadrilatero su cui poggia o crediamo che possa poggiare la politica marinara sta anzitutto nelle forze congiunte della natura e dell'uomo: primo pilastro, le infrastrutture o i porti; secondo, il momento della costruzione nautica, che appresta i mezzi per correre le acque, cioè la politica dei cantieri; terzo, il vero e proprio esercizio della navigazione, l'armamento o la flotta; infine, il lavoro con una considerazione propria, quarto elemento del quadrilatero. Di qui il posto riservato al lavoro umano, visto come fattore primario della produzione, sì da meritare

considerazione autonoma nella valutazione del grande fenomeno nautico, che nella storia ha fatto grandi Nazioni e ha reso possibili le comunicazioni civili tra i popoli.

Ringraziando dell'amabilità, mi permetterà fare una confidenza. L'immagine del quadriportico, come forza di costruzione e base di impostazione, venne al mio spirito dal ricordo del Pontefice della pace e dell'amore, il quale, in un suo grande discorso, disse di voler fondare la pace appunto su un quadrilatero, come sul baldacchino del Bernini a San Pietro, dove vedeva insieme i quattro pilastri della verità, della libertà, della carità e della giustizia. Nessun merito quindi se, facendo appello a fonti così alte, e non confondendo il sacro con il profano, ho ripreso il tema della robustezza che nasce dall'espressione visiva del quadriportico.

Non ripeterò qui l'impostazione fatta alla Camera, poichè ho il dovere di dire qualcosa di nuovo al Senato. Ricorderò quanto ci insegnavano i nostri maestri, quando muovevamo i primi passi sulla via scientifica degli studi giuridici: il mio maestro Vivante: « Cominciate là dove gli altri arrivarono ». Ho pertanto il dovere di prendere le mosse là dove giungemmo, presso l'altro ramo del Parlamento, presupponendo qui qualcosa di essenziale e tentando di aggiungere specificamente qualche altro elemento, in correlazione a ciò che è stato detto.

Io credo, quindi, che, sostituendo un'impostazione analitica ad una sistematica, potremmo toccare rapidamente sette punti: primo, le strutture amministrative; secondo: un tema che ha echeggiato veramente, quasi rimbalzando ed essendo palleggiato da un banco all'altro di quest'Aula come aspettazione di un'esigenza non più protraibile, il piano generale dei porti; terzo: la politica cantieristica, che ha particolarmente appassionato alcuni oratori ed ha interessato il relatore nella replica; quarto: il programma della flotta e qui mi riservo di dire qualcosa di nuovo; quinto: la materia del lavoro; sesto: il settore della pesca; settimo: i problemi internazionali di politica marittima, dal momento che esiste una politica marittima internazionale quasi sovrastante alla politica marittima interna.

Sulle strutture possiamo essere rapidi, dicendo che esse hanno un valore strumentale, come di mezzo a fine per adempiere il compito che su di noi incombe, ma hanno anche un valore ideale come segno del prestigio che vorremmo poter imprimere — e ciò valga anche per chi mi succederà — a questo fondamentale ramo dell'attività nazionale del Paese: appunto perciò le strutture amministrative ci hanno interessato al centro e alla periferia. Al centro, la nuova sede esprime ora, quasi tangibilmente, la nuova dignità del Dicastero, in corrispondenza degli sforzi nobilissimi compiuti dai nostri predecessori, e in specie dal senatore Macrelli che qui ricordo con riverenza, ma, ad un tempo, occorre una più organica ripartizione dei compiti tra le Direzioni generali, le quali sono sei, oltre gli Ispettorati generali, e presentano agli occhi dell'Amministrazione e del Paese una grave deficienza. Sappiamo infatti che i porti sono l'elemento ossigenatore dell'apparato produttivo, e come tali esigono qualche cosa di apposito e di proprio, nell'Amministrazione; ma sappiamo anche che il demanio esige rigore, correttezza e suprema regolarità di amministrazione, ciò che mi è grato dire pubblicamente al Senato, ad elogio dei miei collaboratori ed a monito nei confronti di chicchessia, poichè è nell'ambito del demanio che si può attentare in modo particolare al prestigio dell'Amministrazione, che noi vogliamo difendere con tutte le nostre forze. Ora, a parte i problemi di tutela paesistica, turistica e di salvaguardia del diritto del cittadino, a parte che qui si deve garantire l'accesso a ciò che è bene pubblico, la spiaggia, è davvero possibile concentrare in una sola Direzione generale gli immensi problemi di tutti i porti d'Italia e di tutto il demanio marittimo d'Italia? La visione di questa oberatissima Direzione generale ci suggerisce di fare una proposta di legge che vorremmo presentare, o comunque predisporre, prima della scadenza del nostro mandato, per lo sdoppiamento di essa in due Direzioni generali, da un lato quella dei porti e dall'altro quella del demanio.

Per quanto riguarda le strutture periferiche, abbiamo già posto allo studio il pro-

blema della riforma degli organici delle Capitanerie di Porto, i cui componenti saluto vivamente al pari di tutti i valorosi e fedeli nostri collaboratori, i quali affrontano in pochi compiti che dovrebbero essere di molti. Io oso sperare, sempre prima dell'adempimento del nostro mandato, che, al pari del disegno di legge sullo sdoppiamento della Direzione generale, anche il provvedimento sugli organici delle capitanerie di porto possa essere impostato, almeno come base di successiva realizzazione da parte del Governo che ci succederà.

Ed eccoci al secondo problema. Per quanto riguarda il piano dei porti, onorevoli senatori, io non indugiero più sugli argomenti che ne dimostrano la necessità e l'inderogabilità, tanto essi sono chiari ed acquisiti alla coscienza comune di fronte al Parlamento ed al Paese. Si potrà forse chiedere perchè non si è fatto prima, e non spetta a me evidentemente porre questa domanda, se non come italiano e come cittadino: so — e lo sappiamo tutti — quante altre cose si sono fatte; certo questa è una di quelle che non tollera più l'attesa. Dobbiamo, comunque, affrontare la situazione quale oggi ci si presenta, con senso di responsabilità, accollandoci l'onere che essa per noi comporta e concludendo su questo punto.

In che senso? Non indugiero sul tema della competenza, di cui ho parlato a lungo presso l'altro ramo del Parlamento, e che è risolto e ben definito. È vero, in questa materia non c'è che la legge del 1885, ricordata dal senatore Adamoli, ma io non ho paura delle leggi vecchie, ho anzi l'impressione che un vecchio codice, come il codice civile del 1865, valga di più; è esatto, senatore D'Andrea?

Voce dall'estrema sinistra. E il codice marittimo...

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* Ne parleremo dopo. Dicevo dunque che ho l'impressione che un vecchio codice acquisti la patina del tempo e, con l'elaborazione della dottrina e della giurisprudenza, vada man mano consolidandosi e illuminandosi. Ad esempio, la frase che i contratti fanno legge, contenuta nel Codice

civile, sembra un'antinomia, perchè non è il contratto che fa la legge, ma essa ha avuto un grande significato ed è stata lo spunto per un'ulteriore elaborazione scientifica.

Perciò non avrei avuto paura della legge del 1885, solo perchè è vecchia, ricordando che per la Gran Bretagna è ancora valida la *Magna Charta* del duecento. Tuttavia, si tratta di una legge non perfetta. Quindi è nel merito che abbiamo trovato delle occasioni di perplessità: ma già in forza di questa legge, in forza del suo regolamento di esecuzione e in forza della natura delle cose che è fonte di diritto, abbiamo trovato che la competenza deve essere congiunta ed anzi primaria della marina mercantile, come Dicastero tutore dell'interesse dei traffici commerciali. L'iniziativa è quindi nostra, di concerto con i Lavori pubblici, a cui passa poi il momento primario, sempre di concerto con noi, nell'atto della progettazione e dell'esecuzione. Questo ci pare ineccepibile.

Abbiamo avuto il consenso del Presidente del Consiglio, con un impegno pubblico, all'atto dell'inaugurazione della nuova sede del Ministero della marina mercantile e siamo confortati dal lavoro intenso che si sta svolgendo fra i due Dicasteri interessati. In una parola, il lavoro è stato già compiuto alla base: ed ora lo si sta concretando al vertice allo scopo di redigere questo *draft o avant-projet* (non lo chiamerò ancora progetto o schema di disegno di legge per prudenza, dati i nostri obblighi di adempimenti costituzionali che ci limitano nel tempo e nel contenuto), che affideremo, come attestazione del nostro impegno al servizio della Marina e della Nazione, agli organi della copertura finanziaria dello Stato, illustrandolo adeguatamente, affinchè, passando poi al Consiglio dei ministri, possa essere trasmesso al Parlamento. Non più tardi di domani vi sarà infatti una riunione di Governo per la copertura finanziaria nel settore della marina.

Quali sono i criteri che stanno alla base di questo piano generale dei porti, che ha costituito il massimo impegno, direi, dei nostri quattro mesi di lavoro, pur se molti altri temi abbiamo dovuto umilmente affrontare? Noi abbiamo adottato alcuni criteri.

Mi consentirete che mi limiti a dichiarazioni di massima, per riguardo al collega dei Lavori pubblici e al fatto che il progetto non è ancora definitivo, cioè in grado di essere sottoposto al Parlamento. Tuttavia, se è vero che i criteri che sto per enunciare costituiscono elementi da cui non ritengo si potrà decampare e rappresentano comunque il punto di vista responsabile del nostro Dicastero, io credo doveroso formularli.

Il primo è quello della scelta e cioè della determinazione dei porti, nei cui confronti è necessaria l'opera di potenziamento. Quando noi pensiamo ai porti, laddove pesano i *surcharges*, gli aumenti di nolo che maggiorano fino al 35 per cento i noli anteriori, quando noi vediamo le soste e le intasature a Genova, a Savona, a Venezia, a Livorno, evidentemente ci troviamo di fronte ad una situazione che impone una scelta. Così come ci troviamo dinanzi ad una situazione che imponeva una scelta, quando vedemmo che a Napoli anzitutto poteva essere in gioco il complesso dei beni e delle persone umane, attraverso lo stato di pericolo della diga foranea, il quale poteva rinnovare il dramma di Genova del 1955, che costò ben 20 miliardi, perchè riparato *a posteriori* anzichè prevenuto *a priori*.

Se è vero che non meno dell'80 per cento del traffico portuale si concentra in un numero relativamente ridotto di porti, da 16 a 17, è però altrettanto vero che numerosi porti, ai fini della scelta, sono suscettibili di sviluppo anche impensabile, e ciò specialmente nelle regioni meridionali — e così riecheggia un tema toccato da qualche onorevole collega — dove i nuovi complessi industriali determinano il sorgere e l'affermarsi di porti prima inesistenti o quasi. Occorre, quindi, che il piano consideri tutte le prospettive di sviluppo, anche quelle dei piccoli porti (ma in un quadro unitario e che non sia soltanto la somma dei singoli addendi), equamente contemperandole, e che si tenga anche conto della necessità di una giusta ripartizione geografica tra i due grandi versanti dei mari italiani: ciò che è stato richiesto in particolare dai senatori Crollanza, Genco e Monni per l'equilibrio tra il versante adriatico e quello tirrenico ai fini

delle linee di navigazione pubbliche, vale evidentemente anche per i porti.

Ma vi è un secondo criterio da tener presente: esso concerne il problema della priorità nelle opere da compiere, una volta fatta la scelta cui ho accennato. Infatti, non tutti i progetti prescelti potranno essere realizzati contemporaneamente: di qui la necessità di una gradualità nella esecuzione, tenendo conto dell'urgenza dei lavori.

I porti intasati dovranno ovviamente avere la precedenza assoluta, come ho or ora accennato; i porti dove urgano opere di difesa non protraibili dovranno essere parimenti considerati; i porti dove occorre la fornitura di mezzi meccanici (su cui da più parti si è indugiato, secondo la tendenza alla meccanizzazione o addirittura all'automazione del momento economico della produzione), come Livorno, avranno il loro giusto posto nella scala delle priorità, così come i porti dove è necessaria una considerazione unitaria dei problemi in vista della concorrenza dei porti esteri nella acquisizione dei traffici di transito e nell'incanalamento delle grandi correnti di mercato — e qui alludo in modo particolare a Trieste, di cui ha parlato il senatore Vidali, anche con riferimento al prossimo sviluppo del porto di Capodistria, suscettibile di incidere ancor più sul problema. — Sono infine, da porre in evidenza la costruzione di stazioni marittime necessarie ed idonee, come ad esempio ad Ancona, Bari, Venezia, per citare alcune sedi, nonchè la realizzazione di piani regolatori di porti importanti come La Spezia ed Augusta.

G I A N Q U I N T O . Venezia no?

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile*. Non ho ora detto Ancona, Bari e Venezia? Giurerei di averlo detto. Comunque, se non l'avessi detto, sarei pronto a ripeterlo, ma nella mia probità credevo di averlo fatto. Sono stato appositamente a Venezia, senatore Gianquinto!

Dunque la realizzazione di piani regolatori di porti importanti, come La Spezia ed Augusta, il potenziamento di porti in rapido sviluppo, talvolta rapidissimo, come Raven-

na, Brindisi, Taranto, Crotone, Milazzo: e cito Crotone non solo per solidarietà verso il mio collega sottosegretario Antoniozzi, ma per dovere di obiettività.

B A R B A R O . E Reggio?

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile*. Lei non sa che non ho detto tutto.

Infine l'adeguamento dei grandi porti insulari, soprattutto Palermo e Cagliari, nei confronti delle esigenze dei traffici e dell'industrializzazione delle isole, e la localizzazione di determinati porti pescherecci che dovranno essere tenuti presenti, nonché la separazione di determinati ambiti portuali da destinare al traffico commerciale, alla pesca ed al diporto. Altri temi sono, infine, quelli della qualità dei porti, dei porti con aree industriali appositamente installate — nel rispetto dell'ordinamento vigente e dei diritti del lavoro —, dell'economicità dei porti anche con riferimento alla redditività degli investimenti, in quanto è ovvio che l'esecuzione di imponenti e costose opere non giustificate da un'adeguata previsione di traffico sarebbe antieconomica, mentre si deve tendere a stabilire l'*optimum* degli investimenti e l'*optimum* di capacità portuale corrispondente ai minimi costi.

Signori senatori, questo è un tentativo di sintesi, non una somma, ma una visione organica sul piano nazionale, fatta nella considerazione degli interessi di ordine generale che investono la comunità nazionale, pur tenendo conto adeguatamente delle esigenze locali e regionali. Nel saldare i due momenti, interesse della generalità e necessità particolari, sta il segreto di questa sintesi che deve risultare la più giusta, la più economica e la più produttiva possibile.

Terzo punto: la politica cantieristica. È un tema grosso, e io credo che un uomo che abbia responsabilità di governo e debba essere proteso verso il domani, proprio considerando il fatto che le commesse operano a tempo ed esigono un determinato ciclo di impostazione e di esecuzione, debba affrontare l'argomento con attenzione vigile e tempestiva. Lo dico in tutte lettere, senza reti-

enza alcuna. Ma si tratta anche di un tema che può essere affrontato con obiettività e con elementi tali che, se chi vi parla o chi ci succederà saprà operare, potranno consentire una più adeguata impostazione anche per il domani.

Per intenderci con una certa chiarezza intorno a questo tema, sul quale dovrò spendere una parola di più degli altri, io distinguerei tre argomenti.

Il primo tocca l'essenza, credo, della politica cantieristica: cioè il problema della competitività dei cantieri, su cui quasi tutti gli oratori hanno indugiato. Il secondo è correlativo: quello dei limiti e delle condizioni dell'intervento dello Stato, su cui parole difformi sono state pronunciate in quest'Aula, con tesi non consonanti. Il terzo argomento è l'impegno della riorganizzazione dei cantieri nazionali, anch'esso connesso ai precedenti argomenti e soprattutto a quello della competitività, ma tale, per la sua importanza, da essere suscettibile di considerazione propria. Riorganizzazione, ho detto, e non ridimensionamento: gli onorevoli colleghi mi hanno perfettamente inteso.

Dunque, sulla competitività vorrei dire qualche parola obiettiva, poichè il senatore Adamoli in particolare ha dato una sua, del resto interessante, interpretazione del fenomeno della maggiore competitività dei cantieri di altri Paesi rispetto a quelli italiani — tema ripreso dal relatore nella replica orale — affermando in sostanza che esso sarebbe dovuto, io non dirò unicamente, ma fondamentalmente, al costo delle materie prime. Ed a questa conclusione egli è arrivato, mi sembra, partendo dalla duplice premessa che il costo della mano d'opera in Italia sia inferiore a quello medio internazionale, mentre il rendimento del lavoro sarebbe superiore. Sono stato fedele nella mia impostazione?

A D A M O L I . S'intende, per settori!

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile*. Ora, qualche cosa converrà qui dire. Io ritengo che la competitività dei cantieri sia tema da esaminare tenendo presenti tutti i fattori del costo di produzio-

ne, dai materiali alla mano d'opera, dagli apparati motori alle spese generali, naturalmente dando ad ognuno il suo: regola di giustizia. L'esistenza di forme d'integrazione delle imprese cantieristiche con altre che operano, diciamo, a monte ed a valle del sistema produttivo — mi perdonerete l'espressione colorita: anche il senatore Adamoli ne ha usate, considerando i cantieri un'officina di montaggio — costituisce un notevole fattore di competitività. Io distinguerei, infatti, le forme di integrazione di imprese cantieristiche che operano a monte del sistema produttivo — e cioè la meccanica e la siderurgia — e quelle che operano a valle, e cioè l'armamento e le riparazioni: ora, la possibilità di un'integrazione fra questi due momenti già rappresenta, come dicevo, un notevole fattore di competitività. Se la quota percentuale di costo della produzione cantieristica per i materiali siderurgici e per gli apparati motori costituisce, ed è vero, la maggior parte del costo, grosso modo il 55 per cento od oltre, non v'è dubbio che un contenimento del costo delle forniture, operando su quota molto ampia del costo complessivo, ha effetti determinanti — non dirò esclusivi ma determinanti — ai fini della competitività, laddove per esempio una semplice riduzione delle spese generali, le quali, come è noto, incidono tra il 7 e l'8 per cento, non avrebbe se non un'efficacia molto relativa.

In questo quadro, vediamo, ora, l'incidenza del costo del lavoro, fedeli alla nostra impostazione di considerare il problema attraverso tutte le sue componenti. L'incidenza del costo del lavoro è notevole, poichè dai dati disponibili si può ritenere che essa oscilli, a seconda dei diversi Paesi, dal 20 sino al 40 per cento del costo totale di costruzione di una nave.

Non è, però, l'elemento del costo assoluto che assume qui rilievo determinante — e questo vorrei sottolineare di fronte al Senato — per una circostanza che non mi sembra sia stata adeguatamente posta in evidenza. In realtà i cantieri più competitivi su scala mondiale sono, in atto, quelli giapponesi e quelli svedesi, cioè due Paesi tra i quali corre un estremo divario nella misu-

ra del costo del lavoro: ciò sta evidentemente a favore della posizione che assumerò subito, verso il lavoro e i lavoratori, come devo dire con tutta obiettività. Non si può pertanto parlare di incidenza determinante, se è vero che in Paesi come i due che ho menzionato si raggiungono risultati tali, di altissima competitività, nonostante che il costo del lavoro nell'uno sia ben alto, tra i primissimi del mondo, e nell'altro basso, se non bassissimo.

Questo significa impostare obiettivamente il problema. Occorre, però, tener presente la combinazione dei tre fattori dati dal costo del lavoro nel complesso, dai salari e dalla produttività del lavoro. Secondo i canoni più sicuri dell'economia, la produttività può agire in guisa tale — anche questo è di un certo interesse — da annullare ogni svantaggio derivante dall'elevatezza dei salari. E perciò qui non sorge mai un problema di riduzione dei salari o di repressione dell'aumento, se non nei limiti, ben s'intende, dell'aumento della redditività generale, poichè questo è criterio di sana economia e di difesa monetaria: sorge invece il problema, signori senatori, di aumentare la produttività — ecco la conclusione doverosa — quella produttività su cui influiscono non solo aspetti soggettivi, quali la capacità e la qualificazione dei lavoratori, ma anche aspetti oggettivi, dati dalla razionalizzazione del ciclo produttivo e dall'organizzazione aziendale.

Nessuno dubita che il rendimento del lavoratore italiano possa essere pari o superiore a quello del lavoratore di qualsiasi altro Paese: in proposito, si può anche ritenere che il salario dei dipendenti dei cantieri italiani non raggiunga quello di alcuni Paesi tra i più progrediti, pur se il recente contratto nazionale per i metalmeccanici ha sensibilmente migliorato la posizione. Resta così, terzo ed ultimo elemento, quello del costo complessivo del lavoro: secondo dati di carattere internazionale e di fonte europea — che comunico al Senato, anche se non definitivi, e quindi con questa riserva e con questa precisazione — il costo complessivo del lavoro, a differenza di quanto ha ritenuto il senatore Adamoli, supera, in Italia, in

percentuale, rispetto al costo totale delle costruzioni, di qualche punto quello della maggior parte degli altri Paesi, eccezion fatta per gli Stati Uniti e per la Danimarca.

Fornirò questi dati, che mi sembrano di un certo interesse ed hanno il pregio di essere inediti: da essi discende anche l'essenza della politica cantieristica avvenire.

Il costo complessivo della mano d'opera nei diversi Stati, espresso in percentuale sul costo totale della produzione, è stato, nel 1962, del 33,80 per cento in Italia (aziende Fincantieri), del 31,2 per cento in Francia (quindi il costo dell'Italia supera quello della Francia), del 40 per cento in Danimarca, del 31 per cento in Spagna e del 40 per cento negli Stati Uniti.

Secondo altri dati, che non arrivano al 1962, aggiungerò che in Giappone (dati del 1961) la percentuale è del 18 per cento, in Norvegia (dati del 1960) del 30 per cento, in Inghilterra (dati del 1958) del 32 per cento e nella Germania federale (dati del 1959) del 29 per cento. Per l'Italia invece negli ultimi anni il costo complessivo del lavoro è stato, nel 1958, del 32,85 per cento; nel 1959 del 35,50 per cento; nel 1960 del 34,23 per cento; nel 1961 del 36,10 per cento; nel 1962 del 33,80 per cento. Questo fenomeno è da collegarsi all'avvenuto raggiungimento, da parte di altri Paesi, di dimensioni ottimali della forza di lavoro cantieristica e di una migliore possibilità di adeguarla nel tempo alle esigenze della produzione: le minori possibilità di agire in questo senso nel nostro Paese sono quindi uno degli elementi che rendono necessari gli aiuti ai cantieri.

Signori senatori, concludendo, riterrei che non vi siano argomenti definitivi per affermare che la crisi dei cantieri italiani abbia carattere diverso dalla crisi dei cantieri esteri. Comunque, per debito di coscienza e per completezza di esposizione, dichiaro che, se risulterà la possibilità di determinati interventi nei confronti delle industrie a partecipazione statale, per quanto concerne il costo di fornitura ai cantieri di materiali siderurgici, meccanici e di motori, evidentemente nel mio settore farò il mio dovere: e ciò proprio nel quadro della visione uni-

taria di cui ho parlato, per arrivare alla massima competitività dei cantieri italiani.

Dopo questa impostazione, per quanto riguarda l'intervento dello Stato posso essere breve, dicendo, in una sola battuta, che l'intervento vorremmo non doverlo chiedere. Vorremmo, cioè, poterne fare a meno, raggiunto il grado di naturale competitività secondo le leggi del mercato e secondo la dovuta valutazione delle componenti che complessivamente incidono nei confronti del computo totale. Ma, signori senatori, noi dobbiamo fare due considerazioni, una di ordine interno e una di ordine internazionale.

La considerazione di ordine interno è questa: è in atto un processo di riorganizzazione dei cantieri, sul quale dirò subito una parola. Ora, è possibile, nel mentre tale procedimento è *in itinere*, non dirò interromperlo, ma incidere su di esso attraverso un diverso regime dell'intervento pubblico nell'attività delle costruzioni? È un grosso problema. Io comprendo come si possa arrivare ad una revisione dell'attuale sistema quando il processo di riorganizzazione abbia toccato le sue mètte, ma noi non dobbiamo danneggiare od interrompere il processo, poichè feriremmo un interesse nazionale che è economico, politico e sociale: e su ciò non ho bisogno di spendere altre parole.

Dal punto di vista internazionale, è noto che la Comunità europea è intervenuta, non per chiedere il ridimensionamento, bensì la migliore riorganizzazione attraverso la cessazione degli interventi di Stato. Ma questi interventi evidentemente potranno operare sul piano internazionale solo il giorno in cui, secondo il principio della reciprocità internazionale, altrettanto decideranno di fare gli altri Stati, rinunciando anch'essi alla difesa o protezione dei loro cantieri.

L'Italia — io penso — non potrà lasciare alla deriva i propri cantieri, rinunciando a un intervento che non è al servizio di una classe o di una categoria, o dell'armamento, ma al servizio della marina e dei traffici, laddove altrettanto non facciano, sull'ara della formazione di questa coscienza comunitaria europea, anche nel settore dei tra-

sporti e dei cantieri, gli altri Stati, ossia tutti i Paesi della Comunità.

Ci sembra questa un'impostazione corretta, per cui noi comprendiamo che c'è una meta, che dobbiamo fare tutti gli sforzi per procedere verso di essa, ma al tempo stesso, nel perseguirla, noi dobbiamo rispettare le ragioni di vita dell'attività cantieristica nazionale.

La nuova legge dovrà porsi, però, fini non meramente protezionistiche, bensì produttivistiche, nell'intento di contribuire con appropriate misure all'opera di riorganizzazione delle imprese cantieristiche italiane. I miei uffici sono già pervenuti a qualche conclusione circa i criteri di impostazione della nuova legge: sembra, anzitutto, necessario assicurare ai cantieri un flusso adeguato di commesse, condizione prima ed indispensabile per un'opera di risanamento e per evitare che si crei quello che, in un recente libro bianco del governo giapponese, ricordato dal relatore, è stato realisticamente definito il ciclo della scarsità di lavoro, che si ripercuote sulle attività presenti e future dei cantieri, causando un aumento dei costi unitari. Di qui l'esigenza di una politica di impiego degli impianti nel quadro di un limite complessivo nazionale di produzione, che non dovrebbe scendere al di sotto del 65 per cento della capacità potenziale, livello ritenuto necessario per una gestione equilibrata.

E finisco, su questo punto particolarmente importante, osservando che il problema della riorganizzazione è profondamente sentito. È a tutti noto, onorevoli Senatori, che parlando di riorganizzazione intendo parlare di potenziamento e di ammodernamento. Sotto l'aspetto della riorganizzazione rientra un duplice ordine di problemi: di carattere aziendale, da un lato, e di ricerca tecnica, dall'altro. Io mi limiterò a dire, affinché il Parlamento sappia che qualche cosa si è fatto anche in questo campo, che realizzazioni sono state compiute nei cantieri pubblici ed in quelli privati: i cantieri Ansaldo di Genova Sestri ed i Cantieri Riuniti dell'Adriatico si stanno mettendo su un piano di riorganizzazione della produzione corrispondente a quello dei più razionalizzati cantieri stranieri. Iniziative sono in atto anche pres-

so la Navalmeccanica di Castellammare di Stabia e presso il cantiere Breda di Marghera. Un'opera continua di perfezionamento è in corso già da qualche tempo anche nei cantieri privati, che rappresentano, onorevoli colleghi, il 20 per cento della capacità produttiva totale: fra di essi figurano, oltre i grandi cantieri del gruppo Piaggio, stabilimenti di media e piccola potenzialità noti anche sul mercato internazionale, come i cantieri Felszegi di Muggia ed altri della Liguria, della Toscana, del Veneto, della Sicilia, dove, ad esempio, opera uno dei più importanti stabilimenti del mondo per la costruzione degli aliscafi, il cantiere Rodriguez di Messina, operante a fianco del cantiere privato Cassaro.

Secondo elemento essenziale, ai fini della riorganizzazione dell'industria cantieristica, ritengo che sia quello della ricerca tecnica e di mercato, nell'intento di giungere a forme di tipizzazione della produzione, secondo schemi tecnicamente ed economicamente tendenti alla realizzazione dell'*optimum* di produzione sulla base dello studio del mercato. E cito in proposito, per esempio, la tendenza alla costruzione di navi da carico secco di grande tonnellaggio per i trasporti alla rinfusa, che meglio rispondono alle esigenze di rapida intensificazione della produzione industriale.

Anche se stretto dal tempo, ho tentato di enunciare l'essenziale.

Passerei così, onorevoli colleghi, al quarto punto di rilievo, per cui sarò più rapido: la flotta, di cui si sono anche interessati molti colleghi, gli onorevoli senatori Monni, Genco, Adamoli e Crollanza in specie. Io debbo considerare, signori senatori, la flotta nella sua unità, perchè tra flotta nazionale sovvenzionata e libera non vedo preferenze. Vorrei l'*optimum* dell'una e dell'altra, dell'intervento pubblico e dell'iniziativa, nel quadro della civiltà cui noi insieme miriamo, secondo lo schema stesso della nostra Costituzione, che vuole secondare l'iniziativa socialmente feconda e ad un tempo far sì che l'intervento sia il più rispondente al suo fine. Ora, guardando l'una e l'altra, dobbiamo dire dello sviluppo della flotta: nè indugio su dati già citati qui poichè allora mi ripeterei o ri-

peterei, ciò che veramente detesto di fare. Ma dirò una parola sulle possibilità di sviluppo e sui mezzi più idonei che oggi vediamo, ai fini di realizzare una mèta che da tutti è stata auspicata. Lo sviluppo, evidentemente, deve riguardare la quantità, la qualità, la sicurezza. Nessuno di questi elementi potrebbe essere preterito: di nessuno di essi si potrebbe fare a meno se non venendo meno allo scopo ultimo. Ora, per lo sviluppo della flotta io mi permetto di ricordare due forme di intervento statale che si sono dimostrate assai feconde, non oppressive, bensì suscitatrici dell'iniziativa: la legge sul credito e la legge sulle demolizioni.

La legge sul credito navale ha riscosso presso il nostro armamento un successo che ha superato ogni aspettativa, al punto che i fondi stanziati per le concessioni dei contributi di interesse si sono rivelati inadeguati rispetto alla domanda. Quindi si tratta di inquadrare il problema nell'interesse dell'economia generale, poichè, se dobbiamo insistere nell'opera di potenziamento della flotta e vogliamo evitare che iniziative sane vadano perdute o si allontanino da questa forma di investimenti, si pone a noi l'imperativo di assegnare nuovi fondi, la cui entità è peraltro relativamente modesta. Uno stanziamento aggiuntivo di mezzo miliardo per esercizio finanziario è infatti sufficiente, e potrebbe agevolare l'iniziativa di costruzioni marittime che, secondo i nostri computi, va sino a circa un milione di tonnellaggio: talmente feconda è la legge sul credito, della quale ho parlato, in corrispondenza dell'esempio datoci dai grandi Paesi marinari, a cominciare da quelli scandinavi e particolarmente dalla Svezia.

Naturalmente, in corrispondenza di ciò che sto dicendo al Senato, ho operato in sede amministrativa, facendo le debite proposte alla Presidenza del Consiglio in sede di copertura finanziaria: così credo di legittimare il mio operato, rendendone conto dinanzi a voi, assumendone la responsabilità e chiedendovi il conforto del vostro voto.

Per quanto riguarda la legge sulle demolizioni, con i 10 miliardi stanziati dalla legge precedente, scaduta il 30 giugno, abbiamo contribuito all'eliminazione di circa 750.000

tonnellate di naviglio vecchio. Con altri 10 miliardi, ripartiti in più esercizi, potremo promuovere, io ritengo, la demolizione di un corrispondente tonnellaggio, il che, considerando anche le navi che vengono vendute all'estero, potrebbe permettere di eliminare praticamente dalla flotta nazionale tutte le navi anziane e antieconomiche, portando la età media del naviglio non solo al di sotto della media mondiale, ma, se Dio vorrà, anche a condizioni di parità con le marine più moderne del mondo.

Mi sia consentito qui ricordare il mio compianto predecessore Cino Macrelli, il quale dichiarò in Parlamento che si stava eliminando il tallone d'Achille della flotta italiana, la sua elevata età media. Si tratta di procedere per questa via. Al momento attuale, il 50 per cento della consistenza della flotta è dato da navi di meno di 10 anni di età e il 15 per cento da unità di oltre 20. Il nostro obiettivo — oggi per chi vi parla o domani per chi ci succederà — dovrebbe essere quello di portare la flotta italiana a constare almeno per tre quarti del tonnellaggio di navi giovani, il che ci consentirebbe di essere sullo stesso livello delle bandiere che hanno compiuto in questa materia i maggiori progressi.

Esistono così le premesse per il futuro della flotta italiana: già ora la piaga dei disarmi per cause economiche colpisce esclusivamente le navi vecchie e nessuna nave di costruzione recente figura disarmata. V'ha di più: l'armamento italiano risulta, secondo statistiche internazionali, ai primi posti nel mondo per iniziative di costruzione di grosse navi per trasporto di merci alla rinfusa. Alla data del 1° luglio infatti, la quota di partecipazione italiana alle navi di questa categoria in costruzione nel mondo toccava quasi il 13 per cento ed era inferiore solo a quella della Norvegia e delle due bandiere ombra liberiana e panamense: tenendo anche conto delle navi già in esercizio in questa specialità, ci troveremo tra breve, se la situazione evolverà ancora negli stessi termini, al quinto posto nel mondo ed al terzo in Europa, dopo la Norvegia e il Regno Unito, con un buon quarto della consistenza totale della flotta costituito da quelle che

sono giustamente considerate le navi dell'avvenire per il trasporto di merce di massa.

Ma abbiamo detto: quantità, qualità, sicurezza. Sicurezza anche, poichè, come è di tutta evidenza, lo sviluppo della flotta va visto sotto questo aspetto determinante, nei cui confronti forse è lecito dire che l'esigenza della sicurezza precede quella della quantità.

Fini umani, economici e politici impongono un adeguato corpo di norme pubblicistiche, richieste dal senatore Macaggi in particolare, a garanzia della sicurezza della navigazione. La legge del 1962 costituisce un pilastro in questa materia: ad essa faranno presto seguito i regolamenti d'esecuzione, in corso anch'essi d'elaborazione come tutti gli altri provvedimenti di legge dei quali a mano a mano ho avuto l'onore di parlare, che disciplineranno gli aspetti tecnici della sicurezza delle navi, delle persone e delle merci, tenendo conto delle risultanze tecniche che anche in sede internazionale possono essere conosciute, sperimentate e utilizzate, sì da realizzare per questo settore una delle legislazioni più perfezionate del mondo.

Ora, signori, prima di lasciare il tema generale della flotta, dopo di che mi avvierò rapidamente alla conclusione, una parola sulla flotta sovvenzionata in particolare ed un'altra sulla flotta libera.

Per quanto riguarda la flotta di Stato sovvenzionata, posso comunicare al Senato che per la prima volta si è deliberato, d'intesa con il Ministro delle partecipazioni, come è stato ricordato dall'attenta relazione del senatore Florena, di dare luogo a un incontro concertato fra i Dicasteri interessati, la marina mercantile e le partecipazioni, i presidenti delle quattro grandi società della Finmare e il presidente dell'I.R.I., allo scopo di procedere al programma della nuova flotta di Stato. Non ho bisogno di dire che questo programma va attuato secondo criteri di economicità: che l'azienda pubblica dev'essere di esempio alle aziende private; che, quando il Parlamento approvò la legge sulle partecipazioni statali, chi vi parlò ebbe lo onore di proporre l'emendamento secondo cui l'azienda pubblica deve operare con criteri di economicità, e voi sapete tutti, me-

glio di me, la portata di questa norma seriamente intesa.

In questo quadro di rigore, debbo dichiarare che un accenno fatto dinanzi all'altro ramo del Parlamento, secondo cui gli oneri dello Stato per la flotta sovvenzionata sarebbero già aumentati di 9 miliardi per quanto riguarda le unità di imminente costruzione e completamento, non deve considerarsi definitivo. Io ho il dovere di dire pubblicamente che quei dati non possono essere oggi accolti come tali, precisamente perchè la materia non ha ancora ricevuto il suo assetto, che opererà *a posteriori* e non consente affermazioni *a priori*.

In tale quadro di serietà amministrativa, di tutela della pubblica spesa, di sano impiego del denaro del contribuente, noi dobbiamo favorire la flotta di Stato a queste condizioni: dobbiamo mirare all'ammodernamento della flotta esistente, al potenziamento dei servizi in atto, alla ricerca di nuove linee.

Per l'ammodernamento, il primo problema è quello dello svecchiamento della flotta, da realizzare attraverso l'eliminazione delle navi da carico e miste tuttora in servizio su alcune linee, dal Mar Nero al nord Europa, dal sud Africa all'Africa orientale, al Mediterraneo occidentale e ai servizi locali per la Sardegna e per le Tremiti. L'esigenza di ammodernamento comporta per ora l'esecuzione di un programma di nuove costruzioni — si tratta di dati orientativi — per circa 100.000 tonnellate lorde di naviglio, che, aggiunte al programma delle 190 mila tonnellate in corso di attuazione, farebbero un totale di nuove costruzioni per la flotta sovvenzionata di circa 300 mila tonnellate lorde.

Ai fini del potenziamento vanno ricordati i problemi dell'intensificazione, in modo particolare delle linee tra la penisola e le Isole, soprattutto la Sardegna, così caldamente rievocata dal senatore Monni, dal senatore Deriu e dal senatore Pirastu, che ha presentato apposito ordine del giorno, del quale mi riservo di parlare dopo. Questo potenziamento credo che assuma il carattere di un problema prioritario: come tale, rientra nel quadro dei primi provvedimenti all'or-

dine del giorno della prossima riunione per il programma della flotta, che avrà luogo la settimana prossima e della quale ho avuto l'onore di parlarvi.

Altri aspetti del potenziamento riguarderanno l'aumento del materiale nautico per le linee esistenti, specie per ciò che attiene ai servizi che fanno capolinea all'Adriatico, e con ciò tocco ancora il tema dell'equilibrio tra versante tirrenico e versante adriatico per le relazioni con l'Africa in particolare, il Medio Oriente e l'Estremo Oriente. Aggiungerò, a proposito di questo argomento sottolineato dal senatore Crollanza, che l'equilibrio tra i due versanti significa, ad un tempo, valutazione dei problemi di sviluppo del Mezzogiorno e delle linee regolari che lo servono, poichè sarebbe cosa vana una politica meridionalistica senza una politica marinara capace di considerare questi grandi problemi.

Per quanto riguarda la Sardegna, posso infine dare qualche notizia particolare al senatore Monni, dicendo che: a) il problema della stazione marittima nel porto di Civitavecchia, ponte di lancio anche per il piano di rinascita della Sardegna, troverà soluzione nel più largo piano generale dei porti; b) l'imbarco di medici sulle navi, sottolineato altresì dall'onorevole Macaggi, non può essere immediatamente risolto per la sola Sardegna, ma esige una valutazione generale che naturalmente deve portare questo problema sul suo piano dovuto, una volta che oggi l'ufficiale medico esiste per la navigazione ultramediterranea: ma le vite umane ci sono anche nella navigazione mediterranea, dove le navi oggi fruiscono, comunque, dell'assistenza radio-medica; c) per le navi tipo *pullman* — che sono state progettate con l'assenso della Regione sarda, nell'intento di dare maggiore conforto al pubblico meno abbiente (almeno questa bontà di intendimenti sia riconosciuta), che prima viaggiava senza posto in condizioni disagiatissime, e nell'intento di assicurare una maggiore capacità di trasporto, tenuto conto della ricettività del porto di Civitavecchia — terrò perfettamente presente quanto ha sottolineato l'onorevole Monni, allo scopo di ottenere una migliore utilizzazione,

come egli ha detto, specie nei periodi di punta.

E con ciò sono sceso fino al dettaglio. Ora tornerò alle linee generali, dicendo che il terzo ed ultimo obiettivo del programma della flotta sovvenzionata riguarda la ricerca di nuove linee: ammodernamento, potenziamento e novità in termini di sbocchi. Alludo così alle nuove linee, la cui istituzione risulta necessaria al fine di consentire alla bandiera italiana di acquisire la posizione dovuta nelle relazioni commerciali, specie con i nuovi Paesi dell'Africa, del Mediterraneo, oltre che con i Paesi dell'Est. Naturalmente, nell'elaborazione del programma, si dovrà tener conto dell'esigenza di limitare l'esposizione finanziaria dello Stato in termini di sovvenzioni annue, nella misura in cui ciò risponda all'interesse comune, come ho detto all'inizio, ricordando il canone del rigore dell'amministrazione.

Flotta libera: ed abbiamo finito sul punto. La flotta libera è di non minore importanza di quella sovvenzionata: sussiste fra le due un rapporto di complementarietà, per cui noi vogliamo armonizzare intervento ed iniziative, ottenendo il meglio dell'una e dell'altra. Si tratta, io credo, secondo gli stessi dettami della Costituzione, di creare le condizioni ambientali più favorevoli per lo sviluppo dell'iniziativa, poichè lo scopo dell'intervento è precisamente questo: e ciò sia su un piano generale, attraverso la realizzazione, che auspichiamo la più prossima possibile, delle premesse di stabilità economica, ossia di certezza dell'economia nella certezza del diritto, affinchè l'iniziativa fiorisca; sia su un piano particolare, laddove si può prospettare l'opportunità di provvidenze, particolarmente fiscali e creditizie, per dare incentivo all'iniziativa più sana.

A questo proposito, io dirò che è allo studio una legge, chiamiamola di incentivo dell'armamento libero, fondata su questi concetti: favore degli investimenti; agevolazioni fiscali per il reimpiego degli utili; procedure tributarie che rispondano meglio al ciclo economico dell'attività marinara. Tutto ciò potrebbe costituire un elemento serio e fecondo, per favorire, anche sotto questo

aspetto, l'armamento rimesso alla libera e creatrice volontà degli italiani navigatori.

Signori, io dirò adesso una parola sul grande argomento del lavoro, scusandomi se sarò breve per forza di cose, una volta che spero di ricevere, almeno in parte, il vostro suffragio nella comune consapevolezza dell'importanza che attribuiamo al tema. Tema del quale si sono interessati quasi tutti gli intervenuti, ma con particolare riferimento all'argomento delle pensioni, di cui dirò subito.

Procederò qui analiticamente, enunciando almeno alcuni degli aspetti più suggestivi che ci hanno colpito e che suscitano un impegno di Governo, sia pure nei limiti del nostro adempimento costituzionale.

Il primo punto è quello del risanamento della gestione della Cassa nazionale per la previdenza marinara. Il senatore Angrisani si è particolarmente soffermato su questo punto e ha fatto determinate proposte che saranno oggetto del più attento esame: se utilizzabili, saranno utilizzate. Dichiaro che il tema è all'oggetto di un Comitato di studio, composto da funzionari del Lavoro e della Marina: chi vi parla ha avuto l'onore di sollecitare il Ministro del lavoro per il più rapido possibile espletamento dell'opera di questo Comitato. Il *deficit* della Cassa nazionale per la previdenza marinara — ciò che incide sul trattamento dei lavoratori — non è oltre tollerabile. E siccome noi escludiamo che si possa sanare con contributo dei lavoratori, nel mentre un contributo a carico dei datori di lavoro non sarebbe da solo determinante, ritengo che il problema debba essere risolto attraverso il contributo dello Stato.

Segue il tema dell'unificazione delle mutue: tema discusso e delicato. Chi vi parla è per tendenza verso l'unità, l'unificazione dei servizi, la loro economicità ed organicità. Tuttavia ciò deve essere realizzato, evitando gli inconvenienti. Mi limito quindi, per ora, ad esprimere una posizione tendenziale. Evidentemente altre Casse mutue non possono essere istituite: dico ciò, perchè si era sollevato il dubbio che oltre alle tre esistenti si pensasse all'istituzione di una quarta in Sicilia. Sebbene si tratti della mia ter-

ra di origine, debbo dire che questo non è possibile, proprio in vista della tendenza unitaria verso cui andremo.

Passiamo ora ad alcuni punti particolari: l'estensione del beneficio del ricovero ospedaliero ai familiari, che ha toccato la nostra coscienza umana e cristiana, è un aspetto assistenziale di pressante natura, è un problema intorno a cui — come bene è stato detto — la copertura si deve trovare.

La sicurezza del lavoro e le condizioni di vita a bordo delle navi sono un argomento su cui ha indugiato il senatore Macaggi. Ne ho già parlato alla Camera dei deputati con una certa ampiezza: è mio intendimento almeno di predisporre i provvedimenti a ciò idonei, anche trasformando in eventuale disegno di legge governativo una proposta di legge di iniziativa parlamentare.

Quanto all'istruzione e all'addestramento, facendo capo a quanto ho già dichiarato alla Camera dei deputati sulla necessità che l'Ente nazionale per l'educazione marinara continui a svolgere le sue funzioni, che credo insostituibili, di preparazione alla vita del mare dei giovani usciti dalla scuola dell'obbligo, sono lieto di confermare al Senato che proprio nei giorni scorsi sono stati inaugurati i corsi di specializzazione degli ufficiali di coperta all'uso del radar, presso la scuola « Guglielmo Marconi » di Genova: a tale iniziativa sta per affiancarsi quella di una analoga scuola a La Spezia, la quale contribuirà ad assicurare un numero di corsi più adeguato per l'addestramento del personale.

E passiamo al lavoro portuale. Non pensavo di dover fare ulteriori dichiarazioni su questo punto, ma poichè ci sono stati vari interventi in proposito — ed anche da parte del senatore Genco — credo di dover dare dei chiarimenti pacati e sereni su questo punto delicato. Il sistema del lavoro portuale riserva le operazioni di carico e di scarico, di imbarco e di sbarco, alle Compagnie e ai Gruppi. È una riserva di lavoro fatta a questi organismi: non ha il significato tecnico, giuridico ed economico, del monopolio, perchè è riserva di lavoro, al pari di quanto avviene, ad esempio, nell'ambito dei trasporti terrestri, dove opera una analoga esclusiva. E questo è per un complesso di ragioni, che

non sono solamente quelle di tutela del lavoratore, ma anche dell'ordine e della sicurezza nelle prestazioni. Voi immaginate: nei trasporti marittimi, se ammettessimo non una determinata riserva, con l'ordine che l'accompagna, ma assolutamente l'assenza totale di disciplina, che cosa succederebbe? Ecco perchè in tutti i Paesi del mondo opera un tale regime: credo, quindi, che non si debba partire, lancia in resta, contro l'articolo 110 del Codice della navigazione, nella sua prima enunciazione. In definitiva, vuoi per la tutela del diritto del lavoratore, nei limiti dell'interesse generale della produzione e del lavoro; vuoi per la prontezza delle operazioni e per l'organicità, del servizio; vuoi per la ragione storica di impedire forme di sfruttamento a tutti note, in ogni legislazione del mondo dei Paesi civili noi vediamo affermato questo principio. Chi vi parla ebbe l'onore di essere relatore, insieme al consigliere di Cassazione Cesaroni, su questo tema al Convegno per la produttività dei porti, e dovette fare un esame di legislazione comparata piuttosto accurato, che oggi mi limito a ricordare attraverso la formula incisiva che il tema appartiene al diritto comparato del mondo civile.

Dinanzi alla proposizione della riserva — ricondotta così al suo vero significato, alle sue finalità e alla sua misura — sta l'ultimo comma dell'articolo 110 che introduce una eccezione alla regola: in casi speciali il Ministro competente può autorizzare la deroga a quella riserva. Signori, credo che si tratti di una cosa semplice, per quanto si sia discusso su questo grosso tema: l'eccezione, se è tale, riconferma la regola, ed allora è giusto, opportuno e forse doveroso: che noi fissiamo meglio quei casi speciali, menzionati dall'articolo 110 ultimo comma, nel loro carattere di eccezionalità e di temporaneità rispetto alla regola della riserva.

Questo mi pare un quadro che concili da un lato la direzione dell'impresa nei confronti dell'attività industriale, dall'altro la tutela del diritto del lavoro e dei lavoratori, in uno spirito di solidarietà e di armonia sociale.

Signori, una parola sulla pesca, e sarei tentato di pregare il mio valoroso collaboratore,

l'onorevole Antoniozzi, di prendere la parola, ma per l'ora tarda penso di dover procedere.

In tema di pesca, tenendo conto di quanto è stato detto dai senatori Fabretti, Battaglia, Crollanza e altri, io vi dichiaro che vedo due aspetti fondamentali: quello giuridico e quello economico. Quello giuridico porta seco la necessità di una disciplina adeguata, unitaria e organica. Ho il piacere di confermare al Senato ciò che ho già dichiarato alla Camera: il Consiglio dei Ministri ha approvato ed il Presidente della Repubblica ha firmato il decreto di presentazione del disegno di legge sulla disciplina giuridica della pesca, che ora sarà sottoposto all'esame del Parlamento. Formulo voti che tale esame sia rapido, in guisa da consentire che al più presto la nuova disciplina entri in vigore, specie in quelle parti di essa che riguardano la polizia sulla pesca e la repressione della pesca abusiva e di frodo. Quanto al problema dell'unificazione amministrativa, confermo al Senato che esso mi sta sommamente a cuore e che i passi già svolti presso la Presidenza del Consiglio ed il Ministero della agricoltura per la creazione di una grande Direzione generale della pesca presso il Ministero della Marina, con competenza sulla pesca in mare e nelle acque interne e sugli organi di ricerca scientifica in materia, saranno, se necessario, ripetuti sino al loro completo successo.

L'aspetto economico è notevole e complesso, poichè noi dobbiamo reperire i fondi affinché il così detto « piano azzurro » della pesca — parallelo al « piano azzurro » dei porti e che porta seco la possibilità di provvedere per il credito peschereccio, per la qualificazione dei lavoratori della pesca, per le case dei pescatori, per la trasformazione e la conservazione del prodotto, per idonee costruzioni, soprattutto oceaniche — abbia la copertura adeguata.

Questa è l'opinione responsabile del Ministro che vi parla, il quale vi dichiara che, prima di lasciare il proprio compito, richiederà anche per questo capitolo, così come per i cantieri, per le leggi per le demolizioni e per il credito di cui abbiamo parlato precedentemente, e per il piano generale dei porti, la debita copertura: ossia l'interven-

to finanziario dello Stato. Anche se ridotto all'essenziale, così come le esigenze di contenimento della pubblica spesa richiedono, il tema non può essere derelitto.

Uno degli elementi fondamentali del programma, quale esso è stato predisposto dal Ministero della marina, è l'adeguamento della consistenza del fondo di rotazione alle esigenze effettive: l'esperienza ha dimostrato che il fondo di rotazione ha riscosso ampie simpatie presso gli esercenti del settore della pesca ed è, quindi, più che opportuno questo ampliamento della sua consistenza, anche considerando che non si tratta qui di un onere effettivo per l'erario, bensì di un alleggerimento dell'attuale perdita in valuta per le importazioni pari a 45 miliardi annui.

Importa pure che l'Amministrazione della marina disponga di una nave apposita, adeguatamente attrezzata, per l'effettuazione di ricerche sperimentali nell'interesse della pesca. La somma necessaria per la costruzione di questa unità non supera i cinquecento milioni: importo assolutamente esiguo rispetto ai benefici che l'iniziativa comporterà in termini di investimento altamente produttivo.

Ho l'onore di dichiarare intanto che, come mio primo atto di Governo, ho pensato alla pesca. In questo senso: che, non essendo del fondo di rotazione e per il « piano azzurro », ho ritenuto mio dovere economico, sociale ed in un certo senso morale verso questi lavoratori tra i più umili, e quindi tra i più degni di essere assistiti, di dare la priorità nella concessione di interventi statali — vuoi per la costruzione ai cantieri vuoi per contributi di interesse sulle operazioni di credito — alle costruzioni pescherecce, particolarmente a quelle oceaniche.

Signori senatori, può sembrare poco, ma è qualche cosa questo provvedimento: e chi vi parla sa quale volontà cosciente e convinta ha dovuto esercitare il vostro Ministro responsabile, sorretto dagli uffici benemeriti, per condurre in porto questa innovazione. Non si era mai visto nulla di simile a favore della pesca: in forza di questa priorità, che non è di persona, bensì di categoria, e che quindi è giusta, sono già stati firmati decreti per circa 4 miliardi nei confronti di contributi di costruzione e per cir-

ca 10 miliardi nei confronti degli interventi creditizi dell'Istituto mobiliare italiano.

Signori senatori, eccoci all'ultimo punto: alcune parole sulla politica internazionale marittima. Molti temi potrebbero essere qui toccati, ma mi limiterò a menzionarne tre: quello delle discriminazioni di bandiera; quello della cosiddetta bandiera « ombra », di cui anche la stampa si è impossessata recentemente, sebbene chi vi parla abbia usato una particolare discrezione in argomento; e, infine, quello degli interventi della C.E.E. su cui hanno richiamato l'attenzione il senatore Bonacina in Commissione ed altri in Aula, tra cui i senatori Adamoli e Vidali.

Discriminazione di bandiera. Come voi sapete, opera una determinata legge, la legge del 1963: è stata sollecitata la costituzione del Comitato previsto da essa, allo scopo di metter in moto gli interventi di carattere nazionale, non dirò di rappresaglia, ma di difesa del principio della libertà dei mari, contro le discriminazioni. Chi vi parla ha già avuto l'onore di compiere un apposito passo nei confronti del Brasile, dopo quelli già fatti nei confronti dell'Egitto e dell'Uruguay. Saremo fermi, nel quadro della solidarietà internazionale, per la tutela del diritto nazionale della nostra bandiera contro ogni discriminazione.

Bandiera ombra: tema delicato che è arrivato alla ribalta nell'altro ramo del Parlamento, nella pubblica opinione, nei dibattiti di stampa. La bandiera ombra è l'abbandono della bandiera italiana da parte di un armatore italiano il quale preferisca altra bandiera, sia liberiana o panamense, libanese o monegasca.

Voci dalla sinistra. I patrioti!

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* Onorevoli senatori, la grande massa degli armatori è sana. Io ho reso un omaggio all'armamento italiano, parlando dell'incentivo per la flotta libera dopo il programma di sviluppo della flotta sovvenzionata. Ma quegli armatori i quali lasciano la bandiera italiana finiscono per compiere una triplice opera di evasione. Evasione a norme valutarie, evasione a norme fiscali

(non pagano ricchezza mobile, non pagano complementare, quasi non fossero più italiani, sotto questo aspetto, pur essendo pienamente italiani), evasione nei confronti di norme sociali a tutela del lavoro e dei marittimi: il che veramente non appare tollerabile. Ho l'onore di dichiararvi, sia pure con la riservatezza che impone la non definitività del tema, che chi vi parla ha già redatto un primo schema di disegno di legge, il quale ha costituito la base di un esame preliminare del problema, che così per la prima volta è venuto alla ribalta del Governo, per poi giungere, se sarà possibile, all'esame del Parlamento.

Terzo punto: la C.E.E. Si è detto: che cosa succede alla Comunità europea? La Comunità europea detta legge, dà criteri, traccia indirizzi, e il Governo italiano è tenuto a seguirli, sia pure entro dati limiti, indipendentemente dall'intervento e dalla volontà del Parlamento? Il dubbio si presenta suggestivo, a prima vista: merita che noi lo guardiamo più pacatamente.

A parte che si fa capo ad un trattato voluto dal Parlamento nazionale in tutta la sua portata, a parte che a suo tempo ognuno di noi conobbe e valutò prima di dare il voto sulla ratifica, le prese di posizione degli organi della Comunità europea sono operative nei confronti dei Governi membri, i quali, alla loro volta, se volessero mutare le leggi esistenti, o derogarvi o innovarvi anche in parte, dovrebbero sempre investire i Parlamenti.

Credo che questa dichiarazione sia di un certo interesse e di una certa portata, allo scopo di ripristinare l'equilibrio fra garanzie giuridiche dell'ordinamento interno e obblighi giuridici fondati sull'ordinamento internazionale. Non c'è conflitto, a ben guardare, nell'ordine democratico internazionale, là dove si preveda l'assenso libero dei singoli Stati, contemplandosi la possibilità che ciascuno di essi vi dia corso, secondo il proprio ordinamento giuridico nazionale, là dove si tratti poi di modificare le leggi di un singolo Stato.

In particolare, per quanto riguarda i negoziati con Bruxelles, che sono attivi, noi li seguiamo con presenza vigile ed operosa. Pos-

so anche comunicare che il Governo ha già preannunciato l'invio di un *memorandum* sulle condizioni dell'industria cantieristica italiana alla Commissione del Mercato comune, in vista della scadenza della legge, a voi nota, del 1964.

A D A M O L I. Questo *memorandum* sarà comunicato al Parlamento?

D O M I N E D O', *Ministro della marina mercantile*. Io ne sarei personalmente lieto. Ritengo che chi mi succedesse lo sarebbe altrettanto, magari in seduta di Commissione, la quale poi prelude alle riunioni del Parlamento.

Il punto di vista italiano sarà sostenuto con chiarezza, sia per quanto concerne la prosecuzione di un aiuto produttivistico a favore dei cantieri, nei limiti e alle condizioni di cui ho precedentemente parlato, sia per ciò che attiene ad una seconda ed ulteriore fase cui noi tutti miriamo: l'adozione di una politica cantieristica comune, la quale, in definitiva, il giorno che ne potessimo salutare l'avvento, potrebbe veramente costituire il presupposto per il superamento degli attuali, poliedrici e disorganici provvedimenti dei singoli Stati, rispetto ad un eventuale interesse superstatuale e comunitario.

Passando ad altro tema, la lettera del trattato prevede esplicitamente una speciale considerazione delle esigenze delle regioni che abbiano gravemente risentito di gravi circostanze politiche, ed alludo a Trieste: essa sarà fatta valere con chiarezza e con fermezza. Io oso pensare che non occorra giuridicamente una revisione del trattato, bensì basti una sana interpretazione di esso, affinché applicazioni non equilibrate, che oggi possono porre i porti anseatici in posizione di privilegio rispetto ai nostri porti alto-adriatici, vengano a cessare.

Di più, un'azione sarà svolta anche per saggiare una politica di liberalizzazione comune dei traffici marittimi, con riferimento al fenomeno, che ho testè menzionato, della discriminazione di bandiera. Infatti, se un giorno dall'azione unilaterale dello Stato per la difesa dei diritti di libertà contro ogni discriminazione, secondo il principio di Gro-

zio della libertà dei mari, potessimo pervenire ad una fase di schieramento internazionale o comunitario, contro le discriminazioni, io credo che un ulteriore passo sarebbe stato allora compiuto.

Intine, è opportuno menzionare il problema sorgente dalla prossima scadenza dell'accordo di pesca con la Jugoslavia: all'atto della ripresa delle trattative si porrà la questione di negoziare un accordo che abbia, oltre un valore politico, anche un contenuto economico soddisfacente. I rapporti con la Jugoslavia in materia di pesca sono, comunque, ormai da lungo tempo migliorati, e nostro compito è ora quello di pervenire ad una normalizzazione effettiva anche con la Tunisia: l'accordo recentemente concluso con questo Paese rappresenta già una tappa importante, preludio ad una sempre migliore comprensione. Gli stessi recenti incresciosi episodi, che mi hanno indotto ad assumere una energica presa di posizione per la tutela di pescatori italiani e dei loro beni, pur stando a significare che non tutte le questioni aperte sono state completamente risolte, dimostrano che, create le premesse per un ragionevole *modus vivendi*, è sempre possibile una efficace protezione dei diritti e degli interessi dei nostri marittimi.

Signori senatori, vorrete perdonare le mende e le incompiutezze. Il tema è veramente vasto e affascinante: abbiamo tentato di delinearlo nelle sue linee essenziali. Mi consentirete di terminare con un ricordo e con una citazione, così come feci iniziando alla Camera dei deputati.

Alla Camera ricordai un sommo romano, Ulpiano, il quale esaltò la funzione del mare e l'esercizio della navigazione, come quella che *ad summam reipublicae pertinet*. Era il tempo dei traffici mediterranei di Roma verso l'Oriente, il tempo di quel grande popolo, che ci ha lasciato le tracce del suo diritto marinaro nel Digesto e poi nella *Lex Rhodia de jactu*. Ricordiamo questa sera altre due figure che hanno aperto la storia moderna nel nome del diritto del mare. Al di fuori di ogni influenza della passione politica dell'ora, con un distacco di quasi tre secoli — ma è l'era moderna che si apre — noi possiamo rievocare quei due grandi che furono tali in nome del mare e segnarono co-

sì il prestigio della loro Nazione nel quadro della solidarietà dei popoli. Cromwell, che al culmine della lotta fra potere del Parlamento e potere regio, ci ha lasciato l'Atto di navigazione del 1631, che cominciò a far grande il suo Paese sui mari nella vita libera dei traffici. Colbert che, 50 anni dopo, fondò le fortune della Francia con la celebre *Ordonnance touchant la marine* del 1681, prima sintesi fra il diritto marittimo mediterraneo e quello nordico.

L'Italia oggi, per nostra ventura, ha un diritto del mare evoluto, alto, ammirato presso tutti i popoli civili. L'Italia nostra ha il Codice della navigazione, frutto di una evoluzione semisecolare della dottrina e della giurisprudenza, che oggi ispira il diritto dei paesi dell'America latina, della Grecia e di altre Nazioni. Io auspico che, vicino a quest'altezza del diritto del mare, che investe e la dottrina e la giurisprudenza, vi sia l'incremento dei traffici del mare e della politica del mare. La coscienza marinara sia alta presso il popolo italiano e serva il nostro domani che — se bene opereremo — non potrà non aprirsi secondo le leggi della natura, le voci della storia e la spinta incoercibile di quella realtà che dà vita al nostro comune sentimento. (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sui vari ordini del giorno. I primi due ordini del giorno sono del senatore Giancane. Poichè questi non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'ordine del giorno dei senatori Giancane e Macaggi.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Evidentemente, e in correlazione a quanto ho detto in tema di previdenza marinara e in particolare di pensioni, lo accetto come viva, concreta raccomandazione. Pur non potendo ancora fissare la data esatta allo scadere della quale il nuovo provvedimento potrà avere valore, dichiaro di assumere l'impegno più pieno affinché si possa realizzare la parità di trattamento previden-

ziale tra i lavoratori del mare e gli altri lavoratori.

PRESIDENTE. Senatore Macaggi, mantiene l'ordine del giorno?

MACAGGI. Pur essendo soddisfatto per l'impegno preso, debbo però insistere perchè si operi con sollecitudine.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Evidentemente d'accordo, poichè non c'è giustizia se non è fatta a tempo. Il mio impegno sarà massimo e spererei che entro l'anno si possa provvedere.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Deriu e Monni.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto, considerando che esso tendenzialmente rientra nel quadro dell'aumento delle linee, che sarà preso in esame nella prossima riunione di cui ho precedentemente parlato. Non posso in modo specifico dire quale potrà essere l'aumento, ma, tendenzialmente e come impostazione politica e programmatica di Governo, sono d'accordo che si operi su questa linea.

MONNI. La ringrazio.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno dei senatori Vidali, Adamoli, Fabretti e Ferrari Giacomo.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Primo: classificazione del porto di Trieste. La domanda è assolutamente corretta e ho già dato disposizione affinché l'iter abbia inizio.

Secondo: potenziamento delle linee di navigazione p.i.n. Questa richiesta rientra nel concetto dell'equilibrio tra versante adriatico e versante tirrenico e, anche sotto questo profilo, essa è tenuta presente ed accettata dal Governo.

Terzo: potenziamento del Molo VII. Rientra nel piano generale dei porti.

Quarto: revisione del trattato di Roma. Questa revisione, a mio avviso, non è giuri-

dicamente necessaria, poichè lo stesso intento si può realizzare con trattative ed iniziative che chi vi parla ha già avuto l'onore di avviare.

Quinto: attuazione dell'ente portuale. Sono d'accordo, perchè ciò discende dallo statuto speciale approvato dal Parlamento.

Posso anzi aggiungere un'ulteriore parola che addirittura va oltre, e cioè che è in corso di costituzione un comitato permanente per Trieste, come ha fatto l'Austria, allo scopo di curare la ricerca, che io reputo fondamentale, di sbocchi nell'Europa centro-danubiana.

PRESIDENTE. Senatore Adamoli, mantiene l'ordine del giorno?

ADAMOLI. Sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno dei senatori Vidali, Adamoli, Fabretti e Ferrari Giacomo.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Il secondo punto lo accetto pienamente. Sul primo devo fare una riserva, poichè non si può costituire un nuovo organismo per elaborare un piano dei porti, in quanto gli interessi locali, di categoria, dei lavoratori, degli operatori, sono sentiti sul posto, porto per porto, mentre poi ne sarà investito il Parlamento.

PRESIDENTE. Senatore Adamoli, mantiene l'ordine del giorno?

ADAMOLI. Sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue un terzo ordine del giorno dei senatori Vidali, Adamoli, Fabretti e Ferrari Giacomo.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. L'ordine del giorno può essere accettato; nel senso che, pur mancando la norma internazionale e una determinazione uniforme di una linea di confine del mare territoriale, che non ha potuto essere realizzata nemmeno dalla Conferenza di Ginevra

56ª SEDUTA (pomerid.)

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

18 OTTOBRE 1963

del 1958, abbiamo tuttavia dato istruzioni affinché fino a 50 miglia operi il controllo contro l'inquinamento.

PRESIDENTE. Senatore Adamoli, mantiene l'ordine del giorno?

ADAMOLI. Sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Crollalanza.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Su questo punto credo di aver risposto nel corso dell'intervento generale; sono lieto comunque di ribadire di fronte all'ordine del giorno particolare, che questa esigenza dell'equilibrio fra i due versanti è un'esigenza di giustizia, di equità e di economicità: è un interesse particolare che è interesse nazionale.

Per quanto riguarda l'ultimo punto, del quale non ho parlato, il traghetto Bari-Ragusa, io debbo dichiarare che considero la cosa di vivo interesse, di molta importanza. Come abbiamo realizzato il traghetto fra la Italia e la Grecia, io ritengo che dovremo realizzare il traghetto fra l'Italia e la Jugoslavia. Le correnti turistiche, che sono fortissime in quel Paese, non possono non essere ad un tempo curate ed incanalate nei confronti del nostro. Non so esattamente quale sarà la soluzione concreta — se tramite una società sovvenzionata o mediante l'iniziativa libera — ma dichiaro che una soluzione dovrà essere trovata e che opereremo a questo fine, per realizzare il collegamento anche con la Jugoslavia, come già è stato realizzato con la Grecia.

PRESIDENTE. Senatore Crollalanza, mantiene l'ordine del giorno?

CROLLALANZA. Non insisto, nella speranza che ciò che ha detto il Ministro avvenga il più presto possibile.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Certamente.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Adamoli, Vidali e Fabretti.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Ripeto le dichiarazioni fatte, con la preghiera di voler considerare l'ordine del giorno come invito, anziché come impegno: solamente questo, come è per tutti gli altri.

Per quanto riguarda il punto dell'acconto, non posso dire nulla di concreto, perché pur sentendo il problema — mi sia consentito di dichiararlo pubblicamente — dovrei trovare il titolo: ho già risposto ad interrogazioni parlamentari su questo punto. Chi sta a questo posto non può, evidentemente, fare erogazioni di spesa se non col titolo dovuto. Qual è il titolo per dare un acconto? Occorrerebbe una legge. Se potessi fare a meno della legge, dichiarerei al Senato che mi batterei in tutti i modi anche a tal fine. Se tuttavia occorresse la legge, riterrei che la procedura più rapida sarebbe quella della nota di variazione, atta ad ottenere un aumento delle disponibilità tale da consentire l'erogazione dovuta.

PRESIDENTE. Senatore Adamoli, mantiene l'ordine del giorno?

ADAMOLI. Poiché tutti siamo d'accordo, ed anche il Governo, sull'urgenza di decidere per quanto riguarda l'aumento delle pensioni, il problema dell'acconto diventa puramente formale, però ha il suo contenuto umano che non sto qui a ripetere. Vorrei che fosse anche considerato che ci avviciniamo alle feste di fine d'anno e che si tenesse presente la condizione in cui si trovano questi lavoratori.

Onorevole Ministro, mi permetto di ricordarle che già in occasione dei precedenti aumenti vennero concessi acconti; allora il titolo si trovò e si trovarono anche i fondi. Io la prego di andare ad esaminare la situazione che si creò allora e di ripercorrere la stessa strada. Se il Governo vuole, entro pochi giorni può decidere per l'erogazione di un acconto.

56ª SEDUTA (pomerid.)

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

18 OTTOBRE 1963

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, lei consulerà i precedenti?

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Senz'altro: farò tutto quello che potrò. Mi compiaccio della affermazione sulla potenza del Governo, e ringrazio!

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Battaglia. Però non vedo il senatore Battaglia in Aula.

BERGAMASCO. Lo faccio mio, signor Presidente, come pure gli altri ordini del giorno presentati dal senatore Battaglia.

PRESIDENTE. Sta bene, senatore Bergamasco.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Dichiaro che, per quanto riguarda le opere già deliberate a seguito del noto intervento di 21 miliardi della Cassa per il Mezzogiorno per i porti, la competenza è del Ministero dei lavori pubblici, ma segnalerò vivamente il caso al mio collega dei Lavori pubblici. Per quanto riguarda il resto, faccio riferimento al piano generale dei porti.

PRESIDENTE. Senatore Bergamasco, insiste su questo ordine del giorno?

BERGAMASCO. Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Battaglia e Veronesi.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda questo ordine del giorno, la competenza è, evidentemente, del Ministero delle finanze, ma io non mi esimerò dall'obbligo e dal desiderio di intervenire presso di esso allo scopo di sollecitare, nella sovranità dell'altro Dicastero, questo intervento.

BERGAMASCO. La ringrazio.

PRESIDENTE. Segue un altro ordine del giorno dei senatori Battaglia e Veronesi.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Anche quest'ordine del giorno involge un problema di altrui competenza — tutti e tre gli ordini del giorno del senatore Battaglia involgono altrui competenze — cioè riguarda la Cassa per il Mezzogiorno. Occorrono intese con questa affinché sia rinnovata la circolare. Siccome ritengo l'ordine del giorno giusto e fondato, ai fini della pesca oceanica, interverrò presso la Cassa per il Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Senatore Bergamasco, si ritiene soddisfatto?

BERGAMASCO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Battaglia e Cataldo.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Per questo ordine del giorno mi richiamo al piano generale dei porti.

PRESIDENTE. Senatore Bergamasco, mantiene l'ordine del giorno?

BERGAMASCO. Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Veronesi e Battaglia.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Anche qui devo far richiamo al piano generale dei porti; in questo quadro, io accetto l'ordine del giorno, naturalmente nella visione generale che ne verrà fuori.

BERGAMASCO. La ringrazio, signor Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Gianquinto.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Anche questo ordine del giorno di grande importanza — riguarda l'emporio di Venezia, che io ho visitato personalmente ed il cui piano regolatore particolare mi è stato trasmesso e dalla Capitaneria e dal Provveditorato — come ho avuto l'onore di dichiarare ai parlamentari veneti, discutendo con essi del problema, sarà inserito nel piano generale. Non posso dare l'assicurazione formale che tutto il piano regolatore speciale, con i suoi 90 miliardi, passi nel piano generale; ma posso dichiarare che sento profondamente le esigenze di Venezia, sia per quanto riguarda l'eliminazione delle petroliere dal centro storico, sia per quanto riguarda l'esigenza di aumentare il dragaggio dei fondali, senza di che i grandi transatlantici non attraccano a Venezia. In questo spirito, e nel quadro generale del piano dei porti, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Gianquinto, mantiene l'ordine del giorno?

GIANQUINTO. Non insisto. La ringrazio, signor Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Genco, De Unterrichter e Valsecchi Athos.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. L'ordine del giorno del senatore Genco risponde esattamente alle dichiarazioni ed agli impegni che ho avuto l'onore di assumere, in vostra presenza, durante il mio intervento sui temi: costruzione, credito, demolizione. Pertanto sono favorevole e lo accetto.

ADAMOLI. Io chiedo la votazione di questo ordine del giorno. Deve risultare che non è votato da tutto il Senato, perchè noi siamo contrari ad esso.

PRESIDENTE. Ma il Governo lo ha accettato!

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Va bene, nessuna difficoltà ad accettare anche questo come raccomandazione. Quindi parità di trattamento!

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Pirastu e Adamoli.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Anche questo ordine del giorno è accettato come raccomandazione, in corrispondenza, signor Presidente, di ciò che ho avuto l'onore di dire per un precedente ordine del giorno del senatore Deriu.

PRESIDENTE. Senatore Pirastu, mantiene il suo ordine del giorno?

PIRASTU. Sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue un altro ordine del giorno del senatore Pirastu.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Sono in grado di comunicare che le operazioni di delimitazione, o di allineamento, come tecnicamente si chiamano, delle acque demaniali sono in corso, e allo scopo di accelerare i lavori proprio recentemente ha disposto l'invio sul posto di un altro ufficiale delle Capitanerie di porto, in corrispondenza con quanto detto nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Senatore Pirastu, mantiene il suo ordine del giorno?

PIRASTU. Ringrazio il Ministro, ma vorrei pregarlo di fare in modo che queste operazioni ad un certo momento abbiano termine, perchè durano ormai da molto tempo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Barbaro.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Qui la situazione va chiarita, nel senso che, se non vado errato, per un terzo delle opere fondamentali vi è stato l'intervento, il finanziamento della Cassa per il

56ª SEDUTA (pomerid.)

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

18 OTTOBRE 1963

Mezzogiorno; quindi questo è acquisito, per grazia di Dio.

Io compirò il mio dovere, pur trattandosi di questione di competenza di altro Dicastero, di segnalare l'urgenza, l'importanza e la necessità di sollecitudine presso la Cassa per il Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro, mantiene il suo ordine del giorno?

BARBARO. Si tratta di tre miliardi in tutto, e cioè della settima parte, circa, di quello che è costata la riparazione eseguita nel porto di Genova dei danni fatti da una sola mareggiata, della trentesima parte di quel che costerà, a quel che sembra, la sistemazione del porto di Venezia. Si tratta, nel caso di Reggio, di un porto al centro del Mediterraneo, nel punto cioè di equilibrio — diceva lei, onorevole Ministro — tra Tirreno e Jonio, per il quale transitano centomila tonnellate di naviglio al giorno. Tre miliardi, quindi, sono quasi niente per questa grande opera e per le grandi e indiscutibili finalità che riguardano il porto di Reggio, che è al centro, e quindi nel cuore pulsante, del Mediterraneo e anche all'estremo meridionale del continente italiano ed europeo.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno dei senatori Mammucari, Bufalini, Levi, Compagnoni e Morvidi.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Sono d'accordo perchè considero che il bene demaniale, pubblico per definizione, spetti al godimento della comunità dei cittadini, salve quelle utilizzazioni turistico-balneari che possano essere concesse ai singoli, ma in vista di un interesse generale. Perciò questa esigenza è perfettamente presente al mio spirito, tanto che l'ho già tradotta in una circolare assai circostanziata a tutte le Capitanerie di porto.

PRESIDENTE. Senatore Morvidi, mantiene il suo ordine del giorno?

MORVIDI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue un altro ordine del giorno dei senatori Mammucari, Levi, Bufalini, Morvidi e Compagnoni.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Evidentemente non si può prescindere dal porto di Civitavecchia per ragioni di ordine generale.

PRESIDENTE. Senatore Morvidi, mantiene il suo ordine del giorno?

MORVIDI. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Fabretti, Adamoli e Vidali.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Guardi, onorevole Fabretti, io la pregherei di dire come hanno fatto tutti gli altri colleghi, « invita » anzichè « impegna » perchè ciò per me è assai importante, data la fedeltà dovuta a ciò che dico di fronte al Parlamento.

FABRETTI. Accetto.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Evidentemente il quadro investe, per la fase tecnica, i Lavori pubblici con cui manteniamo i contatti più stretti ai fini dell'elaborazione del piano dei porti. Come ho detto per il piano generale del porto di Venezia, così adesso per il piano regolatore del porto di Ancona dichiaro pubblicamente che il progetto sarà tenuto doverosamente, adeguatamente nel posto debito del piano generale.

PRESIDENTE. Senatore Fabretti, mantiene l'ordine del giorno?

FABRETTI. Signor Presidente, vorrei far presente ancora una volta all'onorevole Ministro che il mio ordine del giorno riguarda un problema di ordine generale ed un problema di urgenza non rinviabile. Ed ho citato anche questo fatto nell'interroga-

zione alla quale l'onorevole Ministro mi ha assicurato che darà risposta.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Lunedì.

FABRETTI. Onorevole Ministro, questo porto rischia di essere bloccato dalla caduta di una diga foranea.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, sono stato generico nella mia risposta e sono il primo a riconoscerlo. Evidentemente, come spero, vorrei stralciare, queste opere: è naturale che presso l'Amministrazione dei lavori pubblici io tenterò di realizzare l'intento voluto da lei, dalla città di Ancona e dalle ragioni di sicurezza. Le debbo però dichiarare, senatore Fabretti, che la situazione finanziaria del bilancio dei Lavori pubblici, in questo caso competente, è tale per cui (ricordo un precedente, quello di Napoli, per cui sono mancati i fondi del bilancio dei Lavori pubblici per alcune opere) non dobbiamo fare appunto ad alcuno. Evidentemente, all'atto di fare i bilanci prossimi, noi staremo con gli occhi aperti: non in sede di singolo bilancio, ma in sede di bilancio generale finanziario, dato che il Parlamento non può poi niente sul singolo bilancio, con la procedura attuale, salvo dare indirizzi, critiche e lumi. Io dichiaro pubblicamente che interverrò presso il Ministero dei lavori pubblici nel modo più adeguato e più energico e più convincente possibile. Se riuscirò, bene! Se non riuscirò, occorrerebbe uno stanziamento apposito, così come è avvenuto per la situazione di Napoli, quando la diga foranea stava franando ed abbiamo dovuto, con apposita deliberazione del Consiglio dei ministri, stanziare un certo fondo allo scopo. Le assicuro che io farò tutto il mio dovere e che distinguo le opere indifferibili dalle opere che vanno inserite nel piano.

FABRETTI. La ringrazio, signor Ministro.

PRESIDENTE. Seguono due ordini del giorno del senatore Veronesi. Il secondo reca anche la firma del senatore Artom.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Questi ordini del giorno vanno inseriti nel piano generale dei porti secondo i criteri che ho detto.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno sono esauriti. Passiamo ora all'esame dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(Senza discussione, sono approvati i capitoli con i relativi riassunti per titoli e per categorie).

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

GENCO, *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1963-64 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 300.000.000 per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalle leggi 25 luglio 1956, n. 859, 24 marzo 1958, n. 328 e 31 marzo 1961, n. 301.

(È approvato).

Art. 3.

Per l'esercizio finanziario 1963-64 la somma di cui all'articolo 2 della legge 6 agosto 1954, n. 721, occorrente per provvedere alle momentanee deficienze di fondi delle Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, è fissata in lire 25.000.000.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Fiorentino. Ne ha facoltà.

F I O R E N T I N O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi dispiace, ma non è colpa mia se siamo arrivati a quest'ora data la compressione e la fretta del dibattito. Premetto per doverosa lealtà che le nostre critiche non vanno direttamente a lei, signor Ministro, ma alla situazione che ha ereditato solo da qualche mese e al clima politico attuale che rende impossibile, anche se ella volesse o restasse al potere, dei miglioramenti essenziali. Avrei desiderato fare un intervento costruttivo e dettagliato in una materia che conosco bene per averla vissuta da 40 anni, ma le speranze attuali che esso risultasse efficace sono al momento talmente nulle che me ne sono astenuto. Anche nel settore della Marina mercantile il magnifico slancio, che aveva consentito la grande riaffermazione del lavoro italiano, è fermo e, ciò che è scoraggiante, anziché far ricorso a diagnosi e rimedi appropriati, ci si indirizza verso soluzioni sbagliate che aggraveranno il male.

Per quanto riguarda i porti, ad esempio, si parla da anni dei lavori indispensabili da farsi in quelli più importanti, ma mentre i progetti non sono assai spesso aderenti alle vere necessità, non vi sono — ed è difficile trovarli nelle condizioni in cui è stata fatta precipitare la situazione della nostra economia — i fondi necessari e sufficienti; e ne è la prova la dichiarazione del tutto generica che ha fatto in proposito il Ministro, il quale ha parlato di piani generali.

A Napoli, ad esempio, servono una quindicina di miliardi, ed a stento se ne è trovato uno solo, che sarà sprecato in spese marginali e in definitiva quasi inutili, poichè i denari sono come le medicine, o se ne danno in quantità giusta o sono inefficaci e perfino dannose.

A proposito di porti, desidero rilevare, per incidenza, che si sta trascurando il problema, così interessante e importante, imposto dal turismo marittimo, e cioè la costruzione di piccoli ma efficienti porti nelle meravigliose località della nostra costa continentale e insulare che, specie nel sud, ne sono quasi totalmente privi. Anche questo andrà nel piano generale!

D O M I N E D O' , *Ministro della marina mercantile*. Scusi, senatore Fiorentino, questi stanno insieme ai porti pescherecci.

F I O R E N T I N O . Lo so, ma tutto dipende dai fondi. Io so che la buona volontà da parte sua c'è, onorevole Ministro, ma mancano i soldi, cioè quel che è necessario.

D O M I N E D O' , *Ministro della marina mercantile*. Bisognerà trovarli.

F I O R E N T I N O . Località dove sono già sorte accoglienti attrezzature alberghiere vengono trascurate da questo punto di vista, mentre il più ricco movimento turistico, che è proprio quello che viene dal mare con mezzi autonomi, è respinto per mancanza di qualsiasi sicurezza di ormeggio e di rifugio.

Quella nostra gemma turistica che è Capri, col suo nome magico e le sue incomparabili attrattive, potrebbe essere una fonte di ricchezza nazionale in rigoglioso sviluppo, ed è invece in preoccupante decadenza. Tra l'altro, essa è ormai frequentata sempre meno dai panfili, pur diventati assai più numerosi, a causa del suo porticciolo ormai del tutto insufficiente anche per il traffico di linea. Esistono da anni dei progetti di ampliamento, ma l'attuazione non si intravede neppure.

Tornando a cose di più ampia misura, vi è da osservare che non basta dare ai nostri porti commerciali adeguate attrezzature per incrementare i traffici. Questi sono connessi non solo alla politica economica generale, oggi così carente, ma ai costi dei servizi e al rendimento del lavoro portuale.

A Genova, ad esempio, chi osservi le navi che fanno spesso la fila per entrare, potrebbe facilmente ingannarsi e pensare che ciò dipenda dal traffico fortemente dilatato e da insufficienti attrezzature. La verità è che invece il porto di Genova non solo è divenuto uno dei più costosi, ma è uno dei più lenti nelle operazioni di carico e scarico. Infatti una mano, e cioè il gruppo di operai addetti a una stiva, lavora ufficialmente solo 25 tonnellate al giorno, mentre a Marsiglia ne lavora 100 e a Barcellona 110. Ne consegue che la parte di traffico che può scegliere preferisce andare altrove, mentre le navi sono costrette a sostare a Genova a causa della lentezza delle operazioni portuali.

Le paghe alte, le più alte possibili, sono un diritto sacrosanto dei lavoratori, ma ad esse deve corrispondere un rendimento adeguato. Paghe sempre più alte con una resa troppo scarsa è un'antitesi ed un assurdo economico.

Per quanto riflette la costruzione e l'esercizio delle navi, oggi il nostro Paese è in grave crisi e perde il terreno conquistato nei confronti degli Stati esteri. Infatti la nostra crisi non solo dipende dal mercato dei noli, persistentemente basso da due anni, ma dipende dal maggior prezzo italiano di costruzione e di esercizio delle navi e dalla mancanza di un'equa protezione alla nostra bandiera. È da rilevare che i noli alti del passato hanno dato lauti guadagni solo sulla carta in quanto essi sono stati ampiamente scontati dagli armatori con i prezzi altissimi pagati ai cantieri, sicchè in definitiva, con il ribasso dei noli e del prezzo internazionale delle costruzioni, il plusvalore dei noli è servito ad essi principalmente per pagare ai cantieri il plusvalore delle navi che è risultato però del tutto fittizio con la discesa dei noli e dei prezzi del naviglio stesso. Oggi è vano sperare in rialzi consistenti e permanenti dei

noli; occorre quindi adeguarsi alla realtà ed operare secondo i principi di una sana economia, accontentandosi di guadagnare l'ammortizzo e un modesto interesse.

In Italia si respinge una politica di equa protezione della bandiera, o quanto meno si fanno soltanto timidi tentativi in tal senso, mentre molti Stati spingono la protezione con ogni mezzo pur di aiutare la propria marineria nella delicata fase di assestamento del mercato mondiale, anche per effetto delle nuove basi tecniche ed economiche che si sono determinate. In Italia si assiste invece addirittura ad un fenomeno di autolesionismo, quando cioè gli enti statali e parastatali noleggiavano navi estere senza aver neppure visto prima se fosse possibile ottenerle di bandiera italiana alle medesime condizioni.

Anche il Ministro ha riconosciuto la necessità dell'armamento di rinnovarsi per competere con l'estero, ma, nonostante le enormi cifre spese per ammodernare i cantieri, questi sono ancora assai arretrati per attrezzature e metodi, sicchè, oltre al maggior tempo richiesto da essi, siamo ancora al punto che il prezzo delle costruzioni navali in Italia, a seconda del tipo delle navi, è dal 20 al 33 per cento maggiore dei prezzi ottenibili non soltanto in Giappone, ma negli ottimi cantieri del Nord Europa.

Inoltre, mentre all'estero si ottengono finanziamenti che vanno fino all'80 per cento delle navi ad un interesse che varia dal 3 al 5 per cento, in Italia siamo intorno all'8, 8 e mezzo, dieci per cento...

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile.* Il divario fra costo interno e costo internazionale era del 33 per cento...

F I O R E N T I N O . Lo è tuttora. Esiste ancora un divario ingiustificato ed ingiustificabile o meglio giustificato soltanto dai metodi arretrati che vigono nei cantieri italiani, dal fatto che i cantieri italiani lavorano al 50, 60 per cento...

D O M I N E D O ' , *Ministro della marina mercantile.* Della riorganizzazione dei can-

tieri io ho già parlato con dati obiettivi. Le posso dire che come livello medio il divario tra costo interno e costo internazionale, mentre un tempo era del 33 per cento, ora è sceso a circa il 20 per cento.

FIORENTINO. Ne prendo atto volentieri. Io però sono stato preciso, perchè ho detto: secondo il tipo di nave, e aggiungo ora che intendo parlare delle navi che oggi vanno, perchè è inutile parlare di navi che teoricamente si potrebbero costruire e non si costruiscono; occorre parlare di navi che si costruiscono, ossia delle grandi petroliere, delle grandi navi da trasporto molto veloci: ebbene, in Giappone e in Norvegia si costruisce con il 30 per cento circa di minor prezzo che in Italia. Per affrontare i problemi bisogna dire la verità, signor Ministro.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* Poichè la sua frase si prestava ad un'interpretazione non esatta, sia pure non voluta, ho pensato di precisare.

FIORENTINO. Non era voluta e credo di averlo chiarito doverosamente. E la legge sul credito navale, fatta per sopperire in parte a questi aggravi, è rimasta operante finora, per mancanza di finanziamenti, solo per 50 navi su oltre 100 domande già registrate e presentate da anni. Oggi la situazione è cambiata, sicchè molti di questi non costruiranno neanche più. Si sono create così situazioni di enorme sperequazione e disagio fra gli armatori, tanto che alcuni sono stati perfino costretti a cancellare le commesse passate ai cantieri, fidando sulla sicura e pronta applicazione di una legge dello Stato. È spiegabile quindi che, mentre gli armatori esteri, godendo di costi minori sia per la costruzione della nave che per lo esercizio, rispetto a quelli italiani che sono tra i più elevati del mondo, e godendo di facilitazioni di pagamento notevolissime e tassi di interesse assai più bassi dei nostri, riescono a fronteggiare la crisi, gli armatori italiani si trovano in particolari e gravi condizioni di inferiorità, e quindi in difficoltà.

Anche la necessaria demolizione del vecchio, sorpassato naviglio, che doveva essere

incentivata attraverso le relative disposizioni di legge, si è arrestata per il ritardo dei successivi stanziamenti. Anche lei lo ha riconosciuto e speriamo che questi famosi, nuovi stanziamenti arrivino, ma c'è stato un lungo periodo di stasi che ha danneggiato enormemente la marineria.

Questo Gabinetto, che ha avuto appena il tempo di rendersi conto dei vari problemi (e glie ne do atto) tra poco dovrà passare la mano, non perchè privato della fiducia della pubblica opinione o del Parlamento, ma perchè deve lasciare le poltrone a Moro, Fanfani e compagni. Quindi, chissà quando si parlerà di tali problemi e chissà in qual modo si provvederà.

Da tutte le ragioni sopra accennate nasce anche la crisi dei cantieri che non si osa di ridimensionare, perchè questa parola oggi scotta come il fuoco, non si può pronunciare, mentre è la sola salvezza, nè lì si trasforma convenientemente, come sarebbe necessario,

Tale crisi si vorrebbe invece risolvere aggravando il male nel suo complesso, e cioè alimentando la famosa spirale dei debiti sui debiti con la creazione di nuove, più gravi e permanenti situazioni deficitarie, nel tentativo illusorio o col pretesto di arginare delle situazioni deficitarie che, di per se stesse, sono più contenute e più rimediabili; si intende cioè incrementare sia la flotta passeggeri che quella commerciale dell'I.R.I., e ne abbiamo una riprova nelle sue dichiarazioni di questa sera.

Ora, si pensi che lo Stato è già indebitato, nei confronti delle compagnie cosiddette di preminente interesse nazionale, di 79 miliardi e mezzo, oltre le centinaia di miliardi già spesi e che solo per l'esercizio 1963-1964 è previsto un altro passivo di 27 miliardi, senza tener conto di quanto verrà ad incidere l'entrata in linea delle grandi navi. Lei ha parlato di nove miliardi: non sono attuali, e sono d'accordo con lei, perchè saranno di più.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* Vedremo.

FIORENTINO. Sono pronto a scommettere con lei. Tutto questo, per esercitare

servizi che l'armamento libero effettua egualmente bene e che saprebbe perfettamente integrare senza che lo Stato ci rimettesse un soldo, anzi pagando, come sta facendo, decine di miliardi di tasse annuali.

Se si pensa che con la costruzione delle cosiddette navi in famiglia, e cioè per quella costosa famiglia dello Stato che sta tutta sulle spalle del contribuente, si vanno a costruire navi organicamente antieconomiche per progettazione, per costo e per esercizio, e si vorrebbe che questa espansione della marineria statale invadesse sempre più il campo privatistico e vieppiù scoraggiasse iniziative economiche che dovrebbero essere invece sostenute e incoraggiate, se si pensa alla massa di miliardi che graveranno sullo stremato bilancio dello Stato, si deve concludere che anche questa importante barca-pilota dell'economia italiana rappresentata dalla marineria nazionale sta lentamente affondando.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* In questo quadro non dimentichi le dichiarazioni che ho avuto l'onore di fare sulla preparazione della legge di incentivi per le costruzioni della marineria dell'armamento libero.

FIORENTINO. Di questo l'armamento libero le sarà grato, ma non potremo mai esserle abbastanza non grati per l'espansione che lei darà ad una marineria passiva, perchè questo si fa solo per ragioni demagogiche, non economiche. Lei ha detto un momento fa che questo deve essere basato sul principio della economicità: belle parole, ottimi proponimenti, ma quando lei le avrà fatte costruire e costeranno, come nel passato, centinaia di miliardi allo Stato, lei cosa farà?

Probabilmente lei non sarà più Ministro a quell'epoca ed alzerà le braccia al cielo come per dire che è un castigo di Dio.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* Mi perdoni una parola ancora. La sua tesi pecca, perchè porta a conseguenze eccessive. Allora lei ferirebbe quella marina da linea la quale, dovendo assolvere certe funzioni di pubblico interesse, non

potrebbe essere assunta che dallo Stato. La posizione giusta sta nell'equilibrio, con criteri di economicità.

FIORENTINO. Io ammetto che ci possa e ci debba essere un equilibrio in questa materia, ma questo equilibrio è già arrivato a limiti estremi, e, se lei lo aggrava ancora, non so dove andremo a finire. Mi perdoni, signor Ministro, io l'ho ascoltata attentamente; lei è arrivato a dire che la marineria privata è complementare alla marineria di Stato.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* No, no! Ho detto che c'è complementarietà fra le due.

FIORENTINO. Ora, se su cinque milioni e mezzo di tonnellate, solo 700 mila sono nella marineria di Stato, vorrei sapere quale sia la complementare e quale l'altra!

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* Ma ora le ho precisato la mia idea.

FIORENTINO. Allora o lei si è espresso male o io ho capito male.

Signor Ministro, dalle sue stesse dichiarazioni fatte alla Camera risulta che gli apporti che la marina nazionale procura alla economia ed all'erario possono calcolarsi in mille miliardi. Questa enorme somma merita bene una strenua difesa! Io credo che il primo ad esserne convinto sia proprio lei, signor Ministro. Chiami a raccolta l'iniziativa privata e la vivifichi coraggiosamente, anzichè dare, signor Ministro, mi perdoni, come appare dai propositi da lei espressi, come volgarmente si dice, una botta al cerchio ed una alla botte. Consenta alla libera iniziativa di esplicare intera la sua utile, insostituibile funzione, che anch'ella peraltro ha definita essenziale, e vedrà che il naufragio che pur si profila in questo settore potrà essere evitato.

È a mia conoscenza che dei gruppi armatoriali italiani — e questa è una parte costruttiva, credo — hanno allo studio dei progetti di navi fatti sulla scorta della loro

esperienza, che non è trascurabile, ed alla luce di quanto stanno approntando i tecnici delle marine più progredite del mondo.

Tali navi saranno quelle del domani, le sole che potranno competere anche ai noli correnti. Solo che il Governo lo sapesse volere sarebbe possibile assicurare ai cantieri nazionali una serie di costruzioni private italiane per circa un milione annuo di tonnellate di portata, che, al contrario di quelle costruite in famiglia, sono senza rischi e sicuramente proficue per lo Stato. Signor Ministro, tenga presente la triste esperienza che si è fatta nel passato, quando le Ferrovie dello Stato, che pure avevano una gestione affidata a dei galantuomini (io ricordo raramente di avere incontrato nella burocrazia italiana dei galantuomini altrettanto provati come quelli che stavano allora nelle Ferrovie dello Stato) fecero il tentativo di gestire da loro il trasporto marittimo di tutta la massa di carbone che allora consumavano le Ferrovie, oggi in gran parte elettrificate: fu tale il disastro che dopo qualche anno di perdite ingentissime dovettero restituire le navi all'iniziativa privata.

In Inghilterra il laburismo, che pure in un primo momento aveva nazionalizzato tanto e tutto, comprese di non poter nazionalizzare proprio il settore della navigazione. L'ora assai delicata che volge impone agli uomini di coscienza di evitare la mortificazione dei volenterosi e lo scoraggiamento delle capacità. Occorrerebbe invece agire per ottenere la coesione e l'armonia di tutti gli sforzi, sia privatistici che statali, al fine di derivarne il massimo beneficio per la collettività. Solo quando il Governo si metterà su tale indirizzo, avrà la nostra piena ed incondizionata approvazione e solidarietà.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

G E N C O , Segretario:

Al Ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza della caotica situazione amministrativa e della crisi permanente in cui, da qualche anno, versa l'Amministrazione comunale di Gravina in Puglia.

Manifestazioni evidenti di tale marasma amministrativo e politico sono:

a) le dimissioni di alcuni consiglieri comunali della Democrazia cristiana, tra i quali lo stesso capogruppo;

b) le dimissioni dalla Giunta di due assessori presentate nell'agosto 1963 e non ancora sottoposte, come anche quelle dei consiglieri, all'esame del Consiglio comunale per la presa d'atto;

c) le denunce di irregolarità amministrative, con maggior rilievo nel settore dei lavori pubblici (trattative private, perizie suppletive, alienazioni, acquisti di aree eccetera), fatte non solo in pubblici comizi ma anche in sede di Consiglio comunale;

d) il prepotere della Giunta comunale che adotta continui importanti provvedimenti con i poteri del Consiglio comunale, nonostante le continue proteste dell'opposizione;

e) l'assunzione di un centinaio tra impiegati avventizi, salariati e operai netturbini, assunti con metodi discriminatori e illegali (Delibera di Giunta n. 906 del 12 settembre 1963 all'oggetto: « Approvazione ruolo transitorio »);

f) l'impossibilità di pagare regolarmente il numeroso personale dipendente, tanto vero che alle volte il ritardo raggiunge i quattro mesi di stipendio, oltre allo straordinario e alle altre spettanze di legge;

g) il grave deficit che ammonta a un miliardo e settecento milioni;

h) i contrasti insanabili esistenti tra i componenti dell'attuale Giunta e il rifiuto della stessa di dimettersi collegialmente, effettivamente ed irrevocabilmente onde consentire la formazione di una nuova maggioranza, ripetutamente affermata dai gruppi interessati.

Di fronte a tale grave situazione che comporta una totale inefficienza amministrativa,

con discredito alle stesse istituzioni democratiche, l'interrogante chiede di sapere dall'onorevole Ministro dell'interno, anzitutto perchè la Prefettura di Bari — sollecitata a viva voce prima dal sottoscritto e poi dall'onorevole Finocchiaro per il gruppo del P.S.I. — non ha ritenuto di intervenire con i poteri sostitutivi obbligatori derivanti dalle leggi in vigore essendo stata avanzata la richiesta di convocazione del Consiglio comunale ai sensi dell'articolo 49, secondo capoverso, della Legge comunale e provinciale.

Inoltre chiede di sapere se, in ogni caso, l'onorevole Ministro non ritenga indispensabile:

1) far convocare il Consiglio comunale per la presa d'atto delle dimissioni presentate da consiglieri ed assessori;

2) disporre una inchiesta amministrativa per accertare se esistano ed in quale misura irregolarità amministrative o di altra natura (172).

STEFANELLI

Al Ministro dell'interno, per conoscere la situazione del Consiglio comunale di Gravina in provincia di Bari (173).

GENCO

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro della sanità, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per ovviare al disposto del decreto ministeriale datato 1 luglio 1963 sull'ordinamento dei servizi e degli uffici della Direzione generale per la vigilanza e il controllo delle sostanze alimentari di origine animale.

Come è noto, il decreto in parola ha sollevato la legittima e compatta reazione della classe veterinaria per l'assorbimento da parte di altri di un servizio specifico, con grave danno morale ed a scapito dell'efficienza della pubblica igiene. Si chiede l'abrogazione oppure un urgente emendamento al detto decreto atto a salvaguardare interessi e dignità di sì benemeriti funzionari in un momento così delicato della vita nazionale (656).

ROVELLA, CATALDO

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza dell'importanza decisiva che assume — per lo sviluppo economico di Oristano e della zona e per l'attività stessa del consorzio per il nucleo di industrializzazione dell'Oristanese — la costruzione di un porto adeguato alle necessità attuali e alle prospettive di sviluppo economico della città di Oristano e della zona

Per sapere ancora se il progetto per la costruzione di un porto nello stagno di Santa Giusta, trasmesso al Ministero dei lavori pubblici da parte del Genio civile di Cagliari, sia stato accolto positivamente dagli organi competenti facenti capo al Ministero e se il Ministro non intenda finanziare o promuovere il finanziamento di detta opera. Nel caso, invece, in cui la sistemazione portuale prevista nello stagno di Santa Giusta fosse stata respinta, si interroga il Ministro per sapere in quale modo e con quali provvedimenti intenda affrontare e risolvere il problema di dotare l'Oristanese di un porto adeguato alle necessità del processo di sviluppo economico di Oristano e della zona (657).

PIRASTU

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se siano stati informati gli organi competenti dei ritrovamenti di indubbio valore archeologico avvenuti anche di recente in Agro di Supino (Frosinone) dove, qualche giorno fa, ad opera di due giovani volenterosi, è stata portata alla luce una pavimentazione a mosaico in ottima conservazione, quasi in superficie; ritrovamenti che possono avvalorare l'ipotesi addirittura dell'esistenza, nella zona, di rovine di una antica città volsca; per sapere quali provvedimenti si possono prendere, oltre tutto, per la raccolta degli oggetti già trovati con relativa facilità e che potranno trovarsi (statuine ed anfore anche di metallo, monete eccetera) ed evitare che vadano dispersi; nonchè se potrà farsi luogo a ulteriori sistematiche ricerche (658).

SCHIETROMA

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se sono stati redatti i progetti e stabiliti i piani d'attuazione per la elettrificazione a scopo agricolo-industriale e a scopo di illuminazione del comprensorio dell'Ente Maremma ed in particolare delle località: Tragliate, Testa di Lepre, Tragliatelle nel comune di Roma; Monteroni, S. Martino, Ceri nel comune di Cerveteri (659).

MAMMUCARI, COMPAGNONI

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere perchè venga sospeso il licenziamento del personale non insegnante (amministrativo e subalterno) non di ruolo dipendente dallo Stato, che in seguito all'avvenuta unificazione in numerosi comuni della scuola media e della scuola di avviamento, risulta esuberante rispetto ai posti rimasti disponibili.

Tale licenziamento, infatti, oltre a produrre le dolorose conseguenze derivanti da ogni forma di disoccupazione, viene a colpire in diversi casi persone che hanno già prestato servizio nelle scuole dello Stato per alcuni anni e viene a pregiudicare irrimediabilmente, anche in caso di riassunzione, l'inquadramento nei ruoli aggiunti di tale personale perchè, in base al decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, basta un solo giorno di interruzione nel servizio per cessazione del rapporto d'impiego per impedire il godimento del predetto beneficio.

Per sapere, infine, se non ritenga giusto ed opportuno mantenere in servizio il personale in questione, almeno per tutto il periodo necessario al fine di poter accertare se esistano o meno le possibilità di riassorbimento presso altre scuole, secondo le disposizioni e le modalità impartite dai competenti uffici del Ministero della pubblica istruzione (660).

SPIGAROLI, BALDINI, BELLISARIO,
MONETI, CONTI

Ordine del giorno per le sedute di sabato 19 ottobre 1963

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani, sabato 19 ottobre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (156 e 156-bis) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

e svolgimento delle interpellanze:

NENCIONI (BARBARO, CROLLALANZA, CREMISINI, FRANZA, FERRETTI, FIORENTINO, GRAY, GRIMALDI, LATANZA, LESSONA, MOLTISANTI, PACE, PICARDO, PINNA, PONTE, TURCHI). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Poichè dai precedenti del disastro di Vajont si delinea chiara una responsabilità per non avere sgombrato le popolazioni a valle del Piave, dato che la frana, causa recente della tragedia, era in atto da oltre dieci giorni, tanto che il bacino era stato svuotato di circa 20 metri, gli interpellanti chiedono:

1) se non sia vero che stante la frana in atto era stato deciso lo svuotamento dell'invaso entro novembre;

2) se non sia vero che era stata prospettata anche l'ipotesi dello smottamento di una enorme massa di roccia del monte Toc;

3) per quali ragioni si è ommesso di ordinare lo sgombero delle popolazioni a valle;

4) per quali ragioni l'Enel non ha provveduto comunque a porre in essere tutti gli accorgimenti che non solo la prudenza ma il dovere imponevano per evi-

tare che fosse comunque messa in pericolo la vita di intere popolazioni (55).

SCOCCIMARRO (TERRACINI, PERNA, SPANO, GAIANI, GIANQUINTO, VIDALI, VALENZI, CIPOLLA, SAMARITANI, SECCHIA, ADAMOLI, BITOSI, BUFALINI, BERTOLI, COLOMBI, CONTE, FORTUNATI, MAMMUCARI, MONTAGNANI MARELLI, MINELLA MOLINARI Angiola, PAJETTA Giuliano, D'ANGELOSANTE). — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'industria e del commercio.* — Per sapere se, nell'attesa dell'esito delle inchieste amministrativa e giudiziaria in corso, non ritengano, allo scopo di tutelare comunque gli interessi delle vittime del disastro del Vajont, nonché dello Stato, nei confronti della SADE, di dovere urgentemente adottare le seguenti misure cautelari:

1) la sospensione dei versamenti delle somme spettanti alla SADE per capitale ed interessi, a titolo di indennizzo, a norma della legge 6 dicembre 1962, numero 1643;

2) il diniego dei contributi di legge da parte dello Stato per la costruzione della diga del Vajont e la restituzione dalla SADE degli importi a tale titolo già eventualmente corrisposti;

3) la retrocessione alla SADE, dal complesso dei beni da essa provenienti, delle opere costituenti il sistema del Vajont, risultando le stesse manifestamente inidonee alla loro destinazione, e ciò per condizioni già esistenti prima dell'entrata in vigore della legge di nazionalizzazione dell'energia elettrica (57).

e delle interrogazioni:

TOLLOY (BERMANI, SCHIAVETTI, ALBARELLO, FERRONI). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere, non appena sarà in possesso di notizie maggiormente particolareggiate, le cause, la portata e le conseguenze del disastro del

bacino di Vajont e i provvedimenti di carattere immediato adottati e da adottarsi a favore delle popolazioni così duramente colpite e particolarmente quelli programmati per la ripresa e il ripristino dell'attività economica e sociale nelle località danneggiate (160).

ARTOM (PASQUATO, BONALDI). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Nell'attesa delle conclusioni della Commissione di inchiesta sulle eventuali responsabilità vicine e lontane della tragedia del Vajont, gli interroganti chiedono di sapere intanto se ed in quale momento erano state portate a conoscenza degli Enti ed Autorità competenti statali e comunali notizie sui fatti preannunciati la frana del Monte Toc e quali provvedimenti siano stati presi in base ad esse per prevenire o limitare le disastrose conseguenze verificatesi (165).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (174 e 174-bis) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (173 e 173-bis) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (214) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 22,05).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari