

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

253^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 7 GIUGNO 1960

Presidenza del Presidente MERZAGORA,

indi del Vice Presidente CESCHI

e del Vice Presidente TIBALDI

INDICE

Congedi	Pag. 12087	CROLLALANZA	Pag. 12093
Disegni di legge:		MENGGI	12091
Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente	12087	RUGGERI	12112
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti	12087	Interrogazioni:	
Presentazione e approvazione di procedura di urgenza per il disegno di legge n. 1071	12087	Annunzio	12118
Presentazione di relazioni	12088	Per la morte dell'onorevole Secondo Anfossi:	
Richiesta di parere di Commissione permanente	12088	PRESIDENTE	12090
Trasmissione	12087	BARBARESCHI	12089
« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (939) (Discussione):		DARDANELLI	12089
BARBARESCHI	12106	GRANZOTTO BASSO	12088
CERVELLATI	12101	JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	12090
		PESSI	12090
		VARALDO	12089

Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale della seduta del 1° giugno.

CARELLI, *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni il processo verbale si intende approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Bussi per giorni 10 e Conti per giorni 4.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di disegno di legge trasmeso dalla Camera dei deputati

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

« Norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli » (1070), di iniziativa dei deputati Zanibelli ed altri e Fogliazza ed altri.

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

Annunzio di presentazione di disegno di legge e approvazione di procedura d'urgenza

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro degli affari esteri:

« Cessazione dell'Amministrazione fiduciaria italiana della Somalia » (1071).

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

Per tale disegno di legge il Governo ha chiesto la procedura d'urgenza.

Metto pertanto ai voti la richiesta d'urgenza.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Annunzio di deferimento di disegno di legge alla deliberazione di Commissione permanente

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito il seguente disegno di legge alla deliberazione:

della 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Finanziamento della Commissione per il riordinamento e la pubblicazione dei documenti diplomatici relativi al periodo 1861-1943 » (1065), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame:

253ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

7 GIUGNO 1960

della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Attribuzione agli idonei del concorso per vice cancelliere e vice segretario giudiziario, indetto con decreto ministeriale 5 gennaio 1957, dei posti che si renderanno vacanti entro l'anno 1960 » (1054), di iniziativa dei deputati Valiante ed altri, previo parere della 1ª Commissione;

della 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Cessazione dell'Amministrazione fiduciaria italiana della Somalia » (1071).

Annunzio di richiesta di parere di Commissione permanente

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia per evitare le doppie imposizioni e per regolare alcune questioni in materia di imposte dirette, conclusa a Parigi il 29 ottobre 1958 » (975), già deferito all'esame della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), ho richiesto anche il parere della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

Annunzio di presentazione di relazioni

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni:

a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), dal senatore Santero sui seguenti disegni di legge:

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo europeo per lo scambio delle sostanze terapeutiche di origine umana e relativo Protocollo firmato a Parigi il 15 dicembre 1958 » (1002);

« Approvazione ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo italiano e la Commissione europea dell'energia atomica (E.U.R.A.T.O.M.)

per l'istituzione di un Centro comune di ricerche nucleari di competenza generale, concluso in Roma il 22 luglio 1959 » (1005);

a nome della 4ª Commissione permanente (Difesa), dal senatore Jannuzzi sul seguente disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (937).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite ed i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Comunico altresì che il senatore Berti ha presentato una relazione di minoranza sul seguente disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (933).

Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Per la morte dell'onorevole Secondo Anfossi

GRANZOTTO BASSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRANZOTTO BASSO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, questa Assemblea, che assolve, con rito austero e nobilissimo, al dovere di ricordare sempre le figure di coloro che hanno rivestito l'incarico di senatore, quando scompaiono dalla scena del mondo, vorrà consentirmi di commemorare l'avvocato Secondo Anfossi, della provincia di Imperia, che nel 1948 fu eletto senatore della circoscrizione ligure nelle liste del P.S.D.I.

Uomo di grande cultura giuridica e professionista illustre, fin da giovane comprese e predicò i principi socialisti, dedicando alle rivendicazioni e all'elevazione delle classi operaie gli anni migliori della sua vita. La sua fede era sincera e la sua attività im-

prontata alle concezioni più umane e ad una solidarietà avvincente verso gli umili.

Irriducibile nel seguire i suoi ideali sociali nei tempi oscuri della dittatura, partecipò con abnegazione e sacrificio alla lotta partigiana, particolarmente difficile e sanguinosa lungo la riviera ligure, collaborando, dopo la Liberazione, con le forze democratiche per la rinascita del Paese nella repubblica e nella libertà.

Quale Sindaco di San Remo dimostrò le sue alte capacità nel reggere una città così importante e degna, portando il segno dello spirito libero e retto nell'amministrazione della cosa pubblica. La sua immatura dipartita è motivo di dolore per la cittadinanza di San Remo, che tanto lo rispettò, per il Partito socialista democratico italiano, che perde in lui un combattente onesto e fedele, per quanti apprezzano il bene comunque e da chiunque espresso.

Il Senato, memore dell'opera dello scomparso, voglia, nel comune cordoglio, esprimere alla famiglia i sensi della solidarietà, nella tristezza di quest'ora.

V A R A L D O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V A R A L D O . A nome del Gruppo della Democrazia Cristiana, mi associo alle parole che il senatore Granzotto Basso ha pronunciato in ricordo del senatore Secondo Anfossi. Chi ha vissuto nella prima legislatura ricorda la sua presenza qui, pensosa e silenziosa, ma ricorda anche i suoi interventi particolarmente lucidi, dalla dialettica stringente e valida; chi poi lo ha avvicinato ricorda che sotto la sua scorza, così apparentemente dura e quasi scontrosa, c'era un animo profondamente sensibile, cosicchè egli, che non aveva avuto la gioia di avere figlioli, aveva aperto la sua casa ai nipoti, amati come figli, e a quanti avevano bisogno di lui.

Possiamo quindi dire che la presenza del senatore Anfossi è viva ancora nel nostro cuore e nelle nostre menti.

B A R B A R E S C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A R B A R E S C H I . A nome del Gruppo dei senatori socialisti e come rappresentante del socialismo ligure in Senato, desidero associarmi alle parole pronunciate in memoria dell'onorevole Secondo Anfossi, ricordando il contributo efficace che egli ha dato, fin dagli anni lontani, alle lotte del socialismo. Visse nell'estremo ponente della Liguria, culla di tanti uomini che lottarono per il socialismo e che, anche in Parlamento, portarono il loro contributo per la migliore vita politica del nostro Paese.

Noi socialisti ricordiamo ancora che, proprio sul finire della sua vita, Secondo Anfossi, assumendo la direzione dell'Amministrazione comunale di San Remo, volle dare una tangibile prova della sua fedeltà alle rivendicazioni sociali della classe lavoratrice.

D A R D A N E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D A R D A N E L L I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a nome dei colleghi liberali, intendo associarmi alle nobili parole pronunciate in memoria dello scomparso senatore Anfossi, rappresentante del Collegio di San Remo.

Non ho conosciuto Anfossi nell'esplicazione del suo mandato parlamentare; l'ho conosciuto però molto bene quale professionista poichè, per la vicinanza delle nostre sedi, ho avuto spesse volte contatti professionali con lui. Nello svolgimento, poi, delle campagne elettorali del 1948 e del 1953 ebbi nuove occasioni di incontri amichevoli. Ho conosciuto Anfossi come una nobilissima figura, sia di uomo politico, sia di professionista. Presidente del Consiglio dell'ordine degli avvocati e dei procuratori di San Remo, egli ha svolto un'opera veramente fattiva anche nel campo professionale, in aiuto e a sostegno di

quei professionisti che, a causa della guerra, non poterono svolgere la loro attività.

A nome dei colleghi liberali, prego l'onorevole Presidente di volersi rendere interprete del sentimento unanime del Senato presso la famiglia desolata dello scomparso.

P E S S I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P E S S I . A nome del Gruppo comunista mi associo alle parole di cordoglio pronunciate in memoria del senatore Secondo Anfossi. Noi del movimento socialista e comunista della Liguria lo ricordiamo per la sua continua, ininterrotta dedizione alla causa dei lavoratori; noi abbiamo appreso, dai racconti dei più anziani di noi, ad ammirarne la figura. Negli ultimi anni della sua vita, sindaco di San Remo, in unità popolare con le forze del progresso, diresse l'Amministrazione di quel Comune.

Noi ci associamo dunque alle parole dette in quest'Aula e preghiamo il Presidente di farsene interprete presso la famiglia.

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, sono sicuro di interpretare il pensiero di tutto il Senato associandomi alle nobilissime parole pronunciate dai senatori Granzotto Basso, Varaldo, Barbareschi, Dardanelli e Pessi, per rievocare la bella figura dell'avvocato Anfossi, membro del Senato nella prima legislatura.

L'onorevole Anfossi fu sempre un esempio per tutti, non soltanto dal punto di vista professionale (era anche Presidente dell'Ordine degli avvocati e dei procuratori di San Remo), non soltanto come senatore, ma altresì come combattente per il socialismo e per la libertà, ideali ai quali egli tenne sempre fede. Chiamato in tarda età a reggere le sorti nel comune di San Remo, non rifiutò di affrontare quest'ultima fatica, alla quale si dedicò sino agli ultimi giorni della sua vita.

La Presidenza del Senato ha già espresso alla famiglia e alla città dello scomparso i sensi del cordoglio di tutta l'Assemblea; ma

io non mancherò, dopo questa commemorazione, di rendermi nuovamente interprete del sentimento unanime di compianto della Assemblea per la dipartita dell'avvocato Anfossi.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli colleghi, la morte è uno di quegli avvenimenti tristi che unisce in un unico sentimento tutti, facendo dimenticare le divergenze religiose e politiche perchè a base di questo sentimento vi è il dolore. Naturalmente, però, il dolore è ancora più profondamente e vivamente sentito quando un uomo politico ha posseduto le qualità, che l'illustre Presidente di questo Consesso ha voluto mettere in evidenza, dello scomparso onorevole Anfossi.

È con questo pensiero che il Governo si inchina reverente dinanzi alla salma dello onorevole senatore Anfossi e si associa vivamente al comune cordoglio ed alle espressioni di sentito, commosso e profondo rammarico da esprimere alla sua famiglia.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (939).

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 1960 al 30 giugno 1961 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Menghi, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Pajetta, Santero, Tirabassi, Cingolani e Angelilli. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

C A R E L L I , *Segretario* :

« Il Senato,

ritenuto che il prodotto ittico ha notevole importanza per l'alimentazione del popolo italiano e che l'industria della pesca — specie quella piccola e media — ha bisogno di riorganizzazione e aiuti finanziari,

invita il Governo a porre allo studio un piano pluriennale (piano azzurro) per la risoluzione dei problemi ad essa inerenti ».

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

M E N G H I . Illustre Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, il bilancio della Marina mercantile contempla molti problemi che sono stati affrontati con bravura dall'onorevole relatore. Io mi occuperò in particolare della pesca che, come voi sapete, è un settore fondamentale dell'alimentazione del popolo italiano.

Per quanto riguarda il prodotto ittico noi siamo fortemente tributari dell'estero, tanto è vero che importiamo annualmente 130.000 tonnellate di pesce e soltanto nel 1959 abbiamo pagato, per questa importazione, ben 30 miliardi di lire. Per completare la statistica dirò che il consumo del pesce *pro capite* è di 7 chilogrammi all'anno. Poco di fronte a quello di altri prodotti.

Se noi aggiungiamo a questo settore dell'alimentazione anche quello riguardante la carne (è noto che per la carne versiamo 100 miliardi di lire all'anno per l'importazione), constatiamo che in Italia non abbiamo una alimentazione sufficiente per l'uno e l'altro prodotto. Per dare un nuovo impulso alla pesca occorre migliorare in particolar modo le condizioni dei natanti. Oggi, prevalentemente, essa si fa con naviglio a vela, mentre sarebbe necessario che si sviluppasse maggiormente la motorizzazione, anche perchè i nostri mari sono poveri di prodotti ittici. I biologi italiani, infatti, hanno compiuto degli studi severi nei nostri mari ed hanno concluso che non vi è possibilità di miglioramento nella produzione. Ecco allora la necessità di andare a

cercare il prodotto fuori dei confini italiani, soprattutto nel Mediterraneo e nell'Atlantico. Per far questo, però, ripeto, occorrono mezzi motorizzati. Facciamo sollecitazioni in proposito al Governo affinché aiuti maggiormente coloro che intendono trasformare il naviglio a vela in naviglio a motore.

La Confederazione che presiedo, su 460 cooperative di pescatori esistenti in Italia, ne ha iscritte 410. E proprio l'altro ieri, in un convegno nazionale di categoria, ha ribadito la necessità che la conduzione velica della pesca si trasformi nella motorizzazione. Non possiamo dimenticare che il Governo già ha fatto e fa molto, soprattutto con i contributi e con i mutui; proprio l'altro ieri che il Consiglio dei ministri ha approvato una legge per aumentare il contributo per il F.A.R.P., se non erro, fino a 100 milioni. Ma quante amarezze dobbiamo subire nei mari che costeggiano l'Italia! Voi ricordate la lunghissima controversia con la Jugoslavia: avevamo un trattato bilaterale in base al quale, per l'articolo 8, in caso di contestazione sulle zone in cui si pescava, si dava ampia ragione alle asserzioni dell'autorità jugoslava, di modo che i navigli italiani erano il più delle volte sequestrati e, purtroppo, era sequestrato il pescato, mentre talvolta venivano messe in galera anche le ciurme. Abbiamo fatto un nuovo trattato, il 20 novembre 1958, ma anche con questo, in base all'articolo 12, anzichè eliminare l'arbitrio nelle contestazioni, abbiamo ribadito il concetto dell'unilateralità a favore della Jugoslavia. E che cosa avviene in Tunisia?

La Tunisia, onorevole Ministro, dà noie continue. La Tunisia non ha voluto seguire nemmeno la regola delle acque territoriali (6, 9, 15 miglia, secondo l'arbitrio delle Nazioni), ma è ricorsa ad un nuovo criterio; quello, cioè, che i tunisini potevano pescare fino dove il mare ha la profondità di 50 metri, di modo che gli italiani hanno la concorrenza dei tunisini che vengono a pescare addirittura nei paraggi delle nostre isole, per esempio presso Lampedusa. È una sopraffazione questa che in modo assoluto

deve essere eliminata. La Tunisia si prodiga in dichiarazioni di amicizia verso l'Italia, ma in questa questione della pesca non è affatto amica. Io sollecito il Ministro, dal momento che il Presidente della Repubblica tunisina in questi giorni è in Italia, sia pure privatamente, ad avere un abboccamento con Burghiba affinché l'annosa questione sia risolta bonariamente. E intanto il consiglio di far scortare il nostro naviglio con le cannoniere perchè quando i pescatori tunisini o jugoslavi vedono la bandiera delle navi da guerra italiane si allontanano e non danno più fastidio ai nostri velieri.

Intendo toccare adesso il problema delle acque territoriali. L'onorevole Ministro sa che, l'anno scorso, ebbe luogo a Napoli un convegno per iniziativa della F.A.O. e dello Ufficio internazionale del lavoro sui problemi e le necessità dei cooperatori della pesca. Io ebbi la possibilità di intervenire e trattai in modo particolare la questione delle acque territoriali. Ricordo che dissi testualmente queste parole: « Ogni Nazione rivierasca cerca di allargare la zona del mare territoriale; rimarchevole il tentativo fatto dall'O.N.U., nell'Assemblea di Ginevra finita il 29 aprile 1958, con l'emanazione di quattro convenzioni sul diritto del mare. Tre di esse riguardano la pesca, direttamente od indirettamente. La convenzione più interessante sulla pesca consta di un preambolo e di 22 articoli e regola una materia in cui vengono in contrasto fortissimi interessi economici e sociali. Si tratta, infatti, di conciliare l'importanza che gli Stati rivieraschi annettono alla conservazione delle riserve marine nelle acque adiacenti alle loro coste, con i diritti acquistati dai Paesi che anche da secoli pescano in quelle stesse zone; la necessità di trovare sempre maggiori e nuovi quantitativi di alimenti per le accresciute popolazioni, con l'esigenza di non impoverire eccessivamente gli *stock* di pesce attualmente esistenti, a causa di un eccessivo e irrazionale sfruttamento. A tal fine la convenzione, dopo aver enunciato dei principi generali ed aver accennato ai provvedimenti che debbono essere presi per la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare, si impernia sulla fon-

damentale disposizione dell'articolo 7, secondo cui, in una zona d'alto mare adiacente a quella propria territoriale, ogni Paese rivierasco può adottare unilateralmente misure di conservazione, se in precedenza non è riuscito, nel termine di sei mesi, a raggiungere un accordo con gli altri Paesi interessati. Questi sono liberi di non accettare tale misura e di ricorrere alla procedura arbitrale prevista dall'articolo 9. Poichè i dati di fatto sui quali si deve basare la decisione arbitrale possono, però, mutare, è previsto che ogni Stato interessato possa ricorrere ad un nuovo arbitrato, a condizione che siano trascorsi almeno due anni dalla prima decisione ».

Le convenzioni dovevano restare aperte per la firma dei Paesi aderenti all'O.N.U. fino al 31 ottobre 1958 e dovevano entrare in vigore trenta giorni dopo la ventesima firma per accettazione, previa naturalmente ratifica dei Parlamenti rispettivi. È noto che le 20 nazioni necessarie per l'esecuzione della convenzione ginevrina non hanno nè depositato le firme, nè tanto meno fatto le ratifiche. Non è firmataria nemmeno l'Italia. Le ragioni per cui l'Italia non firmò, io prego l'onorevole Ministro di dircele oggi, come anche di dirci quale è stato l'esito della nuova ripresa dei lavori, sempre a Ginevra, iniziata alcuni mesi fa.

Ho sentito dire — ma naturalmente non c'è la certezza — che vi sarebbe stata una proposta di portare addirittura a 15 miglia il limite delle acque territoriali.

Vengo all'ultima parte del mio intervento. È noto che per l'agricoltura si è elaborato il cosiddetto Piano verde. I pescatori, riuniti in più convegni, ed ultimamente domenica scorsa a Roma, hanno lanciato l'idea di proporre un piano, che chiamano « azzurro » dal colore del mare, proprio per la riorganizzazione e il miglioramento della pesca. Questo « piano azzurro » dovrebbe occuparsi soprattutto dall'unificazione dei servizi della pesca, dei porti ed approdi pescherecci, del credito per impianto ed esercizio, delle case per i pescatori e servizi a terra, sviluppo dei servizi collettivi come provvista delle reti, carburanti ed attrezzature varie, ammoder-

namento e rinnovo della flotta da pesca mediterranea con particolare riguardo ai pescherecci che hanno superato il quindicesimo anno di età, sviluppo della pesca atlantica, bonifica peschereccia e sistemazione dei bacini litoranei, formazione della piccola proprietà peschereccia, sviluppo delle attività peschereccie speciali, mitilicoltura (spugne, corallo, eccetera), sviluppo degli impianti ittiogenici di trotilicoltura e di piscicoltura agricola, formazione del personale specializzato, assicurazioni sociali e assistenza sociale, disciplina delle importazioni con riguardo agli obblighi del Mercato comune, propaganda delle attività peschereccie in genere e del consumo dei prodotti ittici, mercati ittici, problemi ed incentivi della distribuzione dei prodotti ittici, sistemazione degli istituti scientifici interessanti la pesca, campagne per il completamento dei rilievi del fondo marino e per la ricerca di nuovi banchi di pesca, esperienze su nuovi ritrovati e nuove attrezzature di pesca; infine, vigilanza sull'esercizio della pesca, specie per reprimere gli abusi della pesca di frodo con esplosivi e veleno, ed agevolazioni tributarie.

È da notare che la nostra popolazione non è molto affezionata ai prodotti ittici delle acque dolci. V'è una eccezione: nel milanese i pesci delle acque dolci vengono molto gustati dai consumatori, ma nelle altre parti d'Italia, specialmente nel Mezzogiorno, la pesca interna non solo non è amata, ma non è nemmeno conosciuta, per cui occorrerebbe maggiore propaganda per la diffusione del prodotto ittico dei fiumi e dei laghi. Quello che è grave è anche il prezzo, soprattutto il prezzo del prodotto del Mediterraneo. Pensi il Senato che nelle gare che si fanno sulla spiaggia, quando cioè il prodotto è portato sulla terraferma, al massimo si arriva a pagarlo 300 lire a chilo, mentre il consumatore nella città lo paga 1500 lire. Quindi vedete che enorme differenza c'è e quanta speculazione si fa a danno dei produttori e dei consumatori!

Ecco giustificata la necessità di togliere l'intermediariato e di ricorrere alle cooperative, le quali dovrebbero portare il prodotto ittico a contatto direttamente del con-

sumatore. Onorevoli colleghi, come ho detto la pesca è un settore importantissimo. Purtroppo in Italia non si è studiato sufficientemente il problema relativo. In proposito, io ed altri colleghi abbiamo presentato un ordine del giorno per un piano poliennale di provvidenza. È il Piano azzurro, di cui ho fatto già cenno. Mi auguro che queste povere parole che oggi ho pronunciato in Senato possano sollecitare il Governo a fare ancora di più. So che il ministro Jervolino, che è di una città marinara, ha curato in modo particolare il settore, ma occorre che il Senato, con la sua adesione, direi quasi con il suo afflato, rafforzi la sua buona volontà e gli dia la possibilità di presentare altre ottime leggi e di coordinare quelle già esistenti. Ciò facendo concorreremo anche a migliorare la economia nazionale. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Crollanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

C A R E L L I, *Segretario*:

« Il Senato,

invita il Governo — che ne ha già riconosciuto il particolare interesse per la Nazione — a portare sollecitamente sul piano delle realizzazioni, in vista anche della costruzione in atto della strada panoramica Fiume-confine albanese, il traghetto tra i porti di Bari e quello di Antivari, consentendo in tal modo, mediante anche le costruendo autostrade Napoli-Bari ed Adriatica, di chiudere in un grande anello vaste correnti di turismo internazionale ».

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

C R O L L A L A N Z A. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non dirò che lo stato di previsione del Ministero della marina mercantile sia il « ce-

nerentolo » del bilancio dello Stato, ma devo rilevare, ancora una volta, che, nella sua impostazione, esso è certamente inadeguato alle esigenze di una Nazione marinara come la nostra, che ha novemila chilometri di coste, una notevole flotta mercantile ed una numerosa categoria di pescatori; di una Nazione che ha sul tappeto problemi complessi relativi alla pesca ed all'attività cantieristica; che comunque, in tutti i tempi, è stata prospera e florida quando ha svolto con ampio respiro la sua attività sul mare.

Il bilancio, purtroppo, è appena di 19 miliardi e poco più di 859 milioni, e non solo è modesto nella sua impostazione, ma è anche inferiore di ben 6 miliardi e circa 288 milioni a quello dell'esercizio precedente.

Ora, se è vero, come rileva il relatore, che la diminuzione è da attribuirsi alla estinzione di alcuni particolari impegni, è anche vero che molte esigenze attinenti ad alcuni settori di attività del Ministero continuano ad essere tuttora trascurate per insufficienza di fondi.

Quanto mai inopportuna, perciò, la riduzione dei 6 miliardi che potrebbero essere messi a disposizione del Ministro per fronteggiare, almeno in parte, qualcuna delle molte esigenze insoddisfatte.

Il relatore, senatore Florena, nella sua veramente pregevole, ampia e documentata relazione, nella quale ha spaziato con la stessa disinvolta competenza con la quale avrebbe spaziato nel bilancio del Ministero dei trasporti, ha tenuto a mettere in evidenza che, attualmente, la flotta della nostra Marina mercantile ammonta a 4 milioni e 963 mila tonnellate di stazza lorda ed ha sottolineato che tale cifra è certo imponente, se la si raffronta alle 300.000 tonnellate che residuarono dagli affondamenti dovuti agli eventi bellici e se la si confronta anche con le 3.500.000 tonnellate di stazza lorda che costituivano l'efficienza della Marina mercantile nel 1939, cioè prima della guerra.

Bisogna però analizzare un poco queste cifre — ciò che farò, sia pure schematicamente, volendo mantenermi nei limiti di tempo concordati per la discussione — per

valutarle giustamente. Ebbene, analizzando, si rileva subito che ben 1.627.000 tonnellate sono costituite da navi cisterne, e ciò si spiega con lo sviluppo crescente della motorizzazione su strada verificatosi in questo dopoguerra. L'incremento della flotta delle petroliere, in tutto il mondo, è stato però forse superiore allo stesso fabbisogno, tant'è che si è dovuto registrare — anche per l'entrata in esercizio di navi di maggiore stazza e quindi di gestione più economica — la crisi dei noli. Comunque, le 1.627.000 tonnellate delle nostre petroliere non possono essere messe a confronto con l'anteguerra, perchè allora il fabbisogno di carburanti nel Paese era di proporzioni assai più modeste.

Inoltre, 2.595.571 tonnellate di stazza lorda sono da attribuirsi alla marina da carico. Rimangono, dunque, soltanto 679.747 tonnellate a costituire il complesso delle navi miste e da passeggeri, cioè di quel settore della flotta che riveste particolare importanza per il nostro Paese e che ciò nonostante è stato il più trascurato.

Il relatore rileva anche che, in questi ultimi tempi, la ricostruzione della flotta è in crescente sviluppo. Egli, infatti, mette in evidenza che, nel 1959, ben 283.000 tonnellate di stazza lorda di fronte alle 220.000 del 1958 sono state ricostruite; mentre nello stesso periodo 367.100 tonnellate di stazza lorda di vecchio naviglio, in confronto alle 173.691 dell'anno precedente, sono state demolite giovandosi della speciale legge, approvata nello scorso esercizio, che concede agli armatori un premio di demolizione. Questa legge, quanto mai opportuna, e che si è ispirata a quella varata nel ventennio, allorchè, verificatasi un'altra grave crisi dei noli, si consentì agevolmente di eliminare dalla navigazione molte vetuste « carrette » e di portare la flotta nazionale, con le ricostruzioni che seguirono, ad uno *standard* di moderna efficienza, avrebbe dovuta essere promulgata parecchi anni prima.

Comunque, onorevoli colleghi, lo sviluppo attuale della ricostruzione è un buon sintomo, ma non basta, perchè non dobbiamo dimenticare che tutt'ora vi è in navigazione una notevole percentuale di naviglio che è

abbastanza invecchiato. Risulta, infatti, dalle statistiche, che sono ancora in servizio navi di età da 16 a 20 anni in misura del 34,1 per cento; da 21 a 25 anni per il 2,9 per cento; ed oltre i 25 anni di età, per il 10,6 per cento. Praticamente, onorevole relatore ed onorevole Ministro, ben il 52 per cento della nostra flotta mercantile supera i 16 anni.

Si tratta, dunque, di una flotta in parte notevole invecchiata, che deve essere gradatamente, ma con alquanto decisione, passata alla demolizione e ricostruita, seppure con un minor numero di unità, ma con naviglio più efficiente. Per fronteggiare la concorrenza della bandiera estera abbiamo bisogno di navi più veloci, più moderne e che abbiano soprattutto una struttura e un'impostazione più funzionale ed economicamente più redditizie.

Particolare riguardo, onorevole Ministro, meritano le linee di navigazione di preminente interesse nazionale, cioè le linee che fanno capo alla *holding* della Finmare e quindi all'I.R.I. Io non sono certo tenero per le statizzazioni e per le irizzazioni, ma non posso non rilevare che se c'è un settore che giustifichi l'interessamento dello Stato per un suo efficiente ed adeguato sviluppo, questo è proprio il settore di tali linee, che per giunta si trova in una situazione che definirei antigiuridica.

I colleghi che hanno seguito anche negli anni scorsi le discussioni svoltesi sui bilanci di questo Ministero, e quelli tra essi che appartengono alla 7ª Commissione, sono a conoscenza di tale situazione. Comunque, non è male ricordare che le convenzioni ventennali con le quattro Compagnie di preminente interesse nazionale sono scadute da alcuni anni. Alla scadenza si ebbe una prima legge di proroga, poichè il Governo non aveva ancora approntato il nuovo schema delle convenzioni da sottoporre al Parlamento, ma la proroga fu superata, per cui si rese necessario rinnovarla.

Nel frattempo, attraverso autorevoli indiscrezioni, si apprese che la Commissione speciale di studio, nominata dal Ministero,

per l'elaborazione del nuovo schema di convenzione, aveva concluso i suoi lavori proponendo non soltanto di non aumentare l'efficienza delle linee di navigazione, sì da riportarle, se non totalmente, almeno in gran parte alla situazione di anteguerra, ma addirittura di ridurla ulteriormente, mostrando di ignorare le attuali gravi deficienze e gli interessi economici e politici di una Nazione come l'Italia che vive sul mare e che dal mare trae una delle sue maggiori fonti di vita.

Il Parlamento, sia attraverso le discussioni in Aula, sia attraverso l'unanime atteggiamento della 7ª Commissione, ch'è la Commissione competente, disse molto chiaramente che non avrebbe consentito al Governo di mettersi su questo terreno, e lo invitò in modo esplicito a rivedere tutta la materia, sia ai fini dell'impostazione amministrativa delle convenzioni, sia dell'efficienza delle linee da dare in concessione alle quattro Compagnie del P.I.N.

Il Ministro dell'epoca, onorevole Cassiani, di fronte a tale decisa presa di posizione ed alla dichiarata volontà di non concedere delega di pieni poteri al Governo, si impegnò a mettere di nuovo sul tappeto lo studio di tutta la materia ed a sottoporre al Parlamento una legge che fosse infine conforme non soltanto a più opportuni criteri amministrativi, suggeriti oramai dall'esperienza, ma rispondente, dal punto di vista tecnico, alle esigenze vitali della Nazione.

È passato molto tempo da allora; la seconda proroga è scaduta, senza ulteriore rinnovo; le Compagnie continuano a svolgere i loro servizi, prive di esplicita autorizzazione giuridica; lo Stato è certo moralmente impegnato ad integrare i loro bilanci; ma nessun provvedimento legislativo è ancora, per quanto mi risulta, oggetto di esame da parte del Consiglio dei ministri.

Su una situazione così anormale mi permetto richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, nella fiducia che non vorrà ritardare ancora a sottoporre al Parlamento il relativo disegno di legge. Ella si renderà anche conto della necessità che le Ca-

mere, per un servizio pubblico così importante, esprimano il proprio parere, nell'approvare il provvedimento legislativo per le nuove convenzioni, sia sulle linee di navigazione che si intende dare in concessione, sia sugli approdi che tali linee dovranno effettuare. E non c'è da aver paura del campanilismo, onorevole Ministro. La saggezza dei due rami del Parlamento saprà far giustizia delle pretese di carattere campanilistico e non potrà che esprimersi su un piano di obiettiva valutazione delle effettive esigenze della Nazione.

Nel settore delle linee di preminente interesse nazionale, occorre considerare che le attuali 679.747 tonnellate di stazza lorda al di sopra di 100 tonnellate — ivi comprese anche le linee di carattere locale, cioè quelle che collegano alcuni porti nazionali tra di loro e che verrebbero affidate alla marina libera — costituiscono tuttora soltanto poco più dei due terzi del naviglio P.I.N. dell'anteguerra che, nel 1939, ammontava a 977.000 tonnellate. Si dirà: ma da allora ad oggi la situazione geo-politica del Paese è cambiata. Sì, purtroppo, questo è vero: purtroppo è vero, per esempio, che in Adriatico c'è la cortina di ferro; che abbiamo perduto le colonie; che non abbiamo più l'Impero; che l'Italia non ha più quel ruolo di grande prestigio nel mondo che aveva ieri. Però, onorevoli colleghi, ciò, mentre non costituisce giustificazione per precluderci l'avvenire, ci deve rendere più che mai pensosi

ed attivi nel determinare le necessarie condizioni d'idoneità per riconquistare i vecchi mercati o per assicurarci dei nuovi, nella prospettiva degli orizzonti che si delineano nel Mediterraneo e nel continente africano, dove c'è tutto un mondo in fermento, che non solo si emancipa politicamente ma è anche ansioso di un rapido progresso tecnico e civile. Non dobbiamo dimenticare che esso avrà sempre più bisogno, emancipandosi, di intensificare i traffici con l'Occidente, e che quindi noi potremo trovare, se sapremo essere presenti, un nuovo terreno fertile per le nostre pacifiche attività espansionistiche.

Il problema assume particolare importanza nei riguardi di alcune linee che attualmente mal ci collegano con alcuni porti della penisola balcanica, in Adriatico, e con alcuni mercati del Levante. Onorevole Ministro, non vi sarebbe giustificazione a tenere in vita le quattro Compagnie di navigazione di preminente interesse internazionale se non si considerassero in funzione di servizio pubblico, ed in quanto tali, operanti in regime di concessione, anche se con bilanci non sempre soddisfacenti da un punto di vista strettamente economico. Si tratta dunque — diciamo pure le cose con il loro vero nome — di considerare tali linee anche sotto l'aspetto politico e di prestigio nazionale; si tratta, insomma, di evitare che l'Italia si adatti ad una situazione di eclissi sul mare, mentre nulla deve essere lasciato intentato per riportarla su una parabola ascensionale, degna del suo passato ed indispensabile per il suo avvenire.

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(Segue CROLLALANZA). Bisogna, inoltre, onorevole Ministro, non perdere di vista un altro aspetto del problema: nel rinnovo delle convenzioni bisogna riequilibrare i servizi marittimi tra il settore adriatico e quello tirrenico. In questi anni del dopoguerra l'Adriatico è stato il più sacrificato nella

concessione delle linee sovvenzionate. Io non voglio scendere ad eccessive esemplificazioni, però non posso non rilevare che in tale mare la situazione è sempre più preoccupante per la scarsità di attività che si registra anche nei maggiori porti; e mi riferisco sia a quelli del nord, cioè a Trieste ed a Venezia, sia,

ed in modo particolare, a quelli del sud, ove grave è il disagio delle maestranze portuali, che non possono contare se non su un lavoro saltuario. Il modesto numero delle linee in servizio si ripercuote poi sfavorevolmente sull'economia delle regioni meridionali del versante adriatico, costrette a servirsi dei mezzi terrestri o ferroviari per imbarcare nei porti del Tirreno, gran parte delle proprie merci di esportazione. Occorre, inoltre, onorevole Ministro, riequilibrare anche l'armamento tra i vari porti. In questi ultimi anni sono avvenute a tal riguardo delle cose, che se non hanno trovato il tacito consenso, non hanno trovato neppure l'opposizione da parte del Ministero della marina mercantile. Particolarmente ingiusto è quanto si è verificato a danno del porto di Bari, nella ricostruzione della flotta della Compagnia adriatica di navigazione. Qui, onorevole Ministro, è bene ricordare che l'« Adriatica » fu la risultanza della fusione di vecchie società che operavano in quel mare, tra le quali primeggiava, per numero di navi e per gli importanti servizi che aveva in concessione, la società « Puglia ». Questa società, fondendosi con la « San Marco » e con la « Libera-Triestina », avendo dato sostanzialmente il maggior apporto alla flotta della « Adriatica », nell'atto di costituzione della nuova società, ottenne che le navi da essa apportate dovessero rimanere immatricolate nel Compartimento di Bari, in modo che quel porto continuasse a beneficiare di tutto quanto è connesso alle immatricolazioni, sia ai fini dei turni di imbarco, che delle provviste di bordo, nonchè di altri vantaggi.

È avvenuto, invece, per arbitraria deliberazione da parte dell'« Adriatica », che tutta la flotta ricostruita, anche se non corrispondente come tonnellaggio a quella della anteguerra, non è stata proporzionalmente riassegnata ai Compartimenti — avendo Venezia fatto la parte del leone — ed ha lasciato a Bari semplicemente il « Barletta », una vecchia nave che ha superato i 25 anni di vita e che, secondo i programmi dell'I.R.I., dovrebbe essere sostituita da una nuova unità da 2900 tonnellate.

Con tale atto si sono conculcati gli interessi marittimi di Bari e si sono ignorati i diritti che le derivano da una antica tradizione mercantile e dall'attività svolta per molti decenni dalla sua vecchia e gloriosa Società di navigazione, che tante benemerenzeppe acquistarsi quando l'Adriatico era amaro, — ed amaro è tornato ad esserlo anche oggi! — per la potenza della nazione che avevamo di fronte, e per l'efficienza della flotta del Lloyd austriaco — divenuto, dopo la redenzione della Venezia Giulia, Lloyd triestino — che portava in quel mare il vessillo della vecchia Austria imperiale. Allora l'unica società italiana di navigazione che esercitasse il traffico tra le due sponde, e che congiungeva quelle terre irredente alla madrepatria, contribuendo a tener viva la fiamma di italianità dei nostri fratelli, era la vecchia società Puglia, che per altro si spingeva con le sue linee anche nel Levante e negli oceani.

Ebbene, onorevole Ministro, tutto ciò non può essere ignorato, sia ai fini della rivalorizzazione del porto di Bari, che del potenziamento dei servizi marittimi in Adriatico, e non soltanto per questioni di prestigio o di sentimento, ma anche per le superiori esigenze economiche e politiche della Nazione.

Il relatore, nella sua chiara e pregevole relazione, per quanto si riferisce ai servizi della compagnia « Adriatica » ha usato, però, una espressione, che probabilmente gli è sfuggita, a giudicare da un periodo successivo che l'attenua, secondo la quale la situazione dei nostri traffici specialmente nel Levante e nel Medio Oriente sarebbe buona. Ebbene, io debbo invece dichiarare che essa è tutt'altro che buona, ove si consideri che le poche linee esercite hanno periodicità solo quattordicinale. Anche per l'Adriatico vi è la stessa situazione, e ciò in pieno contrasto con l'intensa attività che svolgono le flotte mercantili jugoslave e greche che sono diventate temibili nostre concorrenti. Situazione non diversa si delinea nel Mediterraneo da parte dell'Egitto, della Palestina e della Turchia, che per giunta hanno iniziato una politica protezionistica e discriminatoria, in materia di traffici.

La compagnia « Adriatica » deve perciò potenziare ulteriormente la sua flotta ed i suoi servizi di linea. Essa, dopo le tre navi del tipo « Bernina », da 4.000 tonnellate, entrate in servizio sulle linee quattordicinali in partenza da Genova e Trieste per la Grecia, l'Egitto e l'Asia Minore, non ha bisogno soltanto di una nave da 2.900 tonnellate in sostituzione del « Barletta ». Occorrono viaggi più frequenti in Adriatico, occorrono collegamenti diretti tra le due sponde, nel medio e nel basso Adriatico, da Ancona alla Dalmazia, dalla Puglia alla Jugoslavia meridionale, all'Albania e alla Grecia. L'« Adriatica » che nel 1939 eserciva 44 linee, sapete quante ne esercisce oggi? Sette! Nel 1939 la sua flotta aveva compiuto 1208 viaggi. Sapete quanti viaggi ha effettuato nel 1959?: 297, di cui 108 da Genova e 137 da Venezia, oltre i 52 viaggi di carattere locale Manfredonia-Tremi. Ora, se è vero che riduzioni di servizi ci sono state in tutte e quattro le Compagnie di preminente interesse nazionale, è anche vero che le riduzioni più drastiche si sono verificate per l'« Adriatica di navigazione », cioè proprio per una Compagnia che svolge la sua attività in un settore dove abbiamo più concorrenti, e proprio in quel mare Adriatico, divenuto nuovamente amaro, in cui abbiamo più che mai bisogno di essere adeguatamente presenti con la nostra bandiera.

Se io appartenessi al vostro settore (*si rivolge alla sinistra*) direi che evidentemente i gruppi di pressione influiscono sulla politica del Governo. (*Commenti dalla sinistra*).

G O M B I . Questo si può dire anche dal suo settore. Non c'è nulla di male.

C R O L L A L A N Z A . Per voi però questo è un linguaggio abituale. Io dirò invece che probabilmente a determinare la spequazione nei servizi marittimi tra Tirreno ed Adriatico, sono stati, e sono tuttora, interessi che premono — intendiamoci, onorevole Ministro — non su di lei, non sul Governo in quanto composto da persone fisiche, ma sugli organi che ne costituiscono la struttura.

Ho già fatto presente la necessità di istituire servizi frequenti, rapidi e diretti tra le opposte sponde dell'Adriatico. Posso ora aggiungere che la Jugoslavia non perde tempo e già sviluppa le sue iniziative armatoriali.

La società Jadrolinija ha infatti iniziato di recente un servizio settimanale con Bari e Brindisi, colmando una lacuna e fronteggiando un'esigenza che avrebbe dovuta essere assolta già dall'« Adriatica ». Inoltre, in luglio, sempre ad iniziativa dell'armamento jugoslavo, sarà iniziato un altro servizio rapido settimanale tra Ragusa e Bari con arrivo a Bari ogni martedì mattina, e partenza per Ragusa la sera, alle 22, con una spesa di modeste proporzioni, che si aggirerà dalle 3700 alle 10.000 lire.

E poi da ricordare che le compagnie greche tessono oramai la spola, con una frequenza ammirevole, tra i porti greci e quello di Brindisi, nel quale ben l'80 per cento del traffico è servito dalla loro flottiglia. I greci sono intraprendenti ed hanno approfittato delle nostre titubanze e carenze, per ben piazzarsi in posizioni che non sarà facile smantellare.

Su quella rotta è prossimo anche il servizio di traghetto tra le due sponde, che verrà svolto, in questo caso, oltre che da una nave greca anche da una nave italiana. Al riguardo, onorevole Ministro, vorrei prospettare la opportunità che il traghetto, non più limitato tra Brindisi e Igoumenitza, ma prolungato in Grecia fino a Patrasso, abbia sulla costa pugliese reciproco sviluppo, prolungandosi da Brindisi fino a Bari.

Occorre anche considerare la convenienza che Ancona sia meglio collegata con l'altra sponda. Non dico che si debba arrivare di colpo al servizio giornaliero, così come era nel dopoguerra, ma è evidente che un servizio più rapido e frequente tra Ancona e la Dalmazia è quanto mai necessario; così come è necessario un servizio ben più efficiente di quello triangolare istituito tra Bari, Durazzo e Brindisi, che dovrebbe essere integrato, anche se i risultati attuali dei traffici, per ragioni politiche, non sono certo soddisfacenti, da una linea rapida, per ora

bisettimanale ed in seguito giornaliera, come nell'anteguerra, tra Bari e Durazzo.

Inoltre, onorevole Ministro, debbo ricordarle che, alcuni mesi fa, io ebbi a prospettare l'enorme vantaggio dell'istituzione di un traghetto tra Bari ed Antivari; esigenza questa auspicata non soltanto dalla città di Bari, ma dagli stessi ceti marittimi e dalle agenzie turistiche jugoslave, e caldeggiata ufficialmente anche dal Ministro jugoslavo che visitò lo scorso anno la Fiera del Levante. La Jugoslavia ha la fortuna, come tutti sanno, di possedere una magnifica costa, che protetta da una sequenza di isole, consente una navigazione quanto mai fascinosa, in un paesaggio di incomparabile bellezza. Ebbene il governo di Tito, molto intelligentemente, onde sviluppare sempre più la già intensa corrente turistica che si riversa sulla costa dalmata, e che è costituita da clientela di qualità, ha ritenuto opportuno di costruire una stupenda strada panoramica che da Abbazia e Fiume per Zara, Spalato, Sebenico, Ragusa, si spinge fino alle bocche di Cattaro e ad Antivari, e cioè fino al confine albanese. Questa strada panoramica, naturalmente, aumenterà il traffico turistico di classe sull'altra sponda, ma esso terminando in un « cul di sacco », sarebbe costretto a risalire la stessa costa per riversarsi quindi, attraverso Trieste, in Italia o in Francia o lungo altri itinerari turistici internazionali. Un traghetto Antivari-Bari consentirebbe invece a quei turisti ed alle loro automobili di poter attraversare l'Adriatico, sbarcare a Bari e da Bari, mediante l'autostrada per Napoli di prossima costruzione o quella adriatica che verrà prolungata sino alla Puglia, di dirigersi verso l'Abruzzo, le Marche e la Valle Padana, oppure di scendere da Napoli, in Sicilia o risalire verso Roma, Firenze eccetera, per indipendere nell'Italia Settentrionale e verso i valichi alpini per l'Europa centrale ed occidentale.

Con l'auspicato traghetto si costituirebbe, in sostanza, un grande anello turistico internazionale che offrirebbe la possibilità di incrementare anche le correnti turistiche del Mezzogiorno, che finora, tranne debite ecce-

zioni e modeste proporzioni, dopo Napoli, si spingono solo in Sicilia, ma ignorano gran parte delle possibilità che offrono le altre regioni. Sbarcati a Bari i turisti provenienti dalla Jugoslavia sarebbero invece certamente attratti dalla sequenza dei Castelli e delle Cattedrali svevo-normanne della Puglia, dalle Grotte di Castellana, dal campo annibalico di Canne, dalle bellezze del Gargano; da quelle della Calabria e della Lucania, nella zona del Vulture, ed infine dai ritrovamenti archeologici che vengono in luce lungo l'arco dello Jonio.

All'interrogazione da me presentata, per sollecitare l'istituzione del traghetto, ella, onorevole Ministro, qualche mese fa ebbe la bontà di rispondere, riconoscendo l'utilità del servizio, nel modo seguente: « Informo l'onorevole interrogante che l'opportunità della istituzione di un servizio di traghetto Bari-Antivari è stata sostenuta alla Fiera del Levante dal delegato jugoslavo. Un tale servizio rivestirebbe, senza alcun dubbio, dal punto di vista turistico, un particolare interesse anche in considerazione della progettata autostrada Bari-Napoli. In effetti il richiesto collegamento con Antivari permetterebbe di chiudere in un anello di interesse turistico le opposte sponde adriatiche, tanto più che la Jugoslavia sta realizzando la sistemazione della strada costiera Fiume-confine albanese.

« Si fa presente che del servizio verrebbero ad usufruire quasi esclusivamente gli italiani e gli stranieri in visita alla Jugoslavia e al nostro Paese, essendo quasi inesistente il turismo automobilistico jugoslavo. L'importante e complesso problema è già allo studio di questo Ministero; debbo però far presente all'onorevole interrogante che la eventuale istituzione di detto servizio determinerà un nuovo onere, non indifferente, a carico dello Stato, in conseguenza della sovvenzione che dovrà essere corrisposta alla società concessionaria del servizio stesso. Sarà necessario, pertanto, a questo scopo, la preventiva adesione del Ministero del tesoro, adesione che il mio Ministero si riserva di chiedere, a seconda dei risultati dello studio completo del problema, dopo il riordinamento dei servizi

marittimi essenziali e di preminente interesse nazionale già in esercizio ».

In relazione a questa risposta osservo che, non dopo il rinnovo delle convenzioni e l'articolazione delle nuove linee da affidare alle quattro Compagnie di preminente interesse nazionale, ma proprio in occasione del rinnovo delle convenzioni, bisognerebbe istituire un servizio di tanta importanza per il turismo internazionale e per i vantaggi valutari che da esso si possono trarre. Ho presentato, perciò, il seguente ordine del giorno: « Il Senato invita il Governo — che ne ha già riconosciuto il particolare interesse per la Nazione — a portare sollecitamente sul piano delle realizzazioni, in vista anche della costruzione in atto della strada panoramica Fiume-confine albanese, il traghetto fra il porto di Bari e quello di Antivari, consentendo in tal modo, mediante anche le costruende autostrade Napoli-Bari ed Adriatica, di chiudere in un grande anello vaste correnti di turismo internazionale ».

Voglio augurarmi, onorevole Ministro, che ella accolga questo ordine del giorno, che va considerato conseguenziale alla risposta data alla mia interrogazione.

Onorevoli colleghi, prima di concludere questo mio intervento desidero prospettare la necessità che nelle nuove convenzioni per i servizi marittimi sia tenuto presente il porto di Bari, che non è l'ultimo dei grandi porti nazionali, anche per altre esigenze che ho il dovere di indicare nell'interesse della mia città.

C O R B E L L I N I . Non ne ha mai parlato!!!

C R O L L A L A N Z A . Ne parlo e ne parlerò sempre, finchè non sarà resa giustizia alla città di Bari, che ha gloriose tradizioni mercantili e che da alcuni decenni ha assunto un ruolo internazionale con la istituzione della Fiera del Levante.

Nelle nuove Convenzioni bisogna infatti assicurare al porto di Bari alcuni approdi delle linee del Lloyd Triestino dirette oltre il Canale di Suez. Bari ha interessi commer-

ciali con l'Africa, con l'India e con altri paesi dell'Oriente, e non è giusto che i propri esportatori debbano imbarcare le loro merci in altri porti. Anche le poche motonavi che solcano l'Adriatico per viaggi verso le Americhe dovrebbero toccare il nostro porto, in considerazione dell'imponente massa di pugliesi che, trasmigrati in quel continente, ma sempre legati alla loro terra di origine, spesso vi ritornano per un periodo di soggiorno, trascorso il quale si rimbarcano per riprendere la loro attività nella patria adottiva ove hanno trovato benessere e prosperità.

La necessità di approdo di tali motonavi si impone anche per rendere più agevoli i nostri scambi commerciali con le Americhe, oggi gravati dalle spese di trasporto via terra per l'imbarco delle merci in porti del Tirreno.

Onorevole Ministro, facendomi difensore degli interessi mercantili di Bari, desidero aggiungere che condizioni di maggiore efficienza debbono essere assicurate, con le nuove convenzioni, anche al porto di Napoli, il quale ingiustamente si trova oggi in una situazione non confacente a quel ruolo che ha diritto di esercitare nel Tirreno nei traffici mondiali che da quel mare si dipartono.

Insomma, onorevole Ministro, tanto il porto di Napoli quanto quello di Bari, cioè i due maggiori del Mezzogiorno continentale, sia ai fini delle linee di navigazione che ai fini dell'armamento, debbono finalmente ottenere dalla comprensione del Governo quel potenziamento che è imposto dalla loro posizione geo-politica e dalla stessa azione di governo che è in atto per la rinascita delle zone cosiddette depresse.

Ella, onorevole Ministro, da buon meridionale e da meridionalista, così agendo, mentre non farà torto ai legittimi interessi delle regioni del nord, renderà infine giustizia al nostro Mezzogiorno e dimostrerà, nel contempo, con i fatti, che non considera l'Adriatico, ove rifulsero le glorie e gli ardimenti di Venezia e di Bari, e che fu operoso di traffici in tutti i tempi, un mare destinato a vivere di ricordi e di amarezze, ma ancora oggi, come ieri e come sempre, una delle rotte

fondamentali per l'espansione della civiltà italiana nel mondo. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

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

C E R V E L L A T I . Signor Presidente, il bilancio sottoposto al nostro esame richiederebbe un più vasto dibattito, perchè le attività che sono articolate nel Ministero della marina mercantile investono vasti e complessi problemi che interessano centinaia di migliaia di lavoratori marittimi e di pescatori, e fondamentali settori dell'attività economica nazionale.

Ma, tenendo conto del tempo a nostra disposizione, mi limiterò a sottolineare soltanto quei problemi che mi sono parsi di grande importanza e che ritengo siano all'ordine del giorno della Nazione.

La prima osservazione che ritengo necessario fare è che nel presente bilancio prevalgono ancora gli aspetti di una politica economico-sociale irrazionale, già ripetutamente denunciati in occasione degli scorsi bilanci e dai colleghi che sono qui intervenuti. Non si tiene, inoltre, conto delle caratteristiche realtà geografiche del Paese e delle sue tradizioni, del volume e della complessità degli interessi in movimento, della vastità delle masse di lavoratori e di operatori economici che costituiscono il fondamentale tessuto umano e sociale di questo importante settore di attività nazionale.

I redattori di questo bilancio, a mio parere, non hanno compiuto lo sforzo necessario per mettere in evidenza la complessità dei problemi che il Ministero della marina mercantile dovrebbe affrontare e portare a soluzione. E a conferma di ciò sta la povertà delle somme stanziare.

Mancano quindi nel bilancio, con i mezzi finanziari, le premesse per l'elaborazione di un indirizzo politico-economico che, dalla flotta mercantile ai porti e all'industria cantieristica, abbracci in modo unitario l'intero complesso economico-marinaro.

È ovvio dire che, se si vuole fare una buona politica marinara, si deve partire da una

visione concreta ed organica dei problemi che ci stanno di fronte, senza di che non riusciremmo mai ad adeguare la nostra attività marinara ai vari cambiamenti geo-politici e geo-economici avvenuti nel mondo e, di conseguenza, a mettere in grado la nostra flotta mercantile e i nostri porti di far fronte alle crescenti esigenze del Paese, di conquistare nuovi mercati, nuove vie di traffico, di importazione e di esportazione.

Signor Ministro, a questo punto debbo dire che non posso esimermi dal farle una critica diretta, personale, per non avere ella saputo qualificare l'importanza del suo Ministero, dimostrando che il Ministero della marina mercantile deve essere, come importanza e peso politico, messo sul piano dei ministeri economici, quali quello dell'Industria e dell'Agricoltura, e non relegato al gruppo dei ministeri tecnici come si persiste a fare, di un ministero cioè dove si avvicendano ministri e sottosegretari indicati non tanto da una politica, quanto dall'esigenza di coprire cariche o interessi di corrente, senza poteri effettivi che non siano quelli di una burocratica e contingente sistemazione delle cose.

A confermare la giustezza di questa mia critica sta il problema della preminenza della competenza che il Ministero della marina mercantile non ha ancora saputo imporre.

Prendiamo ad esempio la questione dei porti. Come i colleghi sanno, la competenza della Marina mercantile sui porti abbraccia essenzialmente le Capitanerie, l'ordinamento del lavoro portuale e le tariffe, la polizia e sicurezza dei porti, mentre le opere marittime, ossia la base per potere esprimere una vera politica portuale di sviluppo, di specializzazione, di caratterizzazione dei porti, è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Ministero che non avendo una visione organica dei problemi marittimi, continua a disperdere i fondi secondo le pressioni locali e gli interessi elettoralistici dei vari ministri e sottosegretari, indipendentemente dalla realtà e da qualsiasi programmazione che abbia un contenuto economico organico.

Altri gravi conflitti di competenza si vanno pure manifestando con il Ministero delle partecipazioni statali per quanto riguarda la flot-

ta Finmare; come ne sono state e ne sono prova le accanite lotte, più o meno clandestine, che si vanno svolgendo attorno alla questione del rinnovo delle convenzioni scadute sin dal 1956 e tuttora in regime di proroga. In risposta alle eventuali osservazioni che questa è la legge e nulla si può fare, sottolineo subito che non è il problema della competenza in senso burocratico che ci interessa, quello che ci preoccupa è la mancanza, anche in questo campo, di un centro unitario che possa affrontare tutto il problema marinaro, quello dei porti e relativa attrezzatura, quello della flotta mercantile nel suo complesso, sia quello dell'armamento libero che quello dell'armamento sovvenzionato in base a una impostazione, ad un piano, ad un indirizzo di carattere generale. È questa completa assenza di una visione organica dei problemi che ruotano attorno ad uno stesso asse, che caratterizza questo bilancio. Tale carenza, a mio parere, sta a confermare che manca, in primo luogo, una strutturazione di direzione rispondente ad una primordiale esigenza di compiti e di indirizzi unitari.

Prendiamo, ad esempio, in esame il problema delle attrezzature portuali. In merito devo dire che, sulla base di studi compiuti da organizzazioni internazionali, appare sempre più evidente il contrasto tra progresso generale della tecnica e dei traffici marittimi e ritmo di utilizzazione delle navi. Mentre da un lato i progressi compiuti dalla meccanica e dalla ingegneria navale hanno permesso alle navi di ridurre notevolmente i tempi di navigazione, dall'altro i tempi delle operazioni portuali non sono progrediti con pari ritmo, ostacolando l'aumento di coefficiente di utilizzazione delle navi.

Dai sopracitati studi, calcolati per un periodo di tre anni, risulta, ad esempio, che le unità di linea di carico occupano più tempo nei porti che in navigazione (60 per cento nei porti, 40 per cento in mare); solo per le cisterne il rapporto appare normale.

Come motivi tecnici fondamentali della lenta rotazione delle navi, vengono con forza indicate le inadeguatezze delle attrezzature

portuali e della meccanizzazione di terra e anche di bordo.

Se il miglioramento delle attrezzature portuali e della meccanizzazione di terra e di bordo è problema che interessa tutti i Paesi, in modo particolare si pone per noi, perché più di ogni altro Paese abbiamo bisogno di fare in questo campo seri passi in avanti.

Questa esigenza sarà maggiormente compresa se sapremo tenere presente che profonde trasformazioni si sono avute in questi ultimi tempi, sia nelle correnti del traffico che nel tipo delle merci trasportate.

I dati statistici relativi dimostrano, per il nostro Paese, che in questi ultimi anni sono molto di più le correnti di traffico che si sono spente che quelle che si sono attivate. Si deve quindi ammettere che sul terreno dell'articolazione di una nuova rete delle comunicazioni marittime, che tenga conto delle nuove realtà che si sono create nel mondo, in questi ultimi tempi noi siamo rimasti, con grave danno per la Nazione, molto indietro.

La presenza della bandiera italiana sui mari è quindi percentualmente in continua diminuzione. Lo stesso relatore, del resto, non ha potuto esimersi dall'esprimere la sua preoccupazione per quanto sta avvenendo, citando in merito le discriminazioni che vengono attuate nei confronti della nostra bandiera da parte di Paesi amici facenti parte del blocco militare occidentale, come, ad esempio, la Turchia, la quale ha riservato la quasi totalità dei trasporti alla sua flotta; misura che ha avuto anche conseguenze negative sugli scambi commerciali con quel Paese.

Proprio in questi ultimi mesi — ricorda il relatore — altre misure discriminatorie sono state attuate dal Brasile, dalla Spagna e dall'Egitto. Onorevole Florena, non basta, a mio parere, dire che le cose vanno male. Occorre vedere l'origine del male. Le discriminazioni da lei accennate sono solo l'aspetto di questo male e il minore. A mio parere, quanto sta avvenendo per il traffico della nostra flotta mercantile, deriva da due cause fondamentali. La prima si connette agli orientamenti e alle impostazioni economico-

politiche generali, seguite dal Governo e alla politica estera discriminatoria attuata verso i Paesi socialisti, politica che taglia fuori il nostro Paese dalle grandi linee di traffico e da grandi mercati, come quelli della Cina e degli altri Paesi socialisti. È noto che questi Paesi sono in piena trasformazione e potrebbero offrire alla nostra economia, alla nostra industria e al nostro commercio delle possibilità di scambio che andrebbero a vantaggio di tutta la Nazione. Tutti sanno, inoltre, che l'Inghilterra, Paese che non può essere considerato filo-comunista, da tempo ha stabilito regolari rapporti, liberalizzando completamente il suo commercio con la Cina e molti altri Paesi socialisti.

Ebbene, il nostro Paese, che pure ha milioni di disoccupati, che ha bisogno di dare sfogo alla propria economia, è rimasto nelle posizioni di sudditanza all'imperialismo straniero, facendosi così tagliar fuori dai mercati sopraccennati.

La seconda causa, a mio parere, è connessa al problema delle merci. È noto che il carbone ha perduto il primato che fra le merci solide aveva tenuto incontrastato dall'inizio della nostra moderna industria armatoriale, primato passato ormai ai minerali di ferro. Infine al posto del carbone è subentrato un nuovo protagonista dei traffici portuali, gli oli pesanti combustibili, che hanno posto in termini completamente nuovi il problema delle attrezzature e di una vasta zona del lavoro portuale.

Rinnovare, quindi, ecco il problema. Se questa esigenza investe tutti i Paesi, per quanto riguarda il nostro Paese il discorso diventa particolarmente importante. Onorevoli colleghi, penso sia giusto dire che per quel che concerne i porti, noi ci troviamo in una fase seriamente critica, che ci richiama, come qualcuno ha scritto, a quella che nel settore portuale già attraversava l'Italia verso la fine del secolo scorso, quando i porti di Londra, di Anversa, di Amburgo, di Rotterdam da tempo si erano già adeguati alle nuove caratteristiche della navigazione, affrontando in modo nuovo i problemi dell'organizzazione e dello sviluppo dei porti, men-

tre in Italia si restava agli antichissimi schemi dei porti naturali ed al concetto dello specchio d'acqua.

Chi conosce la storia del porto di Genova, sa che quel porto fu rimodernato nel 1875. Da allora il nostro maggiore scalo marittimo entrò nel gruppo europeo dei grandi, raggiungendo il sesto posto. Ora Genova è scesa all'ottavo posto, conservando tale classifica solo per il grande peso che hanno assunto nei suoi traffici gli oli combustibili.

Di fronte a questa realtà nuova bisogna riconoscere che oggi la scelta dei porti è determinata dai costi e dai tempi, è determinata dalle attrezzature portuali, dai collegamenti stradali, ferroviari ed anche fluviali, dai servizi doganali, eccetera. Anche i profani sanno oggi che si è aperta nel mondo, in termini nuovi, una grande battaglia concorrenziale tra i porti e per quanto ci riguarda nuove minacce sono venute a gravare sui nostri traffici in seguito alla entrata in vigore del Mercato comune europeo. È noto che in tutti i Paesi marinari della Piccola Europa, nell'Olanda, nel Belgio, in Francia, nella Germania federale, si è scatenata una gara di massicci investimenti con lo obiettivo, per ciascuno di questi Paesi, di assumere una posizione di predominio nei confronti degli altri.

La Francia, ad esempio, per non perdere le proprie posizioni, qualche anno fa ha approvato un piano biennale di attrezzature portuali che prevede una spesa di 45 miliardi di franchi, somma che corrisponde alle somme complessive di tre esercizi della spesa globale prevista dalla nostra Marina mercantile. Grosse operazioni di rinnovo sono pure in corso nei porti belgi e tedeschi. Sui traffici dei nostri porti, quindi, si ripercuotono già e si ripercuoteranno ancor più le conseguenze negative dell'intera economia nazionale derivanti dal trattato del Mercato comune europeo, proprio come prevedeva l'analisi e il giudizio ripetutamente espressi dal mio partito, la cui esattezza i fatti vanno dimostrando. Oltre alle conseguenze negative generali cui mi sono richiamato, condizioni e clausole particolari imposte dal Mercato comune europeo hanno già dato

un colpo mortale al porto di Trieste che fra tutti i porti italiani è quello che tipicamente ha un *hinterland* in grande parte formato da territori di altri Paesi. Difatti, mentre gli articoli 79 e 80 del trattato fissano il divieto di qualsiasi politica protezionistica nei trasporti effettuati nell'interno della Comunità, l'articolo 82 annulla questo livellamento poichè sanziona una grave discriminazione a favore della Germania federale, in quanto stabilisce che le abolizioni e i divieti obbligatori per gli altri Paesi della Comunità non riguardano le misure adottate in Germania.

Amburgo e Brema si sono pertanto assicurate, con il consenso del nostro Governo, un vantaggio iniziale e permanente nei confronti dei nostri porti e soprattutto di Trieste il cui *hinterland* si innesta con quello dei porti tedeschi. Così il traffico per l'Europa centrale, anche per il minor costo dei trasporti, tende a concentrarsi nei porti del nord nonostante che, ad esempio, Monaco dista da Trieste 525 chilometri e da Amburgo ben 803 chilometri. Con molto rammarico siamo costretti ad ammettere che dobbiamo registrare un indebolimento della posizione del nostro Paese nella graduatoria dei traffici mondiali. Il collega Florena, nella sua relazione, si è sforzato di elogiare l'operato generale del Ministero della marina mercantile. Trattando, ad esempio, della flotta mercantile ha scritto che non si può non essere entusiasti pensando che in 15 anni si è riusciti a portare la potenzialità della nostra flotta dalle 300 mila tonnellate del dopo guerra ai 5 milioni di oggi. Ciò fa indubbiamente onore alle nostre maestranze, ai tecnici dei nostri cantieri navali e dimostra quali immensi sacrifici il popolo nostro ha dovuto sopportare a causa della infausta politica fascista.

Comunque, il fatto che la nostra flotta sia passata dalle 3.400 mila tonnellate del 1939 ai 5 milioni del 1960, con un aumento, rispetto all'anteguerra, del 50 per cento non può farci dimenticare che la flotta mondiale si è sviluppata con un ritmo ben maggiore, passando dai 68,5 milioni di tonnellate del 1939 ai 120 milioni nel 1959, con un aumento quindi del 75 per cento.

Nel 1939 la flotta mercantile nostra rappresentava il 5 per cento di quella mondiale; nel 1959 rappresentava solo il 4,10 per cento. Questo per quanto si riferisce alla quantità. Ancora più serio si fa il discorso se ci riferiamo alla qualità.

La flotta mondiale sviluppandosi si è anche ringiovanita: dal 20 per cento di navi oltre i 25 anni del 1939 si è scesi al 14 per cento, mentre l'Italia resta alla vecchia cifra del 20 per cento di navi ultraventicinquennali.

Infine, altro fondamentale elemento di critica è costituito dal fatto che le centinaia di miliardi spesi dallo Stato per la ricostruzione della flotta mercantile solo in piccola parte sono stati indirizzati verso la flotta di Stato, preferendo destinare il denaro pubblico al sovvenzionamento dei grandi armatori. Che questo sia stato l'indirizzo sinora seguito è provato dal fatto che nell'anteguerra la Finmare raccoglieva il 42 per cento dell'intera flotta, mentre attualmente non raggiunge nemmeno il 15 per cento. Così, mentre il nostro Governo procedeva senza programmi organici e alla mercè dei grandi gruppi armatoriali, altri Paesi portavano avanti le loro bandiere, e specialmente nell'Adriatico, ove si è vista la comparsa e lo sviluppo della bandiera jugoslava, di Grecia e di Israele, e si è capovolta completamente la situazione. Oggi purtroppo si deve dire che l'Adriatico è un mare dominato dalla Jugoslavia e dalla Grecia.

Già i porti di Trieste e Venezia sono caduti a ranghi inferiori. Trieste, secondo porto italiano, è ora relegato al settimo posto; Venezia resta al di sotto di 2 milioni di tonnellate di traffico annuo, superata dal piccolo porto di Ravenna. Il porto di Fiume ha già superato quello di Trieste e gli stessi armatori italiani incominciano a fissare in Jugoslavia i loro capolinea. L'anno scorso l'armatore Fassio inaugurò una nuova linea Fiume-Nord America con scalo a Venezia ed esclusione di Trieste. A Brindisi domina la bandiera greca. Bari scivola inesorabilmente verso i porti minori.

Causa di tutto ciò la mancanza di una giusta, generale visione del problema e di una chiara prospettiva che ha creato, col

decadimento dei nostri porti, la base di una lotta di campanile fra le diverse città portuali, per contendersi una rotta o una nave.

Onorevoli colleghi, è ovvio dire che le osservazioni critiche da me fatte non vogliono avere il merito della novità in quanto già durante le discussioni dei precedenti bilanci, come ha scritto l'onorevole Florena, e ogni qualvolta se ne è presentata l'occasione, altri autorevoli colleghi di questa parte e di altri settori ebbero occasione di esprimerle. A mio parere commetteremmo però un grave errore se considerassimo le insufficienze e gli errori denunciati come il prodotto di sole deficienze tecniche e di mancanza di una visione organica del problema. Queste lacune hanno avuto un grande peso, ma la questione principale è un'altra, ed è rappresentata dall'errato orientamento politico dei Governi che si sono susseguiti in questi ultimi dieci anni alla direzione del Paese. Infatti, anche qui, come è avvenuto in altri settori della vita economica del Paese, i governanti, invece di servirsi delle forze produttive, degli strumenti che già erano e sono nelle loro mani (in questo caso della Finmare) nell'interesse della collettività nazionale e per combattere l'azione speculativa dei grandi armatori, hanno preferito rafforzare la posizione di questi ultimi, a danno della Finmare e quindi della collettività nazionale.

Sono anni, signor Ministro, che dai banchi del Parlamento si chiede venga posto fine a questa situazione, che si parli chiaro, che si veda cosa si vuol fare, che vi siano impegni precisi del Governo. Ma finché i dirigenti del Dicastero della marina mercantile non saranno convinti che l'attività marittima rappresenta un'importante fonte del reddito nazionale e che in essa trovano occupazione centinaia di migliaia di lavoratori marittimi e di pescatori e che quindi essi sono responsabili della direzione di uno tra i più importanti servizi pubblici, difficile sarà per essi comprendere l'importanza fondamentale che la Marina mercantile ha per i traffici, i commerci, il turismo e per tutta la vita economica nazionale.

È questa indispensabile convinzione che non è espressa, che manca in questo bilan-

cio. Basta dare uno sguardo alle somme stanziare e se è vero, come è vero, che queste rappresentano sempre la base di un indirizzo politico, ognuno di noi potrà convincersi che i problemi fondamentali denunciati non potranno essere, con tale indirizzo politico, affrontati e risolti.

Onorevole Florena, ella ha richiamato l'attenzione del Governo sulla esigenza di ringiovanire rapidamente la nostra flotta per adeguarla alle nuove realtà del traffico e tipo di merci, ma come potrà realizzarsi un rinnovamento quando il bilancio prevede, nel suo complesso, una spesa inferiore a quella degli esercizi antecedenti e, in particolare, presenta un ridimensionamento dei contributi all'industria delle costruzioni navali e dell'armamento di 1 miliardo e 900 milioni?

Ciò significa che non si vuole ringiovanire la flotta mercantile, ma che si pensa di ridimensionare l'attività dei cantieri navali, di effettuare nuovi licenziamenti di maestranze. Non credo sia questa, onorevole relatore, la politica di sviluppo da lei invocata.

Onorevoli colleghi, a questo punto occorre chiederci se è possibile eliminare le lacune denunciate, se può lo Stato, il Ministero della marina mercantile, avviare questo importante settore dell'economia nazionale su una reale via di sviluppo.

La risposta non può essere che affermativa. Tanto più possibile e reale può essere questo sviluppo in quanto l'intervento dello Stato caratterizza già una vasta area di questo settore. I porti, ad esempio, sono beni pubblici controllati dallo Stato; nella flotta mercantile lo Stato ha una larga quota di partecipazione e quella privata si avvantaggia di rilevanti contributi e provvidenze dello Stato. Così dicasi dei cantieri navali, ove il 75 per cento del potenziale produttivo appartiene all'I.R.I.

Alla Marina mercantile, infine, fanno capo le compagnie portuali. Tutto ciò sta a dimostrare che, se lo Stato vuole, ha a sua disposizione gli strumenti necessari per sviluppare e adeguare il potenziale marittimo e tutta l'attività marinara italiana alle nuove esigenze della tecnica, del commercio, del traffico e dell'economia nazionale.

Signor Ministro, onorevoli colleghi, come dicevo all'inizio del mio intervento, i compiti della Marina mercantile sono numerosi e tutti di grande importanza, quali, ad esempio, quelli relativi alle diverse categorie dei lavoratori marittimi, sempre più falciati dalla disoccupazione e costretti a vivere con salari e stipendi non più corrispondenti al crescente costo della vita e sempre più preoccupati dall'inadeguato trattamento assistenziale e previdenziale.

Così dicasi dei problemi che investono la grande famiglia dei pescatori. Per ragioni di tempo, cito solo questi importanti problemi, lasciando ad altri colleghi il compito di farne elemento di attento e approfondito esame. Comunque, prima di concludere, ritengo sia giusto affermare che la spesa prevista per l'esercizio 1960-61 riflette l'assoluta mancanza di adeguato impegno finanziario dello Stato per affrontare e risolvere i problemi che in atto sussistono — e di ciò vi è unanime riconoscimento — per il potenziamento di un settore fra i più importanti della vita economica del Paese, e che occorre un altro orientamento politico ed economico, premessa indispensabile per avere una Marina mercantile capace di influire decisamente sulla sviluppo economico e produttivo della Nazione e sulla dilatazione dei commerci e dei traffici internazionali, per la conquista di nuovi mercati e nuove vie di traffico per la nostra flotta mercantile e per la nostra economia nazionale. Una Marina mercantile, quindi, capace di sottrarsi dalla subordinazione dei grandi armatori e speculatori sviluppando e potenziando la Finmare e dando preminenza allo sviluppo cantieristico delle Aziende di Stato (Aziende I.R.I., Finmeccanica) con la costruzione di nuovi impianti e l'ammodernamento di quelli esistenti; una Marina mercantile capace di realizzare il necessario, indispensabile rinnovamento delle strutture e attrezzature portuali, e dotata di una visione organica dei complessi problemi marinari dei pescatori e dei lavoratori del mare. A tal uopo occorre attuare il necessario coordinamento di un'azione unitaria dei diversi Ministeri competenti onde poter realizzare il piano di sviluppo che richiede questo importante

settore della vita nazionale. (*Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

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, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, se non conservassimo nel nostro animo quel fervore che ci ha sempre accompagnato durante lunghi anni, nella speranza che la nostra marina mercantile potesse servire adeguatamente le esigenze del nostro Paese, indubbiamente questi nostri interventi potrebbero essere risparmiati a noi e a voi, perchè il bilancio che discutiamo è davvero poco incoraggiante. È possibile pensare che la nostra marina possa essere, non dirò dimenticata, ma trascurata? Non rappresenta essa, insieme alla nostra industria e alla nostra agricoltura, una possibilità di lavoro, di sviluppo, di conoscenza, di traffici, di turismo, di attività di notevole interesse per il nostro Paese?

Il numero degli italiani occupati dalla Marina mercantile è notevole se non imponente, le nostre attività per le costruzioni navali rappresentano un patrimonio notevole di attrezzatura, di tecnica, di mano d'opera qualificata e specializzata; non è possibile che tutto questo patrimonio possa essere trascurato.

Con la modestia delle mie conoscenze del problema, ho cercato di seguire, anno per anno, gli sviluppi della marina mercantile italiana ed i suoi sforzi, qualche volta disordinati e qualche volta non perfettamente economici, che ci hanno portato ad una cifra rispettabile di tonnello — se non proprio tale da far insuperbire — superando i 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Ma è questa forse una cifra limite? Si pensa che il nostro Paese debba contentarsi di questo traguardo? Non si avvertono le deficienze, non si avvertono specialmente le concorrenze delle marine straniere che, sia nel campo dei trasporti passeggeri che in quello dei trasporti merci, continuano a guadagnare punti nei confronti della nostra attività?

Non ci nascondiamo che il problema non è di facile soluzione. Non ci nascondiamo, per esempio, la concorrenza che nel campo dei trasporti passeggeri esercita l'aeroplano nei confronti della nave; e nella veste, diremo così, di appassionati alla marina noi ci rendiamo conto che non è facile prevedere se, ad un certo momento, lo sviluppo dell'aviazione non renderà ancora più difficile l'esercizio delle attività marittime.

Mi pare tuttavia che il ragionamento debba essere completato. Oggi l'aviazione, per i trasporti dei passeggeri oltre Oceano, credo che rappresenti una media di qualche punto superiore al 50 per cento del totale dei passeggeri trasportati; è un fatto però che usano prevalentemente dei trasporti aerei coloro che hanno necessità di urgenza e limitato tempo disponibile per poter raggiungere in particolar modo le Americhe. Quando, l'altro giorno, l'amico e compagno professor Alberti mi raccontava di essere arrivato a Roma in due ore da un suo recentissimo viaggio a Londra, è fuor di dubbio — pensavo — che la cosa debba destare una ragionevole preoccupazione. Però io credo che anche questa preoccupazione legittima e doverosa debba essere diminuita dalla considerazione che i turisti non sempre preferiscono il viaggio per via aerea. Rammento che molti anni fa, ragionando con qualcuno dei dirigenti delle nostre Società di navigazione circa i criteri che si dovrebbero seguire per l'equipaggiamento di un piroscafo passeggeri, sentivo dire che noi abbiamo particolarmente bisogno di avere dei piroscafi ben stabilizzati, di dare ai

passeggeri il miglior trattamento possibile e di creare nell'ambiente di bordo quelle ricreazioni opportune per cui i passeggeri compiono la traversata (ed allora occorre- vano ancora otto giorni per la traversata da Genova a New York) distraendosi in tutti i modi, anzi divertendosi direi. Ancora oggi si riscontra questa necessità.

Ora, mi pare di poter dichiarare che se non è ancora realizzato uno *standard* di vita, un miglioramento tale per cui sia possibile pensare ad una estensione nel campo turistico anche dei viaggi dei 10 o dei 15 giorni, mi pare che però sia prevedibile che questo possa avvenire in un tempo relativamente breve, per cui le preoccupazioni mie nei confronti della concorrenza dell'aviazione nei trasporti dei passeggeri sono, direi, diminuite. Vi è dunque da prevedere che la nostra Marina possa continuare ad avere un suo regolare sviluppo.

Passiamo però ora rapidamente al campo delle merci. Vi sono delle merci pregiate che usano il trasporto aereo. Ma quante sono le merci pregiate che possono usare e affrontare il costo dell'aereo per il trasporto? In queste condizioni è indubbio, a mio parere, che, per lo sviluppo che ci sarà nel consumo e nello scambio delle merci, la Marina mercantile avrà certamente, almeno per lunghi anni ancora, un suo compito; per cui noi non dovremmo avere preoccupazioni circa la concorrenza dei mezzi aerei, allo stesso modo che credo non dovremmo avere preoccupazioni circa l'installazione a bordo dei nostri piroscafi dell'energia nucleare come mezzo di combustione e di propulsione.

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(Segue B A R B A R E S C H I). L'Italia — è una cosa che ha il suo valore, non dimentichiamolo — è un Paese che ha 3.000 chilometri di costa. È un ponte nel Mediterraneo, è un Paese dove le tradizioni mari-

nare esistono, dove certamente dovrebbero essere coltivate. Ma sono coltivate le nostre tradizioni marinare? O sono invece retaggio limitato ad un residuo manipolo di valorosi che lo conservano e lo difendono?

Esercita l'azione che dovrebbe esercitare il nostro Stato per lo sviluppo dell'educazione marinara? Ne dubito. Quando io penso, per esempio, che nell'educazione fisica il nuoto, che dovrebbe rappresentare uno sport primario, per la nostra posizione geografica, e direi l'elemento anche igienico per lo sviluppo della nostra gioventù, quando penso che il nuoto è praticato in modo così relativo, che nelle nostre scuole è addirittura completamente dimenticato, io non so se questo non sia proprio uno degli elementi che non contribuiscono a diffondere l'educazione marinara. La formazione del capitale che la Marina mercantile ha in esercizio è fatta in modo da attrarre veramente l'attenzione, la partecipazione della collettività? Ne dubito. Direi che sono pochi, sia pure audaci, ed anche coraggiosi sotto un certo punto di vista; e credo siano dei coraggiosi che fanno di avere dietro le spalle il conforto e la sicurezza dell'eventuale pagamento delle perdite. Ma è anche vero che la partecipazione del capitale alla Marina mercantile nostra, più che di quantità, come avviene per esempio nella Norvegia, dove la diffusione delle azioni marinare è elemento comune per tutto il popolo, è invece di qualità e limitata a certe baronie che sono abbastanza conosciute per dover essere ancora qui elencate.

Lo Stato — mi spiace ripetermi — aveva una sua notevole partecipazione, cadutagli nelle mani un po' occasionalmente. Cosa ha fatto per conservarla? La distruzione ci fu per tutti, per cui da 3.500.000 tonnellate di stazza lorda siamo arrivati, con una riduzione del 90 per cento, a 300.000 tonnellate o poco più; e chi ricorda quei tempi sa che per raggiungere quella cifra fu necessario comprendervi anche certe navi che non erano neppure capaci di fare il trasporto del legname fra la Calabria e la Sardegna.

I privati hanno trovato il modo di ricostruire la loro parte di Marina mercantile, lo Stato no. Lo Stato, che aveva almeno 1 milione e 400.000 tonnellate, oggi ne ha appena 600.000 circa. Sono mancate le navi per passeggeri, si sono abbandonate, da par-

te delle società di preminente interesse nazionale, le navi mercantili. Onorevole Ministro, io continuo a ricordare che, se qualche società di preminente interesse nazionale ha potuto vivere e continuare a vivere nei primi anni della Liberazione, lo ha dovuto proprio a quelle poche navi mercantili che c'erano state assegnate attraverso una certa ripartizione delle navi tipo *Liberty*.

Cosa facciamo adesso con le nostre 600 mila tonnellate? Onorevole Ministro, lei ne ha fatta una grossa ed io non voglio nemmeno lontanamente pensare che lei abbia voluto fare un'operazione di carattere locale, elettorale, Rifuggo dal pensare che possa esserci un Ministro del Governo italiano che arrivi a simili meschinità. C'era stata una promessa, esplicita, precisa, da parte del Governo, che fino a che non fossero state fatte nuove convenzioni, non ci sarebbe stato trasferimento di navi da un porto all'altro. Era una condizione che rimaneva provvisoriamente monca, deficiente per tutti quanti, ma che rimaneva in attesa che si fosse provveduto. Lei, invece, ad un certo momento ha dato disposizioni perchè due turbonavi lasciassero il porto di Genova per andare a far capolinea a Napoli.

Perchè si fa questo? Forse perchè il buon collega relatore (al quale possono essere imputate delle deficienze e delle non definitive conclusioni all'esposizione fatta, ma al quale va il merito di un'esposizione sincera ed onesta, per cui anche un profano leggendo la relazione si fa un quadro di quella che è la nostra attuale situazione) ha osservato nella relazione che qualche volta capita a Genova che non ci sia possibilità di approdo e che le navi debbano restare fuori del porto? Il che, cosa sta semmai a dimostrare? È bene pensare un po' a come si svolge il lavoro della Marina mercantile. Noi in Italia abbiamo una quantità notevole di porti; 3.000 chilometri di coste, notevoli insenature e quindi una notevole quantità di porti. Ma crediamo noi che sia possibile imporre alle navi un porto piuttosto che un altro? L'esercizio della Marina, come tutti gli esercizi e le attività, segue una sua linea economica, per cui le navi

vanno al porto che è più conveniente specialmente perchè più vicino e più comodo per il trasferimento delle merci al posto di lavorazione o di consumo. Ora, se a Genova qualche volta le navi debbono restare fuori del porto, ci sono delle dolorose ragioni per cui restano fuori: ad esempio l'attrezzatura del nostro scalo, che fu ricostruito nel 1945-1946 con un'azione davvero saggia e coraggiosa dal Presidente di allora del Consorzio del porto, l'ingegnere Carlo Camepa. Ripeto che fu un'azione coraggiosa di impegno delle delegazioni che furono fissate dallo Stato con l'esecuzione immediata dei lavori e quindi del finanziamento attraverso la cessione delle delegazioni che erano nella seconda scadenza; tanto che, malgrado tutti i danni che impedivano l'entrata di ogni nave, già nel 1946 era possibile scaricare e caricare quelle merci che davano inizio alla ripresa effettiva della nostra attività.

Ebbene, oggi invece ci troviamo nella situazione di non poter scaricare sempre prontamente i piroscafi che arrivano, perchè i mezzi meccanici che dovrebbero essere installati per rendere rapido il nostro lavoro aspettano il finanziamento per poter essere realizzati. Le strade, specialmente, che dovrebbero essere pronte perchè con sollecitudine si possano spedire, ai Paesi che attendono, le merci arrivate, aspettano da lunghi anni; oserei dire da un decennio. Una strada, Genova-Savona, iniziata dieci anni fa, aspetta ancora di essere ultimata. Non riusciamo a fare 3-4 chilometri di strada all'anno! E il raddoppio della camionabile, della quale si è lungamente e da tempo parlato, aspetta anch'esso di essere realizzato, mentre è stato fatto con notevole rapidità e con grande comodità l'assai più lungo tratto Milano-Serravalle, che attende questo raddoppio della camionabile per riuscire a smaltire le merci che arrivano nel porto.

Non so se sia con questi mezzi che si pensa di migliorare la nostra Marina mercantile. Pensate poi a quello che avviene per la Sardegna: è così scoraggiante che anche chi, come me, nutre sempre buone speranze, perde il coraggio di continuare a sperare. La Sardegna ha realizzato un no-

tevole miglioramento della sua situazione, ed è indubbio che questo miglioramento ha bisogno di un allacciamento quotidiano con l'alta Italia, allacciamento per passeggeri e specialmente per merci. Ebbene, non siamo riusciti, e non riusciremo nemmeno per quest'anno, ad avere la garanzia del raddoppio del servizio attualmente esistente, compiuto ancora oggi da una sola nave, la « Torres », che fa servizio alternativamente un giorno sì e un giorno no. Abbiamo superato già la stagione dei carciofi, che certamente ha portato un notevole contributo all'agricoltura sarda, ed abbiamo dovuto continuare a servirci di questo piroscafo facendo deperire merci che, offerte sul mercato locale anche a prezzi irrisori, non hanno più trovato compratori. Affronteremo la situazione estiva, con lo sviluppo turistico, che l'anno scorso ebbe già notevole incremento, in questa condizione, e vedremo la gente o adattarsi ad aspettare il suo turno per partire o cercare qualche altro mezzo per raggiungere la Sardegna; la quale, viceversa, attraverso Genova, e quindi Milano, Torino e tutta l'alta Italia certamente potrebbe ricevere notevoli correnti turistiche. Basterebbe una nave di 4.000 o 5.000 tonnellate; ma non si riesce ancora ad ottenerla.

Si è qui giustamente parlato dello sviluppo di altri Paesi. Il collega Crollalanza ha parlato dell'impero, delle colonie che non ci sono più. Sia consentito a noi di aggiungere: meno male che non ci sono più! Ma il fatto che non ci sia l'impero e che non ci siano le colonie non ci esime dal bisogno, dal desiderio, dalla volontà di raggiungere quei Paesi per poter realizzare con loro uno scambio di merci, di uomini, di turismo che può effettivamente dare una nuova attività al nostro Paese. Sono popoli che hanno raggiunto la loro indipendenza e che perciò si apprestano, ed hanno già incominciato, a realizzare una vita nuova; sono popoli che hanno grandi necessità, direi addirittura che hanno sete di nuove cose; sono popoli con i quali potremmo intraprendere, proprio per certe nostre attitudini umane, osservate anche nel passato, contatti fruttuosi per il nostro Paese, per le nostre industrie.

Noi manchiamo, e si capisce anche il perchè. Il nostro Ministero della marina mercantile dovrebbe pensare a questo con la massima serietà.

È possibile sperare che i nostri armatori, salvo casi eccezionali dei quali abbiano garanzie precise, vadano alla ricerca delle nuove attività, che inizialmente offriranno sacrifici e che solo attraverso la costanza e la continuità possono dare a noi un tangibile risultato? Questo non lo vuol fare l'iniziativa privata, ed allora sono le nostre società di preminente interesse nazionale che hanno questo compito di apertura, che è fatto non solo nell'interesse di quel che sarà domani lo sviluppo del traffico, ma è fatto nell'interesse della collettività nazionale, per i lavori successivi che si potranno realizzare.

Parlavo dell'attrezzatura dei nostri porti; ne additavo le deficienze. Posso estendere la critica a tutti i nostri porti. Ma oltre ai porti, a me interessa anche il personale dei porti. Ora il nostro relatore, a un certo momento della sua relazione, arriva a dire che i nostri portuali raggiungono oggi anche un guadagno superiore alle 2.000 lire al giorno. Per quante giornate però? È questa l'incognita del lavoro portuale.

Non si può pensare ai porti come ai centri di raccolta di tutti i disoccupati alla ricerca di lavoro. Il lavoro portuale, infatti, è un lavoro delicato, faticoso, che ha bisogno, per una buona realizzazione, di una specializzazione che si raggiunge solo attraverso lungo tempo. È necessario quindi che le maestranze portuali siano raccolte in quelle compagnie, che io preferirei fossero cooperative, nei loro ruoli e nel numero che il porto effettivamente può far lavorare. Però, signor Ministro, non bisogna sottrarre ai lavoratori portuali le possibilità di lavoro come il Ministero della marina mercantile da qualche anno continua a fare.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Mi porti degli esempi concreti; mi si fa l'accusa contraria.

B A R B A R E S C H I . Sono le concessioni fatte alle diverse società, tra le quali

ne ricordo una a Genova, la S.C.I. Si era detto, da parte dell'allora Ministro, che una azienda nazionale deve essere protetta e facilitata; sin da allora abbiamo dimostrato come non fosse vero che la nuova organizzazione facesse realizzare delle notevoli economie a queste società, perchè i lavoratori dei porti hanno replicatamente dichiarato di essere anche disposti ad esaminare le condizioni di lavoro che si possono stabilire in determinate aziende, andando incontro ai desideri di queste, data la mole del lavoro che esse possono offrire, con la formulazione di accordi comuni sulle tariffe e sugli orari di lavoro, i quali dovranno essere tali da facilitare l'accordo stesso fra lavoratori dei porti e aziende.

Invece si continua sulla strada da me denunciata. Io non so attualmente quante siano le concessioni fatte in tutta Italia; so che ne sono state fatte a Marghera, a Genova e che si parla di altri porti ancora; i lavoratori portuali sono perciò preoccupati, e noi lo siamo più di loro. Per cui, indipendentemente da quello che può essere consentito dal Codice mercantile, noi richiamiamo l'attenzione del Ministro sopra questi fatti, e lo preghiamo di voler fare in modo che alle nostre maestranze portuali sia conservato il massimo di lavoro in modo che nei nostri porti possa essere assicurato al naviglio italiano e straniero il sollecito e corretto carico e scarico delle merci.

Delle condizioni dei marittimi abbiamo già parlato lungamente l'anno scorso, quando la discussione sul bilancio per il corrente esercizio finanziario cadde proprio durante il periodo del loro sciopero. Oggi, come dimostra la relazione del nostro collega, raccogliamo i cocci. Non credo che avrò mai la possibilità di procurarmi una documentazione sulla diminuzione delle entrate delle società di preminente interesse nazionale in conseguenza di un diminuito numero di passeggeri e di un minor quantitativo di merci, trasportati nel 1959; però credo di aver ragione di poter dubitare che tale diminuzione di reddito sia imputabile puramente e semplicemente allo sciopero. Quaranta giorni di paralisi delle società di preminente

interesse nazionale non possono avere avuto conseguenze esclusivamente limitate a quei 40 giorni di sciopero; bisogna infatti considerare la disdetta di tutti i posti prenotati, le variazioni avvenute nelle date delle partenze e di arrivo. Ho quindi diritto di pensare che i danni subiti dalle società di preminente interesse nazionale siano tanto elevati che, se quel fatto non si fosse verificato, non avremmo dovuto constatare una diminuzione di reddito nel 1959 in confronto al 1958, ma avremmo bensì constatato la realizzazione di un incremento di reddito rispetto all'anno precedente.

Questo sta a confermare le responsabilità del Governo, da noi denunciate nel dibattito dello scorso anno: non si lascia continuare uno sciopero per 40 giorni, un'agitazione che ha colpito soltanto ed esclusivamente le società di preminente interesse nazionale e che è servito invece da comoda trincea per gli armatori delle compagnie private, le quali durante lo sciopero hanno regolarmente fatto navigare le proprie navi e forse hanno incrementato anch'essi (oltre che quelli stranieri) il loro reddito proprio per effetto dello sciopero che per 40 giorni ha paralizzato completamente le navi delle società di preminente interesse nazionale.

Mi avvio alla conclusione, perchè credo che il continuare significherebbe soltanto ripetere quello che abbiamo già detto negli anni precedenti.

C'è però un piccolo particolare, un particolare forse modesto nei confronti del complesso della nostra Marina mercantile, ed è quello che riguarda la pesca. È vero, collega relatore, che i nostri pescherecci sono aumentati notevolmente di numero. Ma ho un dubbio, che del resto in parte è già stato espresso anche dal collega Menghi: il dubbio cioè che il quantitativo del pescato da parte dei nostri pescatori sia rimasto pressochè invariato. La cifra che il collega Menghi indicava come necessaria per l'approvvigionamento del pesce di importazione, e che si aggira intorno ai 35 miliardi, mi pare stia a dimostrare una situazione stazionaria pesante nella nostra bilancia commerciale. E non credo nemmeno che si sia verificato un incremento notevole nel

consumo del pesce da parte della popolazione italiana. Anche a questo riguardo credo che un'opera svolta regolarmente dallo Stato, tendente a dimostrare l'utilità del consumo del pesce da parte della nostra popolazione, e un adeguato insegnamento circa le confezioni più appropriate, potrebbero servire effettivamente a determinare un incremento nel consumo di questo prodotto.

Ma, per aumentare il consumo di pesce, bisogna anche provvedere ad aumentare l'acquisizione del pesce stesso, senza aggravare ulteriormente la nostra posizione commerciale che è già abbastanza pesante con i 35 miliardi di pescato che importiamo dallo estero.

Come è possibile realizzare questo? Il collega Menghi, iniziando questa discussione, ha proposto la trasformazione di una parte del nostro naviglio peschereccio. Io non intendo oppormi a questa proposta; però ho poche speranze che una modificazione dei nostri velieri in navigli a motore possa modificare notevolmente la situazione. Credo piuttosto che potrebbe servire a modificarla una nostra regolare organizzazione di pesca oceanica; la quale però non dovrebbe essere un'organizzazione a tipo monopolistico, ma dovrebbe facilitare, se fosse possibile — e dovrebbe essere possibile — la costituzione di cooperative *ad hoc* con la partecipazione magari degli stessi Comuni che possono essere maggiormente interessati all'acquisizione di pesce ben conservato, sano ed a buon prezzo.

Sarebbe questa un'organizzazione che meriterebbe l'attenzione, forse già in parte data con risultati fino ad ora assai modesti, da parte del nostro Ministero della marina mercantile; ma andrebbe sviluppata con una volontà e con una energia maggiori.

Si dice, per esempio, che il pescato da una nave attrezzata per la pesca oceanica deve esser portato necessariamente in Patria dalla nave che lo ha pescato e che non può essere trasferito, perchè, se trasferito su una nave che facesse il trasporto e non fosse la nave che lo ha pescato, andrebbe incontro al pagamento della tassa doganale che è assai notevole. Io non capisco questa pericolosità, questa necessità di distrarre da un lavoro

reddizio una nave attrezzata per fare un determinato lavoro e obbligarla tutte le volte che ha un centinaio di tonnellate di pesce a fare il tragitto, andata e ritorno, con il pericolo, che spesso si verifica, che quella certa raccolta di pesce che in quei determinati giorni è possibile, non è più possibile realizzare quando si ritorna sullo stesso posto dopo 14 o 15 giorni, perchè durante quei 14 o 15 giorni gli spostamenti di correnti, o altri fattori, hanno fatto sì che il pesce non si trovi più in quella zona ma in zone assai più lontane e non facilmente rintracciabili.

È, ripeto, un aspetto marginale della nostra Marina mercantile, ma è un aspetto che interessa la collettività nazionale perchè può offrire la possibilità di un alimento sano e ad un prezzo onesto.

Concluderò come ha concluso il relatore: data la posizione geografica dell'Italia, occorre impostare una politica marinara di ampio respiro, con visione ampia e feconda dell'avvenire dei nostri traffici, della forza dei nostri commerci e per il progresso della nostra economia. Sono parole sue, senatore Florena; le faccio mie ripetendo ancora una volta la stessa conclusione espressa anni addietro. Però, soggiungo, è questo il Governo capace di far ciò? A nostro parere no. Ed è per questo che voteremo ancora una volta contro il bilancio della Marina mercantile. *(Applausi dalla sinistra)*.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. E con questo sistema, povera Marina mercantile! *(Interruzioni dalla sinistra)*. A che giova sostenere delle tesi per poi votare contro?

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Ruggeri, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R U S S O, *Segretario*:

« Il Senato,

rilevando che fra i porti per i quali è previsto un pubblico intervento per sviluppa-

re le attrezzature e l'efficienza, non è compreso quello di Ancona, che per la sua posizione geografica rappresenta lo scalo marittimo più conveniente per tutta l'Italia centro-orientale;

conoscendo gli sforzi che gli enti locali di Ancona hanno fatto e sono disposti a continuare a fare per ricavare dal mare, adottando la cosiddetta "soluzione olandese", terreni da mettere a disposizione di attività industriali che hanno necessità di operare a ridosso di bacini portuali;

considerando pertanto che tale programma, e che una immancabile rinascita dell'economia marchigiana, sarebbero pregiudicati dalla mancanza di un porto efficiente e moderno;

considerando inoltre che l'attuale capacità ricettiva mercantile di detto porto è diminuita perchè alcuni scali sono stati adibiti o per banchine di armamento o per uso militare;

invita il Ministro della marina mercantile a farsi interprete di dette esigenze, predisponendo, di concerto con gli altri Ministri interessati, un piano tecnico finanziario per lo sviluppo ed il potenziamento del porto di Ancona ».

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

R U G G E R I. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io desidero intrattenermi su due problemi tratteggiati dal relatore: il problema della pesca e il problema del lavoro portuale. E sul problema della pesca, mi consenta l'onorevole Ministro, inizio questo mio breve intervento così come lo iniziò lui, lo scorso anno, a conclusione del dibattito sul bilancio della Marina mercantile. Sull'argomento della pesca l'onorevole Ministro iniziò con queste testuali parole: « Voglio assicurare gli onorevoli Ruggeri, Barbaro e Caruso che sono convinto che la pesca italiana non ha ancora avuto lo sviluppo atteso perchè non è stato fatto a suo favore tutto quello che è necessario ». Continuava l'onorevole Ministro di-

cendo che « questo settore non è affatto di secondaria importanza nel quadro dell'economia nazionale e con una coraggiosa azione potrebbe essere trasformato fino a far scomparire quei sintomi di depressione cronica che finora l'hanno travagliato ».

Non ripeto qui le accorate richieste che sono state fatte da parte nostra e dal relatore del decorso bilancio, l'onorevole Restagno, e che ora, sia pure in tono minore, ribatte l'onorevole Florena. Io ritengo addirittura superfluo illustrare tutti i problemi che riguardano la pesca, perchè ormai tutti coloro che se ne occupano conoscono a memoria la questione per aver ascoltato decine e decine di discorsi, di oratori, di relatori, di Ministri.

Accenno solo di sfuggita ai principali temi, non allo scopo di illustrarli, ma per vedere, alla luce del bilancio — poichè è di questo che dobbiamo parlare — cosa è successo. È stato chiesto insistentemente il riordinamento, la unificazione dei servizi. Vecchio problema. Non se ne sa nulla. Il relatore chiede quest'anno al Ministro cosa ha intenzione di fare. Badi, onorevole Florena, vorrei darle un avvertimento. Questo problema fu trattato fin dalla prima legislatura, nel 1948: ne parlai io stesso. Furono date assicurazioni, come anche questa volta verranno date. Poichè lei sostiene giustamente la tesi che occorre unificare i servizi, io le consiglio di essere guardingo nell'accogliere le assicurazioni del Ministro su questo problema, perchè sono dodici anni che il problema è stato posto ed ancora non si è riusciti a venirne fuori.

È stato chiesto insistentemente il potenziamento degli studi e delle ricerche. Si riconosce che gli istituti ittologici non sono attrezzati, ma non si provvede a modificare gli stanziamenti. Nel bilancio 1959-60 erano previsti venti milioni e tutti gli oratori, in questo e nell'altro ramo del Parlamento, ne hanno chiesto l'aumento, si capisce, da attuare con provvedimento legislativo da presentare. Sono restati i venti milioni che devono servire, — udite! —: « per esperimenti sui sistemi di pesca e per l'acquisto

al medesimo fine di nuovi macchinari, reti, attrezzature da pesca, per sovvenzioni, borse di studio, indennità, premi nel campo della pesca e delle costruzioni navali, per la pesca su iniziativa del Ministero della Marina mercantile ».

Venti milioni, onorevole Ministro! Lei con questi 20 milioni non dico che non troverà i banchi da pesca, ma probabilmente non troverà nemmeno il più piccolo pesciolino. So che ultimamente, per un progettino di legge che è stato passato alla Commissione finanze e tesoro, si è trovato il modo di dare 5 milioni ad un Istituto internazionale il cui Presidente è il Principe Ranieri di Monaco, il quale riceve per questo Istituto decine di milioni da tutto il mondo; ed anche noi abbiamo partecipato con 5 milioni. Nessuno conosce questo Istituto, nessuno sa niente; si dice che pubblichino una rivista che nessuno ha mai visto. Quando il Parlamento però chiede di mettersi in linea per le ricerche dei banchi da pesca, per gli esperimenti a favore dei pescatori, allora non si trova un soldo. Si ammette, si concede a parole e poi non se ne fa assolutamente niente. Erano stati chiesti, onorevole Ministro, maggiori stanziamenti per il fondo di dotazione. Si capisce, anche qui bisognava presentare durante l'esercizio delle proposte di legge. Si riconobbe e si riconosce che lo stanziamento non è sufficiente, fu male organizzato e che la distribuzione non sempre è giusta perchè serve (o per lo meno serviva, dato che lo stanziamento è stato soppresso) soltanto alla trasformazione delle vecchie barche, senza considerare i pescatori privi di barca. I contadini cercano la terra, i pescatori cercano la barca; ma per il pescatore senza barca non si concede niente. È stato detto dal relatore l'anno scorso, ed eravamo tutti d'accordo, che bisognava sviluppare questo modesto, anzi modestissimo contributo per la costruzione di navi da pesca; modestissimo contributo, tant'è che molti armatori ne fanno anche a meno. Potrei citarlesene un elenco di armatori che date le pastoie, dato il gravame di questo fondo di dotazione preferiscono farne a meno. Comunque era già qualcosa, ma è sparito, « soppresso », dice il bi-

lancio. Era stato chiesto — scusi, onorevole Ministro, se sono monotono — anche con disegni di legge di iniziativa parlamentare, di cui uno della mia parte ed uno del senatore Tartufoli, un contributo permanente per investimenti nel settore della pesca lungo le coste adriatiche che sono state danneggiate dal Trattato di pace con la Jugoslavia. Non si capisce perchè alcune zone del Nord-Adriatico hanno avuto qualcosa, anche se poco, mentre altre zone non hanno ricevuto niente e sono le zone più danneggiate, perchè i banchi da pesca concessi nel Trattato con la Jugoslavia non riguardano il medio Adriatico. E lei, onorevole Ministro, potrebbe esaminare il numero delle licenze non concesse, ma richieste. Anche di questo non si è più parlato e non se ne sente più parlare.

Si sperava che fosse mantenuto il contributo per il trasferimento di unità da pesca. Non è un metodo perfetto questo per aiutare la pesca, ma poichè il fenomeno si verifica, poichè è necessario creare un certo equilibrio tra Adriatico e Tirreno, dato che molte barche avrebbero desiderio, intenzione di sperimentare il trasferimento dall'Adriatico al Tirreno e non ce la fanno con i propri mezzi (il trasferimento non è una cosa semplice perchè i pescatori debbono portarsi dietro le famiglie), era stato chiesto di mantenere lo stanziamento previsto in bilancio, magari di perfezionarlo, esaminando a fondo il problema. Finito anche questo, non c'è più niente. Anche sui problemi di organizzazione da diverse parti si è unanimemente riconosciuta l'urgenza di unificare le tre Casse malattie: la Tirrena, la Meridionale e l'Adriatica. Questo problema è vecchio come il cuoco. Non si capisce perchè ogni Cassa abbia un suo trattamento; ogni Cassa si fa pagare in modo diverso e concede l'assistenza in modo diverso; con questa aggiunta, che una delle Casse, la più organizzata, la Tirrena, fa pagare di meno e concede di più. Si è chiesto di unificarle, e ci si è risposto: unificheremo, ma anche questo progetto è sparito.

Infine si era chiesta una politica organica e questa sera il senatore Menghi ha parlato

della presentazione di un piano azzurro: auguri e buona fortuna; saremo qui ad approvarlo e potenziarlo, ma non certo con questo bilancio che poi analizzeremo particolarmente, senza perdere tempo, signor Presidente, perchè non c'è niente.

Si era chiesta, dicevo, una politica organica per creare un equilibrio fra le tre flotte, chiamiamole così: la flotta costiera, la flotta di altura e la flotta atlantica o fuori degli stretti. Occorrono piani tecnici, finanziari ed economici. Ma a questo punto è sparito il bilancio. Ecco il bilancio della Marina mercantile per il settore della pesca: spese relative all'esercizio di mezzi nautici per la sorveglianza, 35 milioni. Soldi completamente buttati via, perchè non si sorveglia niente. O attraverso il Tesoro si forniscono le Province, che sono state delegate a questo servizio, dei mezzi sufficienti che oggi non hanno, con un finanziamento iniziale di impianto, e poi le Province penseranno allo esercizio, o è inutile che ci inganniamo a vicenda. Lo stanziamento è stato aumentato di cinque milioni, ma non si sorvegliano ottomila chilometri di coste con 35 milioni.

Seconda voce: contributo annuo a favore della fondazione assistenziale rifornimento per la pesca, 50 milioni. Sembra una cifra consistente, ma se si vuol valutare il sacrificio della collettività nei confronti della categoria dei pescatori, basti pensare che questi sono 150 mila e, se per ipotesi lo stanziamento venisse distribuito proporzionalmente fra tutti i lavoratori, a ciascuno spetterebbero 340 lire.

Ci sono poi 3 milioni e 300 mila lire per contributo alla spesa di funzionamento della Commissione internazionale per la pesca nell'Atlantico Nord occidentale. Qui basterebbe dire che noi nell'Atlantico Nord occidentale non ci siamo, che solo adesso qualche barca privata da 500-800 tonnellate comincia ad andarci.

In ultimo ci sono i famosi 20 milioni che ho illustrato prima. Questo è il bilancio per la pesca: 108 milioni.

E da parte del relatore, del Ministro, questa sera anche da parte del senatore Menghi, ci si lamenta che non vi è consumo di pesce

in Italia; ed il Ministro l'anno scorso disse che è un paradosso un consumo *pro capite* di pesce di cinque o sei chili per italiano. Anche l'onorevole Florena si meraviglia. Trovate invece la causa, che è chiara: cattiva organizzazione in tutte le fasi, dalla pesca allo sbarco, alla vendita, all'organizzazione dei mercati ittici, fino al consumo: tutto è sbagliato e da rifare. Potrei ripetere le parole con le quali l'anno scorso il Ministro ha iniziato il suo dire su questo problema. La conseguenza è chiara: alto costo, alti prezzi, perchè il pesce è buono, e se costasse meno è chiaro che verrebbe consumato. Invece il prezzo del pesce è proibitivo e quindi il consumo diminuisce e la responsabilità è di chi dirige la politica della pesca, è del Governo; è naturalmente di quei settori del Parlamento che sostengono questo Governo. Noi su questo problema ascolteremo quello che di nuovo dirà l'onorevole Ministro, però lo avvertiamo di una cosa: le parole ci lasceranno indifferenti, probabilmente se lei compirà degli atti e comunicherà con precisione, con scadenze, quello che intende fare, allora ne trarremo un giudizio.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Votando contro il bilancio, queste sono le conseguenze che ne trarrete.

R U G G E R I. Lei, con la sua maggioranza, può fare quello che vuole, e tenga presente che queste cose le abbiamo dette da 12 anni a questa parte ed io sono sei volte che parlo sulla pesca e torno a ripetere le stesse cose. Noi votiamo contro perchè il bilancio della Marina mercantile per la parte che riguarda la pesca praticamente non esiste.

Sul problema delle Compagnie portuali mi devo rivolgere al relatore, onorevole Florena, non essendo possibile passare sotto silenzio la parte della sua relazione che si occupa di questo problema, soprattutto perchè le sue parole, non c'è dubbio, creeranno un grave allarme nelle categorie interessate.

Si torna infatti a parlare di nuovo e in termini ufficiali della necessità di modificare l'attuale situazione giuridica del lavoro por-

tuale, affermando nuovamente che esiste un regime di monopolio a favore dei lavoratori per le operazioni di carico e scarico. Veramente l'onorevole Florena pone il problema in termini abbastanza diplomatici, dà un colpo al cerchio e uno alla botte, però, probabilmente proprio per questo suo linguaggio, per questa sua presentazione del problema (vorrei che mi smentisse), l'attacco è più pericoloso di quello che è stato fatto nel passato.

Questo problema fu posto in quest'Aula nel 1950 o 1951, non ricordo esattamente, da parte di un senatore della maggioranza, dal senatore Menghi. Il senatore Menghi presentò allora un disegno di legge, che gli agenti marittimi fecero immediatamente proprio e che i lavoratori marittimi riuscirono a respingere: era un attacco frontale contro il regime delle compagnie, in favore di un regime di libera offerta della mano d'opera nell'ambito dei bacini portuali, per creare uno stato di sfruttamento e di schiavismo, la stessa situazione che si è pronti a creare anche oggi, malgrado tutti i contratti di lavoro, malgrado tutti i contratti *erga omnes*, perchè l'ambiente portuale è quello che è e noi lo conosciamo.

Però il ragionamento dell'onorevole Florena ha diversi punti deboli se non addirittura contraddittori. Il collega Barbareschi ha già accennato a questo problema, anche senza esaminarlo a fondo. Secondo il senatore Florena, i portuali hanno guadagnato in media nel 1959 2.640 lire al giorno, chi più chi meno quindi, a seconda dei porti. Lo onorevole Florena sa però che, per arrivare a questa cifra, si sono dovute comprendere, se non la tredicesima e gli assegni familiari, le quote di maggiorazione per i lavori disagiati e faticosi, che si verificano frequentemente: lavori notturni, festivi, straordinari, che sono spesso richiesti per rendere disponibili più rapidamente le navi.

Si tratta dunque di una retribuzione lorda di 60-65 mila lire mensili; ma bisogna sapere cosa significano 10, 12, qualche volta 14 ore di lavoro in stiva, per poter dare un reale giudizio su questa retribuzione.

FLORENA, *relatore*. Mi riferisco al lavoro normale.

RUGGERI. Veramente le 2.640 lire sono comprensive di queste altre voci. Ad ogni modo non è neanche questo il problema di fondo.

Nessuno potrà definire esagerato questo salario, tenuto presente il costo attuale della vita ed il sacrificio del lavoro del portuale. Voi sapete che quando uno ha lavorato per 4 giorni in una stiva di grano, deve riposarsi a letto per almeno 48 ore e alimentarsi convenientemente. Parliamo dunque del problema in termini concreti, se no non si può valutare il reale valore del salario. Tenuto presente questo, dunque, tutto il ragionamento antimonopolista dell'onorevole Florena viene a cadere. Infatti, a cosa vuole tendere? In termini economici si vuole sostenere che la tariffa portuale non è al livello internazionale, che bisogna stare attenti, soprattutto tenendo presente il M.E.C., di non perdere il traffico. Fino a questo punto il senatore Florena non arriva col suo ragionamento; ma è sottinteso, se no egli non sosterebbe quella tesi. Onorevole Florena, in realtà la sua tesi non può essere sostenuta, e se l'imbarco e lo sbarco costano di più nei porti italiani, le cause vanno ricercate altrove, come altri colleghi hanno sostenuto. Per esempio, nella ormai riconosciuta e lamentata deficienza degli impianti di imbarco e sbarco che non sono più rispondenti alle esigenze di oggi, per quanto essi siano stati costruiti dopo la guerra. Ma non sono più all'altezza dei costi internazionali. Questo l'onorevole Florena non lo dice. Io ritengo che non si possa veramente pensare che i costi definitivi di certe produzioni, che utilizzano materie prime di importazione e che sono a loro volta esportate, ove interviene anche l'onere delle operazioni di imbarco e di sbarco, sarebbero sensibilmente minori se vi fosse una libera concorrenza della mano d'opera addetta al facchinaggio marittimo. Non è una cosa seria questa, anche perchè non è assolutamente questa la causa degli alti costi.

Ma vi è un'altra contraddizione nella relazione del senatore Florena, là dove si parla di regime di monopolio esistente nell'operazione di sbarco ed imbarco. Prendiamo i dati della relazione: su 90 milioni di tonnellate, naturalmente compreso il carico liquido, cioè il petrolio — che ha praticamente sostituito il carbone e per il quale non è necessaria la mano d'opera dello scaricatore portuale —, di merci imbarcate e sbarcate nel 1959, 53 milioni di tonnellate sono stati manipolati dalle Compagnie portuali. Dov'è allora il monopolio?

Vogliamo poi esaminare, proprio in termini di organizzazione dell'azienda, quali sono i rapporti tra Compagnia portuale ed imprenditore e autorità marittime? Vediamoli, e stabiliamo se si può effettivamente parlare di monopolio. Intendiamoci: noi saremmo anche disposti ad accettare l'abolizione di quell'articolo del Codice della navigazione concernente tale questione; prima però vorremmo che fossero messe le mani su qualche altro monopolio, cioè sulla « Montecatini », per esempio, sui monopoli elettrici, su quelli zuccherieri, eccetera! Allorquando avremo smobilitato queste strutture, saremo anche disposti ad abolire il regime delle compagnie portuali!

Ma vediamo in che cosa consiste questo monopolio: non nella tariffa, la quale viene fissata dall'ufficio del lavoro portuale dove i rappresentanti dei lavoratori sono una minoranza; non negli organici, che vengono stabiliti d'autorità dai dirigenti dell'ufficio del lavoro portuale in base alle necessità del traffico; neanche nella condotta amministrativa delle Compagnie, che debbono presentare ai revisori nominati dalle autorità portuali, e non dai soci, come avviene per le Cooperative, tutto il loro movimento. Insomma, se una Compagnia portuale compra una macchina per scrivere, deve sottoporre lo acquisto al collegio dei revisori. Dove sta allora il monopolio?

Badate, noi non neghiamo — e come vedete non disconosciamo i difetti delle nostre organizzazioni — che vi siano dei difetti nel funzionamento delle Compagnie portuali, come ve ne sono in tutte le cose di questo mon-

do; difetti che però bisogna eliminare o correggere. D'altra parte, però, bisogna considerare che le autorità portuali, proprio in base al Codice della navigazione, hanno i mezzi per far ciò. E discutano, non in termini d'imperio, di ordini, ma discutano con i dirigenti delle Compagnie portuali, tirino fuori le cose che non vanno e cerchino di migliorare questo importante servizio. Ma non si può dire: se vi sono dei difetti in una struttura, eliminiamo la struttura. Bisogna vedere se questa struttura ha ragione d'essere e noi diciamo che ha ragion d'essere perchè il servizio portuale per la sua importanza e la sua delicatezza deve essere considerato alla stregua di un servizio pubblico. I traffici portuali non possono essere demandati alla prima intrapresa che si presenti, magari una intrapresa organizzata. Conosciamo il passato delle agenzie marittime che poi mettono la percentuale quando presentano i conti agli armatori. Quindi deve essere considerato, non dico proprio come un servizio pubblico, ma alla stregua di un servizio pubblico. Perciò, anche per queste ragioni, le cosiddette autonomie funzionali — ecco l'esempio che lei onorevole Ministro mi diceva di portare — che cominciano ad essere concesse debbono essere eliminate. Vi possono essere dei casi in cui la cosiddetta autonomia funzionale è utile alla economia generale. Si discuta con la Compagnia, con i dirigenti, e si chieda il loro assenso, ed esso può venire dato quando si riconosce che il lavoro può essere più economico per l'ubicazione del porto, della banchina e per altri elementi. Questa è la strada. L'onorevole Florena lamenta che il Ministero abbia concesso solo qualche autonomia funzionale, che qualche altra non è stata data, si augura che il problema nel complesso possa essere riesaminato. Non c'è niente da riesaminare. C'è caso mai un problema, quello di rendere più efficiente il lavoro delle Compagnie, di democratizzare veramente questi organismi sul tipo delle Cooperative.

State tranquilli che così le cose andranno molto meglio.

E qual è lo scopo che ci si propone? Queste cose sono chieste dalle agenzie marittime le quali vogliono costituire poi gruppi di lavoro. Onorevole Florena, lei è il relatore, ma

io ho una certa conoscenza del problema. Esse vorrebbero seguire le operazioni per conto proprio, con dei gruppi di fortuna; ritornare cioè a 50 anni addietro. Le ho detto prima che questo attacco alle Compagnie portuali dieci anni fa è stato respinto. Dieci anni fa, come fino ad un mese fa, l'organizzazione sindacale dei portuali era unitaria ed è stata l'unica organizzazione di categoria che non ha avuto mai fratture. E gli imprenditori si sono dovuti adattare alla situazione. Oggi certe forze si sono mosse e sono riuscite a scalfire, non dico ad incrinare, l'unità sindacale e per lo meno sulla carta hanno costituito dei sindacati plurimi. Allora sembra giunto il momento per riprendere l'azione e l'attacco contro il cosiddetto monopolio dei lavoratori portuali.

La scissione sindacale ha avuto un meschino risultato ed io mi auguro ed auguro soprattutto ai lavoratori portuali che altrettanto meschino risultato possa avere questo rinnovato attacco contro, non le Compagnie, ma il salario dei lavoratori.

A conclusione, onorevole Presidente, dirò due parole sull'ordine del giorno da me presentato. Io non sono abituato a presentare problemi particolari della mia città, per lo meno in questa occasione di discussione di bilanci. Ma ad Ancona sta succedendo qualcosa che non possiamo passare sotto silenzio. Le forze locali — Provincia, Comune, Camera di commercio — stanno spendendo del denaro per creare intorno al porto delle aree da cedere ad aziende che abbiano interesse a svolgere la loro attività a ridosso delle banchine. Si spende per ordinaria manutenzione e per rifacimento delle banchine, per la ricostituzione di fondali, eccetera, ma il porto da quattro o cinque anni si è veduto portar via quasi la metà delle banchine, perchè parte è stata concessa al Cantiere navale per necessità di allestimento, parte è stata riservata per esigenze di natura militare.

Il porto corre quindi il rischio di non poter soddisfare alle eventuali, augurabili esigenze del traffico. Ho pertanto presentato un ordine del giorno, perchè il problema sia considerato attentamente dalle autorità governative. Bisogna esaminare un piano per sviluppare in quantità, per quanto riguarda il

banchinamento e gli scavi, e in qualità le attrezzature del porto di Ancona. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

R U S S O , *Segretario:*

Al Ministro dell'interno, premesso che dal gennaio 1959 al maggio 1960 i Pretori di Gravina di Puglia e di Barletta, nonché i Tribunali di Bari e Trani hanno assolto, in ventuno processi, e con formula piena, quei cittadini che, in conseguenza di ventuno distinte denunce, erano stati portati al loro giudizio in quanto accusati dai Commissari di Pubblica sicurezza dei due suddetti paesi di aver commesso reati inesistenti, si chiede di interrogare l'onorevole Ministro per sapere se ritenga ancora compatibile la permanenza in Gravina e Barletta dei due Commissari di Pubblica sicurezza responsabili di tanto arbitrio e vessazione ai danni di onesti cittadini e se non ritenga invece necessario oltre che giusto il loro trasferimento in altre sedi ad evitare che continuano nell'abusare, in maniera così manifesta, della loro autorità in odio di chi da quei Commissari è ritenuto responsabile di militare e dirigere organizzazioni e partiti della classe operaia, che, se pur riconosciuti legittimi dalla Costituzione repubblicana, pare non lo siano ritenuti per tali dai suddetti zelanti funzionari (816).

GRAMEGNA, DE LEONARDIS

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sul grave arbitrio commesso dal funzionario dell'ufficio telegrafico di Reggio Emilia, il quale ha respinto un telegramma di auguri di successo ai comunisti siciliani nella lotta contro il Governo presieduto dall'onorevole Tambroni nel momento in cui si svol-

geva l'assemblea regionale del Partito comunista italiano e per conoscere i provvedimenti che intende adottare contro colui che ha violato la libertà di corrispondenza fra i cittadini (817).

SACCHETTI, GELMINI

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

Ai Ministri dell'interno e del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali disposizioni intendano adottare per far in modo che la Prefettura di Napoli intervenga a dare una giusta interpretazione della legge del 21 agosto 1959, n. 200, ed in particolare dell'articolo 4 di detta legge che si riferisce al modo in cui debbono essere costituiti gli imballaggi per i mercati ortofrutticoli al fine di non costringere alla disoccupazione, con l'attuale assurdo divieto dell'uso delle ceste per i prodotti ortofrutticoli, i cestai che nella cittadina di Marano costituiscono una importante categoria di lavoratori (1714).

VALENZI

Ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità, per conoscere i provvedimenti che si intendono adottare per l'approvvigionamento idrico del comune di Barrafranca in seguito agli accertamenti fatti dal laboratorio di igiene e profilassi di Enna, che ha riscontrato nell'acqua, che alimenta sedicimila abitanti, la presenza di acido nitroso ed il rialzo dei titoli ossidimetrici (Kuhel), giudicando l'acqua stessa non potabile, anche dal punto di vista batteriologico (1715).

ROMANO Antonio

Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, sulla opportunità di accogliere il voto unanime espresso il 7 maggio 1960 dal Consiglio comunale di Falconara Marittima, diretto a richiedere che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato accantoni la proposta di automazione del passaggio a livello sulla linea Ancona-Fabriano-Foligno-Orte-Roma e che l'A.N.A.S. provveda alla costruzione di

253ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

7 GIUGNO 1960

un cavalcavia sulla strada nazionale n. 16, come già previsto nel piano regolatore della città (1716).

CAPALOZZA

**Ordine del giorno
per le sedute di mercoledì 8 giugno 1960**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani mercoledì 8 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 11 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 11

Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'eserci-

zio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (939).

ALLE ORE 16,30

Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (933).

La seduta è tolta (ore 20,25).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari