

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

168^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 14 LUGLIO 1959

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI,
indi del Vice Presidente BOSCO

INDICE

Disegni di legge:		
Presentazione e approvazione di procedura di urgenza del disegno di legge n. 645	Pag.	7883
Presentazione di relazione		7847
Trasmissione		7847
« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (630) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione) :		
BARBARESCHI		7866
CARUSO		7871
GENCO		7873
MONNI		7880
RUGGERI		7855
VALENZI	Pag.	7860
« Conversione in legge del decreto-legge 30 giugno 1959, n. 421, concernente la emissione di buoni del Tesoro poliennali 5 per cento a premi con scadenza al 1° ottobre 1966 » (636) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Procedura urgentissima) (Discussione e approvazione) :		
BERTONE, relatore		7852
PESENTI		7851
RODA		7847
TAMBRONI, Ministro del bilancio e ad interim del tesoro		7853
Interrogazioni:		
Annunzio		7884

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale della seduta di ieri.

CEMMI, Segretario, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Annunzio di disegno di legge trasmesse dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Modifica dell'articolo 36 della legge 29 aprile 1949, n. 264, recante provvedimenti in materia di avviamento al lavoro e di assistenza dei lavoratori involontariamente disoccupati » (642), d'iniziativa dei deputati Marotta Vincenzo, Zanibelli, Calasso ed altri.

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di presentazione di relazione

PRESIDENTE. Comunica che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Bergamasco ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« Pensione straordinaria ai genitori della medaglia d'oro Salvo D'Acquisto » (551), di iniziativa dei deputati D'Ambrosio, Maglietta ed altri.

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 30 giugno 1959, n. 421, concernente la emissione di buoni del Tesoro poliennali 5 per cento a premi con scadenza al 1º ottobre 1966 » (636) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Procedura urgentissima)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 30 giugno 1959, n. 421 concernente la emissione di Buoni del tesoro poliennali 5 per cento a premi con scadenza al 1º ottobre 1966 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Come il Senato ricorda, su questo disegno di legge il Senato ha ieri approvato la procedura urgentissima.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

RODA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, le critiche che si possono muovere ragionevolmente a questo prestito possono riassumersi nelle seguenti cinque, che elenco in ordine inverso di importanza: 1) elevatizza del tasso di interesse, 2) epoca del lancio, 3) scadenza del prestito, 4) forma del prestito, 5) utilizzazione del prestito.

La critica relativa al tasso, come ho detto in Commissione, è la meno importante. Basta una semplice conoscenza del mercato finanziario, basta scorrere il listino delle quo-

tazioni di borsa per rendersi conto che il saggio di interesse è quello che viene imposto dalle attuali condizioni di mercato. Le condizioni del mercato sono quelle che sono, e malgrado che questo, attualmente, sia eccezionalmente ben disposto ad assorbire tutto (per la ben nota liquidità del sistema bancario più che dei privati e delle aziende) tuttavia, quando si lancia un prestito, bisogna pur sapere scegliere le migliori condizioni di emissione. Il ministro Tambroni, sotto un certo profilo, ha voluto, forse giustamente, ribadire alla Camera il concetto che questo prestito nazionale deve essere sostenuto da un certo prestigio; noi non vogliamo dissentire da tale opinione, ma allora è chiaro che legare una questione di prestigio ad un prestito significa poi dover emettere il prestito alla pari. E per emettere il prestito alla pari, a nostro sommosso modo di vedere, non si sarebbe potuto fare a meno di emetterlo ad un tasso del 5 per cento, che poi in sostanza diventa il 5,50 per cento, se si tiene conto che ogni anno verranno sorteggiati premi (che accompagnano sempre l'emissione di questi tipi di buoni del tesoro) in ragione di un miliardo e mezzo annuo.

Motivo per cui, evidentemente, il Governo non poteva essere che posto nell'alternativa o di emettere il prestito al 5 per cento, nel qual caso non avrebbe potuto fare a meno di lanciarlo alla pari; ovvero a un tasso inferiore al 5 per cento, poniamo al 4,50 per cento; e allora avrebbe dovuto fare i conti con il mercato finanziario, che è quello che è. Il tasso del 5 per cento a noi sembra un tasso di interesse scelto appunto in funzione dell'attuale mercato. Infatti, i buoni del Tesoro poliennali, che subivano delle oscillazioni soltanto sei mesi fa in funzione della loro scadenza, li vediamo allineati, se guardiamo il listino della borsa, tutti sulla stessa quotazione, sia quelli di prossima scadenza (1960), sia quelli di scadenza più lontana (1969): sulla quotazione cioè che oscilla dalle 100,50 lire alle 100,70 lire; buoni del Tesoro, questi, i quali rendono il 5 per cento; buoni del Tesoro i quali hanno un premio anche essi dello 0,50 per cento all'anno, buoni quindi che hanno le caratteristiche tutte di questo prestito.

È evidente che non si poteva prescindere, qualora si fosse voluto mantenere il 5 per cento, da un'emissione alla pari, perchè se avessimo voluto stabilire un tasso inferiore, il 4,50 per esempio, evidentemente sarebbe stato necessario scegliere un'emissione al di sotto della pari.

Infatti, sempre se noi vogliamo scorrere gli indici di borsa e tra i titoli garantiti dallo Stato, ne prendiamo uno apprezzabile, che è accompagnato dalle note carte di circolazione ferroviaria come premio e che rende il 4,50 per cento, vedremo che questo titolo apprezzabile, dunque, ed a largo mercato, garantito dallo Stato, è tuttavia attualmente quotato in borsa a 96 lire. Questa è un'indicazione precisa, per cui noi dobbiamo dare atto che c'era una sola alternativa: o emettere il prestito al 5 per cento, per cui la quotazione alla pari è l'unica che può andare; o emetterlo ad un tasso inferiore, per cui è chiaro che si sarebbe dovuto scegliere una forma di emissione al di sotto della pari. In tal caso allora le questioni di prestigio, accennate dall'onorevole ministro Tambroni alla Camera, non sarebbero state soddisfatte.

La seconda critica riguarda l'epoca del lancio. Dico subito che, data la natura del prestito, la nostra parte avrebbe preferito un lancio più tempestivo, cioè 7 od 8 mesi fa. Siamo una volta ancora riusciti a perdere l'*omnibus*. Infatti, se vogliamo considerare gli scopi che si propone questo prestito, sotto il profilo congiunturale, esso avrebbe esercitato maggiore efficacia di stimolo e di propulsione se, anzichè essere emesso ormai nella mezza estate del 1959, fosse stato lanciato, per esempio, nell'autunno del 1958. In tal caso il prestito avrebbe avuto il suo pieno effetto di stimolo e di propulsione nell'inverno del 1959, allorchè l'ondata recessiva, che ha colpito anche il nostro Paese, aveva raggiunto il suo acme. Lanciato oggi, in pratica il prestito darà i suoi frutti soltanto nel tardo autunno 1959; anzi, secondo le nostre previsioni, gli impieghi del prestito andranno anche oltre il tardo autunno, per la mancanza di adeguati progetti d'impiego.

La terza critica che formuliamo riguarda la scadenza del prestito, che è stata stabilita

a 7 anni data, quindi nel 1966. Questa scadenza non ci sembra indovinata, onorevole Ministro, perchè non è affatto vero che la scadenza settennale coinciderà con un momento, diciamo così, di magra degli impegni della finanza pubblica. Infatti, nell'anno di scadenza dell'attuale prestito nazionale, cioè nel 1966, scadranno, il primo aprile, i 100 miliardi del prestito novennale del 1957; ma soprattutto, tra l'aprile del 1966 — epoca che coinciderà pressappoco con la scadenza degli attuali 300 miliardi — e il 1° gennaio 1968 (cioè in circa 21 mesi), noi avremo contemporaneamente in scadenza indifferibile qualcosa come 700 miliardi di buoni del Tesoro.

Quindi ci sembra in sostanza che anche la scelta della data di scadenza, cioè l'aver voluto discostarci dalla consuetudine che vuole la scadenza di questo tipo di buoni in nove anni, non sia stata affatto decisione felice e l'ho dimostrato attraverso questa specie di scadenziario dei debiti pubblici interni. E allora il Governo che ci sarà si troverà nei guai. Io mi auguro, comunque vadano le cose e quali che siano i guai, che nei guai non si trovi più l'attuale Governo, ma si trovino altri governi!

Quarta critica: forma del prestito. Se per quanto riguarda il tasso di interesse la nostra critica, come ebbi l'onore di esporre, è stata molto blanda e tenue — anzi abbiamo riconosciuto che non si poteva prescindere dal 5 per cento di saggio — invece per quanto riguarda la forma scelta per il prestito la nostra critica ci sembra debba meritare tutta l'attenzione degli onorevoli colleghi. Noi socialisti avremmo preferito, in luogo di un prestito che ricalca le orme di tutti i prestiti di questi ultimi anni (buoni del Tesoro novennali), un redimibile con scadenza a 20 anni o a 25 anni. Un redimibile, naturalmente, accompagnato dal relativo piano di ammortamento in modo che il servizio annuale del prestito avesse contemplato non solo il pagamento degli interessi ma anche la quota di ammortamento del prestito stesso.

E questo perchè, onorevoli colleghi e onorevole Ministro, se noi, approfittando della situazione del tutto speciale del mercato finanziario, situazione del tutto singolare che

non si ripeterà forse chissà per quanto tempo, avessimo avuto finalmente coraggio nelle nostre azioni e fiducia nelle nostre possibilità, fiducia soprattutto nelle possibilità che eccezionalmente il mercato finanziario oggi ci consente, allora noi ci saremmo indirizzati verso la forma del prestito redimibile. Ed io penso che il mercato finanziario avrebbe assorbito anche questo tipo di prestito. Ciò, onorevole Ministro, avrebbe segnato una svolta decisiva nel reperimento dei mezzi finanziari per una politica di investimenti statali, svolta tanto più apprezzabile perchè avrebbe consentito di non appesantire di più il nostro attuale debito fluttuante. E qui io vorrei ricordare agli onorevoli colleghi che al 28 febbraio del 1959 — e sono i più recenti dati in mio possesso — su un totale di debito pubblico pari a 5 mila e 223 miliardi di lire circa, il concorso del debito fluttuante, il concorso quindi delle cambiali a scadenza poliennali, ma tuttavia cambiali che verranno a scadere, era di qualche cosa come 3.435 miliardi. In altri termini (ed ecco il motivo della nostra critica) il debito pubblico interno del nostro Paese è costituito per i due terzi abbondanti da cambiali, da debito fluttuante, e solo per un terzo da debito consolidato. Ecco perchè ho accennato a una svolta decisiva nel reperire i fondi per potenziare la nostra economia, ove ci si fosse indirizzati finalmente, approfittando delle particolari situazioni di *boom* del mercato finanziario, verso una forma di prestito redimibile. Ma non va dimenticata un'altra considerazione, in appoggio alle critiche che ho mosso: ed è che il solo debito fluttuante, proprio in questi ultimi anni, si è spaventosamente accresciuto di qualche cosa come 1.220 miliardi e ciò dall'esercizio 1951-1952 al febbraio 1959; in sette anni quindi abbiamo visto crescere questa forma di indebitamento, che deve sempre preoccupare un legislatore coscienzioso, di ben 1.220 miliardi. Si è preferita una volta di più la via comoda, quella cioè della collaudatissima emissione dei buoni del Tesoro, che è una via agevole e non presenta problemi di ammortamento che invece potevano essere impostati e finalmente risolti con una forma di debito non più fluttuante ma redimibile. E

allora, onorevole Ministro — è questo il *punctum dolens* del nostro Tesoro — il problema del consolidamento del debito pubblico rimane più che mai aperto, attende la soluzione e più il tempo passa e più il problema, anzichè esaurirsi, si aggrava; ci troveremo di fronte alle scadenze ricordate non potendo più forse approfittare delle attuali condizioni favorevoli e dovendo domani ricorrere purtroppo ad espedienti di tesoreria che in questo momento non voglio neanche immaginare.

Ho finito. Sull'utilizzazione del prestito altri colleghi parleranno, perchè si tratta di esaminare, disgiuntamente purtroppo, i particolari di codesta utilizzazione. A me è sufficiente fare qui un richiamo. L'onorevole Ministro, gentilmente, in Commissione ci ha fatto un quadro abbastanza esauriente del come si intende utilizzare questo prestito. Ebbene, senza entrare in particolari, perchè non è la sede e non è il mio compito — lo faranno altri colleghi più eloquentemente di quanto non possa farlo io — tuttavia non mi posso esimere da una critica molto semplice. Scorrendo tutte le voci a cui sarà destinato questo prestito, io ho notato che ci troviamo di fronte a delle voci di spesa ordinaria, di spesa ricorrente. Noi ci troviamo di fronte a un prestito che è un atto di finanza straordinaria, con ulteriore indebitamento, e ce ne serviamo per far fronte a spese ricorrenti, a spese di carattere ordinario.

Infatti la sistemazione delle arginature del Delta padano, ad esempio — 6 miliardi. poca o tanta cosa, non voglio entrare nel merito — rientra nelle opere ricorrenti, la cui necessità si presenta ogni due, tre, quattro o cinque anni, ma tuttavia di carattere normale e non straordinario. Ancora: il raddoppiamento di una linea ferroviaria, come la Pescara-Ancona, può essere considerato, a mio modesto parere, come una spesa di carattere ordinario e non straordinario. E via dicendo per quasi tutte le altre spese.

Comunque, non è questo il momento di muovere critiche in proposito. Mi basta aver accennato al fatto che si è escogitato un mezzo di finanza straordinaria per delle

esigenze che, a mio parere, sono tutte di finanza ordinaria.

Le mie cinque critiche le ho quindi esaurite: ma un chiarimento dovrei chiedere al Ministro che in Commissione è stato così gentile da darci notizie circa il netto ricavo del prestito. Noi approfittiamo di un momento di singolare euforia del mercato finanziario e tuttavia il prestito ci renderà al netto non 300 miliardi, ma 284. A nostro avviso 16 miliardi di spesa sono un po' troppo. Alcune voci di spesa, come il miliardo per la propaganda, ci possono trovare consenzienti, ma non ci può trovare consenzienti la spesa di 4 miliardi e mezzo dati al Consorzio di banche che prenderanno a fermo — le condizioni non le conosciamo ancora — il lancio di questo prestito nazionale emesso in condizioni di mercato tanto favorevoli.

Quattro miliardi e mezzo, onorevoli colleghi, significano un tasso gravoso. Qualora il Consorzio di banche si assumesse a fermo l'intero prestito, costituirebbe già un beneficio per le banche dell'1,50 per cento, indipendentemente dalle spese di propaganda che sostiene lo Stato. L'uno e cinquanta per cento, in condizioni simili, ci sembra già un po' troppo, ma l'1,50 per cento diventa il 15 per cento allorchè, stando a quanto il Ministro ci disse in Commissione, a questo Consorzio di banche sarà concesso il collocamento di una *tranche* pari a 30 miliardi, cioè un decimo dei 300 miliardi. Se così stanno le cose, come ci disse il ministro Tambroni, allora il premio al Consorzio bancario diventa veramente eccessivo. Ma su questo punto io ho dei dati grezzi; sono osservazioni che io feci in sede di Commissione, e l'onorevole Ministro non fu allora in grado di darmi risposta alcuna. Può darsi che la risposta dell'onorevole Ministro oggi, circa il conteggio delle spese che gravano sul prestito, riesca a convincerci.

Nonostante queste critiche, tuttavia, dati gli scopi che il prestito si propone, il Gruppo socialista, così come fece alla Camera, darà il suo voto favorevole.

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

P E S E N T I . Signor Presidente, onorevole Ministro, a nome del mio Gruppo io debbo fare poche dichiarazioni. Sul principio che, specialmente quando vi è un'eccessiva liquidità di mercato e quindi non vi è un sufficiente investimento di capitali, intervenga lo Stato per stimolare l'investimento e per compiere delle spese di investimento, siamo tutti d'accordo. Anzi, se un rimprovero è da farsi, è che questa cosiddetta finanza anticongiunturale, o meglio di investimento e di sviluppo economico, non sia stata sufficientemente adoperata.

Questa è la sostanza del problema: anche in questa occasione non si può dire che vi sia stato un preciso piano di sviluppo economico e che si sia agito in modo che la eccessiva liquidità cessasse, per dar corso ad uno stimolo allo sviluppo dell'economia. Direi quasi che anche in questa occasione ci si è lasciati prendere in contropiede, cioè ci si è trovati di fronte ad un'eccessiva liquidità dovuta alla recessione, ci si è trovati forse in una situazione tecnica di banche le quali vogliono far quadrare il bilancio e cercano nuovi investimenti, sia pure occasionali e fittizi, cioè non reali, cioè investimenti in quello che viene chiamato il capitale fittizio o immaginario: da questo insieme di circostanze il Governo è stato spinto ad emettere un nuovo prestito senza avere un preciso programma economico. È proprio questo il motivo, come già ha osservato il collega Roda, per cui questa emissione di prestito — che procura una forte entrata allo Stato, tolte le spese, pari a 284 miliardi — non potrà svolgere un'effettiva azione di intervento nel mercato, nè, in particolare, favorire un piano di sviluppo economico.

Siamo d'accordo che il problema della spesa di questi 284 miliardi sarà esaminato più avanti, quando verrà qui davanti al Senato quel carrozzone — viene chiamato giustamente *omnibus* — in cui sono elencate le varie destinazioni del prestito. Si può anche essere d'accordo che qualsiasi destinazione è buona. C'è stato chi ha detto addirittura che fare un buco in un luogo e poi portare la terra in un altro posto può essere conveniente in certe occasioni, in quanto in tal modo si può dar lavoro a chi è di-

soccupato, ma, se qualsiasi destinazione è preferibile all'inattività, è certo che sarebbe stato molto più utile se proprio questa entrata, che doveva essere straordinaria, fosse stata dedicata, come poc'anzi ricordava il collega Roda, non a spese che necessariamente si dovevano fare e che erano già in parte previste e che forse saranno accelerate oggi con questa entrata straordinaria, ma a spese che fossero parte di un piano di sviluppo economico del Paese.

Ecco perchè non si può, a mio parere, disgiungere questa mancanza di una vasta visione di carattere economico dalle stesse caratteristiche del prestito, e sono qui d'accordo col collega Roda. Se il prestito, determinato proprio da questa straordinaria situazione del mercato creditizio e che costituisce un'entrata così ingente, fosse stato destinato ad opere di vero sviluppo economico, senza dubbio anche diverse sarebbero state le caratteristiche tecniche del prestito. Non è un caso infatti che si sia ricorso anche questa volta a buoni del Tesoro, che poi presentano delle scadenze che sono sempre spiacevoli e che rappresentano una forma di copertura propria di *deficit* di esercizio. Quando si fanno i debiti ci si dimentica che essi ad un certo momento scadono e debbono essere pagati. Lo Stato ha la grande fortuna di poter evitare queste scadenze con i consolidati oppure anche con i redimibili, e di poter far sì che queste scadenze non avvengano d'improvviso ma siano graduali, mediante piani di ammortamento, atti ad evitare che si provochino delle forti tensioni di tesoreria e delle situazioni spiacevoli. Ora, vista la situazione del mercato creditizio, era senza dubbio possibile dare diverse caratteristiche al prestito e quindi farne un prestito redimibile o un prestito consolidato.

Questa critica deve essere fatta ed è una critica direi di principio, proprio perchè la scelta stessa delle caratteristiche del prestito indica che anche in questo caso ci si è trovati, direi contro la propria volontà, in una particolare situazione di mercato che ha determinato una sollecitazione delle banche che ha trascinato il Governo, il quale non è stato quindi un consapevole regolatore dell'economia. Questo spiega, io credo, anche lo

eccessivo onere e l'eccessivo premio dato al Consorzio bancario collocatore. Evidentemente si tratta di una situazione comoda anche per le banche per trovare nuovi impieghi. Questo prestito è stato attuato sotto una pressione che veniva da diverse parti, non precisamente forse dagli ambienti economici quanto dagli ambienti bancari, ed è stato presentato con delle caratteristiche che, se indicano, rispetto ai prestiti precedenti chiesti dallo Stato, un miglioramento nelle condizioni sia per l'emissione alla pari sia per il saggio di interesse, che naturalmente è sempre elevato considerate anche le varie forme di premio, non costituiscono però lo sfruttamento di tutte le possibilità: infatti le condizioni potevano essere più vantaggiose per lo Stato, il prestito poteva essere consolidato o redimibile e poteva costare meno. Anche nell'altro ramo del Parlamento è stato obiettato che il prestito poteva essere emesso prima. Lasciamo stare se poteva essere emesso prima o meno, o se è stato preceduto o meno da tutte le note manovre di tesoreria e di politica bancaria, perchè non è questo il problema: il fatto è senza dubbio che sono mesi e mesi che si parlava, sia dell'emissione del prestito, sia dell'eccessiva liquidità del mercato e quindi sarebbe stato possibile approntare, in questo frattempo, un piano più organico, sia per quanto riguarda la spesa dell'entrata proveniente dal prestito, sia per la forma tecnica di emissione del prestito.

Ecco perchè a me pare che si debba anche in questa occasione — e non direi proprio per dovere di parte e cioè perchè noi sempre si debba fare la critica, ma per ragioni obiettive — rivolgere una severa critica al Governo per l'attuale emissione e quindi che si possa dire che anche in questo caso il Governo avrebbe potuto agire in modo più conveniente nell'interesse dell'economia nazionale e delle finanze pubbliche, sia per ridurre il costo di questo nuovo carico che si avrà per le finanze dello Stato, sia, nello stesso tempo, per evitare futuri momenti di tensione della tesoreria.

Per questo, a differenza del Gruppo socialista, noi, pur riconoscendo le ragioni obietti-

ve che hanno portato all'emissione del prestito, proprio per le critiche che noi muoviamo, sia alla sua attuazione tecnica, sia allo spirito che governa la spesa globale, più che alle singole destinazioni della spesa, riteniamo di doverci astenere dal voto e quindi di non votare in senso favorevole.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

B E R T O N E , relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'esposizione del suo programma il Governo dichiarava « di considerare tra le urgenti necessità quella di fronteggiare il potenziamento dei settori economici e sociali, onde sviluppare quelle più ampie fonti di reddito che costituiscono elemento essenziale per l'effettivo miglioramento della struttura produttiva del Paese ».

Il prestito vuole essere un contributo a questa necessità. Non è che solo ora e solo con il prestito si provveda a problemi di tanta mole, quali solleva e impone il miglioramento della struttura produttiva del Paese. Basta dare un'occhiata, nei bilanci di questi ultimi esercizi, all'andamento delle spese straordinarie, che sono l'espressione delle medesime esigenze a cui si ispira il prestito, per essere convinti che, Governo e Parlamento, hanno obbedito con chiara coscienza all'imperativo di dare ogni attenzione a codesta opera. In cinque esercizi, dal 1955 al 1960, le spese straordinarie sono salite da 756 miliardi a 1.136 miliardi; dinanzi al Parlamento sono oggi i due disegni di legge sul piano della scuola e sulla sistemazione delle strade ed autostrade, che importano un'altra cospicua, molto cospicua aliquota di spese straordinarie. Ed ora, a dare un'ulteriore generosa propulsione, tende appunto l'apporto del prestito in esame.

Esso ha evidenti pregi che lo raccomandano senz'altro al favorevole giudizio degli esperti e dei risparmiatori. Prima e fondamentale caratteristica è che per la prima volta un prestito nazionale non servirà assolutamente a coprire esigenze di tesoreria, con-

seguenza inesorabile di impegni non coperti o non soddisfatti; esso sarà dedicato tutto, interamente, dedotte le pure spese e gli oneri dell'emissione, a fini economici e produttivi.

È da togliere anche ogni dubbio che tale saggio propositivo sia evaso dal lungo permanere in tesoreria del ricavato netto del prestito, con conseguente pericolo di uso dei fondi, sia pure in via temporanea, per necessità contingenti: esso sarà invece iscritto tutto nella entrata del bilancio corrente. E le somme da erogare per gli scopi già previsti e già predisposti nel secondo disegno già presentato al Parlamento sull'utilizzazione del prestito stesso, saranno così immediatamente disponibili.

Sia, al riguardo, lecito l'augurio che l'aprestamento dei progetti e di quanto tecnicamente necessario per la loro attuazione corrisponda a questa volontà del Governo di fare presto e bene.

In secondo luogo, un semplice sguardo alle condizioni del prestito mostra come esso sia conveniente tanto per i risparmiatori quanto per lo Stato. Per i risparmiatori, cui viene offerto un titolo che rende il 5 per cento — interesse non solo allettante ma che si può considerare generoso in questi tempi di offerta più che di ricerca di capitali — accompagnato da vistosi premi ad estrazione, per un importo annuo di 1.500 milioni: titolo rimborsabile a non lontana scadenza, utilizzabile in qualunque momento presso gli istituti di credito fino a circa l'80 per cento del valore nominale, infine assistito da tutte le agevolazioni fiscali e successorie che accompagnano i buoni poliennali.

Conveniente per lo Stato che, dovendo il prestito essere coperto a contanti (articolo primo) escluse le conversioni, incassa l'intera somma prevista; nè è gravoso per lo Stato l'interesse del 5 per cento, che intanto (come ben ha detto il senatore Roda) consente l'emissione del titolo alla pari (quando anche sia lecito ritenere che il prestito avrebbe potuto essere collocato ad un tasso inferiore) in quanto si è dovuto pur tener conto della concorrenza delle obbligazioni industriali, offerte al di sotto del valore nominale, all'interesse del 6 per cento, onde la

necessità di un non troppo forte distacco dalle condizioni dei buoni in emissione.

Infine l'emissione alla pari e l'esclusione delle conversioni non solo assicura allo Stato l'intera disponibilità della somma, ma evita allo Stato ed ai privati le sorprese e i danni delle oscillazioni dei titoli accettabili in conversione ed il turbamento delle conseguenti inevitabili speculazioni.

Il Senato è chiamato per ora ad approvare il decreto presidenziale di approvazione del prestito, ma immediatamente sarà sottoposto al nostro giudizio il secondo disegno di legge sulle opere a cui il prestito deve provvedere, e il Senato, come la Camera dei deputati, porterà il suo contributo alla scelta degli impieghi ed alla loro misura. Fin d'ora la Commissione è in grado di dire che il complesso delle iniziative delle opere nei vari settori e nelle varie regioni indica un accurato studio dei bisogni, delle necessità, dei fini che si debbono e si vogliono raggiungere. Ampi ragguagli al riguardo sono stati forniti alla Commissione dal Ministro del tesoro, nella riunione appositamente tenutasi il 9 corrente luglio, nella quale il problema è stato esaminato in ogni suo aspetto.

Osservazioni furono fatte su vari punti, e se ne sono fatti eco il senatore Roda e il senatore Pesenti: data del prestito, sua entità, sua durata, tasso d'interesse e forma del titolo. Il Ministro ha fornito ampi ragguagli i quali, occorrendo, potranno dal Ministro essere riconfermati all'Assemblea.

A conclusione della discussione, la Commissione ha espresso il suo parere favorevole all'approvazione del decreto presidenziale e in nome di essa il relatore si onora di chiedere al Senato che lo voglia confermare. (*Vivi applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro del bilancio e *ad interim* del tesoro.

TAMBRONI, *Ministro del bilancio e ad interim del tesoro*. Signor Presidente, onorevoli senatori, non c'è nulla da aggiungere alla esauriente relazione che il Presidente della quinta Commissione ha svolto testè al Senato. Essa mi obbliga ad un rin-

graziamiento sincero per la collaborazione che la Commissione di finanza ha dato alla presentazione in Aula della conversione in legge del decreto legge che indicava il lancio del prestito nazionale.

Il Presidente senatore Bertone ha risposto compiutamente alle obiezioni, alle critiche ed alle valutazioni che sono state ripetute. Chi ha l'onore di parlare, prima innanzi alla Commissione del bilancio e delle partecipazioni statali della Camera dei deputati, poi innanzi all'Assemblea della Camera dei deputati, poi ancora, come ha ricordato il senatore Bertone, innanzi alla stessa 5ª Commissione del Senato, aveva già avuto modo ripetutamente di esporre le ragioni valide che, sul piano anche dei particolari, avevano indotto il Governo a seguire un certo *iter*.

Ho sentito oggi ripetere le stesse cose senza nessuna variazione. Non che io me ne dispiaccia, ma una constatazione, senatori Roda e Pesenti, mi sia consentito di fare: che cioè, evidentemente, quando parla il Governo nessuno lo ascolta, perchè ritengo che le risposte che ho avuto l'onore di dare proprio in sede di 5ª Commissione del Senato meritavano almeno una certa, anche se relativa, valutazione.

Credo di poter aggiungere che non si può dire, come ha fatto il senatore Roda, che dovevamo emettere il prestito nell'ottobre dell'anno scorso, perchè questo Governo è nato il 15 febbraio di quest'anno e naturalmente, come dissi in Commissione, pur essendovi una continuità nell'opera dei Governi, ogni Governo ha un suo programma e lo enuncia al momento opportuno. Questo Governo al momento opportuno ha enunciato il suo programma ed il Parlamento lo ha confortato con la sua fiducia.

Quando il Ministro del bilancio fece la sua esposizione economico-finanziaria, ebbe a dire che il Governo avrebbe voluto lanciare un prestito nazionale. Io, anzi, mi permisi di dire proprio a lei, senatore Roda, in Commissione, che comunque si faccia si fa male: se non si prende un'iniziativa è male che non si sia presa; se l'iniziativa è adottata, è stata adottata in modo imperfetto, impari alla situazione. Se noi avessimo fatto, come per tutti gli anni passati, una normale opera-

zione di emissione di buoni del Tesoro, nessuno sarebbe venuto, nè in questo nè nell'altro ramo del Parlamento, a farci critiche o rilievi. Noi abbiamo voluto fare un'emissione di buoni del Tesoro perchè ci è sembrato il titolo più idoneo, per una serie di ragioni che non sto ad indicare; ma non li abbiamo versati in tesoreria. Abbiamo detto: a fronte del ricavato di questa operazione, che abbiamo chiamato prestito di solidarietà non soltanto per una situazione congiunturale, che può essere interpretata secondo diverse opinioni, ma soprattutto per anticipare e per continuare un'ulteriore politica di sviluppo del reddito e dell'occupazione, noi abbiamo emesso questo prestito e lo utilizziamo in questo modo. E ritengo che da parte nostra non ci sia stato altro che correttezza, puntualità ed anche onestà di intendimenti. Se il Governo avesse voluto acquisire l'intero ricavato del prestito, evidentemente lo avrebbe utilizzato nel modo da lui ritenuto il migliore; ma noi abbiamo voluto questa volta il colloquio con il Parlamento, cioè abbiamo voluto sottoporre al Parlamento un programma di utilizzazione che chi vi parla ha definito di « impieghi di rapida attuazione ».

Si è detto da parte del senatore Pesenti che noi abbiamo finanziato delle spese ordinarie che pure si dovevano fare. Io vorrei domandare: con quali mezzi si dovevano fare? Voi ce li sapete indicare, onorevoli senatori? Ella, senatore Roda, mi sa dire che cosa significhi questa ordinarietà? Io sono dell'opinione che, se le leggi sono buone, non c'è nessun bisogno che siano modificate o sostituite, ma continuano ad operare nel tempo. Vi è qui al mio fianco il collega di un settore economico che indubbiamente ha ragione di ritenere e di volere che una legge che lo riguarda continui ad operare. Ma questa è la nostra legislazione. Che cosa intendiamo noi per materia ordinaria? Ci vogliono i mezzi, ci vogliono le coperture.

Ora io dico che nulla è perfetto e tanto meno le iniziative e le attività di un Governo. Credo, però, che il Governo abbia fatto del suo meglio nel presentare al Parlamento un onesto, redditizio e produttivo impiego del ricavato del prestito. E mi sia

consentito di dire che, in definitiva, l'opinione pubblica, che è al di fuori delle nostre aule parlamentari, settorizzata anche sul piano ideologico, per la prima volta ha fatto buon viso, con un certo sorriso, che non capita sovente di poter cogliere, a questa iniziativa del Governo. E credo di poter aggiungere che i risparmiatori italiani — io ho voluto attendere il voto del Senato — iniziandosi domani l'effettiva operazione di sottoscrizione al prestito, faranno anch'essi, col loro dovere, un loro atto di consenso a questa iniziativa del Governo, che viene messa a disposizione di tutta la complessa situazione produttiva del nostro Paese, ma che è tesa soprattutto ad incitare chi può a uscir fuori, ad impiegare i capitali di cui dispone, su un terreno sul quale il Governo, con questa operazione, ha inteso tracciare delle linee direttrici di una politica, che sarà ancora la valida politica di sviluppo perseguita dai Governi succedutisi in questi anni. Ed è con questi onesti intendimenti, onorevoli senatori, e con queste modeste osservazioni (che non avrei nemmeno dovuto fare perchè esauriente era stata la raccomandazione del Presidente senatore Bertone) che io ringrazio anticipatamente il Senato, non solo per il voto favorevole che vorrà dare alla conversione in legge del decreto-legge che autorizza l'emissione del prestito, ma soprattutto per il conforto che vorrà dare al Governo su questo piano operativo e per l'incitamento che vorrà dare al Paese affinché con tutti i suoi mezzi esso voglia mettersi sempre di più al lavoro, allo scopo di dare occupazione e maggiore ricchezza al popolo italiano. (*Vivi applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

C E M M I , Segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 30 giugno 1959, n. 421, concernente la emissione di buoni del Tesoro poliennali 5 per cento a premi con scadenza al 1° ottobre 1966.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (630) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

R U G G E R I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, desidero trattenermi brevemente sul problema della pesca. Interverrò brevemente non perchè i problemi che si pongono in questo settore siano di poco conto e non perchè ci sia poco da dire, ma perchè dovremmo ripetere, ed io lo do come ripetuto, quello che da dieci anni a questa parte si va dicendo sul settore della pesca, non solo da questa parte ma anche da altri settori politici. Ogni volta che si è presentato il bilancio della Marina mercantile qui al Parlamento, delle critiche sono state fatte un po' in tutti i settori, e c'è stata sempre l'unanimità nel dire che le cose della pesca in Italia vanno male. Vanno male perchè non vi è stata mai una politica armonica, uniforme, completa. Le richieste sono oggi quelle che sono state ieri, e riguardano l'unificazione dei servizi, la regolamentazione della sorveglianza, lo sviluppo degli istituti scientifici, biologici, talassografici, la conservazione del patrimonio, i piani di trasformazione della flotta peschereccia, l'ammodernamento, il potenziamento della pesca atlantica. Sono

tutti problemi che ricorrentemente sono stati trattati in quest'Aula.

Il giudizio veniva dato per un duplice aspetto. Innanzitutto dal punto di vista economico; si è sempre pensato che la pesca può intervenire nella formazione del reddito nazionale in forma molto più elevata di quanto non sia oggi. Vi sono delle grandi energie da sprigionare in questo settore, composte da uomini e da cose pronti a sacrificarsi, pronti a produrre. Vi è la possibilità più concreta di aumentare il consumo, poichè noi sappiamo che l'Italia è uno dei Paesi che ha un minor consumo di pesce tra i Paesi bagnati dal mare. Vi è possibilità anche, con diversa politica, di migliorare e concorrere al miglioramento della bilancia commerciale.

C'è poi il problema sociale. Non bisogna dimenticare che in questo settore sono impegnate centinaia di migliaia di lavoratori che si dedicano a questa dura vita.

Nel giudizio sulla situazione era implicita la critica, benevola da una certa parte, più vivace da parte dell'opposizione. Ma in definitiva tutti hanno riconosciuto che non vi è stata mai una politica della pesca. Lo scorso anno sembrava che si fosse ad una svolta. Al convegno della Fiera della pesca di Ancona, che si tenne prima della discussione del bilancio della Marina mercantile, alla presenza del ministro Spataro, vi fu un'esplosione da parte di tutti i settori economici e scientifici. Si parlò chiaro, si denunciarono le deficienze, si indicarono alcune soluzioni. Sembrava veramente che ci si mettesse una volta tanto sulla buona strada: più mezzi per la pesca, piani più concreti, potenziamento degli istituti che intervengono in questo difficile, complesso settore economico.

Dobbiamo invece constatare oggi, onorevole Ministro, che sia nella relazione dell'onorevole Restagno, sia in base al bilancio, le speranze che ci avevano animato lo scorso anno non hanno trovato rispondenza. Non vi è nulla di nuovo nel bilancio della Marina mercantile per quanto riguarda la pesca. Vi è solo un finanziamento di 20 milioni per esperimenti, e credo che ci si riferisca agli esperimenti sul comportamento della fauna e sull'uso delle reti che sta effettuando il moto-

peschereccio Carlo Risorgi, sotto la direzione del professor Bini.

Ottimo esperimento, ottima iniziativa, ma di fronte ai grossi problemi della pesca, non è da potersi considerare sufficiente. Questa è l'unica novità che c'è nel bilancio della Marina mercantile nel settore della pesca.

Di fronte a questa situazione, anche l'onorevole relatore, del resto, riconosce che non vi è stata una politica organica in questi ultimi dieci anni; arriva a dire che vi è stato del disordine, delle contraddizioni anche tra le varie disposizioni legislative emesse in questo periodo nel settore della pesca, e che alcune buone norme, che potevano dare sollievo e potenziare il settore, non sono state applicate per la scarsità dei mezzi a disposizione di questi specifici provvedimenti. Però anche il relatore si ferma qui, ad una critica, e non va oltre, non indica delle soluzioni. Ritene che una politica della pesca si vada delineando, ma, mentre prima in un'altra parte della sua relazione afferma che si tratta di un problema complesso pieno di contraddizioni, che ha bisogno di un approfondimento e di uno studio, poi spera che per conto suo, da sé, senza norme nuove, senza piani nuovi, si vada delineando una politica della pesca. E perchè fa questa affermazione? Noi riteniamo che proprio le norme esistenti, così come erano impostate ed eseguite, hanno causato il disordine e le contraddizioni che il relatore, senatore Restagno, denuncia. Non si parla più, del resto, dell'unificazione dei servizi, non si parla più del potenziamento degli istituti, non si parla più della regolamentazione e dei tentativi, richiesti da questa parte e non respinti nè dal Governo nè dalla maggioranza, tendenti ad una migliore conservazione del patrimonio ittico nelle acque nazionali; non si propone nessun intervento.

Il relatore rileva che vi sono dei provvedimenti. Principalmente sarebbero questi: il fondo di rotazione, gli stanziamenti dati dalla Cassa per il Mezzogiorno, i premi per il trasferimento delle flotte dall'Adriatico al Tirreno e, buona ultima, la legge sui mercati. Cose vecchie. Il fondo di rotazione esisteva da tempo e quest'anno si conclude con l'ultimo stanziamento di 300 milioni; la Cas-

sa per il Mezzogiorno è roba che esisteva negli anni scorsi e così i premi per il trasferimento: erano tutti provvedimenti che sono stati adottati negli esercizi passati. Resta la legge sui mercati, della quale dirò a conclusione rapidamente qualcosa. Nulla quindi di nuovo, nessuna iniziativa.

Io vorrei dare un rapido sguardo a questi principali strumenti, che riguardano la politica della pesca e la sovrintendono. Per il resto, per tutto quello che riguarda la pesca, anche per non tediare il Senato e per non ripetere per la quinta o sesta volta le stesse cose, io la pregherei, onorevole Ministro, di rileggere e di riesaminare, non soltanto le nostre posizioni, i nostri interventi, le nostre richieste, ma anche quelle venute ogni anno dalle altre parti di questa Assemblea, per trarne le doverose deduzioni.

Fondo di rotazione. L'anno scorso noi chiedemmo che si ripristinassero anche i contributi per le costruzioni, e non soltanto il finanziamento a tasso facilitato e sul limite, per ogni operazione, previsto dal fondo di dieci milioni. Questo fondo di rotazione non può pretendere di intervenire nè per la trasformazione in flotta atlantica di quello che si può ed è utile trasformare, dei pescherecci di altura, e neanche per il rinnovamento del peschereccio vetusto in peschereccio nuovo. Basta guardare al limite dell'operazione, basta sapere che ogni operazione non può superare i 10 milioni al tasso preferenziale del 3 per cento, basta sapere che cosa costa oggi un peschereccio di altura attrezzato modernamente con gli scandagli, i frigoriferi, la stazione radio e tutto quello che è necessario oggi ad un peschereccio moderno, per accorgersi che la operazione non è sufficiente. Un peschereccio costa circa 30 milioni. Quindi l'intervento dello Stato con il fondo di rotazione limitatamente a 10 milioni per operazione, non può essere sufficiente. Comunque, è sempre un passo indietro nei confronti dei vari interventi previsti negli esercizi precedenti, quando vi era la possibilità, da parte dei rinnovatori della flotta ed anche da parte dei nuovi costruttori della flotta, di ottenere un contributo che si aggirava dal 35

al 40 per cento del costo della nave completa, oltre a mutui per il saldo.

Questo fondo di rotazione costringerà i piccoli armatori ad altri debiti onerosi, che assorbiranno tutte le loro fatiche ed assorbiranno in fondo anche le facilitazioni che provengono dal fondo di rotazione per la parte che il fondo di rotazione può dare ad ogni operazione. Questi debiti rappresentano veramente, onorevole Ministro, un incubo per tutti i pescatori. Guardi che tutti i caratisti, (meno qualche fortunato e meno qualcuno che aveva delle possibilità finanziarie proprie) i cosiddetti armatori, sono pieni di debiti, sono costretti ad andare in mare in ogni modo proprio perchè debbono far fronte alla cambiale che è imminente.

Contributi della Cassa del Mezzogiorno. Bene, noi non abbiamo certamente niente da dire. I cinque miliardi messi a disposizione per i vari servizi della pesca, dalla costruzione di navi fino agli impianti a terra, ai trasporti, ai frigoriferi, eccetera, costituiscono veramente una misura positiva, ma insufficiente. Intanto almeno a me sembra che fin dall'anno scorso vi era quasi l'impegno totale per questa cifra; infatti quasi tutti i cinque miliardi erano già assorbiti dalle domande presentate. Ma, onorevole Ministro, la pesca non è tutta quella del Mezzogiorno, perchè la pesca va male dappertutto, da Chioggia a Livorno, ad Ancona, a Civitavecchia. La pesca è tutta un « mezzogiorno », anzi una mezzanotte.

Questo provvedimento esclude i quattro quinti degli interessati. Intendiamoci, noi non chiediamo l'estensione di questo stanziamento a tutto il territorio nazionale, perchè sarebbe un po' come il problema della coperta del soldato che copre la testa e scopre i piedi. Non è questa la soluzione, ma non possiamo non rilevare che, al di fuori del piccolo ed insufficiente fondo di rotazione, tutta l'altra flotta, tutta l'altra marineria da pesca oggi non ha più niente al di fuori di qualche piccola cosa, che vedremo in seguito, per la flotta dell'alto Adriatico.

Occorre quindi esaminare il problema anche per potere adottare una soluzione come

quella che auspica il relatore Restagno, e che è stata chiesta energicamente da questa parte lo scorso anno: cioè la trasformazione di parte della flotta di altura in flotta da pesca atlantica, per la pesca fuori degli stretti, come afferma l'onorevole Restagno. Ora con le disposizioni attuali solo gli armatori che risiedono nel mezzogiorno d'Italia, e limitatamente a quello che è disponibile nella somma di 5 miliardi destinata ai natanti, è possibile oggi fare qualcosa per la pesca fuori degli stretti. È troppo pressante l'esigenza di mandare finalmente le nostre navi e i nostri equipaggi fuori degli stretti perchè ci si possa limitare a questo stanziamento.

Quello che può ottenere questo provvedimento è veramente irrisorio. E poi questo provvedimento non va, così come è stato organizzato, a vantaggio dei pescatori. Sta succedendo questo, onorevole Ministro: armatori di qualsiasi sede italiana trovano dei prestanome e costituiscono società dove vogliono, purchè abbiano la residenza in un compartimento marittimo del Mezzogiorno, e chiedono finanziamenti per la pesca atlantica. Quindi contributo e domanda utile, ma per chi?

Non è tanto il problema sociale che m'interessa, benchè m'interessi fortemente anche questo, poichè alla fine, questo contributo limitatissimo che viene erogato dalla Cassa del Mezzogiorno, non va ai pescatori, i quali si imbarcheranno come semplici salariati, come semplici marinai e avranno un modesto, misero salario. Ma non è tanto questo il problema che m'interessa, quanto il problema di fondo relativo alla trasformazione della pesca di altura in atlantica, necessaria per creare un equilibrio tra pesca d'altura e pesca atlantica, e in relazione, questo, anche alla situazione della fauna marittima nelle acque interne.

Se noi non diamo questo contributo a quelli che sono veramente del mestiere, a quelli che vanno a pesca, alle cooperative o a gruppi di pescatori comunque associati, avverrà, onorevole Ministro, che questi continueran-

no a mantenere in vita, magari vecchie barche; continueranno a rimodernarle con enormi sacrifici, ma manterranno intatta e forse aumenteranno in quantità la flotta per la pesca d'altura che ormai, come è stato riconosciuto, sia in sede scientifica che in sede economica, è troppo pesante, in relazione alle disponibilità, nelle acque interne, di acque d'altura.

Se noi diamo la possibilità ai capitalisti di usufruire di questo contributo, come si sta facendo, con la Cassa del Mezzogiorno, per sovvenzionare la pesca atlantica una di queste navi non saranno in sostituzione di parte della flotta d'altura, ma in aggiunta.

Quindi anche così come organato, anche per questo aspetto questa legge, questo contributo da parte della Cassa del Mezzogiorno, danneggerà la pesca interna, danneggerà i pescatori veri e propri, a vantaggio naturalmente dei gruppi capitalistici, i quali si approprieranno, e del contributo dello Stato, e degli utili che verranno dall'esercizio delle barche che andranno a pescare fuori degli stretti.

Che questo sia vero, che la densità del naviglio d'altura costiero sia troppo forte nei confronti delle possibilità di pesca, lo dice un altro provvedimento, il quale dimostra che noi spendiamo inutilmente i soldi. Parlo del provvedimento riguardante i premi di trasferimento della flotta dall'Adriatico al Tirreno. Si tratta solo di un trasferimento della miseria. L'Adriatico, per tradizione di mestiere ed anche per situazioni ambientali, è più sviluppato, ma i pescherecci sono ormai in numero eccessivo rispetto alle possibilità della pesca. Ma il problema non si risolve spendendo 200 milioni annui in indennità di trasferimento. Questa gente che, presa dalla disperazione, abbandona i posti tradizionali in cerca di nuove zone nel Tirreno, spesso ritorna, perchè anche nel Tirreno, e specialmente da Civitavecchia a Viareggio, comincia a verificarsi lo stesso fenomeno che si lamenta in tutti i porti del litorale adriatico.

Presidenza del Vice Presidente BOSCO

(Segue RUGGERI). Occorrono dunque misure diverse. Queste misure si rendono ancor più necessarie dopo la stipulazione del nuovo accordo di pesca con la Jugoslavia, contro il quale noi prendemmo posizione, non già per il fatto in sè, ma perchè i termini della stipulazione non apparivano adeguati. Anche poche settimane prima dell'accordo di pesca con la Jugoslavia avevamo raccomandato che la stipulazione avvenisse quanto meno alla presenza dei pescatori, per impedire che l'accordo risultasse qualche cosa di avulso dal trattato di commercio e di scambi con la Jugoslavia. Voi avete voluto invece ripetere le vecchie norme, e oggi ne portate la responsabilità.

Il trattato che ebbe così rinnovazione ha infatti creato una situazione drammatica per tutta la flotta adriatica, da S. Benedetto a Chioggia. Le zone concesse alla pesca italiana in sostanza escludono la flotta, che forse è la meglio attrezzata e la più moderna, dai veri territori di pesca. I pescherecci di Ancona, Fano, Cattolica non possono andare a Pelagosa, a Poma, perchè non vi hanno convenienza. Altro sarebbe se potessero pescare presso l'Isola Lunga. E difatti, onorevole Ministro, lei sa che i permessi di pesca per l'alto e medio Adriatico non sono affatto utilizzati: questa flotta è imbottigliata. E si tratta di centinaia di moto pescherecci da 80, 100, 120, 150 cavalli.

La situazione di questa fascia dell'Adriatico è tanto drammatica che avete stanziato un contributo di 500 milioni, ripristinando una vecchia legge acquisti e per il miglioramento delle attrezzature dei pescherecci. Ma non si capisce perchè questi 500 milioni siano stati dati solamente a favore di una certa zona dell'Adriatico e si sia esclusa completamente, invece, quella del medio Adriatico, che muore d'inedia con le sue centinaia di moto pescherecci. Vero è che si è avuta una certa promessa d'aiuti, però tutto si è fer-

mato. A tale proposito, onorevole Restagno, avrei gradito, nella sua relazione, perlomeno leggere un giudizio su un certo disegno di legge presentato dal collega Milillo e da me per dare anche al medio Adriatico, da porto Corsini fino a S. Benedetto escluso, (perchè S. Benedetto va a Poma e Pelagosa) un mi-lardo, ripristinando il vecchio provvedimento scaduto nel 1956. È una proposta presentata in questo ramo del Parlamento da chi ha l'onore di parlare, insieme con il senatore Milillo e nell'altro ramo del Parlamento del deputato Scarascia, non di parte nostra. Lo onorevole Restagno non ha dato nessuna indicazione circa l'intendimento della maggioranza a questo riguardo, ma io spero che il Governo faccia conoscere il suo pensiero in questa occasione per farci sapere se esso intende venirci incontro, per lo meno con questo provvedimento, che non risolverà il problema, ma che potrà costituire una sorsata d'acqua per alleviare per qualche attimo la sete.

L'ultimo strumento che l'onorevole Restagno nella sua relazione presenta come efficace per il potenziamento della pesca è la nuova legge sui mercati ittici. Egli probabilmente però non sa che cosa sta succedendo nei mercati ittici costieri. Sì, quella legge è efficace, ma bisogna vedere per chi, se per la pesca e per i pescatori oppure per gli speculatori.

Noi avevamo visto giusto, onorevole Jer-volino, quando ci siamo opposti, specialmente per quanto riguarda i mercati ittici costieri, alla liberalizzazione del mercato per la vendita all'ingrosso del pesce. Oggi si verificano certe speculazioni che superano di gran lunga la nostra immaginazione. Noi siamo diffidenti nei confronti di questi grossisti, ma si stanno facendo delle cose veramente da pazzi! Pensi che in alcuni giorni in Ancona — ho qui i fogli d'asta — il piccolo sgom-bro sono riusciti a pagarlo, avvalendosi delle norme della nuova legge sui mercati, 5 lire

il chilo, rivendendolo la mattina dopo sul posto e fuori prima dell'apertura del mercato, ad un prezzo molto superiore!

Sarà pertanto opportuno che lei intervenga, onorevole Ministro. Ad onore del vero, debbo dire che alcuni suoi dipendenti periferici sono intervenuti, come per esempio le Capitanerie di porto, mentre i Prefetti, pur avendo la facoltà di sospendere la liberalizzazione della vendita nei porti dove c'è il mercato all'ingrosso, non vogliono sentir ragioni. Per fortuna, ripeto, sono intervenuti i comandanti della Capitanerie di porto, però con dei provvedimenti che non reggeranno a lungo. Infatti, poichè i grossisti utilizzavano il demanio marittimo, le Capitanerie hanno proibito la sosta davanti ai mercati all'ingrosso (i quali in genere sono situati appunto nei demani marittimi) fino a che non avranno fatto regolare richiesta. Ma naturalmente, pur mandando alla lunga le pratiche, ad un certo momento questi grossisti potranno riuscire ad avere i permessi, per cui è necessario che si intervenga con un provvedimento definitivo, onde evitare che abbiano a verificarsi dei gravi episodi nei mercati ittici costieri. Sarà necessario ed opportuno che il Governo dia delle disposizioni soprattutto in direzione delle prefetture affinché accettino le richieste che ormai sono state avanzate da tutte le categorie, per la sospensione della vendita del pesce nei mercati all'ingrosso. Il mercato all'ingrosso è un servizio di raccolta e di distribuzione e conseguentemente (ma non esclusivamente) anche di vendita, del prodotto pescato.

Avrei desiderato anche, onorevole Restagno, che nella sua relazione fosse espresso un giudizio su un'altra proposta di legge presentata in questo ramo del Parlamento, sempre dal senatore Milillo e da me, con la quale abbiamo chiesto di ripristinare alcune facilitazioni fiscali che esistevano nel passato nei confronti della ricchezza mobile per i pescherecci, per un certo periodo di tempo. Mi pare evidente che, riconoscendo lo stato di disagio degli operatori di questo settore, ne dovrebbe venire, come logica conseguenza, quella di dare anche questo modesto aiuto nel settore fiscale. Desidererei che il signor Ministro si pronunciasse su questo e dicesse

quale è il parere del Governo. In conclusione, onorevole Ministro, resta fermo il nostro giudizio dato anche in passato sull'opera svolta dal Ministero della marina mercantile in questo importante settore, e il giudizio è che questo settore negli ultimi dieci anni è stato quello meno considerato dal Governo. Questo bilancio conferma questo disinteresse. Le energie a disposizione di questo settore sono rilevanti ma non sono utilizzate nè coordinate. La ricostruzione della flotta peschereccia in Italia, l'abbiamo visto l'anno scorso, è stata fatta con enormi sacrifici da parte dei pescatori. Questa gente l'ha fatto perchè sa che non è facile in Italia oggi trovare fonti di guadagno da altre parti. Gioca anche in questa gente la tradizione e la passione per questo duro lavoro. È questo il settore che, pur essendo stato il meno considerato, ha avuto anche le maggiori promesse. Tutto questo non è giusto. Io, lo scorso anno, conclusi il mio intervento dicendo che pur essendo diffidente delle promesse fatte dall'onorevole ministro Spataro, tuttavia lo avrei atteso alla prova. Oggi non è più possibile dare questo giudizio, non per lei personalmente, onorevole Ministro. Noi oggi dobbiamo rivolgerci ai pescatori, ai lavoratori, agli interessati, dobbiamo dir loro che solo con la loro azione, con la loro lotta, possono sperare di risolvere il problema della pesca, per loro e per l'economia nazionale. (*Applausi dalla sinistra*).

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

V A L E N Z I. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, sono passati pochi giorni dalla discussione svoltasi in quest'Aula a seguito delle interpellanze e delle interrogazioni del nostro gruppo e del gruppo socialista sullo sciopero dei marittimi. D'altra parte nelle ultime settimane di giugno la discussione che si è svolta a Montecitorio aveva già dato all'onorevole Ministro la possibilità di fare delle dichiarazioni abbastanza impegnative sulla questione dello sciopero dei marittimi. Ma eccoci di nuovo a trattare di questo argomento. Noi diremo forse le stesse cose, ma

la novità non può venire da noi, la novità potrebbe venire — e noi ce lo auguriamo — dalle parole che il Ministro pronuncerà a chiusura di questo bilancio. Sul bilancio della Marina mercantile sarebbe stato utile parlare di varie questioni, di vari problemi urgenti, ancora insolubili; problemi di carattere diverso come quello del miglioramento delle pensioni marinare che hanno livelli bassissimi; ed io ho avuto occasione di parlare a Torre del Greco, all'indomani degli incidenti di cui avemmo già a discutere, con delle vedove di marittimi, le quali piangendo mi dicevano che esse hanno una pensione che arriva al massimo a 7.800 lire al mese. Una cifra che indica la povertà di questo contributo. Su questa questione un lungo discorso sarebbe da fare, ma io non credo che in questa occasione lo si possa svolgere. Il Ministro può però dire qualche cosa, se lo crede, e ci auguriamo che sia qualche cosa di positivo.

Vi sarebbe da parlare di un'altra questione che è stata riproposta in questi giorni dalle organizzazioni sindacali, quella del ripristino della percentuale di prelevamento per l'imbarco del turno generale, nella misura del 50 per cento sulle navi da carico e del 20 per cento per le navi passeggeri, ripristino che sembra essere osteggiato fortemente dagli armatori liberi, come lo dimostra, tra l'altro, l'articolo pubblicato sul giornale della flotta Lauro, a firma del nostro collega Fiorentino, in polemica in particolare con l'onorevole Saragat che ha attaccato in questi giorni la classe armatoriale, considerandola come un gruppo di privilegiati in seno al capitale stesso.

Il ripristino dell'avvicendamento pare, invece, a noi opportuno e tale parere riproponiamo a lei, onorevole Ministro, che conosce la situazione napoletana e sa quanto sia grande la disoccupazione, tanto che l'ufficio di collocamento della provincia di Napoli ci dà la cifra di 29.000 marittimi in attesa d'imbarco. Di questi una buona metà provengono proprio da quella famosa Torre del Greco che ha fatto tanto parlare di sé giorni or sono. Ecco perchè, poi, questa gente quando tenta di manifestare e viene provocata, insorge come è insorta.

Allora, se si vuole sapere di dove viene la sobillazione, è facile comprenderlo. È facile individuare i motivi in questa attesa dell'imbarco che non viene mai, nelle pensioni troppo basse delle vedove dei marittimi scomparsi e in tante altre cause che sono presenti a tutti noi.

Vi sarebbe ancora da parlare, e molto, di problemi importanti, come quello della bandiera « ombra ». Io ho letto nel resoconto della Camera che l'onorevole Adamoli ha affermato — ed il Ministro non ha corretto questa sua affermazione — che le navi di armatori italiani, alcune forse costruite con il contributo dello Stato, che battono bandiera « ombra », raggiungerebbero un tonnellaggio globale di 2 milioni di tonnellate. È una cifra che mi sembra enorme, ma siccome non c'è stata nessuna smentita, vorrei sapere se le cose stanno effettivamente così.

Quel che si può senz'altro però affermare è che nulla ha fatto il Governo italiano contro questo fenomeno che perfino l'O.N.U. ha criticato. Ecco un'altra via illegale di arricchimento degli armatori, che il Governo non contrasta.

Un giornale che è specializzato in materia di marina mercantile, « Il mercantile » di Napoli, pubblicava nel giugno scorso un articolo nel quale, tra l'altro, si diceva: Si deve ammettere che tutto il chiasso che si è fatto sulla piaga della bandiera « ombra », tutte le iniziative e i tentativi di fare intervenire i Governi non hanno avuto alcun esito apprezzabile. Da qualche fonte, inoltre, si ammette addirittura che il fenomeno presenti una recrudescenza.

I Lloyds hanno provveduto a raccogliere le statistiche del traffico aggiornato dei maggiori porti del mondo e da esse hanno notato come la frequenza e l'incidenza delle navi di bandiera-ombra sia aumentata leggermente, mentre era logico attendersi una contrazione. Un'altra inchiesta ha accertato, sia pure ufficiosamente, come, negli ultimi quattro mesi, siano state iscritte ai registri navali liberiano, panamense e delle altre due repubbliche centro-americane « almeno altre trentadue navi » i cui armatori sono greci, inglesi, norvegesi, (ed anche, se non

soprattutto) ... italiani. Certo la situazione è pericolosa ed inoltre falsa interamente il rapporto tra le marine mercantili internazionali, sottrae il godimento di noli in valuta pregiata a Stati che ne avrebbero il diritto, e dà agli armatori eccessiva libertà di azione nell'ingaggio del personale navigante e delle condizioni di lavoro da offrire e da praticare agli equipaggi ».

« Periodicamente si verifica una recrudescenza della generale protesta contro tale pratica, ma l'esperienza dovrebbe avere insegnato », scrive ancora « Il Mercantile », « che un'azione tangibile può essere intrapresa soltanto dal Governo e » qui « Il Mercantile » mostra la corda « che non sempre ciò si può dimostrare opportuno ». È chiaro che questo Governo ha reputato che non è opportuno intervenire, perchè di fatto non è intervenuto. Ecco un altro argomento che valeva la pena di essere trattato largamente. Vorrei chiedere all'onorevole Ministro di dire qualcosa in proposito.

Un altro importante problema rimasto in sospeso è il potenziamento e l'ammodernamento della flotta Finmare. A noi non paiono sufficienti gli stanziamenti previsti dal bilancio in 12 miliardi per le quattro società di navigazione: Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia. D'altra parte, esiste ancora il pericolo, che si vada verso una nuova proroga, perchè abbiamo già avuto più di una proroga per il rinnovo delle convenzioni concluse nel 1936, decadute nel 1957, prorogate per ben quattro volte. Ciò genera incertezza e turbamento. Ci può dire il Ministro se finalmente non vi saranno più altre proroghe e quando egli conta di poter discutere con il Parlamento questa legge?

Un'altra questione ancora meritava una lunga trattazione, la questione dell'ammodernamento della nostra flotta mercantile. Io ho avuto occasione qui di intervenire già una volta, quando sviluppai un'interrogazione sulla catena di naufragi, che si era verificata in questi ultimi tre anni, i quali portarono nomi tragici di motopescherecci e di navi di una certa grandezza colate a fondo, quali il « Pietro Canonica », il « Vincenzo Onorato », lo « Spaderno », senza contare lo scoppio dell'« Anna Maria Ievoli »,

e da ultimo il naufragio dell'« Adele Andalo », del gennaio 1959. Ebbi occasione di dire in quell'occasione che, secondo quanto affermano i marittimi che navigano a bordo di questi legni, le condizioni igieniche, di salario, fatte a questo personale di bordo sono estremamente dure e contrarie allo stesso Codice di navigazione. Eppure non si riesce da parte del Governo a controllare questi abusi ed illegalità; mentre si inaspriscono a parole le misure, di fatto queste vecchie carrette continuano a navigare (in condizioni disastrose), senza essere nemmeno provviste di alcuni indispensabili strumenti di bordo, come le motopompe e le teleradio.

Un altro argomento sul quale vorrei fermarmi un momento, e non semplicemente accennarlo, è quello che si riferisce al Porto di Napoli, che immagino stia a cuore anche a lei, onorevole Jervolino. Mi permetterò in questa occasione di ricordare al Ministro che il 6 maggio di quest'anno, in occasione di una importante e solenne Assemblea tenuta nel salone della stazione marittima a Napoli, un'Assemblea convocata dall'ente del Porto, alla quale partecipò anche l'onorevole Enrico De Nicola e varie altre personalità, e presieduta da lei, onorevole ministro Jervolino, ella ebbe modo di rispondere alcune parole, che io ritrovo qui riportate testualmente dal « Mattino », all'intervento dell'onorevole Salerno, presidente dell'Ente porto di Napoli, il quale aveva elencato una serie di gravi problemi necessari alla vita del nostro porto, questo grande scalo internazionale e più grande porto meridionale, ed anche a delle richieste dell'ingegner Brun, presidente della Camera di commercio, che aveva elencato anch'egli alcune misure necessarie. Ella rispondeva a queste richieste nel seguente modo: « Io ho visto, amici, la propaganda che avete voluto fare di questa riunione. Io debbo dire che non posso rispondere esaurientemente alla relazione dell'amico Salerno. La sua relazione è stata complessa ed è il preludio di quella che verrà discussa alla Camera. Amico Salerno, io preferisco rispondere lì e non qui ... ». Poi diceva ancora: « Il problema del porto di Napoli deve essere risolto nel modo migliore e da buon napoletano sento

questo desiderio. Una sola promessa posso farvi, e più che promessa è un impegno che assumo di fronte alla mia coscienza di napoletano e di cittadino, e cioè che tutti i problemi che sono stati trattati in questa sede, e la cui soluzione mi viene sollecitata, saranno esaminati con ogni ponderatezza. Tutto quello che potrò fare, doverosamente lo farò con la collaborazione del Ministero dei lavori pubblici », e sottolineava giustamente che non tutto dipende da lei. Con ciò forse ella voleva anche accennare in modo critico (ed avrebbe avuto ragione) al fatto che il Ministero della marina mercantile dovrebbe essere anche responsabile dei lavori pubblici nei porti.

Ora siccome lei ha rinviato la risposta, che le è stata chiesta in sede di discussione presso l'ente porto, a quando avrebbe parlato in Parlamento e non avendone fatto cenno nel corso della discussione del bilancio della Marina mercantile a Montecitorio (del resto comprendo benissimo, perchè allora ella era impegnata a fondo nella questione dello sciopero dei marittimi), le offro l'occasione di dire finalmente in Parlamento che cosa ha fatto e che intende fare per il porto di Napoli. E ciò anche per comprendere il significato delle parole che sono state scritte nella relazione sotto il titolo « opere marittime a Napoli ». La relazione del collega Restagno, seppure concede una colonna a questo problema, mentre poche parole sono spese per trattare delle opere marittime a Trieste e a Genova, in sostanza copre con le molte parole il magro contenuto, perchè se, per esempio, per Trieste si parla di 15 miliardi come spesa prevista, per Napoli si accenna ad una spesa necessaria complessiva di cinque miliardi, ma poi si dice che si prevede un contributo di appena 300 milioni. Ora lei sa bene che è da tempo che si tengono all'Ente porto di Napoli delle riunioni, alle quali lei ha avuto occasione di partecipare prima come semplice deputato ed oggi come Ministro, alle quali hanno partecipato uomini della sua parte politica, della mia parte politica e uomini del partito socialista, ed in queste riunioni l'onorevole Salerno, Presidente dell'Ente autonomo porto di Napoli, ha esposto la grave situazione defi-

citaria delle attrezzature del porto di Napoli in cui si giunge a volte fino ad episodi addirittura grotteschi come quella della gru che non può essere sistemata sulla banchina perchè la banchina non reggerebbe al peso e non si riescono ad avere neppure i 30 milioni indispensabili per i lavori di consolidamento di quella banchina. D'altra parte la Navalmeccanica prevede una penale giornaliera, e quindi la situazione è ridicola, oltre che grave. Queste nostre riunioni a ripetizione non riescono però a raggiungere lo scopo che in sostanza si vorrebbe prefiggere, quello cioè di arrivare a sistemare la sempre traballante situazione delle attrezzature. Nell'ultima assemblea, che si è tenuta sempre ad iniziativa dell'Ente autonomo e alla quale parteciparono i colleghi D'Albora, Riccio e Fiorentino e gli onorevoli deputati Caprara e Titomanlio, si arrivò alla conclusione di chiedere per telegramma (a nome nostro il telegramma le fu spedito dal Presidente dell'Ente autonomo, onorevole Salerno) un incontro con il Ministro dei lavori pubblici. Questo avvenne verso il 18 giugno; siamo al 14 luglio ed il ministro Togni non ha ancora risposto. A parte la questione, diciamo così, di galateo che si potrebbe sollevare in questa occasione, c'è un problema politico importante al quale ella è interessato. Vorremo quindi chiederle di intervenire presso il suo collega dei Lavori pubblici perchè questo incontro abbia luogo e si possa col ministro Togni discutere questa questione, per giungere finalmente ad una soluzione positiva di almeno parte dei problemi del nostro grande scalo, col suo appoggio, onorevole Ministro.

Ho indicato alcuni dei grossi problemi che avrebbero meritato una più seria e approfondita discussione in questa occasione. Mi auguro, comunque, che il Ministro voglia avere la gentilezza di rispondere ad alcune di queste questioni. La questione fondamentale che, però, oggi, resta ancora aperta è lo sciopero dei marittimi. Lo sciopero dei marittimi è entrato nella sua quinta settimana di lotta nonostante la lunghezza della lotta e la partenza di alcune navi con equipaggi raccogliatici (altre navi però si sono formate), nonostante le calunnie lanciate dalla

propaganda della stampa padronale, e non si può non constatare che le posizioni del Governo sono state approvate, come è avvenuto ultimamente all'assemblea della Confidarma, dal relatore dottor Costa. In questa assemblea di armatori significativo è il fatto che sia da parte del signor Costa che del signor Fassio si sia approvato il suo operato, onorevole Jervolino, e si sia giunti al punto di invocare la solidarietà occidentale e lo stesso Patto atlantico per chiedere l'intervento dei Governi di altri Paesi atlantici contro i portuali, in particolare contro i portuali di Melbourne, colpevoli di aver dato prova di solidarietà con i marittimi italiani. In questa assemblea di armatori si è affermato che si tratta di sciopero politico preparato dal Kremlino. Altro aspetto caratteristico di quella riunione è che in essa non si è creduto di dover accennare a nessuno gesto di comprensione, nessun tentativo di avvicinamento, nessuna proposta, anche larvata, per arrivare ad un inizio di composizione dello sciopero.

Oggi siamo ad un punto abbastanza cruciale della situazione: si parla infatti di un intervento compositore da parte dell'onorevole Presidente del Consiglio. Sono dieci giorni che si parla di questo intervento; ma poi esso viene rinviato di giorno in giorno, e ad un certo punto questo tergiversare rischia di diventare, volontariamente o involontariamente, un aiuto alle posizioni degli armatori, perchè è evidente che se non si arriva ad una composizione, i lavoratori che sono in sciopero si troveranno sempre in maggiori difficoltà economiche.

In sostanza si potrebbe parlare da questo punto di vista di un « fronte del porto » che si è formato contro i marittimi e che va dal Governo agli armatori, però lo sciopero continua e continua compatto per la prima volta forse così lungo e compatto nella storia della marina italiana.

Non voglio ripetere qui le parole aspre, forse più aspre di quanto avrei voluto, che mi sono sfuggite quando parlai in altra occasione su questo argomento, preso dalla passione per la causa che difendevo; ma vorrei ripetere, invece, oggi, le parole dette dall'onorevole Barbareschi in quella occa-

sione, invitando il Ministro ad intervenire, invitandolo per lo meno a giungere ad un accordo tra compagnie sovvenzionate e i marittimi, lasciando che poi gli armatori liberi giungano prima o poi anche loro a più miti consigli.

È vero che oggi si parla di un intervento da parte del Governo, e questo mi pare sia un fatto positivo; credo però che sarebbe utile che questo intervento non si facesse troppo attendere. Sono dieci giorni ormai che il Presidente dichiara di voler svolgere la sua opera di mediazione, ma l'opera non comincia. Ha accettato, il Presidente del Consiglio, alla richiesta di mediazione che è venuta dai lavoratori marittimi, ma intanto la mediazione non si fa; è tempo che si faccia, se realmente la si vuole effettuare, altrimenti avremo ragione di pensare che si tratta di una nuova manovra a danno dei marittimi. E i sospetti non sono alimentati solo da questo rinvio continuo, ma anche dagli ultimi avvenimenti sul piano politico. In particolare, a proposito dei rapporti tra Governo e destra; i monarchici del Gruppo al quale appartiene l'armatore Lauro hanno chiesto delle garanzie all'onorevole Segni?

Quali sono queste garanzie? Si potrebbe pensare che si tratti di una richiesta di concreto appoggio chiesto al Governo da parte del Gruppo del quale fa parte l'armatore Lauro, per piegare i marittimi? Sarebbe questo un odioso mercato: spero che ella vorrà smentirmi e saremo lieti di essere smentiti, ma con i fatti.

L'attuale Governo ha dato più di una volta prova dei suoi indirizzi verso destra, e vorrei a questo proposito, qui nell'Aula del Senato, richiamare i concetti contenuti in alcune frasi che l'onorevole Andreotti ha pronunciato ad un Convegno della Democrazia Cristiana, mi pare in preparazione al Congresso nazionale, frasi pubblicate da un'Agenzia di stampa che si chiama « Le vie del Sud ».

« Passando alla formula politica » (riferisce « Le Vie del Sud ») « e rispondendo alla domanda da che parte è il nemico », Andreotti ha definito « erronea l'equiparazione, in questo momento, fra estrema destra

ed estrema sinistra. Oggi non c'è pericolo di dittatura a destra », ha precisato; « io anzi (dice l'onorevole Andreotti) sono preoccupato dell'intrinseca debolezza della destra ». E poi ha precisato ancora che quando parla di sinistra parla del Partito comunista e del Partito socialista, fra i quali per lui non c'è nessuna differenza, eccetera.

Quindi, se l'onorevole Andreotti vuole rafforzare la destra, probabilmente non lo farà soltanto sul terreno politico, ma anche su quello economico ed evidentemente favorire un successo dell'armatore Lauro equivale a favorire un successo della destra, in questo momento.

M O N N I . La sua illazione è troppo lata, senatore Valenzi! E poi di agenzie ce ne sono di tutti i tipi ...

V A L E N Z I . Smentisca la notizia, lo onorevole Andreotti!

G R E C O . Tuttavia gli interessi privati dell'armatore Lauro non hanno nulla a che fare con gli interessi politici del partito presieduto dall'onorevole Lauro.

V A L E N Z I . Mentre lei non era presente, onorevole Greco, il senatore Fiorentino, seduto proprio al posto in cui siede lei, ha sostenuto che i marittimi stanno molto bene, sono pagati molto bene ...

G R E C O . L'onorevole Fiorentino portava il contributo delle proprie coscenze personali.

V A L E N Z I . Comunque, da parte sua, non è stato molto delicato, in quanto armatore, difendere i suoi interessi in questo modo nell'Aula del Parlamento italiano. In quest'Aula si difendono degli ideali, delle posizioni politiche, non le proprie casseforti, come faceva l'onorevole Fiorentino. Del resto ancora oggi in un articolo sul « Roma » il solito onorevole Fiorentino attacca l'onorevole Saragat ed anche i marittimi italiani, che sarebbero i meglio pagati del mondo.

Non voglio tuttavia riprendere l'aspra polemica dell'altra sera, perchè non sarebbe

forse utile per i marittimi. Cerco invece di dare alla mia richiesta il tono più conciliante possibile seppure il più fermo perchè il Governo, che ha promesso un intervento per comporre l'agitazione (e si è impegnato attraverso la persona del suo uomo più responsabile) venga una buona volta ai fatti. Una grave responsabilità pesa in questo momento sul Governo, che ha schierato in questi ultimi avvenimenti lo Stato a fianco degli armatori. Non ricorderò tutti i fatti che dimostrano quanto dico (gli interventi della polizia, la denuncia a carico dei marittimi delle società di prevalente interesse nazionale ecc., ecc.); nè sottolineerò il silenzio che il Ministro e i giornali della catena governativa mantengono sulle legittime richieste dei marittimi.

Quando è stata letta qui l'odiosa lettera ricattatoria dell'armatore Costa, che ci è stata fatta conoscere dall'onorevole Pessi, onorevole Ministro, lei non si è pronunciato al riguardo, non ha avuto neppure un gesto di riprovazione, mentre ha assunto sempre delle posizioni polemiche verso i marittimi.

Si è perfino fatta intervenire (non so se è un ordine del Ministero degli esteri oppure se è una iniziativa personale) l'autorità diplomatica e consolare all'estero, che si è recata sulle navi ferme in alcuni porti esteri per invitare i marittimi a riprendere il lavoro. Si tratta di un episodio assolutamente inconcepibile.

Comunque vorrei concludere dicendo che con queste mie parole intendo soprattutto invitare il Governo ad intervenire per una rapida ed equa composizione della vertenza. Mai uno sciopero marittimo ha avuto nel nostro Paese una adesione così larga e compatta di tale categoria, dal mozzo al capitano. È questo un dato di fatto incontrovertibile che dovrebbe far riflettere gli uomini responsabili del nostro Governo. L'ufficiale superiore di una nave che non nominerò, in sciopero a Napoli, in perfetta buona fede, anche se ingenuamente mi diceva: è mai possibile che sia proprio lo Stato a non far rispettare le leggi, anzi che sia il primo a non rispettarle? Queste parole di un uomo d'ordine, nel senso più classico della parola, dimostrano come molte persone, che forse

non avevano ancora capito quale legame vi fosse fra il Governo attuale ed una determinata classe sociale, si vadano rendendo conto di ciò proprio nel corso della battaglia e per l'asprezza di certe sue punte: asprezza che voi avete determinato con le vostre posizioni retrive.

Qualcuno ha detto che era uno sciopero politico; ma se i marittimi, nel corso di questo sciopero, si vanno convincendo che si trovano di fronte non soltanto gli armatori, ma anche il Governo, la colpa certamente non è nostra, e noi per questo non ci ritireremo indietro ma continueremo invece ad appoggiare la lotta che i marittimi stanno sostenendo.

Credo che oggi, mentre discutiamo, anche perchè la stampa ha annunciato a grandi lettere che il Ministro parlerà a chiusura della discussione sul bilancio della Marina mercantile, sulle navi che stanno a Dakar oppure nei nostri porti o nei porti dell'America del Sud, ove vi sono dei marittimi italiani in attesa e nelle case di questi marittimi a Torre del Greco come a Genova o come a Trieste, si attende di sapere se finalmente una parola di speranza possa oggi essere pronunciata nel Senato della Repubblica italiana, una parola di giustizia e di pacificazione.

Io non voglio aggiungere altro: voglio soltanto chiederle, signor Ministro, di non deludere questa speranza. (*Applausi dalla sinistra*).

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

B A R B A R E S C H I. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, una premessa desidero fare ed è la stessa premessa che ha fatto il nostro relatore, onorevole Restagno, nella sua relazione: « Il bilancio della Marina mercantile arriva tra gli ultimi alla discussione del Senato e questa relazione costituisce perciò una specie di coda della lunga e ponderosa discussione che per i colleghi parlamentari rappresenta una fatica ardua ed in genere di scarsa soddisfazione, poichè l'Esecutivo dà poco se-

guito alle proposte che comportano variazioni di spesa ».

Io aggiungerò qualche considerazione alla premessa del nostro relatore. Molte relazioni, egli dice, sono rimaste senza risposta: aggiungerò che anche molti nostri interventi sono rimasti senza conseguenza. Credo che se andassimo a rileggere nei resoconti di questi ultimi anni i nostri interventi e le vostre relazioni, molto probabilmente potremmo ripetere ancora oggi quello che dicemmo qualche anno fa.

In fatto di marina mercantile eravamo giunti allo stremo delle nostre forze: nel 1945 avevamo soltanto 300.000 tonnellate di stazza lorda, la metà delle quali, molto probabilmente, compiendo un'esatta valutazione ed un esatto controllo, sarebbe risultata inservibile. È indubbio, quindi, che l'essere arrivati ad avere di nuovo una marina mercantile efficiente e ad avere 5 milioni di tonnellate di stazza lorda, rappresenta il risultato di un lodevole sforzo che però, me lo permetta il nostro relatore, non è o per lo meno non è solo sforzo dei nostri privati armatori perchè lo Stato e i lavoratori italiani sono andati incontro ai loro bisogni portando un notevole contributo. Ho già avuto occasione di ricordare proprio in quest'Aula che cosa abbia rappresentato per gli armatori italiani l'apporto dato completamente dallo Stato con le prime 50 e con le 25 successive « liberty » date in gestione agli armatori a quelle tali condizioni che tutti gli uomini che si occupano, anche superficialmente, di marina mercantile, sanno: viaggi assicurati in andata e ritorno a noli largamente compensativi, costi della nave a prezzi ridottissimi, pagamenti i più dilazionati a condizioni di prezzo del dollaro che rappresentavano veramente un contributo per la creazione delle nuove ricchezze che gli armatori si son fatte. Ci sono state epoche fortunate per gli armatori; ci sono state epoche — e anche questo è stato fatto presente qui nel nostro Senato — in cui 5 anni di esercizio di una nave nuova erano un periodo sufficiente per il pagamento degli interessi e per il rimborso totale del capitale impiegato. È indubbio che le condizioni di oggi non consentono più tali guadagni

che erano vere enormità. Signori miei, io penso che sarebbero stati guai gravi anche per noi se i noli avessero mantenuto i costi che avevano in quei tempi perchè l'incidenza sui prezzi dei prodotti indubbiamente era tanto più elevata quanto più i noli erano elevati. E siccome noi non possiamo pensare solo alla situazione della marina mercantile ma dobbiamo pensare alla situazione generale del Paese, possiamo sì augurarci dei noli giusti, compensativi delle spese necessarie, ma non possiamo certo augurarci che eventi straordinari portino a costi elevati per i trasporti delle nostre merci. Nell'attuale situazione che cosa si verifica? Si verifica questo fatto: vi è una certa quantità di navi che, dati i costi dei noli, non circolano. Quali sono queste navi? Le vecchie navi, perchè, se è vero che noi abbiamo 5 milioni di tonnellate di stazza lorda, è anche vero che abbiamo una notevole percentuale di navi che addirittura hanno superato il trentesimo anno di età. Ora non è più possibile, nella tecnica moderna, pensare che navi che hanno un'anzianità di tal genere possano continuare ad essere redditizie.

È un problema grave, è un problema che deve impegnare gli uomini di Governo. Io non l'ho ancora sentito affrontare dal Ministro in Parlamento, ma ho avuto occasione di leggere un suo discorso pronunciato a Napoli e mi pare che egli — anche se non si trova traccia nel bilancio di quanto è necessario per dare pratica realizzazione alle sue idee — abbia parlato già di un premio per la demolizione delle navi vecchie.

Io le confesso, signor Ministro, che in fatto di premi agirei con una certa prudenza. Badi, signor Ministro, che chi parla non ha avuto ritegno a dichiararsi favorevole ai provvedimenti presentati in Parlamento dall'onorevole Tambroni per i premi alle nuove costruzioni, e perciò ha dimostrato di saper tener conto delle situazioni eccezionali. I nostri cantieri non sono in condizioni di gareggiare con i cantieri esteri e quindi io mi auguro che si provveda a porli in condizioni tecniche, tali se non proprio da consentir loro di gareggiare con i cantieri esteri, quanto meno da non dover continuare a sopportare gli oneri che oggi sopportiamo.

Mi risulta, ad esempio, che in una gara tra cantieri italiani per una stessa nave, sia pure di discreta importanza, tra i preventivi fatti da due diversi cantieri è uscita fuori una differenza di prezzi di un miliardo dall'uno all'altro. Non mi risulta, dato che i due cantieri hanno la loro sede abbastanza vicina, nella stessa regione, che possa esserci una differenza nelle caratteristiche delle maestranze, per cui possa essere giustificato un così ingente divario di prezzo.

C'è invece una grande differenza nella organizzazione e nella strutturazione dei cantieri. Le navi — anche questo è un discorso che abbiamo già fatto — non si costruiscono più con gli antichi sistemi, sugli scali, lamiera per la lamiera. Oggi le navi vengono prefabbricate a terra, dove si lavora molto più comodamente, con macchine che permettono una maggiore velocità, e vengono poi montate a grandi pezzi sullo scafo. È indubbio che i cantieri che dispongono di una modesta attrezzatura di gru, incapaci di sopportare l'elevazione dei pezzi di cinquanta o più tonnellate, si trovano in condizioni di inferiorità e debbono praticare prezzi notevolmente superiori a quelli dei cantieri che viceversa possono portare parti notevoli sullo scalo e quindi costruire molto più rapidamente.

Allora vale più la spesa per l'ammodernamento dei cantieri o i premi che dobbiamo pagare per le navi che vengono costruite? È questo un conto che io credo assai facile, perchè, a parte l'entità della spesa per l'attrezzatura, che non è mai molto elevata per il fatto che quella spesa la si sostiene una volta soltanto, mentre invece la spesa per la costruzione delle navi è a ripetizione, per ogni nave che viene costruita, non v'è dubbio che noi, che abbiamo interesse e volontà di mantenere al nostro Paese un'industria cantieristica efficiente, dobbiamo affrontare la spesa per dare a questi nostri cantieri l'attrezzatura necessaria. Dico noi, perchè tutti sanno che l'industria cantieristica è almeno per lo 80 per cento industria delle aziende I.R.I.

Noi abbiamo dunque cinque milioni di tonnellate di stazza lorda. Desidero però su questa cifra fare un'osservazione. Nel 1938 le

società di preminente interesse nazionale avevano un milione e 300 mila tonnellate di stazza lorda di navi: le stesse società di preminente interesse nazionale ne avranno, al primo gennaio 1960, quindi con gli allestimenti che potranno essere fatti in questo periodo di tempo, 620 mila. Anche prescindendo dalla constatazione — che per me sarebbe già importante — di una diminuzione nell'efficienza della potenzialità delle società di preminente interesse nazionale, gli è che oggi noi ci troviamo — anzi, non da oggi soltanto — in continua gara e qualche volta potremmo dire in continua guerra, tra Genova e Napoli, tra Napoli e Venezia, tra Venezia e Trieste: insomma stiamo costantemente contendoci certe linee o certe navi, come se, invece di essere città di una stessa Nazione, fossimo le antiche Repubbliche in gara per una supremazia dell'una sull'altra. Questa è la cosa più pericolosa che possa capitare ad un Paese e credo che ciò ponga nella posizione meno agevole lo stesso Ministro che presiede alla marina mercantile.

È indubbio che in queste condizioni dovrebbe prevalere il concetto dell'economicità delle aziende, perchè, avendo poche navi, noi dovremmo mettere quelle navi dove rendono di più. Ma è altrettanto vero — io, genovese, non mi sento di poter sposare esclusivamente questo principio che potrebbe favorire la mia città — che anche le altre città, le quali hanno il loro porto, hanno le loro necessità, il loro lavoro, le loro speranze di più grandi realizzazioni, hanno diritto ad avere la loro partecipazione. Ed è altrettanto indubbio che i servizi destinati ad un maggior sviluppo in futuro sono normalmente fatti soltanto dalle società di preminente interesse nazionale, perchè ben difficilmente è possibile convincere un privato ad adattarsi ad un lavoro che ha una prospettiva fondata ma che è sempre avveniristica e quindi anche ipotetica, mentre i privati armatori preferiscono il sodo delle realizzazioni immediate.

Non parlo delle linee transoceaniche. Il Ministro della marina mercantile sa quali sono le nostre deficienze in materia. Il Ministro della marina mercantile sa anche quali sono le concorrenze esercitate ai nostri danni e quanti sono i passeggeri che una volta usa-

vano le navi italiane e che oggi usano le navi estere. Badate che non mi faccio illusioni; non possiamo pretendere nè di portare tutti i nostri passeggeri nè specialmente di portare tutti i passeggeri stranieri che vengono in Italia, allo stesso modo come non possiamo pensare di portare le nostre merci soltanto con le nostre navi. Effettivamente la marina mercantile offre i suoi servizi al complesso del mondo e noi desideriamo partecipare a questa gara nei confronti di tutti gli altri popoli e non possiamo quindi nemmeno pensare di privare gli altri popoli della possibilità di venire ad esercitare la stessa gara nel nostro Paese. Ma quando la gara è naturale, di emulazione, per offrire le migliori condizioni, le migliori navi, il migliore trattamento, è una cosa normale; quando invece si prendono per i passeggeri e per le merci i vapori stranieri semplicemente perchè non abbiamo posti o perchè non abbiamo navi adatte, ci troviamo di fronte a una deficienza che assolutamente dobbiamo eliminare se vogliamo pensare allo sviluppo dell'economia del nostro Paese.

Un piccolo esempio, il più piccolo di tutti gli esempi. A Genova avevamo una nave che faceva servizio ogni 15 giorni per la Sardegna. Quanti anni sono stati necessari per ottenere un servizio più intenso! Oggi abbiamo una nave che fa servizio un giorno sì e un giorno no per Porto Torres. Onorevole Ministro, non mi dica che è stato disposto anche un servizio temporaneo per cui avremo (speriamo per lo meno che lo si realizzi presto) un servizio quotidiano per i mesi che vanno dal luglio al settembre. Lo so, ed in mancanza di meglio accettiamo questo, però se le dico, onorevole Ministro, che l'intensità dei traffici e il numero dei passeggeri che aspettano a Genova la possibilità dell'imbarco per la Sardegna esigono, non una disposizione di carattere transitorio, ma un servizio costante quotidiano con la Sardegna, credo di sfondare una porta aperta, perchè immagino che lei abbia tutte le cifre, che stanno a dimostrare la necessità di realizzare questo servizio. Però lo rimandiamo perchè nemmeno per questo abbiamo le navi sufficienti.

Dalla relazione del nostro relatore e dalle notizie già apparse sui giornali risulta che si dovrebbero costruire due navi da 35 mila tonnellate, due navi da 22 mila tonnellate e due da 5.480 tonnellate.

Signor Ministro, nella sua relazione il collega Restagno si è proprio ingegnato di dimostrare che cosa potremo coprire con queste nuove navi e quindi che cosa speriamo di poter realizzare; ho apprezzato lo sforzo che egli ha compiuto per cercare di accomodare un po' le cose. Però è indubbio che lo stesso collega Restagno, credo d'indovinare, nel mettere vicino le varie navi che dovrebbero essere ripartite tra i diversi servizi, ha dovuto, facendo quel calcolo, constatare quanto queste nuove costruzioni siano inferiori a quelle che effettivamente occorrerebbero. Ma c'è un'altra cosa ancora: sono ormai passati parecchi e parecchi mesi dal momento in cui si è cominciato a parlare di queste nuove costruzioni, ma credo che a tutt'oggi le costruzioni siano ancora allo stato di intenzione, perchè non mi risulta che esse siano state effettivamente iniziate. D'altra parte se penso che, anche quando gli ordini vengono dati, occorre un periodo notevole di mesi per la preparazione, occorre un periodo di mesi e qualche volta di anni perchè le navi siano realizzate, immagino con un certo batticuore tutti i sacrifici che ancora dovremo sopportare prima che queste navi vengano ad aggiungersi alla modesta quantità di naviglio che abbiamo a disposizione.

Vorrei ricordare all'onorevole Ministro, (lo ha accennato anche il collega Restagno, anche se non ha calcato la mano nel metterlo in evidenza, anzi il collega Restagno vi ha accennato con un senso di tranquillità, mentre io invece credo di essere assai più nel vero dicendo che vi accennerò con un senso di legittima preoccupazione), vorrei ricordare, ripeto, che l'onorevole Restagno dice che i nostri cantieri hanno ancora lavoro per un anno. Onorevoli colleghi, è necessario modificare questa sua affermazione tenendo presente che ci sono già cantieri, e cantieri tra i meglio attrezzati, che hanno ridotto le ore di lavoro e che si preparano a chiedere dei licenziamenti.

Solo alcuni cantieri hanno una relativa tranquillità per arrivare ad un anno di lavoro, ma lei, onorevole Ministro, sa, come me, quanto tempo occorre per la preparazione di una nave, e lei sa che una nave ordinata oggi, e ne occorrerebbero molte, potrà vedere la sua impostazione solo sei mesi dopo che è stata ordinata.

Quindi anche sotto questo aspetto sollecitiamo e speriamo che Ministro e Governo si decidano a fare quanto occorre. Nella relazione sono esposte alcune intenzioni del Governo e del Ministero della marina mercantile: una, per esempio, fa riferimento alle modifiche degli enti portuali.

I genovesi credo possano parlare con una certa competenza degli enti portuali, perchè i genovesi, per volontà di popolo, da oltre 50 anni si sono guadagnati il diritto a un consorzio autonomo per l'amministrazione del loro porto. Tutti concorsero a questa conquista, dall'onorevole marchese Imperiali, liberale, al garibaldino, genero di Garibaldi, Stefano Canzio (che fu il primo presidente del Consorzio) ai portuali, la cui azione fu guidata dal deputato socialista Pietro Chiesa: in tal modo fu conquistato il diritto all'autonomia del nostro porto.

Esamineremo con molta attenzione il suo provvedimento, onorevole Ministro, augurandoci che siano salvaguardati i principi che tutti conclamiamo sulla valorizzazione degli enti locali e sulla loro autonomia. In periodo fascista il Consorzio autonomo del porto di Genova subì la trasformazione che toccò in sorte a quasi tutti gli enti locali, e di autonomo rimase solo l'etichetta. Furono inflazionati i rappresentanti dei Ministeri e l'autonomia andò a farsi benedire.

Ora io credo che non vi sia nessuno che abbia una certa pratica di movimento portuale che non sia convinto del fatto che il porto non può essere disgiunto dalla città; non bisogna creare delle dighe di sbarramento per limitare la zona del porto ma si deve invece attrezzare il porto in modo tale che tutte le operazioni si svolgano il più rapidamente possibile, giacchè la rapidità rappresenta un elemento essenziale per i movimenti marittimi. L'interesse maggiore per una nave

è quello di correre velocemente fra l'uno e l'altro porto, e a ciò contribuisce anche un rapido carico e scarico perchè, oltre tutto, è ben noto il costo di permanenza in un porto e quale incidenza abbia sull'esercizio generale.

Se la città non opera in concordia con il porto, offrendo le vie d'accesso, i servizi ordinari e straordinari e così via, il porto è destinato ad un mezzo fallimento. Di qui la necessità che l'autonomia del porto sia valorizzata dalla rappresentanza della città in cui il porto ha sede, in modo che i due organismi possano lavorare di conserva, garantendo snellezza e proficiuità in tutte le operazioni.

Signor Ministro, dal suo Dicastero dipendono i servizi centrali e di capitaneria; ma dipendono specialmente i portuali ed i marittimi: i portuali ed i marittimi che si crede di poter governare ancora con i vecchi codici, ormai centenari, che sono completamente superati dai tempi. Io non descriverò qui il lavoro dei portuali e quello dei marittimi se non per sommi capi. Non è più il tempo in cui i nostri operai del porto, con una gerla che conteneva 100 chili di carbone, partivano dalla nave e, lungo uno scalandrone di 30 metri che rappresentava il ponte che univa la nave alla terra ferma, venivano a scaricare dalle loro spalle il contenuto di quelle gerle. Oggi è abbastanza diffusa, ma non completamente come sarebbe necessario, una certa attrezzatura meccanica che rende più facili e più celeri le operazioni di carico e scarico. Si tratta però sempre di lavorare su di una nave, e chi ha visitato una nave e le sue stive sa come non sempre tutto possa essere affidato alle macchine e sa quindi come il lavoro del porto sia pericoloso. Le statistiche degli infortuni, specialmente quelle degli infortuni mortali tra i lavoratori del porto, stanno ad indicare, senza bisogno di illustrazioni, la gravità e la pericolosità di questo servizio.

Allo stesso modo non accennerò che rapidamente al lavoro dei marittimi. Povera gente! Io credo che la cosa che più lega l'uomo alla vita — scusate se resto terra terra e se per un momento dimentico anche la Patria

— è l'attaccamento alla famiglia. I nostri marittimi, se sono fortunati, si imbarcano per un mese, se sono meno fortunati dal punto di vista sentimentale — dal punto di vista pratico riconosco che può rappresentare un utile — si imbarcano e stanno 6 o 7 mesi lontani dalle loro famiglie. Se sono imbarcati su piroscafi passeggeri, anche se in una condizione di quasi servitù, possono avere un po' l'impressione di vivere in un grande albergo, con le relative comodità che esistono in un albergo, ed indubbiamente io non penso che quelli che sono imbarcati sui piroscafi passeggeri non abbiano a godere in qualche modo di tutte le attrezzature che, occorrendo, possono essere anche messe a loro disposizione.

Ma stanno molto peggio quelli che sono imbarcati — e non sono pochi, sono moltissimi —, in numero di 30 e qualche volta anche soltanto di 15 o 20, sui vapori mercantili, sui vapori da carico, dove le comodità sono molto modeste ed assai relative, per cui il riposo è qualche cosa di assai peggiore, colleghi, di quel riposo che qualche volta può toccare a noi, magari viaggiando sulle ruote di un treno.

L'alimentazione può variare da armatore ad armatore: la situazione non è uguale per tutti.

Basta parlare coi marittimi. Si sentono nomi di persone che hanno per lo meno un certo senso di umanità. Se ne sentono altri che vorrebbero ritornare allo stoccafisso quotidiano, come nel tempo dei tempi, quando capitano Giulietti non aveva fatto quel certo lavoro per l'organizzazione sindacale dei marittimi. Vogliamo pensare per un momento che cosa succede quando uno si ammala? Noi abbiamo sì costruito il centro radio medico che dà opportune informazioni sul modo in cui si possono curare gli ammalati a bordo. Ma chi chiede le informazioni? Un medico? Spesso non ce n'è a bordo. Un infermiere? Non ce n'è; qualcuno tra gli ufficiali, che può descrivere certi sintomi, ma che può dimenticarne altri, può provocare certi consigli che invece di essere utili tornano di danno ai marittimi che viaggiano su quelle navi e a cui, in caso di morte, in generale non tocca nem-

meno il conforto, non dico del cimitero natio, ma nemmeno del cimitero della prossima terra che si tocca, perchè vengono sepolti in mare. Per cui capita, assai spesso, che nemmeno accertamenti su determinati infortuni sul lavoro possono essere compiuti con la garanzia di un risultato concreto.

Si dice poi che i marittimi siano pagati bene. Colleghi, io vi prego di voler andare a controllare le paghe: dai fuochisti al personale di bassa forza, salvo gli ufficiali superiori, che possono avere un certo trattamento. Considerate il loro lavoro, la qualità del loro lavoro, il loro sacrificio di star lontani dalle loro famiglie e le spese conseguenti (non facciamo torto alle nostre compagne, ma le nostre compagne che mancano dell'elemento equilibratore possono, per offrire qualche conforto di più ai figli per la lontananza del padre, spendere qualche cosa di più di quello che spenderebbero se il loro padre fosse presente) misurate poi i periodi di sbarco e di disoccupazione e tirate le somme di quello che è il loro guadagno alla fine dell'anno. Ed allora vedrete se in questi giorni hanno ragione i marittimi o gli armatori.

Onorevole Ministro, non per infierire, ma per far presente a tutti noi una situazione che oggi si verifica e per la quale si dovrebbe provvedere, non posso rinunciare a richiamare l'attenzione sul fatto che nello sciopero dei marittimi, che dovrebbe colpire in modo speciale gli armatori liberi, questi cercano di far la loro guerra facendo combattere le società di preminente interesse nazionale, società che hanno tutti i danni dallo sciopero, danni presenti e danni futuri. Onorevole Ministro, perdoni se malgrado il mio sentimento intimo, che mi fa cercare sempre le giustificazioni per gli altri, mi scusi se non le posso ancora perdonare di aver portato le società di preminente interesse nazionale ai gravi danni che debbono sopportare. Pertanto ancora una volta, come ho concluso l'altra sera qui, mi unisco alla preghiera perchè lei ed il Presidente del Consiglio valutino esattamente quelli che sono i bisogni e i legittimi diritti dei marittimi, diano loro quanto occorre e salvino ancora quello che è salvabile nelle società di preminente interesse nazio-

nale. (*Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni.*)

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

C A R U S O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dovendosi la discussione contenere entro limiti tali da non consentire l'esame dei problemi della nostra vita marinara, nel quadro della congiuntura nazionale e mondiale, non sarei intervenuto se lungo il viaggio di ritorno a Roma, in treno, non mi fossero capitati tra le mani i numeri del 23 e del 25 maggio corrente del giornale « La Sicilia » di Catania, molto vicino all'onorevole Turnaturi, Sottosegretario per la marina mercantile, che con piacere noto presente nell'Aula.

Comunque sarò breve e mi atterrò agli accordi intervenuti, procedendo rapidamente ad accennare ai problemi sottoposti dai rappresentanti delle categorie interessate agli uomini di Governo intervenuti nella *tournee* siciliana organizzata dalla Democrazia Cristiana in occasione delle elezioni regionali del 7 giugno ultimo scorso.

Premetto che la politica marinara dei vari Governi democristiani, partendo da una visione non completa, non organica — direi — della funzione della marina stessa, non ha tenuto presente che il nostro mercato nel quadro delle relazioni internazionali è stato in questi ultimi dieci anni imprigionato e ridotto per la partecipazione del nostro Paese a patti militari internazionali, con conseguenti dannosi accordi economici. Sono stati anche abbandonati i mercati tradizionali che offrivano al nostro commercio siciliano possibilità di scambio, che sarebbero andate a vantaggio non solo della Sicilia, ma di tutta la Nazione. Il nostro Paese avendo accettata una posizione di sudditanza all'imperialismo straniero, è stato tagliato fuori dai grandi mercati con ineluttabile appesantimento dell'economia nazionale.

Quanto lamentato ha avuto come risultato delle gravi ripercussioni nel campo marittimo, nonchè la stagnazione prima e la contrazione dopo delle fonti di reddito delle Re-

gioni meridionali e delle Isole, sempre ostacolate nel loro sviluppo.

Infatti il porto di Catania, in epoca non lontana il quarto d'Italia, oggi è ormai ridotto al silenzio più completo. Cessati i traffici marittimi con le Isole del Dodecanneso, cessato il traffico marittimo ed il commercio con la Bulgaria, con la Polonia, con la Rumenia, con la Germania orientale, con l'Unione Sovietica, non partecipando l'Italia al commercio ed al traffico con la Cina, sono venuti meno gli innumerevoli servizi marittimi già esistenti e le belle navi, che nella nostra giovinezza ammiravamo nel porto di Catania, oggi approdano in altri porti, tra l'altro anche più ospitali.

Non bisogna dimenticare che nulla è stato fatto e nulla è in programma per il potenziamento del nostro scalo marittimo; non bisogna dimenticare che non si può affermare di voler svolgere una proficua politica marinara, quando non si volge l'attenzione verso i porti. Il porto di Catania ha poche, anguste ed impraticabili banchine; le attrezzature tecniche — visitate anche dall'onorevole Turnaturi, a scopo propagandistico, durante la campagna elettorale — per lo scalo e l'imbarco delle merci mancano nel modo più assoluto. Non esistono magazzini, non esistono silos; nessun bacino di riparazione, anche di minima entità, per le navi di transito. Lo stesso molo di mezzogiorno, che consente l'attracco di natanti di minimo tonnellaggio — incredibile a dirsi! — non ha un raccordo interno viario e ferroviario con il resto del porto; per cui si è venuta a creare l'assurda situazione che, per caricare in altro natante o in un convoglio ferroviario la merce scaricata in detto molo o per raggiungere la dogana, occorre trasportarla fuori dal porto dal cancello di via Plaja e, attraversando la via Cristoforo Colombo, bisogna imboccare il cancello del molo Francesco Crispi e rientrare nel porto.

Il molo Francesco Crispi, poi, nella sporgenza centrale ha bisogno di notevoli, imponenti lavori di sistemazione, per consentire quanto meno l'attracco anche a navi mercantili di piccolo tonnellaggio; ed il molo di levante deve essere consolidato, non offrendo allo stato attuale alcuna garanzia, ed inoltre

va ammodernato. Tutto il porto deve essere fornito delle indispensabili attrezzature che possano assicurare il sia pur modesto traffico attuale e garantirne lo sviluppo. Non è concepibile che un porto come quello a cui ha diritto la città di Catania non abbia neanche una gru, non dico idraulica e moderna, ma rudimentale. Caro Di Grazia, le due gru promesse sono arrivate per l'intervento non del Governo, ma della compagnia dei portuali che le ha acquistate. Si è arrivati a questo punto nel porto di Catania, che è la compagnia dei portuali che deve provvedere alle attrezzature del porto stesso.

R A G N O . È un problema di lavori pubblici.

C A R U S O . Arriveremo al problema dei lavori pubblici. Comunque nel porto di Catania le operazioni di trasporto di sacchi e di colli da un punto all'altro si fanno a spalla, impiegando così un tempo enorme e costringendo le navi a rimanere ferme alle banchine molto più a lungo di quanto non avvenga in altri porti per eseguire le stesse operazioni di carico e scarico. E tutto ciò avviene mentre i traffici dovrebbero incrementarsi sempre più; così si spiega perchè il porto di Catania ha perso il suo posto preminente nel quadro generale nazionale dei traffici marittimi. Inascoltate rimangono pure le reiterate ed ininterrotte istanze dei pescatori di Plaja, di Ognina, di Capo Molini, di Acicastello, di Trezza, di Santa Maria La Scala e di San Giovanni Li Cuti; istanze tutte tendenti alla risoluzione dei più gravi ed urgenti problemi dei pescatori della costa etnea. Sono istanze inerenti e tendenti alla definizione dei lavori di costruzione dei porticcioli di Ognina, di Capo Molini, di Santa Maria La Scala, già iniziati e poi prima sospesi ed ora del tutto abbandonati. Sono istanze inerenti e tendenti ad ottenere la costruzione di case per i pescatori non lontane dai porticcioli, sono istanze tendenti ad ottenere la creazione di scuole professionali, ad ottenere la disciplina della pesca, la sorveglianza nei confronti dei pescatori di frodo, l'istituzione di un mercato ittico degno di tal nome. Sono istanze tendenti ad ottenere le previdenze dalle quali i

pescatori sono rimasti esclusi: problemi tutti particolarmente sentiti nei settori della piccola pesca, che, come riconosce lo stesso relatore senatore Restagno, hanno portato ad una situazione di crisi endemica più di 100 mila lavoratori, in condizioni di costante sottoccupazione.

Non basta dire ai marittimi che essi hanno sempre dimostrato di possedere una tempra che li rende capaci di affrontare qualsiasi evenienza per difficile che essa sia. Coloro che vivono del mare e sul mare oggi sono stanchi di attendere; il limite della loro resistenza è superato e i recenti avvenimenti credo lo dimostrino ben chiaramente. È necessario che le esigenze di lavoro dei porti italiani, compreso quello di Catania, e dei piccoli porti pescherecci, compresi quelli da me segnalati, vengano espresse con più efficacia, direi con più convinzione, al Ministro dei lavori pubblici, a quello del tesoro e del bilancio; non basta, a giustificare l'inerzia del Ministro, affermare che il Ministro del tesoro non ha accreditato una determinata somma, o quello dei lavori pubblici non ha provveduto a stanziare le somme necessarie per i lavori da eseguire. Dovrei parlare ora dei cantieri di Palermo, dell'arsenale di Messina, nonostante sia più qualificato di me per parlarne il collega Ragno, ma per rimanere entro i termini stabiliti io me ne astengo. Però mi sia consentito, concludendo, di ricordare all'onorevole Ministro la situazione dei pescherecci, tutti siciliani, che operano nelle acque del Canale di Sicilia, situazione acuita a seguito della riserva di pesca disposta unilateralmente dalla Tunisia, che ha portato alla cattura di 13 pescherecci siciliani, di cui sette confiscati in due anni.

Gli anni passano e, nonostante le proteste e le sollecitazioni nei due rami del Parlamento, nessun accordo con il Governo tunisino è stato raggiunto, di nessun nuovo trattato o di commercio o di navigazione italo-tunisino si sente parlare, tranne, una volta all'anno, in sede di esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

E così il problema, come tutti gli altri, rimane insoluto e i pescherecci italiani rimangono confiscati.

Non è per campanilismo e tanto meno per eccitare lo spirito autonomistico dei siciliani che io, onorevole signor Ministro, le chiedo di risolvere la situazione della pesca nelle acque antistanti la Tunisia, ma è perchè ella si renda parte diligente a che giustizia venga resa a quei pescatori siciliani che tradizionalmente hanno in quelle acque esercitato il loro diritto di pesca. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

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

G E N C O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, sia consentito a me, quale componente della 7ª Commissione, d'intervenire in questo dibattito in modo che l'apporto della Commissione alla discussione di questo bilancio non si limiti solo alla fatica del relatore, che io voglio ringraziare, ma sia il frutto anche di una collaborazione tra tutti i membri della Commissione.

La discussione di questo bilancio si conclude quando ancora gli animi non si sono sopiti per la lotta sindacale che da oltre un mese tormenta la nostra marina mercantile e mentre le prospettive immediate dei traffici marittimi si manifestano estremamente difficili, i disarmi aumentano, non soltanto in Italia ma in tutto il mondo, e la stasi estiva dei traffici sta provocando una corsa sempre più accentuata verso la messa fuori mercato delle navi. Anche le demolizioni vanno assumendo dimensioni inusitate. Quelle dei primi mesi di quest'anno sono fino ad ora doppie di quelle di un anno fa e quadruple di quelle di due anni fa, quando la presente crisi era all'inizio.

Occorre reagire a questa congiuntura avversa, in perfetta concordia e unità di intenti fra datori di lavoro e lavoratori, per poter superare le difficoltà del momento. Mi piace ricordare in questa sede che il Ministro della marina mercantile ha, da parte sua, preparato un disegno di legge che prevede la demolizione e la ricostruzione di naviglio. Questo, oltre a dare nuovo respiro ai cantieri, contribuirà a ringiovanire la nostra

flotta, accentuando un processo benefico già in atto da diversi anni.

L'intervento governativo in questo settore deve proporsi di far sì che le navi vecchie ed anti-economiche vengano demolite, e nello stesso tempo consentire agli armatori di costruire navi nuove, in modo da evitare una riduzione della consistenza della nostra marina mercantile. Le navi vecchie hanno forti costi d'esercizio e non trovano più convenienza a navigare in periodi di noli bassi e, probabilmente, neppure in condizioni di normalità del mercato dei noli, con un buon volume di trasporti da effettuare. Molte di tali navi sono già state demolite; gli armatori sperano di riuscire ad avere il pieno impiego delle altre navi che loro rimangono.

Col nuovo provvedimento, come abbiamo appreso, lo Stato crea un incentivo per la demolizione delle navi invecchiate, data la impossibilità del loro mantenimento in vita. Siamo tutti interessati a questa coraggiosa iniziativa, che dimostra una fiducia nella ripresa dei traffici. Ed è bene che si tenga presente che, prima fra tutti, è interessata la gente di mare, perchè altrimenti si avrebbe un aumento della disoccupazione, in aggiunta a quella di natura strutturale che noi lamentiamo. È anche interesse poi dei lavoratori dei cantieri che vengano costruite nuove navi per assicurare l'impiego degli impianti e del personale.

Ma questo provvedimento non potrà essere che un palliativo, anche se molto importante, tenuto conto della situazione attuale. Occorre pensare infatti anche ad un domani più lontano, quando la ripresa dei traffici, che i tecnici considerano inevitabile, imporrà la soluzione del problema del finanziamento attraverso un efficiente sistema di credito navale. Io sono molto perplesso circa la possibilità del mantenimento del monopolio del credito navale da parte dell'I.M.I., ma non mi nascondo le difficoltà create dal nostro rigido sistema bancario alla concessione di crediti a lungo termine, attraverso i normali istituti di credito. Perciò auspico l'istituzione di sezioni speciali presso le banche di interesse pubblico, con procedure da snellire enormemente, onorevole Ministro, che dovrebbero facilitare la soluzione del problema

del finanziamento delle imprese armatoriali per i programmi di rinnovamento e di sviluppo della nuova flotta.

Le sezioni autonome permetteranno, tuttavia, di risolvere solo un problema di quelli fondamentali, che si pongono in questa materia: quello del finanziamento; si porrebbero cioè a disposizione degli armatori, che intendono costruire nuove navi, i capitali occorrenti. Ma qualcosa dovrà essere anche fatto in relazione all'altro problema fondamentale che è rappresentato dal costo del denaro. A tale proposito, le differenze fra il mercato italiano e quello dei maggiori Paesi marittimi sono assai elevate. Esse sono almeno del 3-2,50 per cento rispetto ai principali Paesi marittimi europei, ma arrivano al 5 per cento sui prestiti concessi sulle piazze di New York e Zurigo. Ciò significa una differenza da 30 a 50 milioni di interessi su ogni miliardo investito per il primo anno. Su un prestito della durata di 15 anni vi sono differenze da 225 a 375 milioni di lire, pagate in più dagli operatori nazionali.

Ora, il risparmio di alcune decine di milioni di lire è un elemento di primaria importanza per l'armatore e quindi dobbiamo ottenere che il saggio di interesse, al quale dovrà essere fatto l'investimento, si avvicini almeno ai tassi dei principali concorrenti europei. Altro problema non meno importante è quello dei cantieri, dei quali conosciamo la situazione veramente critica che si sta maturando e di cui ebbi già ad occuparmi sette od otto anni addietro, intervenendo in questa Aula.

Si tratta anche qui di agevolare le commesse ampliando il credito a medio termine. Quando il committente dispone di fondi adeguati per corrispondere subito al cantiere il prezzo pattuito per la costruzione, il problema evidentemente non si pone; ma tale eventualità è molto rara, perchè il committente è costretto di regola a chiedere facilitazioni di pagamento, che implicano per le due parti vantaggi e svantaggi e che sono tanto più necessarie quanto meno brillante è la situazione dei traffici. In questo momento difficile non si può pagare che con dilazioni — è l'epoca questa, onorevoli colleghi, delle cambiali in tutti i settori della vita associata — con il

vantaggio di procurare lavoro al cantiere, il quale però può trovarsi in condizioni di non disporre sul momento di fondi nella misura necessaria per mantenere il ritmo delle lavorazioni.

In questi tempi difficili i cantieri concedono modalità di pagamento quanto più è possibile favorevoli ai committenti, attuando una forma di concorrenza, che, naturalmente, non può prescindere dall'esistenza di condizioni obiettive che consentano ai cantieri stessi di avere disponibili i capitali in misura congrua.

La piena razionalizzazione dell'attività produttiva può, entro certi limiti soltanto, consentire economie di esercizio che permettano di ridurre i prezzi di costruzione; ma, perchè il cantiere possa costruire le navi con pagamento dilazionato, occorre evidentemente che disponga di fondi che gli permettano di eseguire, nel frattempo, la costruzione e di attendere, senza preoccupazioni, la scadenza dei termini di pagamento della metà o dei tre quarti del prezzo pattuito, che viene rimborsato a rate posticipate dal committente.

In molti Paesi esteri il problema del medio credito non si discute neppure tanto è diffusa la convinzione che senza di esso non è possibile aspirare ad ottenere massicce commesse specialmente dall'estero. Gli Enti pubblici e le Banche sono pertanto chiamati normalmente a sostenere, in tal modo, l'industria cantieristica nazionale.

La tranquillità finanziaria dei cantieri potrebbe essere assicurata anche da noi mediante una politica di credito, con la creazione di una specie di fondo di rotazione limitato nel tempo e comunque non oltre i 5 anni. Questo problema è stato considerato anche dal senatore Ruggeri, il quale però, mentre ha parlato della sorte non molto allegra — non sono riuscito ad avere il resoconto stenografico, ho avuto soltanto quello sommario e quindi debbo ricordare un pò a mente quello che ha detto — degli armatori (evidentemente intendeva riferirsi ai piccoli armatori), subito dopo, parlando dello sciopero dei marittimi, ha dato addosso agli armatori (evidentemente intendeva riferirsi ai grossi gruppi industriali armatoriali). Comunque, onorevoli colleghi, se stanno male i piccoli non c'è motivo perchè non stiano male anche i grandi;

non intendo però continuare su questo argomento, perchè non vorrei domani sentirmi accusare, da qualcuno dei giornali di estrema sinistra, di essere uno strumento cieco nelle mani di questo o quell'armatore. Del resto, io non conosco gli armatori se non di nome, per averlo letto sui giornali. Ho visto una sola volta l'armatore Lauro alla Camera dei deputati, ma debbo dichiarare con assoluta franchezza che non mi è simpatico.

Altro problema da considerare riguarda la istruzione e l'addestramento della gente di mare. Proprio in questi giorni sono state autorizzate delle scuole a carattere professionale di tal tipo nella mia provincia. So che molto si sta facendo da parte del Ministero della pubblica istruzione, in collaborazione con il Ministero del lavoro e con il Ministero della marina mercantile, nel campo generale dell'istruzione professionale, e me ne compiaccio vivamente. So anche che il Ministro Jervolino, già autorevole membro della nostra 7ª Commissione, è un appassionato sostenitore di una sempre più efficiente istruzione che contribuisca a risolvere in modo determinante uno dei più difficili e preoccupanti problemi di natura sociale del nostro Paese.

Infatti il problema della disoccupazione — lo sappiamo tutti — è essenzialmente un problema di mancanza di qualificazione e di specializzazione. Sappiamo tutti che il numero dei marittimi che attendono l'imbarco per una delle qualifiche iniziali è enorme, mentre lamentiamo ancora oggi una preoccupante carenza di personale specializzato e che possieda i requisiti necessari per ottenere i titoli professionali marittimi. Ciò si riflette sia sull'occupazione della gente di mare, sia sull'utilizzazione del personale qualificato a bordo e non è un inconveniente che si possa eliminare con uno o pochi provvedimenti; si tratta di un problema da risolvere per gradi ed in alcuni anni e, al tempo stesso, un problema urgente e indilazionabile, che il Ministro sta affrontando.

Una soluzione efficace potrebbe rappresentare la base per il futuro sviluppo ed il potenziamento della marina mercantile italiana e le nuove navi, sempre più belle, sempre più perfezionate tecnicamente, varrebbero ben poco se non esistesse un equipaggio profes-

sionalmente preparato. Oggi marittimi sforzati di qualsiasi istruzione possono raggiungere gradi abbastanza elevati, magari senza neppure sapere leggere e scrivere. In altri casi si pongono sullo stesso piano marittimi che hanno titoli di studio e marittimi che non ne hanno: sicchè occorrono criteri precisi che subordinino l'esercizio dell'attività di marittimo al compimento almeno della istruzione obbligatoria per legge. È un problema che va visto in funzione delle qualifiche e dei gradi e che deve essere radicalmente affrontato tenendo conto che in Italia esiste una istruzione obbligatoria per tutti i cittadini e che, quindi, chi si iscrive alle matricole deve avere superato almeno la scuola d'obbligo. Mi si potrà obiettare che l'analfabetismo è un prodotto della miseria e che non è sempre facile imporre ai genitori, di misere condizioni sociali, di mandare i figli a frequentare le scuole obbligatorie, anche se tutto ciò è gratuito, perchè in tante zone depresse quei figli possono, con lavori adatti alla loro età, contribuire in qualche modo al bilancio della famiglia; il problema, in questo senso, va oltre quello della semplice iscrizione in matricola. Tuttavia, occorre tener presente che si tratta di un imperativo categorico della presente civiltà meccanizzata, in cui non vi è posto per chi rifiuta la cultura minima: ed io penso che sarà opera benefica far comprendere a chi intende abbracciare la vita del mare, che egli ha soprattutto il dovere di prepararsi adeguatamente, nell'interesse suo personale ed in quello, assai più elevato, della bandiera che copre la sua nave.

Il vecchio lupo di mare della tradizione ha ormai lasciato il posto ad un esperto lavoratore, che, oltre ad avere la specializzazione del marinaio, ha anche quella delle mansioni specifiche cui deve soddisfare: così per l'elettricista, per il motorista, il tankista, i quali necessitano di una preparazione e di una istruzione generale e specifica che il continuo progresso tecnico rende sempre più necessaria, in aggiunta a quella richiesta per il navigatore.

Il problema del progresso tecnico e del perfezionamento delle attrezzature ci porta a parlare della pesca, un'attività nella quale lo elemento umano è tuttora determinante. È

vero che il progresso sta trasformando la pesca in una attività sempre più industrializzata, ma è anche vero che questa attività industrializzata ha bisogno, per realizzarsi in pieno, di personale sempre più altamente qualificato. Invece, in questo settore, la situazione si presenta con aspetti ancora più gravi che per la comune gente di mare, perchè è proprio nel settore dei pescatori che vi è una maggiore aliquota di analfabeti e di non qualificati, a causa del fatto che la pesca è attività assai diffusa nelle zone più depresse del Paese.

Si presenta pertanto necessario attuare una disciplina più efficace per il conseguimento dei titoli professionali ed occorre un'azione per sviluppare le forme di istruzione per conseguire tali titoli. Anche qui l'istruzione è presupposto indispensabile per gli sviluppi della nostra pesca, per la quale la diffusione della meccanizzazione, anche dei natanti addetti alla pesca costiera, è altrettanto necessaria quanto la preparazione di una grande flotta destinata alla pesca oceanica fuori degli stretti, che io auspico venga al più presto realizzata, portando il nostro armamento da pesca ad operare in zone dove gli stranieri trovano campo per una attività sempre più prospera.

Tuttavia le ragioni dello sviluppo della pesca sono assai complesse perchè riguardano la legislazione per coordinare e innovare, ove necessario, le norme esistenti che disciplinano i vari settori, particolarmente la vigilanza sulla pesca e la repressione della pesca di frodo.

Tutti sanno, onorevoli colleghi, l'enorme danno che al patrimonio ittico delle nostre acque apportano le molte bombe che i pescatori, in cerca di un utile soltanto provvisorio, gettano per prendere un po' di pesce, uccidendo nel contempo tutto il novellame e creando serie difficoltà per l'avvenire.

Nello stesso tempo occorre guardare al settore organizzativo per quanto attiene alla motorizzazione dei natanti da pesca costiera, all'ammodernamento di quelli addetti alla pesca oltremare, alla costruzione di unità da adibire alla pesca atlantica e al miglioramento delle attrezzature e della qualità delle navi da pesca, considerate nel loro complesso.

Nè vanno dimenticati i delicati rapporti internazionali per quanto si riferisce alla stipulazione di accordi che permettano ai nostri pescatori di svolgere il loro lavoro nei mari che circondano l'Italia.

Onorevoli colleghi, molte volte avrete letto sui giornali che i motopescherecci delle nostre città costiere, ad esempio di Molfetta, che ha una notevole flotta peschereccia, avventuratisi soltanto in vicinanza delle coste della dirimpettaia Jugoslavia, vengono catturati e portati nei porti dalmati, dove subiscono, oltre al sequestro di tutta la pesca, il sequestro di tutte le attrezzature mobili della pesca. Questi accordi sono necessari perchè, fino a quando essi non saranno stipulati con clausole chiare e senza pericolo di interpretazioni unilaterali, i nostri pescatori, che sono costretti alla ricerca di sempre nuove zone di pesca, sono esposti alle più gravi sanzioni, che neppure una tradizionale amicizia, come quella che ci lega con la Tunisia, riesce ad attenuare, mentre non si contano gli arbitri di ogni genere, spesso attuati con criteri del tutto personalistici dalle autorità locali.

Io vi risparmio una casistica: l'avete letta pure voi sui giornali. Tuttavia è sempre consigliabile cercare l'accordo, perchè, anche se esso ci può imporre delle rinunzie, altre rinunzie vengono fatte dalla controparte, nel desiderio di giungere ad un compromesso, che a poco a poco può divenire fonte di proficua collaborazione, così come ormai si rende necessaria anche ai fini della tutela del patrimonio biologico del mare.

È stata ripetutamente ricordata in questa sede, in occasione della discussione del bilancio, la necessità di una migliore organizzazione commerciale della pesca, ed a questo proposito mi è particolarmente gradito il constatare l'importante passo avanti compiuto con la recente disciplina dei mercati all'ingrosso, compresi quelli ittici, ai quali il Ministero della marina mercantile, con sicuro giudizio, aveva da tempo rivolto la propria attenzione. È questo un notevole passo innanzi che dovrà condurci sullo stesso livello dei più progrediti Paesi partecipanti al Mercato comune europeo, le cui positive esperienze in proposito dovrebbero esserci sommamente utili.

È questa un'altra delle tante ragioni che mi inducono ad essere ottimista, circa gli effetti che questa grande costruzione del mercato comune potrà portare alla nostra economia. Il nostro mondo economico è in cammino e se molto deve essere realizzato, non possiamo negare che le possibilità di un successo, sia nel settore della pesca, sia in quello dei trasporti marittimi e della industria delle costruzioni navali, compenseranno ampiamente qualche sacrificio che forse dovremo affrontare. Questa nuova organizzazione europea richiede istituti ed organismi sempre più efficienti. Anche da questo punto di vista c'è ancora moltissimo da fare. Per il piccolo Ministero della marina mercantile, piccolo per numero di funzionari, ma assai rilevante nell'ambito della economia nazionale, occorre apprestare i mezzi finanziari, quelli materiali, primi fra tutti, una sede adeguata e funzionale — ma non se ne vada, per carità, onorevole Ministro, all'E.U.R., perchè per venir-la a trovare ci vorrà l'automobile! — e un organico in condizioni di affrontare, con dignità e competenza, i difficili compiti cui è chiamato. Il Ministero della marina mercantile ha un campo immenso di attività, e le prospettive future di un'efficiente politica marittima sono tali che soltanto un saldo nucleo di personale potrà farvi fronte. L'espansione della flotta, la partecipazione, sempre più intensa all'attività di organi internazionali, creano dei problemi di difficile soluzione. Il personale, che ha tradizioni veramente nobili, per aver avuto in passato dei dirigenti che lasciarono un'orma incancellabile nello sviluppo delle nostre attività marinare, ha affrontato ed affronta qualsiasi fatica, ma andare oltre certi limiti non è possibile. In sostanza gli organici attuali continuano ad essere non molto diversi da quelli della precedente Direzione generale della marina mercantile e questo non favorisce il servizio e l'efficienza dell'Amministrazione, la quale ha uno spiccato carattere tecnico ed abbisogna di personale estremamente qualificato. Occorre pertanto un adeguato ampliamento dei ruoli organici e l'istituzione del ruolo della carriera di concetto, problema posto da anni, che sembrava stesse per risolversi in sede di riforma della Pubblica Amministrazione e di

determinazione degli organici all'atto della formulazione della legge delegata sulla riforma stessa. Purtroppo la riforma è stata rimandata per quanto riguarda questo specifico aspetto, e neppure oggi siamo in vista della soluzione definitiva.

Qualcosa vorrei dire a proposito del coordinamento dei trasporti marittimi con gli altri trasporti, terrestri, aerei, stradali, ferroviari, eccetera. Ne abbiamo parlato tante volte in Commissione, anche quando ella, onorevole Ministro, era autorevole membro di essa, ma su questo argomento non mi fermerò, perchè esso investe la competenza non soltanto del suo Dicastero, ma di altri due o tre. Speriamo di poterne parlare in altra sede, in maniera più profonda.

Ora, onorevoli colleghi, prima di chiudere consentitemi di occuparmi brevemente dello sciopero dei marittimi e dell'azione svolta dal Ministro della marina mercantile, proprio in relazione a detto sciopero. Io ho ascoltato il discorso dell'onorevole Barbareschi ed ho apprezzato il modo con il quale egli ha descritto i sacrifici dei marittimi, sacrifici comuni del resto a tanta altra gente, la quale lavora in silenzio senza nulla chiedere. Io la prego, senatore Barbareschi, di ascoltarmi: non voglio fare assolutamente dei confronti; Dio mi guardi dal minimizzare il valore dell'attività che la classe dei marittimi svolge; ma la prego di pensare a quello che affrontano i nostri contadini delle terre rocciose di Puglia, i quali, se non si distaccano dalle famiglie sei mesi, se ne distaccano quindici giorni, perchè ogni quindici giorni tornano a trascorrere la domenica a casa, mentre per il resto della quindicina vivono in campagna, soli, nutrendosi di pane e di pomodori, quando ce l'hanno.

La mia non vuole essere una difesa ad oltranza dell'opera del Ministro, nè un puro e semplice panegirico dell'attività da lui espletata. Non mi fa assolutamente velo la mia antica e personale amicizia con il Ministro della marina mercantile. La realtà dei fatti sta ampiamente dimostrando che l'atteggiamento del senatore Jervolino non avrebbe potuto essere diverso da quello che è stato, e che il Ministro ha mantenuto un atteggiamento quanto mai imparziale nei confronti delle due par-

ti opposte. Non si può in alcun modo sostenere, infatti, che il Ministro si sia allineato sulle posizioni degli armatori: l'argomento principale di cui l'opposizione si serve a questo fine è quello secondo il quale, allo stesso modo degli armatori, il Ministro avrebbe preteso la cessazione dello sciopero prima di continuare la sua opera di mediazione. L'accusa è del tutto fuori luogo, perchè il senatore Jervolino non ha parlato affatto di cessazione dello sciopero, ma di una sua sospensione; sospensione che non poteva pregiudicare, in nessun modo, la ripresa dell'agitazione, nel caso in cui la sua opera di mediazione non avesse condotto a risultati favorevoli. In materia sindacale, come ha ricordato lo stesso Ministro alla Camera dei deputati, nella seduta del 26 giugno scorso, esistono molti precedenti del genere, per cui si può quasi considerare una prassi normale il fatto che la ricerca di un accordo e l'esecuzione di un'opera di mediazione comportino una sospensione delle agitazioni in corso. Occorre poi ricordare che nessuna norma di legge obbliga il Ministro della marina mercantile ad intervenire in casi siffatti e che il senatore Jervolino ha volontariamente offerto la sua opera di mediazione, mentre avrebbe potuto, non dico disinteressarsi della questione, ma seguirla in altro modo senza intervenire così direttamente. Mi consta che il Ministro ha tenuto una cinquantina di riunioni (con questo caldo, onorevoli colleghi, non credo che ciò sia molto allegro in quel disadatto palazzo del Ministero della marina mercantile).

È evidente che l'atteggiamento del Ministro è stato ispirato dal desiderio sia di evitare danni all'economia nazionale, sia di portare il suo contributo imparziale alla soluzione della vertenza. Se le parole contano qualcosa (e dobbiamo credere fino a prova contraria nelle parole di una persona di grande onestà e rettitudine, come è il Ministro Jervolino), non possiamo non ricordare che, più e più volte, egli ha affermato di essere ben disposto nei confronti dei marittimi, di apprezzare il loro duro e pesante lavoro, di essere pronto a sostenere il buon diritto della gente di mare. Come ha ricordato egli stesso alla Camera, per le sue origini, per la sua vita, per le sue profonde convinzioni religio-

se, il senatore Jervolino non può non avere la massima considerazione e comprensione per i problemi di carattere sociale. E appunto per questo ho voluto lumeggiarne l'opera proprio io che lo conosco da 40 anni. Come sono lontani, onorevole Jervolino, i tempi in cui io, giovane studente e lei, giovanissimo avvocato, nel 1919, lavoravamo nell'Azione cattolica napoletana e nel Partito popolare di allora! Ma so pure bene, onorevoli colleghi, che egli proviene da una modesta famiglia e che tuttora vive modestamente. So pure che egli non ha rapporti di alcun genere, come non li ho io, con gli armatori. Onorevole Barbareschi, non li conosco che di nome.

Il problema fondamentale è un altro. Ad un mediatore del rango di un Ministro non si possono imporre dei limiti nel senso di dirgli in parole povere: se vuoi, cerca di metterli d'accordo, ma noi nel frattempo continuiamo, come se niente fosse, la nostra agitazione. Certo, se il Ministro chiedeva la sospensione dello sciopero, egli aveva delle buone ragioni per farlo, e queste ragioni non erano gli interessi degli armatori, ma gli interessi nazionali, il desiderio di evitare che l'indiscriminata prosecuzione dello sciopero apportasse ulteriori danni alla Marina mercantile nazionale, agli interessi di tutti, del Paese, degli armatori, della gente di mare, di tutti gli italiani. Cedendo, il Ministro non avrebbe evitato questi danni ed avrebbe al tempo stesso scosso la sua posizione di prestigio di arbitro volontario. Non si tratta qui di condannare lo sciopero in sé per sé; i lavoratori hanno generalmente questo diritto che è riconosciuto dalla stessa legge fondamentale dello Stato, ma « entro i limiti della legge che lo regola ». Non mi occuperò del Codice della navigazione, dei doveri cui sono sottoposti i marittimi, quando sono imbarcati; non sono giurista per poterlo fare decentemente e me ne asterrò. Non è possibile però ammettere che uno sciopero come quello della gente di mare possa arrecare danni del genere di quelli che si sono avuti, ad esempio, per gli emigranti. Non si possono abbandonare al loro destino, in uno sperduto porto straniero, gli emigranti e i passeggeri, tra i quali i ricchi, che compiono un viaggio di piacere, sono una piccola minoranza. Questo, onorevoli colleghi,

onorevole Barbareschi, non volete mai considerare: che quando scioperano i pubblici servizi non sono i ricchi che ne soffrono, ma la povera gente. Quando a Roma si fermano per 24 ore i tram, non ne soffrono quelli abituati ad andare in automobile, ne soffrono gli impiegati, gli studenti, gli operai, quelli che si devono spostare dalla casa per andare al posto di lavoro.

M A S C I A L E. Allora teniamo in uno stato di schiavitù gli operai.

G E N C O. Non esageriamo, onorevole Masciale. Non attizziamo una polemica che è fuori posto, anche perchè io che ho esagerato approfittando della pazienza del Senato e del Presidente, devo avviarmi rapidamente alla fine.

Manca la legge che regola lo sciopero, ma, mi si lasci dire, è proprio in questi casi che l'autocontrollo ed il senso di responsabilità, non verso gli armatori, ma verso gli incolpevoli emigranti, debbono supplire alla mancanza di una legge, che è quanto mai auspicabile venga al più presto, non per limitare, e sia ben chiaro, il diritto allo sciopero, ma per circondarlo di garanzie giuridiche tali da evitare situazioni del genere di quelle verificatesi.

Il Ministro va, quindi, elogiato per il suo comportamento e c'è da augurarsi vivamente che egli mantenga la sua posizione. Auspichiamo che, in un clima di maggior serenità e comprensione, egli possa svolgere la sua opera di mediazione e che, nella soluzione di compromesso che si dovrà necessariamente raggiungere, si realizzi un accordo equo per ambedue le parti, per gli armatori e specialmente per i marittimi, ai quali non potrà e non dovrà mai essere misconosciuto il diritto a conseguire le loro giuste e legittime rivendicazioni.

Io provengo da una provincia, che ha in materia di traffici marittimi delle tradizioni ormai secolari; sono secoli infatti che le nostre barche, i nostri pescherecci, le nostre caravelle, una delle quali abbiamo elevato a simbolo della nostra Fiera del Levante, solcano i mari del Mediterraneo; voglio ricordare che l'epoca più prospera e felice della

nostra gente fu quando le navi delle libere Repubbliche marinare solcavano i mari del Mediterraneo, incontrastate. L'Italia fu prospera proprio per i suoi traffici marittimi e le sue fortune furono e saranno sul mare; io auspico che si ritorni a quell'epoca di prosperità, che ebbe la nostra Bari antesignana di civiltà e di progresso verso la gente dello Oriente; mi auguro che finiscano le divisioni che separano ancora gli uomini, che la nostra flotta possa giungere ai Paesi finora chiusi da una barriera non solo ideologica o anche militare. A questo scopo dobbiamo tendere, debbono tendere gli sforzi dei dirigenti come quelli dei marittimi, ai quali mi è grato, onorevole Bardellini, mandare il nostro saluto, perchè chiunque lavora merita la nostra considerazione e la nostra stima. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni.*)

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

M O N N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, farò un intervento breve, intervento che in particolare toccherà questioni che interessano molto da vicino la mia Sardegna, ma vorrei pregare i rappresentanti della stampa che ascoltano di non considerare questo come un intervento di carattere locale, come si suol dire; perchè parlare di Sardegna e di servizi marittimi io spero sia considerato come parlare di problemi di carattere nazionale e generale, e chiarirò meglio nel corso dell'intervento questo concetto.

Ho sentito questa sera il collega Valenzi fare delle affermazioni molto ingiuste. Egli ha detto che ci troviamo già nella quinta settimana di sciopero dei marittimi senza che alcun gesto di comprensione o proposta utile sia stata fatta per comporre la vertenza. Questa affermazione già di per sé è grave e inesatta; ma il collega Valenzi ha detto qualche cosa di peggio quando ha sostenuto che l'intervento dell'onorevole Segni si risolve in un aiuto a favore degli armatori, al punto che si sarebbe formato addirittura (ma forse si tratta di una trovata rettorica) un « fronte del porto » contro i marittimi.

Vero è che si è poi augurato un componimento, auspicando che non si faccia troppo attendere; ma queste affermazioni è doveroso che siano smentite, anche se può dirsi che si smentiscono da sé. Infatti sia l'opera del Ministro, sia l'opera del Presidente del Consiglio Segni, non possono essere sospettate di parzialità a favore di alcuno, essendo in realtà una dimostrazione di consapevole e coscienzioso interessamento per la rapida soluzione della vertenza in corso; il cui prolungamento è tutt'altro che desiderato.

È stato detto dal collega Valenzi che i livelli delle pensioni dei marittimi sono bassissimi. Non ho elementi in questo momento per contestare una affermazione di questo genere, però avrei desiderato che il collega, anzichè limitarsi ad affermare cose ingiuste, avesse discusso su quanto è scritto nella bella relazione del collega Restagno. Su questo argomento è detto in essa che è stato approvato dal Consiglio dei Ministri « uno schema di disegno di legge, per il miglioramento del trattamento dei pensionati della Cassa Nazionale previdenza marinara, predisposta dal Ministro della marina mercantile d'intesa con quello del Tesoro. Tale miglioramento (prosegue la relazione) consiste sostanzialmente in una maggiorazione delle pensioni in misura pari al 12 per cento del loro ammontare ».

Quindi la relazione non solo dà conto della materia previdenziale, ma chiarisce perfettamente la situazione in cui si trova ora il problema ed indica lo sforzo che il Governo va compiendo, proprio per risolverlo al più presto possibile. Tra l'altro, il Consiglio dei ministri, di recente, ha ritenuto opportuno di chiedere in merito il parere del C.N.E.L. e questo parere è stato dato e in esso si è manifestata la necessità di un urgente coordinamento di tutte le norme sulla previdenza marinara. È ingiusta quindi anche la affermazione fatta dal senatore Valenzi a questo riguardo.

Ora, se io dovessi dilungarmi a parlare dello sciopero dei marittimi certamente non farei cosa seria perchè in sostanza ciò che preme affermare in questo momento non è già la ragione o il torto dell'una o dell'altra parte. Io non avrei nemmeno elementi suffi-

cienti per discutere questa materia. Preme invece mettere in risalto che lo sciopero dei marittimi che facevano servizio sulle navi che percorrono i tragitti soprattutto della Sardegna e della Sicilia, ha cagionato danni che in questo momento non saprei valutare, ma che sono di una gravità eccezionale, danni che ora non si esamina su chi graveranno, se sullo Stato o sulle società, sui marittimi, oppure sulle povere popolazioni. Io vorrei invitarvi a considerare, onorevoli colleghi, che la Sardegna non è soltanto creditrice, come si afferma nella relazione, di notevoli somme in rapporto ad una questione di carattere particolare che riguarda la Società per i servizi di rimorchio. Infatti nella relazione è detto che « nel settore dei servizi di rimorchio va segnalata la particolare situazione venutasi a creare nei porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres, a seguito del fallimento della società concessionaria del servizio e che la questione presenta aspetti di notevole importanza e delicatezza dal punto di vista amministrativo, in quanto tra i creditori della società fallita figura con assoluta preminenza, la Regione autonoma sarda che vanta un credito di cospicuo ammontare ».

Ma non è, questo, dicevo, il credito maggiore della Sardegna. La nostra Isola, fin dal 1870 e tuttora, e chissà ancora per quanti anni, ha dei crediti di ben altra portata, perchè, contrariamente a tutte le altre Regioni d'Italia, essa paga uno scotto di spese di trasporto, sia per le persone che per le merci, che è ormai tempo finisca. Per la Sicilia questo non si verifica perchè in quella Regione la tariffa valida è quella delle Ferrovie dello Stato. Un quintale di merce che dalla Sicilia, poniamo da Palermo, a Roma costa, puta caso, 10 lire di trasporto, dalla Sardegna ne costa almeno il doppio, e ciò da tempo immemorabile.

Questi sono i crediti della Sardegna, crediti che non saranno pagati mai, crediti che neanche lo sforzo che dovrà fare lo Stato nel finanziare il piano di rinascita — che speriamo risolva veramente i problemi fondamentali dell'isola — riuscirà a pagare completamente.

Onorevoli colleghi, dicevo che a me interessa fino ad un certo punto lo sciopero dal punto di vista di carattere generale politico; tuttavia non posso fare a meno di osservare che ha molto valore quanto il Ministro ha dichiarato alla Camera dei deputati, che io leggevo proprio ora, e che è posto in particolare rilievo anche nella relazione. Rilevo che è previsto il riordinamento delle società e che è in vista la revisione della misura delle sovvenzioni. Orbene, se vi è in corso un riordinamento di questa natura e se è in vista la revisione della misura delle sovvenzioni, e poichè si legge nel bilancio che lo Stato spende per sovvenzioni la cifra non indifferente di circa 3 miliardi e che dovrà versare per saldo di sovvenzioni di esercizi passati circa altri quattro miliardi e mezzo, poichè tutto questo è vero, non si capisce perchè le organizzazioni abbiano voluto precipitare la dichiarazione di sciopero e mantenerlo, quando da parte del Governo e del Ministro responsabile vi è la buona volontà di rivedere tutta questa materia nel modo migliore. Dicevo del credito che ha l'Isola e delle sue sofferenze. Onorevoli colleghi, io viaggio molto spesso sulla linea marittima Civitavecchia-Olbia; ho viaggiato anche stanotte su questa linea e due notti fa ha viaggiato la mia famiglia rientrando in Sardegna, compreso il mio nipotino di sei mesi. Avevano prenotato una cabina ma l'hanno trovata occupata. Lascio immaginare il disagio. Il disordine è naturale in una situazione come questa. Soltanto chi non vede, chi non ha esperienza, chi non ha conoscenza di queste cose, può discutere astrattamente, lontano dalla verità. Non sto a dirvi cose retoriche. Io vi parlo del disagio, delle privazioni, delle difficoltà che da tanto tempo subiamo, che devono pur richiamare l'attenzione di tutti. Speravamo che i marittimi, che pur conoscono questi disagi e queste difficoltà, ne tenessero conto, indipendentemente da una valutazione dei loro diritti e delle loro ragioni. Speravamo che essi, che conoscono quello che soffre la popolazione sarda, non estendessero lo sciopero alle navi che fanno servizio dai porti continentali all'Isola, a Porto Torres, ad Olbia o a Cagliari. Questo non è avvenuto e noi continuiamo

a subire danni e disagi. Io avrei voluto che molti degli onorevoli colleghi che plaudono agli scioperi di questa natura avessero viaggiato con me nella notte scorsa per vedere in che condizioni si viaggia. Dico questo, onorevole Ministro, non perchè è importante in rapporto alla valutazione del fatto politico, ma anche in rapporto ai provvedimenti che da voi invochiamo perchè questi disagi cessino. Si è parlato di navi traghetto: attualmente in Sardegna succede che molti commercianti affermano — e lo affermano dicendo la verità — che molte merci in Sardegna costano molto più che nel Continente perchè vi sono spese e difficoltà particolari di trasporto. Molti commercianti esportatori affermano che le loro merci non sono accettate in Continente perchè tardano ad arrivare. Ma, insomma, dove andremo a finire? Io non so che cosa potrà succedere del nostro lavoro, del lavoro dei sardi, dell'economia della Sardegna se questi problemi continueranno ad essere così trascurati e misconosciuti. Si è parlato di navi traghetto, ma queste non risolveranno interamente il problema. L'onorevole Azara, che mi ascolta, sa — ed è interessato in modo particolare per la sua terra, per la sua Gallura — che non si è perfettamente d'accordo sul luogo in cui le navi-traghetto dovranno attraccare. Si è affermato dagli organi ministeriali che una Commissione tecnica avrebbe stabilito che l'attracco deve avvenire a Golfo Aranci per esigenze di carattere tecnico, ma è ben strano, onorevole Ministro — badi che io non esprimo un parere, ma segnalo ciò che è avvenuto — che una discussione al Consiglio regionale della Sardegna si sia conclusa con il chiedere che si sospendano i lavori a Golfo Aranci per meglio esaminare la questione.

Si sostiene in sostanza, pare dalla maggioranza dei responsabili dalla Regione sarda, che l'attracco dovrebbe avvenire a Olbia, e proprio per ragioni di carattere tecnico, per difficoltà particolari che presenterebbe Golfo degli Aranci e di converso non presenterebbe Olbia. Ma, qualunque sia la soluzione che a questo problema verrà data, soluzione che io ritengo che l'onorevole Ministro vorrà sia quella più opportuna, io osservo

che neanche con le navi-traghetto impostate i problemi del traffico colla Sardegna saranno completamente risolti. Non saranno risolti, onorevole Ministro, fintanto che non si eseguano le opere promesse ad Olbia, Civitavecchia, Cagliari e Porto Torres.

Civitavecchia è in sostanza una propaggine di Olbia e degli altri porti della Sardegna, e Civitavecchia è in condizioni, oggi, di non poter ricevere un movimento di navi di grosso tonnello quale sarebbe necessario per le esigenze del traffico con la Sardegna.

Quindi, duplice necessità: completamento di tutte le opere ad Olbia — Olbia è in una situazione difficile anche dal punto di vista del lavoro e proprio in questo periodo vi è una disoccupazione preoccupante — e sistemazione del porto di Civitavecchia. Civitavecchia non è da considerare solo a se stante, ma come porto del Lazio, di una parte dell'Italia centrale e della Capitale. Il collega Angelilli, che se ne interessa in modo particolare e che ha voluto costituire, d'accordo con il senatore Azara, con me ed altri, un Comitato speciale per quel porto, ha perfettamente ragione di segnalare all'attenzione dell'onorevole Ministro questi gravi problemi. Nella situazione odierna Civitavecchia non è pronta a ricevere le navi che potranno venire dalla Sardegna quando i servizi saranno veramente quelli che debbono essere.

Altro problema. È noto che non solo durante l'estate, ma anche durante il periodo autunno-inverno le navi attualmente disponibili per la Sardegna non possono accogliere tutti i viaggiatori che si presentano alle agenzie. Molti restano a terra. Ancora: molti viaggiatori ammessi sulle navi non riescono ad avere il letto, non riescono a riposare. Il viaggio viene fatto in ore notturne, dalle 10 di sera alle 6 del mattino, tanto da Civitavecchia, come da Olbia.

Come si intende rimediare? È stato detto — e ne ho fatto materia di interpellanza, d'accordo con i colleghi Azara e Crespellani — che si provvederà a costruire delle navi *pullman*, cioè delle navi che, appunto perchè costruite in modo particolare, avranno pochi letti e molte poltrone. Io credo di avere

il consenso, non soltanto dei colleghi senatori sardi, ma di tutti coloro che si intendono di viaggi in mare, nel dichiarare che questa soluzione è inaccettabile ed è offensiva per la dignità dei sardi. Rammento il ministro Cappa — e rivolgo alla sua memoria un saluto — quando inaugurò la motonave « Sardegna », la quale viaggia sulle linee sarde ed anche sulle linee per la Sicilia. Il Ministro Cappa, in un discorso pronunciato proprio sulla nave « Sardegna » ad Olbia, nel viaggio inaugurale, lamentò che nonostante avesse passato la notte in una cabina di prima classe, nelle quali vi è un letto molto comodo, il viaggio non era stato felice, perchè il mare era agitato.

Ora, onorevole Ministro, noi la preghiamo di voler togliere alla Tirrenia ed a qualunque società che sia stata incaricata di costruire navi di questo genere, l'idea di far viaggiare i sardi seduti su sedie e su poltrone. Bisognerebbe far viaggiare coloro i quali sostengono questa tesi, nei mesi di novembre, di dicembre, di gennaio, di febbraio sul Tirreno agitato, perchè poi ci dicano la loro opinione. Io viaggio continuamente su queste navi, perchè non ho convenienza a servirmi dell'aereo, essendo le basi lontane da Nuoro; e faccio viaggi buoni e viaggi pessimi, particolarmente nella stagione invernale. Se intendo che navi *pullman* possono far servizio sul Tirreno, da e per la Sardegna in luglio, in agosto, in settembre, non intendo assolutamente che ciò avvenga da Olbia, da Porto Torres, da Cagliari, durante il periodo invernale. Lascio immaginare, a chiunque di voi abbia fatto qualche viaggio in mare, quando il mare non è calmo, quel che succede a persone che non sono mai salite sulle navi, donne, bambini, vecchi, malati, persone in particolare stato. Sedute l'una a fianco all'altra in poltrone come su un *pullman*, in saloni o corridoi, se una soffre, soffrono tutte, e l'una disturba e influenza l'altra. Non è poi possibile pensare alla possibilità di riposo, di sonno, quando si viaggia a fianco di chi soffre, in notti in cui oggetti e mobili viaggiano da un capo all'altro della nave che rulla e beccheggia.

Questo discorso è meglio abbandonarlo. Si è detto che si sarebbe trovata una soluzio-

ne intermedia, e che, anzichè pensare a mille poltrone su una nave, si poteva pensare a 500 poltrone ed a 200 o 250 letti. Noi desideriamo che le navi per la Sardegna siano costruite in modo da evitare sofferenze ai viaggiatori. Vogliamo essere trattati alla stregua di tutti gli italiani e ne abbiamo il diritto.

Si è detto che abbiamo dei grandi crediti verso la Nazione. Non stiamo chiedendo dei pagamenti arretrati. Abbiamo vivissimo il desiderio di far parte del consorzio nazionale a parità di doveri ed a parità di diritti, con grande passione italiana e con grande fedeltà alla nostra Italia, alla quale, onorevole Ministro, auguriamo che provengano anche dalla sua attività, dalla sua opera e dalla sua intelligenza, successi e fortuna. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana di domani.

**Presentazione di disegno di legge
e approvazione di procedura d'urgenza**

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del Ministro dell'agricoltura, il seguente disegno di legge ».

« Contributo statale negli interessi sui prestiti contratti da cantine sociali e enti gestori degli ammassi volontari di uve e mosti » (645).

Chiedo che per tale disegno di legge sia adottata la procedura di urgenza.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole Ministro della marina mercantile della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Metto ai voti la richiesta di procedura di urgenza. Chi l'approva è pregato di alzarsi.
(È approvato).

Annunzio di interrogazioni

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

R U S S O , *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per conoscere i motivi che inducono il Commissario straordinario al comune di Napoli a non procedere alla gara di appalto dei lavori stradali relativi al « Drizzagno al Corso Vittorio Emanuele », dopo che lo stesso Comune due anni or sono ha sdemanializzato un tratto stradale in favore di ditte costruttrici e facendo così permanere privi di accesso pubblico lo istituto tecnico Mario Pagano ed il liceo Mercalli (1000).

SANSONE

Al Ministro dei lavori pubblici, per ottenere il suo pronto intervento onde sia evitata la totale scomparsa di una strada che, legata alle vicende gloriose della prima guerra, si trova in uno stato di completa rovina.

Trattasi della prosecuzione della strada Cadorna la quale da Bassano porta alla Cima del Grappa, e precisamente del tronco che da Cima Grappa porta a Seren del Grappa, ove si innesta con quella di Passo Rolle, realizzando il collegamento attraverso il Grappa delle provincie di Vicenza e Treviso con quelle di Belluno e Trento.

Tale tronco, che era in condizione di scarsa viabilità quando la sua manutenzione era affidata ai rispettivi Comuni, è stato totalmente lasciato in abbandono dopo che con legge venne dichiarato strada nazionale.

Lo spirito di detta legge tendeva non soltanto ad agevolare il movimento turistico in una zona sacra alle memorie per gli innumeri caduti che trovano riposo nel grande Ossario, ma a tener desta nel Paese la tradizione dei fatti gloriosi in cui si esprime la resistenza del Paese di fronte all'invasione nemica.

Invece nessuna opera è stata eseguita e quella strada oggi è in condizione di non poter essere usata nemmeno dai proprietari delle varie malghe esistenti nella zona, che vengono abbandonate, con grave ripercussione nell'economia zootecnica della Provincia, specialmente di Belluno.

Ragioni intuitive, quindi, impongono che sia provveduto alla eliminazione di tale stato di cose, non soltanto per esigenze agricole e turistiche, ma soprattutto per il sentimento di rispetto per quella zona ove riposano ed hanno diritto a venerazione i numerosissimi caduti (1001).

GRANZOTTO BASSO

Ai Ministri dei trasporti, dell'industria e del commercio e al Ministro senza portafoglio per il turismo e lo sport, per sapere se, in evasione alle legittime e fondate richieste avanzate dalla Giunta della Camera di commercio di Reggio Calabria, con delibera del 26 maggio 1959 e trasmessa il 6 luglio 1959 ai sopradetti Ministeri, tendenti ad ottenere una tariffa preferenziale sul traghettamento degli autoveicoli targati RC e ME, non ritengano d'intervenire con tempestività e decisione, dando fin d'ora assicurazione alle vaste categorie interessate (che in definitiva sono le intere popolazioni delle provincie di Messina e Reggio Calabria) che il problema sarà affrontato e risolto (1002).

MARAZZITA

Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, del tesoro e del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se e quando avrà termine all'Opera nazionale ciechi civili la gestione commissariale straordinaria, che dura da circa tre anni, e se e quando si provvederà all'attuazione dell'organico del personale, che è attesa sin dal 1954, anno di fondazione dell'Opera (1003).

CROLLALANZA

Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, delle finanze e del lavoro e della previdenza

sociale, per conoscere se e quali provvedimenti i loro Dicasteri, ciascuno nell'ambito di propria competenza, intendano adottare o promuovere per mettere in grado i conduttori di alcune aziende agrarie delle Puglie e della Lucania, particolarmente di quelle poste in agro di Spinazzola, Genzano, Banzì, Palazzo San Gervasio, Montemilone e Venosa, di sollevarsi dalle disastrose condizioni economiche derivanti, oltre che dalle deficitarie quattro annate precedenti, dalle prolungate precipitazioni atmosferiche, che incessanti da 40 giorni, hanno in gran parte distrutto i promettenti campi di foraggiere, di leguminose e di cereali, assoggettandoli così anche nell'anno 1959 al triste destino dei precedenti.

In particolare, l'interrogante chiede di sapere se il Governo intenda accogliere le seguenti richieste che gli agricoltori delle zone sopra indicate hanno avanzato:

1) la rateizzazione a lunga scadenza dei debiti agrari contratti a tutta l'annata 1959, su cui gravi un basso tasso di interesse;

2) il calcolo dei contributi unificati da pagare sulle effettive giornate di lavoro, con l'adozione del libretto o con l'uso delle marche, come in molte altre Province;

3) l'erogazione del credito agrario per l'annata 1960, senza tener conto del debito precedentemente rateizzato;

4) il sostenimento del prezzo dei prodotti, aumentando il contingente obbligatorio e perseguendo una politica degli ammassi volontari tale che permetta di dare prezzi uguali a quelli degli ammassi per contingente (1004).

CROLLALANZA

Al Ministro dei lavori pubblici, in considerazione della situazione di crisi mineraria, industriale ed agricola in cui versa tutta la zona dell'alto Valdarno, per sapere se non ritenga particolare dovere del suo Ministero cercare di favorire le possibilità di vita di quelle popolazioni andando incontro in modo particolare alle richieste di lavori pubblici

avanzate dai Comuni della zona e per sapere intanto a quale punto trovansi le pratiche del comune di Montevarchi per la costruzione degli acquedotti nelle frazioni di Ricasoli, Caposelvi e Mancioni, già ammesse al beneficio del contributo statale, e quelle per l'acquedotto nel capoluogo e nelle frazioni di Levannella, di Ventena e di Mercatale, le cui richieste, corredate dai relativi progetti di massima, furono avanzate fino dal 1953 senza che, a tutt'oggi, risulti intervenuta nessuna decisione; nonchè quelle per il prolungamento del viale Dante nel capoluogo (domanda 1953), per l'ampliamento del Palazzo Comunale (domanda 1953), per il prolungamento di via della Repubblica in Levane (domanda 1953) e quella per il soprapassaggio sulla ferrovia dello Stato in Montevarchi, su domanda più recente (1958) (1005).

BUSONI

Ai Ministri dell'interno e della sanità, per sapere se sia a loro nota la situazione singolare dell'Ospedale di Melito Porto Salvo (Reggio Calabria) che, sotto tutti gli aspetti, era ed è ritenuto uno dei complessi ospedalieri più notevoli della regione; nonchè per conoscere le ragioni per le quali lo stesso Ospedale è retto da oltre tredici mesi da una gestione commissariale, mentre con il decreto prefettizio di nomina del Commissario si fissava il categorico impegno di provvedere entro tre mesi alla ricostituzione della normale Amministrazione (1006).

MARAZZITA

Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze, per sapere se — al fine di contribuire efficacemente alla soluzione della crisi vitivinicola che nelle Puglie e particolarmente in terra di Bari raggiunge proporzioni di vasta portata e di dissesto per le aziende e le industrie interessate — il Governo intenda dare alfine attuazione ai provvedimenti da tempo allo studio miranti ad avviare alla distillazione i vini di qualità scadente e a far rimanere sui mercati quelli sani e di qualità pregiata.

Tali provvedimenti eviterebbero o attenuerebbero, ad esempio, l'ulteriore depressione del consumo del vino sano; il fallimento di molte ditte serie che operano nell'industria e nel commercio di tale settore; il pericolo che nella prossima vendemmia le uve da vino non siano raccolte, dato che il loro prezzo di ricavo non sarebbe sufficiente nemmeno a coprire il peso delle imposte per ogni ettaro; l'abbandono da parte di molti mezzadri ed agricoltori della terra coltivata a vigneti, la vinificazione fra breve dello scarto delle uve da tavola, il cui mosto immesso sul mercato svalorizzerebbe ancor più il vino (1007).

CROLLALANZA

Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 15 luglio 1959

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi domani mercoledì 15 luglio, 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 dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1959 al 30 giugno 1960 (635) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1959 al 30 giugno 1960 (630) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,30).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari