

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 256<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 9 GIUGNO 1960

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente **MERZAGORA**,  
indi del Vice Presidente **TIBALDI**

#### INDICE

<b>Congedi</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 12195	<b>MENGHI</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 12210, 12211
<b>Disegni di legge:</b>		<b>PESSI</b> . . . . .	12213
Presentazione di relazioni . . . . .	12195	<b>RUGGERI</b> . . . . .	12210
Richiesta e approvazione di procedura d'urgenza per il disegno di legge n. 979 . . . . .	12218	<b>ZANNINI</b> . . . . .	12213
Ritiro . . . . .	12195		
« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (939) (Seguito della discussione e approvazione):		Disegno di legge costituzionale:	
<b>BARBARO</b> . . . . .	12214	« Assegnazione di tre senatori ai comuni di Trieste, Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle e Sgonico » (820-B) (In prima deliberazione: approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione con modificazioni):	
<b>CORBELLINI</b> . . . . .	12210 e <i>passim</i>	<b>BISORI</b> , <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	12219
<b>CRESPELLANI</b> . . . . .	12211	<b>PELLEGRINI</b> . . . . .	12220
<b>CROLLALANZA</b> . . . . .	12210	<b>SCHIAVONE</b> , <i>relatore</i> . . . . .	12218
<b>FIORENTINO</b> . . . . .	12215, 12217		
<b>FLORENA</b> , <i>relatore</i> . . . . .	12195	<b>Interrogazioni:</b>	
<b>GENCO</b> . . . . .	12212, 12217	Per lo svolgimento:	
<b>GOMBI</b> . . . . .	12214	<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	12220
<b>GUIDONI</b> . . . . .	12213	<b>GAIANI</b> . . . . .	12220
<b>JERVOLINO</b> , <i>Ministro della marina mercantile</i>	12202	<b>TRABUCCHI</b> , <i>Ministro delle finanze</i> . . . . .	12220
	e <i>passim</i>		



## Presidenza del Presidente MERZAGORA

**PRESIDENTE.** La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

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

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

### Congedi

**PRESIDENTE.** Ha chiesto congedo il senatore Berlingieri per giorni 7.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

### Annunzio di presentazione di relazioni

**PRESIDENTE.** Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni:

a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), dal senatore Cerulli Irelli sul seguente disegno di legge:

« Cessazione dell'Amministrazione fiduciaria italiana della Somalia » (1071-Urgenza);

a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), dal senatore Spagnoli sui seguenti disegni di legge:

« Delega al Governo della facoltà di emanare, con decreti aventi valore di legge, provvedimenti in materia di restituzione dell'imposta generale sull'entrata all'esportazione e d'imposta di conguaglio alla importazione » (979);

« Attività e disciplina dell'Ente autonomo di gestione per le aziende termali e altri provvedimenti ai fini dell'inquadramento delle partecipazioni statali » (999).

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

### Annunzio di ritiro di disegno di legge

**PRESIDENTE.** Comunico che il senatore Zelioli Lanzini ha dichiarato di ritirare il seguente disegno di legge:

« Ripristino delle disposizioni transitorie per i concorsi a posti di sanitari e farmacisti ospedalieri di cui alla legge 10 marzo 1955, n. 97 » (1052).

Tale disegno di legge sarà pertanto cancellato dall'ordine del giorno.

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge:** « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (939)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1960 al 30 giugno 1961 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**FLORENA**, relatore. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, iniziai la mia relazione esprimendo il timore che non sarei riuscito a fornire una

completa disamina dei complessi problemi che si collegano all'attività della Marina mercantile. Debbo ora aggiungere che lo esame sempre più approfondito delle numerose e vitali attività che si riferiscono alla nostra vita marinara, ha confermato in me relatore la convinzione autocritica di non essere stato veramente completo. I riflessi di tutto quanto connesso con le nostre attività marinare (marina mercantile, industria delle costruzioni navali, pesca, attività collaterali) sono veramente profondi nel campo economico, sociale, politico, di prestigio nazionale e si manifestano in modo così vario per le attività di lavoro che ne sono influenzate e per le varie categorie di lavoratori e imprenditori che vi sono interessate, che non si è mai sicuri di avere completamente messo in chiaro tutti i problemi.

Ho accennato a riflessi nel campo del prestigio nazionale. Chiunque di noi ha avuto la ventura di trovarsi in qualche porto estero conosce la sensazione di vivo compiacimento che si prova quando si vede la nostra bandiera nazionale sventolare sulla poppa di qualche nave e la gioia e la soddisfazione orgogliosa che si sentono quando si rileva che la nostra nave è tra le più moderne e le più rispondenti alle esigenze della nuova tecnica. Nel corso della mia relazione ho dimostrato che su questa strada noi siamo decisamente avviati e ciò non può non dare un senso di soddisfazione per le posizioni raggiunte e una fiduciosa visione dell'avvenire nel campo delle attività della nostra Marina.

Oltre allo sviluppo, sempre maggiore ed adeguato alle più moderne soluzioni tecniche, delle nostre navi cisterna, abbiamo in corso di esecuzione il programma della Finmare e proprio in questi giorni si inizia, con il viaggio inaugurale, la vita della nostra magnifica « Leonardo da Vinci », che ha destato un vivo senso di orgoglio soddisfatto in tutti gli italiani e grande ammirazione in campo internazionale. Come al solito, lungo o breve che sia, il dibattito che si svolge in quest'Aula e nell'altro ramo del Parlamento sul bilancio della Marina mercantile mette a punto sempre con passione e vivacità i vari problemi e stimola le sempre vive aspirazioni ad un avvenire migliore, non solo nel campo

del potenziamento della flotta e in quello delle attività industriali connesse, ma anche per quanto riguarda le condizioni sociali della nostra gente di mare nonché nel settore della pesca che, per le peculiari, tradizionali consuetudini, trova maggiori difficoltà per adeguarsi completamente alle esigenze della vita moderna.

Non possiamo, onorevoli colleghi, non riconoscere onestamente che, sebbene il travaglio sia pesante, sebbene in certi settori siamo ancora lontani dalla meta, molto si è fatto e molto è già nella fase di realizzazione. Ma non bisogna dimenticare i punti di partenza e occorre tener presente quanto grande sia e ponderoso il problema, anche dal punto di vista dei mezzi necessari per realizzare gli obiettivi che ci siamo posti.

Sento il dovere di esprimere il mio omaggio per l'opera costante e fattiva che svolge l'illustre nostro (Ministro, senatore Jervolino, che da anni seguo con stima ed affetto nei suoi vari campi di attività; egli sente profondamente i problemi del suo Ministero e, pur dovendo affrontare difficoltà continue, determinate specialmente da esigenze di carattere finanziario, prosegue nel suo programma di realizzazioni, come lo provano le luminose iniziative che a mano a mano si rilevano.

Ringrazio gli onorevoli colleghi che nei loro interventi hanno avuto espressioni gentili nella valutazione della mia modesta opera di relatore. Ciò mi lusinga e mi conforta.

Come nelle discussioni degli anni precedenti, fra gli argomenti più importanti, sui quali convergono molti degli interventi, sono in modo particolare quelli riguardanti i problemi della pesca. E ciò non perchè in questo campo nulla sia stato fatto — sarebbe ingiusto affermarlo — ma perchè in realtà molto ancora si deve fare. Ma io vi prego di considerare, onorevoli colleghi, quanto complesso sia il problema, non per sostenere che non si poteva fare di più, ma per ripetere che, quando determinati problemi sono veramente poliedrici e difficili, le soluzioni integrali naturalmente impegnano tempo e mezzi ingenti. Purtroppo in Italia, per lo enorme sviluppo delle coste, noi abbiamo una massa di isolati pescatori che ancora seguono

no sistemi vecchi non di secoli, ma di millenni.

Io ho vissuto a Napoli. Spesso la mattina, mi recavo a Mergellina, per assistere alla cosiddetta tirata delle reti. Una barca, due barche, due o tre pescatori. A terra, sei o sette uomini pronti ed in attesa. Afferravano i canapi e si spostavano tirando lentamente la rete, cantando una specie di nenia, muovendosi ad un passo quasi di danza. Io osservavo questa scena e pensavo che si ripetesse ciò che si faceva duemila anni fa. La stessa precisa scena: non poteva essere diversa.

P E S S I . La colpa non è di quei pescatori!

F L O R E N A , *relatore*. Non è questione di colpa. È uno stato di fatto che persiste su tutte le coste.

P E S S I . Persisterà parecchio, se andiamo avanti così.

F L O R E N A , *relatore*. Non cerchi subito il tono polemico. Io questo voglio dire: che purtroppo il problema è vasto, perchè ancora, nonostante tutto, vi sono tradizioni e abitudini che limitano le possibilità di progredire. Percorrendo in treno, in macchina, a piedi, le nostre coste, noi vediamo lontano una gran fila di fari luminosi, che sembrano un paese all'orizzonte: sono le lampare. Quei pescatori 20, 30, 40 o 50 anni fa tornavano la mattina gioiosi della pesca fatta. Oggi non c'è più pesce. Queste sono altre realtà che valgono per la quasi totalità delle nostre coste. Ecco i grossi problemi che, appunto perchè grossi, vanno affrontati, ma sono ponderosi e pesanti. Volevo solo dir questo, ma non parliamo di colpe.

Il senatore Menghi ricorda che l'Italia importa per l'alimentazione ingenti quantità di prodotti ittici e di carne, e, con riferimento al prodotto ittico, dice: cerchiamo di produrre di più; e aggiunge: data la riduzione della pescosità nelle coste territoriali, occorre andare a pescare dove il pesce si trova, orientandosi verso la pesca di altura e ver-

so la pesca oceanica, e quindi trasformando il nostro naviglio velico in naviglio motorizzato di altura ed in naviglio oceanico.

Non si può che convenire su questa impostazione, ma debbo richiamare l'attenzione del collega Menghi su quanto è indicato nella mia relazione. Siamo su questa strada: si tratta di incrementare i mezzi perchè le finalità sopra indicate si raggiungano quanto più presto è possibile. Collega Menghi, io penso che anche il Governo intenda seguire questo indirizzo, e lo sta dimostrando. Ma non perdiamo di vista l'enorme quantità di naviglio velico al quale sono legate decine di migliaia di pescatori, e ciò per valutare quanto ingenti siano i mezzi necessari.

Nei confronti della Jugoslavia e della Tunisia, mi auguro che si possano determinare rapporti migliori, come ho indicato nella mia relazione.

Il piano azzurro previsto dai pescatori inquadra una serie di realizzazioni che in parte sono oggi oggetto di leggi operanti, ed in parte allo stato di proposta. In sintesi, occorre un programma organico di provvidenze per lo sviluppo della pesca, orientato verso fini produttivi e di progresso sociale dei lavoratori. I provvedimenti singoli o esistono o sono previsti nei piani di realizzazione. È da augurarsi che si possa articolare un programma organico che potrà anche essere chiamato « piano azzurro ».

Il problema sollevato dal collega Menghi, sulla disciplina dei mercati, lo sentiamo tutti, ed io credo che sia inutile parlarne.

Il collega Crollanza ha fatto delle interessanti considerazioni sulla necessità dello ammodernamento della nostra flotta. Ma la soluzione di questo vitale problema è in atto, collega Crollanza; si tratta di operazioni che, per quanto si cerchi di far presto, hanno bisogno di tempo per risolversi in pieno, e di molti mezzi. È utile riflettere su quanto si è fatto in questi ultimi anni.

Quanto alle linee di preminente interesse nazionale, di cui così appassionatamente ha trattato il collega Crollanza, certamente l'onorevole Ministro, che segue con la nota passione il problema, illuminerà l'Assemblea sulla situazione in cui ci troviamo.

Il senatore Cervellati propone che le opere marittime, per quanto si riferisce alla costruzione ed alla manutenzione, siano di competenza della Marina mercantile. Io ritengo che ciò non sia pratico, perchè presso il Ministero stesso non c'è l'organizzazione tecnica e la struttura necessaria. È giusto però che il Ministero della marina mercantile — esprimo la mia opinione, naturalmente — abbia la possibilità di intervenire presso il Ministero dei lavori pubblici, e sarebbe forse più pratico che fosse il Ministero della marina mercantile a disporre dei finanziamenti.

L'onorevole Cervellati lamenta che le attrezzature tecniche portuali sono deficienti e non adeguate. Lo riconosciamo. Nella mia relazione ho indicato quali sono gli importanti lavori già in corso in vari porti, particolarmente a Genova, e devo dire che queste opere sono veramente complesse e richiedono molto tempo per la realizzazione. In sostanza, però, il senatore Cervellati imposta tutto il suo intervento su problemi squisitamente politici. Resta, malgrado le sue affermazioni negative, onorevole Cervellati, il concreto risultato finora conseguito in ordine al potenziamento della flotta italiana, ed è evidente che nel complesso i provvedimenti adottati dai Governi che lei considera incapaci di affrontare i problemi stessi, continuano ad essere operanti e produttivi.

Il senatore Barbareschi ha fatto delle considerazioni sui possibili riflessi dell'aviazione nei rapporti con la marina mercantile: considerazioni che condivido, come del resto si rileva dalla mia relazione, ma sono idee proiettate in un tempo lontano, per cui oggi non dobbiamo rallentare lo sforzo per il massimo potenziamento della nostra flotta.

Lamenta il senatore Barbareschi la mancata realizzazione delle opere necessarie e complementari del porto di Genova, e non c'è dubbio che sono questi i problemi che chiamerei primari. Ma, onorevole Barbareschi, consideri che nel porto di Genova sono stati già fatti, e sono in programma, altri lavori di ingente mole. Ho avuto l'onore di far parte di quel Consorzio per qualche anno e un poco conosco i problemi di quel porto.

Le necessità sono incalzanti e i programmi cercano di adeguarvisi. Per il traffico merci con la Sardegna, ella sa che sono in costruzione avanzata due navi traghetto, che naturalmente daranno nuove e più brillanti prospettive all'esportazione dei prodotti sardi.

C'è qualcuno che esprime delle perplessità sui risultati di questa iniziativa. In proposito, mi piace ricordare, onorevoli colleghi, che, quando alla Camera si discusse il problema dei traghetti per il trasporto dei prodotti dalla Sicilia al Continente, ci fu qualcuno che, nell'esprimere parere contrario, usò questa espressione: vale proprio la pena, per quei quattro cestì di piselli che si debbono mandare dalla Sicilia in Continente, organizzare un servizio di navigazione? Onorevoli colleghi, la realtà la conoscete tutti: oggi attraverso lo Stretto di Messina passano 2.000 carri al giorno. Io esprimo dunque la mia fiducia che questa analoga iniziativa darà risultati concreti e veramente rilevanti per l'economia della Sardegna.

Concordo con l'onorevole Barbareschi nella valutazione del processo di integrazione economica delle attività produttive, che è determinato dalla presenza operante di popoli giunti alla ribalta con esigenze nuove (popoli africani ed asiatici), e sulla necessità di tenere presenti questi fattori perchè l'Italia sia pronta ed operi tempestivamente nello inevitabile agone che si delinea già fra tutti i Paesi per allacciare rapporti commerciali di ogni genere. Ma ho già avuto occasione di esprimere tutto ciò nella mia relazione.

Mi si rimprovera da parte del senatore Barbareschi e del senatore Ruggieri di aver citato una cifra di compenso giornaliero per gli operai portuali con l'intenzione (che mi è stata attribuita) di voler presentare detta cifra come più che soddisfacente alle necessità di vita dei lavoratori. Non era questa la mia intenzione: si è trattato solo di una delle tante indicazioni, di una puntualizzazione, cioè, di uno stato di fatto. In merito al lavoro portuale mi riferisco ai concetti espressi nella mia stessa relazione: necessità di contenere i costi delle operazioni, per concorrere vantaggiosamente nelle competizioni con gli altri porti esteri. Nella mia re-

lazione, a conclusione, così mi esprimo: « A giudizio dell'osservatore obiettivo, non può contestarsi l'utilità dell'attuale regime di esclusiva ... ».

Il problema però — lo ripeto ancora — è soprattutto di equilibrio. Ma giacchè mi si è voluta contestare l'indicazione della cifra relativa al compenso dei lavoratori portuali, a chiarimento più che altro di quella che è la realtà, ho voluto assumere qualche informazione. Le 2.640 lire indicate rappresentano la media nazionale delle paghe percepite nel 1959 da ogni lavoratore portuale per ogni giornata « vissuta »: unità che è data dal rapporto fra il totale delle retribuzioni erogate nell'anno e la cifra 365. Si tratta dunque di una grande media, sul cui ammontare non voglio esprimere giudizi: è quella che è.

Ma appunto perchè si tratta di una media su grandi numeri, se analizziamo la misura della giornata « vissuta » da porto a porto, constateremo quanto siano notevoli le differenze. In alcuni porti non arrivano navi o ne arrivano pochissime; ivi il traffico delle merci è proprio marginale. Invece, in altri porti, l'attività è particolarmente intensa. Come oscilla la retribuzione di questa giornata « vissuta »? I dati sono veramente impressionanti, dal punto di vista dell'escursione dell'oscillazione: nel 1959 la minima è stata riscontrata nel porto di Riposto. Chi conosce quel porto, sa che un tempo vi faceva capo qualche rara nave, per il trasporto di vini o qualche carico di grano. Adesso il traffico è ancora più ridotto. Ebbene, la giornata « vissuta » è pagata a Riposto 150 lire.

Questa indicazione, come vedete, dimostra che il lavoratore portuale di Riposto non potrebbe vivere se non avesse altre attività collaterali. Se noi invece rileviamo l'ammontare della giornata « vissuta », per esempio, a Ravenna, troviamo la cifra di 6.217 lire. Questo l'ho voluto precisare per chiarire che la cifra di 2.640 lire doveva essere ritenuta come una indicazione media, senza nessuna riserva mentale da cui potesse desumersi che io considerassi i lavoratori portuali ricchi di prebende e di guadagni. Ce ne sono di quelli che sono veramente privilegiati, per-

chè se noi, sempre per il porto di Ravenna, consideriamo la giornata lavorativa, anzichè la giornata vissuta, constatiamo che si arriva anche a 7.518 lire.

G O M B I . È il solo porto che ha avuto questo incremento nell'ultimo anno.

F L O R E N A , *relatore*. Vorrei che si comprendesse il mio concetto. Nello stesso tempo in cui vi dico che il lavoratore del porto di Ravenna, per una giornata lavorata, guadagna 7.518 lire, vi dico anche che, per esempio, il lavoratore del porto di Castellammare di Stabia ne guadagna 700.

B O S I . Questa è una vergogna!

F L O R E N A , *relatore*. Ma se la giornata lavorata si riduce in termini di effettive prestazioni d'opera, è evidente, onorevoli colleghi — dobbiamo essere aderenti alla realtà — che, dove l'attività portuale è marginale, i cosiddetti lavoratori del porto non sono impegnati semplicemente ad esplicare...

B O S I . Purtroppo!

F L O R E N A , *relatore*. Ma se la realtà è questa, che cosa si deve fare?

G O M B I . Lei sta magnificando il guadagno di una giornata lavorativa nei porti dove si guadagna molto, perchè si lavora molto, mentre in altri porti è scarsa l'attività ed è scarso il guadagno. È logico quindi che si dica « purtroppo ».

F L O R E N A , *relatore*. Senatore Gombi, io la prego di considerare che in questo momento non intendo nè magnificare nè dare alcuna impostazione. Se volessi magnificare, vi citerei soltanto le cifre riguardanti il porto di Ravenna, mentre vi ho citato anche quelle di altri porti dove si guadagna molto meno. Come vede, quindi, la mia impostazione è assolutamente obiettiva, senza alcuna riserva mentale e senza nemmeno la volontà di voler influenzare l'Assemblea. Le cifre vanno valutate per quello che sono ed in quanto

rispondono alle condizioni di vita di determinati ambienti.

V A L E N Z I . È una constatazione critica quella che lei fa, e mi pare che sia giusta.

F L O R E N A , *relatore*. È una esposizione, la mia, e non intendo fare nessuna critica; espongo soltanto degli elementi di fatto.

Il senatore Ruggeri ha trattato ampiamente il problema della pesca e chiede anche lui una politica urgente per creare un equilibrio tra le flotte costiere, di altura e atlantica. In sostanza, è chiaro che il nostro obiettivo per lo sviluppo della pesca deve tendere in modo particolare, oltre che a quella di altura, all'attività oceanica.

In seguito a deliberazione del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, è stato stabilito che la Cassa per il Mezzogiorno destini un miliardo di lire, dei cinque stanziati con la legge n. 634 del luglio 1957, per la concessione di contributi alle imprese che esercitino la pesca oceanica, ed è stato stabilito che la stazza lorda degli scafi da ammettere a contributo non può essere inferiore a 300 tonnellate, nè superiore a 500. Stabilisce poi la norma una serie di condizioni particolari per la concessione del contributo, fissato da un minimo del 18 per cento ad un massimo del 25 per cento, il quale in cifra assoluta non deve superare i 90 milioni, con un 10 per cento in più per gli scafi costruiti nei cantieri meridionali.

La limitazione della stazza lorda a 500 tonnellate è stata evidentemente determinata dalla considerazione che il contributo per navi di stazza maggiore ammonterebbe a cifre le quali, incidendo notevolmente sulla somma di un miliardo disponibile, ridurrebbero sensibilmente il numero delle iniziative che potrebbero fruire del contributo. La consistenza attuale del naviglio da pesca oceanico è in buona parte di stazza inferiore alle 500 tonnellate. Nella mia relazione, in vista delle rilevanti spese per la costruzione di nuovi scafi e per il miglioramento di quelli esistenti nel settore della pesca, formulavo il concetto che fosse da aumentare lo stan-

ziamento previsto dalla legge n. 634. Volendo realizzare le finalità che ci si proponeva di raggiungere, e tenuto conto della grave situazione che si è determinata nelle acque mediterranee per la ridotta pescosità, la soluzione veramente definitiva consiste nello sviluppo della pesca oceanica, anche nell'interesse generale dell'economia del Paese.

Sempre per favorire la pesca oceanica, io giudicherei opportuno che il progetto di credito navale preveda anche l'ammissione al suo godimento delle navi da pesca oceanica, se ad esse non possa provvedersi per altre vie.

All'accorato appello del caro senatore Monni per i problemi che interessano i collegamenti tra la Penisola e la Sardegna, io, nella mia modesta posizione di relatore, non posso rispondere. La Sardegna, in questo periodo di menaviglioso, crescente sviluppo di tutte le sue attività, merita una particolare attenzione anche nel settore dei servizi marittimi, non soltanto per il collegamento con il Continente ma anche per la navigazione minore, come ha detto il senatore Carboni, al quale rivolgo particolare ringraziamento per le assicurazioni datemi in merito agli aiuti che in Italia si danno alle costruzioni navali e che sono oggetto di esame da parte del M.E.C.: aiuti che, per ragioni di equità, devono essere considerati sotto tutti gli aspetti, da quelli diretti a quelli che in qualunque modo possono intervenire a creare condizioni di agevolazioni indirette, come avviene in parecchi Paesi esteri e particolarmente nei Paesi del M.E.C.

Il senatore Pessi, nell'affermare che l'attuale nostra Marina mercantile è in profonda crisi, insiste sul concetto che in massima parte essa è costituita da naviglio vecchio. Al 31 dicembre 1959 il naviglio non superava per il 41 per cento i dieci anni di età; soltanto il 19,5 per cento apparteneva alla classe superiore ai 20 anni. Nell'anteguerra, anno 1938, le navi fino a 10 anni costituivano l'11 per cento e quelle di oltre venti anni il 50 per cento. Nel 1953, rispettivamente il 37,2 per cento e il 36,5 per cento. Se noi confrontiamo queste cifre con quelle che ho citato adesso per il 1959, dobbiamo riconoscere, senatore Pessi, che esse indicano un rea-



le progresso. Dal 1953 al 1959 la situazione è migliorata...

P E S S I . Ma ci sono dei confronti da fare con la situazione mondiale!

F L O R E N A , *relatore*. I confronti con il progresso mondiale, caro collega, non debbono essere fatti in linea teorica, ma in rapporto alle possibilità economiche, alle condizioni in cui si sono trovati i vari Stati dopo la guerra. E perciò noi possiamo, sì, con amarezza, a volte constatare che determinate situazioni, considerate in rapporto alla situazione mondiale, non sono a noi favorevoli, ma non possiamo ignorare i punti di partenza, volendo onestamente ragionare.

P E S S I . Ma sono peggiorate le nostre condizioni; lei stesso lo ha affermato nella relazione!

F L O R E N A , *relatore*. Non sono peggiorate. Dobbiamo tener conto del fatto che, nell'immediato dopoguerra, fummo costretti ad utilizzare navi di seconda mano per cifre rilevanti, e ciò per la necessità impellente di dare comunque alla nostra Marina una possibilità di lavoro che altrimenti, in brevissimo tempo, non avrebbe potuto avere. Vogliamo ignorare tutto questo? In un determinato momento, dopo la guerra, noi non avevamo più niente, non avevamo più marina mercantile; si riprendevano i traffici e i cantieri, per quanto potessero riprendere le loro lavorazioni, non avrebbero potuto stampare le navi, perchè il progresso realizzato ora, che ci consente di costruire una nave in sei mesi, allora non si sognava neppure. Che cosa si poteva dunque fare, se non dare gli strumenti immediati per correre i mari?

L'indirizzo del Governo tende a favorire le nuove costruzioni, e ciò si è operato con la legge Tambroni, con la legge sulle demolizioni e con la legge sul credito navale, la quale, da tutte le informazioni che si hanno, si deve considerare di imminente approvazione.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Lo voglia Iddio!

F L O R E N A , *relatore*. Onorevole Ministro, noi speriamo molto che quella legge si realizzi; devo dire, anzi, che siamo arrivati ad uno stato d'animo tale che, se quella legge non fosse approvata rapidamente, si avrebbe una delusione forte e generale in tutto il Paese.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Condivido in pieno.

F L O R E N A , *relatore*. Sono lieto di questa sua valutazione, perchè si tratta veramente di un bisogno sentito in tutta la Nazione.

Per quanto si riferisce alla Finmare, i programmi già operanti dimostrano che la attività del Governo è tesa ad ammodernare rapidamente il naviglio. Non credo che si tenda a determinare una riduzione dei salari dei lavoratori, come ho già detto precedentemente. Non c'è dubbio, senatore Pessi, che l'incalzante incremento dei traffici, non solo, ma l'aumento del tonnellaggio delle singole navi, creano problemi di adeguamento dei porti, che sono in continuo sviluppo. Si può lamentare che il ritmo delle realizzazioni non sia parallelo a quello delle necessità. È una constatazione che naturalmente vorremmo non fare, ma dobbiamo pur constatare che la soluzione di determinati problemi richiede non solo disponibilità finanziarie, ma anche un adeguato periodo di tempo: se debbo costruire una diga foranea, una serie di banchine, si dica quel che si voglia, passano degli anni; si tratta di necessità derivanti da esigenze di ordine tecnico.

Chiedo scusa agli onorevoli colleghi se involontariamente ho ommesso qualche argomento su cui avrei dovuto fornire chiarimenti, nella mia qualità di relatore, e chiudo il mio intervento. L'Italia, come si rileva dalle recenti dichiarazioni del Presidente del Consiglio, partecipa alla ripresa economica in misura tale da poter guardare con

fiducia all'avvenire. L'Italia, come ho già indicato nella mia relazione, non può essere assente dal grande processo di integrazione economica determinato dalla presenza operante di popoli interi i quali, dalla vita primitiva che conducono o conducevano, sono passati o passano ad una vita nuova, caratterizzata da bisogni sempre crescenti, e devono quindi essere riforniti di materiali di tutti i generi. Ciò richiederà, oltre che attività di produzione, mezzi di trasporto, particolarmente via mare. Con questa visione io penso che l'Italia deve, con tutte le provvidenze necessarie, potenziare la sua Marina mercantile in tempo utile. Ho piena fiducia che la saggia e preveggente azione dei nostri Governi, unita allo spirito di coraggiosa iniziativa che in ogni tempo hanno dimostrato gli armatori italiani, assicurerà la nostra presenza in questa grande competizione, per il bene del nostro Paese. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

**J E R V O L I N O ,** *Ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho avuto più volte l'onore e la responsabilità di fare la relazione sullo stato di previsione della spesa di un determinato Ministero e non ho mancato — quando era necessario — di dire il mio pensiero nella forma più coraggiosa.

Nella relazione sul bilancio della Marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 — che il senatore onorevole Florena ha avuto la cortesia di ricordare, e perciò gli esprimo la mia riconoscenza — affermavo: « Un criterio pratico ed utile è quello di richiamare i precedenti. Tale criterio consente di constatare se le osservazioni e le critiche dei parlamentari in sede competente sono state tenute presenti dal potere esecutivo; se vi sono stati veri ed effettivi progressi in quel determinato settore della Amministrazione dello

Stato o se, viceversa, perdurano le deficienze denunziate: nel qual caso è doveroso ricercare, con la maggior obiettività, le cause ».

Perchè questa premessa?

Non è mio desiderio fare della polemica, che allontana gli animi anzichè unirli nel sostenere una « tesi » da tutti riconosciuta necessaria: il potenziamento di determinati settori del Ministero che ho l'onore di presiedere.

Nè è mia intenzione limitare il sindacato parlamentare (che è doveroso ed estremamente utile se viene esercitato con obiettività e costruttivamente) sull'operato del Ministero.

La discussione di un bilancio, specie di natura prevalentemente economica (e quello della Marina mercantile investe una parte notevole della nostra economia ed è un efficace strumento di penetrazione commerciale all'estero), deve trovarci concordi per risolvere, concretamente e definitivamente, problemi che stentano a trovare la loro giusta e naturale soluzione.

Onorevoli colleghi, sono io il primo a riconoscere che i presupposti finanziari e strutturali del Ministero della marina mercantile non sono proporzionati all'esigenza di attuare una politica marinara degna di tale nome.

Ma proprio per questo — come italiano e rappresentante del popolo prima ancora che come uomo di governo — io invoco che tutti noi dimentichiamo le divergenze politiche e facciamo sentire la nostra voce concorde, autorevole, costante, perchè la marina mercantile abbia i mezzi necessari per attuare anche quel « piano azzurro » che è stato invocato dal senatore Menghi. Così questo dibattito sarà veramente utile e fecondo perchè accelererà i tempi di attuazione delle provvidenze che sono da noi tutti vivamente invocate.

Tutto ciò, però, non deve farci disconoscere le difficoltà superate, le conquiste fatte, i progressi compiuti anche dal decorso esercizio finanziario al presente. Se noi non riconosciamo quanto innanzi — oltre a deprimere l'animo del personale del mio Ministero, che assolve il proprio dovere con

amore e con sacrificio e per questo merita la mia e la vostra riconoscenza — negheremo la realtà ed offenderemo la giustizia, che deve prevalere sulla passione politica.

Questa premessa — che ho fatto con animo sereno e senza ombra alcuna di risentimento — mi rende più gradito il compito di porgere la espressione della mia gratitudine a quanti hanno dato il loro contributo di pensiero, di attività, di critica anche per migliorare, sviluppare, potenziare i servizi del Ministero della marina mercantile.

Ringrazio, anzitutto, i componenti della 7ª Commissione permanente che — guidati e sostenuti dall'opera competente ed appassionata del Presidente, senatore Corbellini — mi confortano con i loro consigli sempre da me apprezzati.

Ringrazio in modo speciale il senatore Florena, che ha esteso una relazione chiara, serena, completa, pregevolissima e gli sono grato particolarmente perchè il suo lavoro, integrato dalla risposta orale, mi facilita il compito che sto assolvendo.

Ringrazio tutti i senatori che sono intervenuti nella discussione, nei quali — anche quando facevano critiche e mettevano in evidenza lacune che devono essere colmate — dominavano l'amore e la passione per la marina mercantile italiana che, dopo avere compiuto il miracolo di risorgere dalla sua distruzione, non è tenuta ancora nella considerazione cui ha diritto.

Gli accenti accorati, senatore Barbareschi, da lei pronunciati nel suo intervento hanno turbato profondamente l'animo mio. Soltanto Iddio conosce la vera sofferenza che provo quando non riesco a trovare i mezzi necessari per attuare le numerose ed urgenti provvidenze elaborate dal febbraio del decorso anno.

Un pensiero riconoscente intendo rivolgere ai funzionari del Ministero, ai miei collaboratori più vicini, al Sottosegretario di Stato, onorevole Turnaturi, sempre vigile, sempre presente, sempre disposto a condividere con me il non facile compito della responsabilità di direzione.

Un ringraziamento speciale — ultimo in ordine di tempo ma non tale per vivezza di

sentimenti — intendo rivolgere alla stampa. I problemi della Marina mercantile — che sono seguiti dalla stampa di tutti i colori con passione intelligente — devono essere trattati e valorizzati non solo quando si discute il bilancio del mio Ministero, ma in modo continuativo. Mi permetto di affermare che la discussione di questi problemi deve avere carattere permanente: e voi, più di noi, ne avete la possibilità.

La vostra attività — intelligente, divulgatrice, stimolatrice, soprattutto a mezzo della critica costruttiva — sarà altamente benemerita e vi assicurerà la sincera riconoscenza di tutti gli italiani.

Ricordate sempre che questo importante settore della vita economica permette di mantenere i pacifici rapporti commerciali con tutte le Nazioni e di portare la bandiera dell'Italia su tutti i mari del mondo.

Sarebbe mio vivo desiderio rispondere a tutte le singole questioni che sono state trattate nel corso della discussione e poi esporre — sia pure in forma sintetica — la politica della marina mercantile.

Cercherò di assolvere il duplice compito nei limiti di tempo stabiliti, nella viva speranza di non lasciare alcun argomento senza risposta.

#### 1. — *Problemi dell'Amministrazione: personale e sede*

Ritengo necessario trattare, anzitutto, del problema del personale, del quale nessun senatore si è occupato ad eccezione del relatore onorevole Florena.

Un'attività seria e permanente non può attuarsi se non si provveda alla organizzazione dei servizi, che hanno una crescente ampiezza in tutti i campi, ed al personale che a quei servizi deve attendere.

Il personale attuale è qualitativamente idoneo ma insufficiente sotto l'aspetto quantitativo.

Con la legge 22 ottobre 1959, n. 947, ho potuto istituire il ruolo degli operai permanenti per la condotta dei mezzi nautici addetti a numerose funzioni di polizia.

È all'esame del competente Ministero un mio disegno di legge per l'approvazione dei nuovi ruoli organici che prevedono la istituzione di due nuove Direzioni e di quella del « personale di concetto » di cui l'Amministrazione è ancora priva.

Similmente urge provvedere alla sede del Ministero i cui servizi centrali sono oggi sparsi in cinque diversi edifici dei quali al-

cuni in condizioni deprecabili e quasi tutti insufficienti per un lavoro sereno e dignitoso.

Devo comunicare al Senato che sono stati approntati i mezzi necessari (circa due miliardi) e che — appena espletate le pratiche di rito — si potrà provvedere alla posa della prima pietra ed all'inizio dei lavori di costruzione.

## Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(Segue J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*).

### 2. — *Crisi dei noli e suoi sviluppi*

L'argomento della crisi del mercato dei noli è ancora oggetto di viva discussione. Sulle cause vi è qualche divergenza.

Anche nella discussione fatta ieri abbiamo sentito talune dissonanze, specie nell'intervento del senatore Pessi.

Non vi è dubbio, però, che la causa dominante della crisi è l'eccedenza dell'offerta di navi mentre la depressione del mercato dei noli non è ancora equilibrata dallo sviluppo dei traffici, dai disarmi, dalla demolizione delle navi meno economiche.

Ciò nonostante — alla data del primo aprile scorso, secondo le statistiche — erano in costruzione ben 1.443 navi per un complesso di quasi 9.460.000 tonnellate di stazza lorda. Il che non può far nutrire speranze per un definitivo miglioramento della situazione in breve volgere di tempo.

Quanto alla consistenza della flotta italiana, citerò i dati più recenti elaborati dai servizi statistici della mia Amministrazione: e ciò a complemento di quelli esposti dal senatore Florena.

Alla fine del primo trimestre del 1960 la consistenza era di tonnellate lorde 5.145.000: e ciò, nonostante il rilevante numero di navi vecchie vendute all'estero o demolite.

L'attuale struttura della flotta italiana può dirsi sana nella sua maggior parte. Il che non esclude che dobbiamo ottenere che tutta la flotta diventi sana per ragioni economiche di esercizio, per il prestigio della bandiera italiana, per la tutela della vita dei naviganti.

### 3. — *Problemi del naviglio e dei cantieri*

Sono noti i positivi effetti della legge Tambroni. Essa ha determinato un forte incremento nella nostra marina mercantile ed un ottimo impiego dei nostri cantieri. Il complesso delle nuove costruzioni è di 2 milioni e 640 mila tonnellate lorde, comprese in esse circa 200.000 tonnellate di naviglio in corso di perfezionamento.

Non nego che la legge anzidetta ha potuto conseguire tali risultati imponenti anche per la situazione particolare del mercato. Ma è doveroso riconoscere che la legge ha una intrinseca bontà di impostazione.

Per quanto riguarda la revisione della legge in parola, gli studi relativi — come annunciai nel discorso da me tenuto ad Ancona il 4 maggio ultimo scorso — si possono considerare conclusi.

Dopo laboriose intese con gli altri Ministeri interessati, è stato predisposto uno schema di legge allo scopo di adeguare i contributi alle attuali esigenze del mercato internazionale e di renderli più aderenti alla mutata situazione congiunturale.

Lo schema è all'esame dell'Amministrazione finanziaria per le necessarie integrazioni degli stanziamenti. Sono certo che la questione sarà definita al più presto nell'interesse dei cantieri, delle maestranze, delle attività connesse, della industria armatoriale.

#### 4. — Legge sulle demolizioni

Ho detto: «...dobbiamo ottenere che tutta la flotta diventi sana».

La legge 24 luglio 1959, n. 622, mira principalmente a questo: indurre gli armatori a demolire le navi vecchie e costruire navi nuove.

Le domande presentate non sono corrispondenti alla nostra previsione: ne dirò la ragione. Comunque, la legge ha i suoi buoni se non notevoli risultati. Le prime ammissioni sono state disposte con un impegno finanziario da parte dello Stato di un miliardo e cento milioni di lire: il che assicura la sostituzione di venti navi vecchie con sei unità moderne, per un complesso di 115.000 tonnellate da demolire e 104.000 tonnellate di naviglio nuovo.

È ancora presto per fare un bilancio preciso anche perchè la legge entrò in vigore in un momento molto critico per la marina mercantile italiana, cioè a brevissima distanza da quel periodo che segnò imponenti percentuali di disarmi.

Conforta constatare che le domande di ammissione ai benefici della legge in parola cominciano ad affluire nel momento attuale nel quale si notano il graduale assestamento dei disarmi ed il leggero miglioramento delle condizioni generali del mercato dei noli.

#### 5. — Credito navale

La legge Tambroni non può bastare da sola a raggiungere la finalità attribuitale: consentire, cioè, che le costruzioni navali siano fatte in Italia a prezzi più vicini a quelli del mercato internazionale. Il problema fondamentale è quello di consentire agli armatori di disporre di mezzi finanziari sufficienti per invogliarli a costruire.

Pertanto ho predisposto uno schema di provvedimento che assicuri maggiori facilità di credito, un lungo termine per la restituzione, la concessione di un contributo di interesse da parte dello Stato.

Tale contributo per la costruzione, la trasformazione, le grandi riparazioni di navi è stato proposto nella misura del 3,50 per cento in modo da rendere il costo del danaro corrispondente a quello del mercato internazionale. Tale proposta è stata avanzata anche dopo aver ascoltato il parere di un eminente senatore, nostro maestro, al quale io intendo rivolgere in questo momento gli auguri più sentiti per la meritata laurea *ad honorem* conferitagli dall'Università di Palermo, il senatore Paratore. (*Applausi*).

Nello stesso provvedimento sono stati previsti «crediti a breve scadenza» per superare a temporanee difficoltà finanziarie che l'armatore può incontrare, come quelle, per esempio, per spese impreviste di manutenzione e di riclassifica delle navi. In questi casi il contributo di interesse è di misura inferiore: 1,50 per cento.

Mi auguro che lo schema di legge abbia l'assenso delle Amministrazioni interessate e che possa, al più presto, essere portato all'esame ed alla approvazione del Parlamento.

#### 6. — Linee sovvenzionate

I servizi di linea di preminente interesse nazionale rivestono veramente un'importanza fondamentale: tanto ciò è vero che la massima attenzione del Parlamento è rivolta a questo problema.

Non credo opportuno, in questo momento, ricercare le cause che hanno fatto prorogare le convenzioni del 1936. Lo faremo al più presto perchè ho il piacere di comunicare che — essendo terminato il lavoro non facile e non breve di accordo con le Amministrazioni interessate — il disegno di legge è ormai all'esame dei Ministeri competenti ed ho certezza che, anche per espressa volontà del Presidente onorevole Tambroni, sarà al più presto esaminato dal Consiglio dei ministri

per essere poi discusso ed approvato dal Parlamento.

Posso comunicare al Senato che il ritardo nella compilazione del disegno di legge ha consentito di studiare e di approfondire ampiamente tutti gli aspetti del problema, dal riordinamento delle quattro Società che gestiscono i servizi ai criteri per la determinazione delle linee e della misura della sovvenzione che lo Stato dovrà concedere. È stato tenuto conto di tutte le esperienze fatte nel corso della validità delle convenzioni, specie negli ultimi anni. Sono state vagliate le richieste avanzate da tutte le parti ed io nutro speranza che il provvedimento di legge in parola sarà considerato con favore.

Le società di preminente interesse nazionale — nel frattempo — attendono all'opera di miglioramento delle flotte sociali. Fra pochi giorni entrerà in servizio la nuova nave ammiraglia « Leonardo da Vinci » che tanto interesse ha destato nel mondo e che rappresenta il gioiello della nostra produzione cantieristica.

La « Leonardo da Vinci » consentirà alla società armatrice di resistere alla pressante concorrenza delle marine straniere e, in modo speciale, dei servizi aerei.

Oltre alla « Leonardo da Vinci » ed alle altre unità in servizio di recente costruzione, la flotta di preminente interesse nazionale potrà contare nei prossimi anni sull'apporto di altre quattro navi da passeggeri: due da 35.000 tonnellate per le linee del Nord America e due da 23.000 tonnellate per le linee dell'Australia.

Tali navi modernissime — destinate ai due settori più importanti — daranno certamente piena soddisfazione ai passeggeri e consentiranno di competere con successo con le navi di diversa bandiera.

L'entrata in servizio di queste navi nuove permetterà di operare una redistribuzione della flotta del gruppo « Finmare » sulle diverse linee, adibendosi a ciascuna linea navi più idonee per i relativi traffici.

Tra le nuove iniziative desidero ricordare quella per la costruzione di una nave — la cui chiglia è stata già impostata nei Can-

tieri Breda di Marghera — che sarà destinata, senatore Crollalanza, ad un servizio di traghetto tra la Grecia e la Puglia.

Il senatore Crollalanza ha richiesto che l'elenco delle linee sovvenzionate di preminente interesse nazionale venga sottoposto al Parlamento insieme al disegno di legge sul riordinamento di questo settore.

Desidero assicurare che riconosco al Parlamento il diritto di essere informato di tutti gli elementi relativi a questa materia, così da avere la possibilità di discuterne con piena cognizione. Dalla relazione, allegata al disegno di legge, risulteranno in modo preciso le linee sovvenzionate che saranno mantenute inalterate e quelle che, eventualmente, dovranno cessare o subire modifiche con una esauriente esposizione delle ragioni giustificative.

Evidentemente non è necessario sottoporre anche l'elenco delle linee alla vera e propria approvazione legislativa del Parlamento.

Tale elenco — che, normalmente, indica anche le principali modalità di esercizio — ha un contenuto prevalentemente tecnico che, come tale, non è certo fra i più idonei ad una discussione politica in Aula. Esso, peraltro — anche da un punto di vista tecnico giuridico — fa parte integrante della « convenzione concessiva » e quindi, come questa, rientra di regola nella competenza del potere esecutivo, come del resto è generalmente riconosciuto e praticato per tutte le altre « convenzioni concessive » relative ad altri servizi pubblici.

#### 7. — *Servizi con la Sardegna*

Una considerazione tutta particolare viene data doverosamente, senatore Monni, ai traffici tra la penisola e la Sardegna, che io amo come se fosse la mia terra di origine.

Riconosco le grandi benemerienze di quell'isola generosa, il dovere di riparare, sia pure tardivamente, le ingiustizie sofferte, i vantaggi che deriveranno alla Penisola dalla maggiore e più regolare frequenza dei traffici, e voglio assicurare lei, senatore Monni, e tutti i colleghi della Sardegna che

nulla trascurerò per accogliere le giuste richieste fatte.

La destinazione delle due nuove motonavi da 5.400 tonnellate, previste nel programma delle costruzioni in corso, formerà oggetto di attento esame ed io ho certezza che — con reciproca comprensione — saranno soddisfatte le esigenze di tutta quella popolazione a me carissima.

#### 8. — *Servizi dell'alto e medio Adriatico*

I servizi dell'alto e medio Adriatico sono affidati all'industria privata in esecuzione della legge 26 marzo 1959, n. 178, e della legge 15 dicembre 1959, n. 1111.

Tali servizi sono stati affidati, a seguito di licitazione privata, per il medio Adriatico alla ditta ingegner Carlo Lolli-Ghetti e compagni di Roma e per l'alto Adriatico alla società Crociere di Oltremare. Essi saranno eseguiti con navi particolarmente idonee per controbattere la concorrenza delle navi di linea iugoslave ed elleniche.

#### 9. — *Porti*

È noto che i porti — sotto l'aspetto tecnico — ricadono nella prevalente competenza del Ministero dei lavori pubblici.

In questo campo ritengo opportuno ricordare lo stanziamento straordinario di 15 miliardi, per la esecuzione di opere portuali, prelevati dal ricavato del prestito nazionale (legge 24 luglio 1959, n. 622).

Ma il problema portuale non si esaurisce sotto l'aspetto tecnico: esso non è idoneo da solo a richiamare traffico nei porti. A tale scopo si richiedono:

- a) una organizzazione portuale efficiente;
- b) un costo delle varie operazioni tale da reggere alla concorrenza degli altri porti.

Nel campo del perfezionamento dell'organizzazione portuale sono stati fatti studi con la collaborazione cordiale dell'Unione italiana delle Camere di commercio, alla quale deve andare l'espressione della mia riconoscenza.

A parte gli studi, l'attività della mia Amministrazione — negli ultimi anni — ha po-

tuto regolamentare talune attività portuali in senso unitario ed uniforme nei diversi porti nazionali, pur tenendo conto di specifiche esigenze dei singoli porti.

Per quanto riguarda l'andamento dei traffici nei porti, le cifre dell'anno 1959 — come è stato rilevato nella relazione dal senatore Florena — hanno notevolmente superato quelle del precedente anno.

#### 10. — *Concorrenza fra i porti del M.E.C. e tariffe portuali*

I porti del Mercato Comune europeo si trovano in condizioni di competere fra loro per l'acquisizione del traffico diretto a determinate zone della Comunità ed anche a paesi terzi dell'Europa centrale e centro-orientale.

Da ciò sorge il problema di un approfondito esame delle possibilità che i porti italiani hanno in questo più vasto spazio economico, in relazione alla loro funzionalità, alla loro organizzazione, ai loro costi.

La questione ha formato oggetto di studio da parte di organizzazioni, di operatori e di sindacati e dovrà formare — evidentemente — oggetto di attento esame della mia Amministrazione.

Dovranno essere tenuti presenti aspetti umani ed aspetti economici in un giusto equilibrio, per assicurare un progresso agli interessati senza cagionare situazioni di disagio in settori particolari.

#### 11. — *Lavoro marittimo.*

Il lavoro marittimo va considerato sotto un triplice aspetto:

- a) problemi di istruzione e di addestramento;
- b) libera circolazione dei lavoratori nel M.E.C.;
- c) previdenza marinara.

a) Il problema dell'istruzione nautica e quello dell'addestramento professionale hanno formato oggetto di mio personale esame fin dal primo giorno nel quale ebbi l'onore e la responsabilità di dirigere il Ministero della marina mercantile. Ringrazio il sena-

tore Florena per avere voluto ricordare ciò nella sua relazione.

Una Commissione di funzionari del mio Ministero ha preparato un accurato studio ed ha fatto opportune proposte, che dovranno essere esaminate d'accordo col Ministero della pubblica istruzione.

La Commissione ha, nel contempo, predisposto il testo di alcune norme di modifica degli articoli del regolamento al codice della navigazione.

I suggerimenti della Commissione — che vivamente ringrazio — dovranno essere presi in considerazione dai servizi competenti per giungere ad una formulazione definitiva da sottoporre poi all'esame del Governo e del Parlamento.

b) Il Mercato Comune Europeo potrà dischiudere prospettive nuove. Il trattato di Roma, in un gruppo di norme, prevede che le navi mercantili dei Paesi comunitari possano essere equipaggiate da marittimi cittadini degli Stati membri senza un preciso legame tra bandiera della nave e nazionalità dell'equipaggio.

c) Anche l'annoso problema della previdenza marinara è ormai in fase di soluzione. La Camera dei deputati ha approvato alla unanimità le disposizioni concordate e mi auguro che il Senato provveda all'esame di sua competenza perchè quelle provvidenze diventino, al più presto, legge operante.

## 12. — Pesca

I problemi della pesca suscitano in ogni discussione di bilancio un interesse che è veramente degno di ogni elogio.

Sarebbe mio vivo desiderio trattenermi a lungo su tale argomento, che deve essere esaminato sotto aspetti vari. Ma il timore di prostrarre a lungo questo mio discorso mi induce a richiamare le provvidenze varie, che disciplinano la materia.

Tali provvidenze rappresentano una sintesi meravigliosa e significativa. Essa — mentre testimonia l'interessamento doveroso da parte della mia Amministrazione nei confronti di questo settore importantissimo — distrugge l'impressione non certo favorevole

suscitata dall'intervento del senatore Ruggeri, il quale — lasciandosi dominare da passione di parte — forse involontariamente, ha trascurato di ricordare ciò che risulta in modo evidente dalla enunciazione delle provvidenze, che mi accingo ad enumerare.

Il Ministero non ha potuto ancora realizzare un « piano poliennale » per la risoluzione integrale dei problemi della pesca. Non dobbiamo sottovalutare le difficoltà che tale piano presenta.

Comunque, numerose ed apprezzabili provvidenze sono state disposte a favore della pesca. Di tali provvidenze non è fatto cenno nel bilancio in esame perchè gli stanziamenti relativi risultano in bilanci di altri enti o in bilanci di passati esercizi i cui effetti non sono esauriti, dato che le procedure di erogazione di spese sono tuttora in atto:

1) la legge 21 luglio 1959, n. 590, autorizzava lo stanziamento di 500 milioni per la concessione di contributi a favore della pesca dell'Alto Adriatico;

2) la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, istituiva il « Fondo di rotazione » per l'esercizio del credito peschereccio. A tale scopo fu autorizzata l'annua anticipazione di 400 milioni per tre esercizi finanziari. Alla detta somma di un miliardo e duecento milioni si aggiunsero ottocento milioni derivanti dalla legge 6 agosto 1954, n. 857; seicento milioni derivanti dalla legge 13 marzo 1958, n. 281; infine 290 milioni in base alla legge 30 luglio 1959, n. 623.

Di conseguenza il « Fondo di rotazione » dispone di una propria dotazione di due miliardi ed ottocentonovanta milioni, che si trovano presso il Ministero del tesoro.

Per quanto questa dotazione debba ritenersi sufficiente, il Ministero della marina mercantile ha predisposto un provvedimento col quale lo Stato concorre nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci.

Il provvedimento — che stanziava 74.000.000 ripartiti in undici esercizi finanziari a partire dal 1° luglio 1960 — sarà quanto prima sottoposto all'esame del Parlamento;

3) la legge 13 marzo 1958, n. 281, favorisce il volontario trasferimento dei motopescherecci dall'Adriatico in altri mari. Dello



stanziamento di lire 460.000.000 solo una parte è impegnata e vi sono residui che saranno utilizzati nell'esercizio finanziario 1960-61;

4) la legge 29 luglio 1957, n. 634, prevede l'erogazione di contributi a fondo perduto a favore della pesca.

Lo stanziamento di cinque miliardi — che viene disposto dal Comitato dei ministri previsto dalla legge sulla Cassa per il Mezzogiorno — è in corso di erogazione.

5) nell'ultimo Consiglio dei ministri (3 giugno 1960) fu approvato un disegno di legge, da me presentato, in virtù del quale il contributo annuo a favore della « Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca » viene elevato da 50 milioni a 100 milioni.

Le provvidenze ricordate riguardano alcuni dei problemi della pesca. Uno dei problemi da risolvere è quello della « grande pesca », della pesca cioè oltre gli stretti, che potrà assicurare l'aumento della produzione ittica e la riduzione delle importazioni dall'estero. Queste ascendono a cifre imponenti: dalle 120.000 alle 130.000 tonnellate all'anno per un valore di una trentina di miliardi, di fronte ai quaranta miliardi di lire che, negli ultimi anni, hanno costituito il valore medio della nostra produzione.

Naturalmente la pesca atlantica è possibile soltanto a mezzo di vere imprese industriali ben provviste dei mezzi necessari. L'interesse italiano, pertanto, è quello di giungere ad accordi precisi con i Paesi vicini per assicurare ai nostri pescatori possibilità e sicurezza di lavoro.

I rapporti con la Jugoslavia sono quasi normalizzati. L'accordo del 20 novembre 1958, scaduto il 30 aprile 1960, è stato prorogato di tre mesi con scambio di lettere fra i due Governi.

La situazione della pesca nelle acque antistanti la Tunisia è più difficile. Vi è in corso un'azione diplomatica a mezzo della quale si spera di vedere normalizzati i nostri rapporti.

Buone prospettive si presentano per la conclusione di un accordo con la Repubblica Araba Unita. Detto accordo rappresenterà un esperimento nel quadro di quella politica

di collaborazione con i Paesi bagnati dal Mediterraneo, che la mia Amministrazione persegue.

Si profilano possibilità di accordi per la pesca con alcuni Paesi della costa atlantica del Continente africano: Liberia, Ghana, Nigeria.

Il mio Ministero partecipa attivamente alle Commissioni internazionali per la pesca ed è presente in tutte le Conferenze: ultimamente è stato presente alla Conferenza di Ginevra, che avrebbe dovuto adottare risoluzioni sulla estensione delle acque territoriali e delle zone contigue riservate alla pesca.

Onorevoli colleghi, spero di avere risposto, sia pure indirettamente, alle varie richieste che mi sono state rivolte. Se non l'avessi fatto — e di ciò chiedo venia — assicuro che tutte formeranno oggetto di attento studio. Comunque, io sono sempre a disposizione di tutti i parlamentari dai quali invoco consigli, aiuti, incitamenti, se è necessario, perchè, se raggiungeremo risultati concreti, essi andranno non a beneficio degli uomini di Governo, che passano, ma delle classi disagiate ed umili dei marittimi, dei portuali, dei pescatori le cui sorti vogliamo rendere sempre più sicure e prospere.

I benefici esalteranno questa nostra Madre comune, l'Italia, la quale — superando le passioni che ci dividono — tutti vogliamo servire sinceramente; questa nostra Madre amatissima della quale tutti — senza eccezione alcuna — dobbiamo essere figli devoti ed affettuosissimi; questa nostra Italia per la quale i nostri antenati — senza distinzione di fede religiosa e politica — offrirono, in supremo sacrificio, la loro vita.

Onorevoli colleghi, la storia della civiltà italiana è strettamente legata ai mari, che circondano il nostro Paese.

Dal mare venne alla nostra terra quel contatto con i popoli, che in ogni tempo creò uno scambio di alti valori culturali, di ricchezze economiche, di esperienze umane preziose.

La marina mercantile italiana sa di essere l'eredità di grandi tradizioni: gli stemmi delle gloriose Repubbliche marinare sulle nostre bandiere costantemente ce lo ricordano. Per questo il nostro lavoro si ispira agli esempi

di tenacia e di ardita ricerca, che ci vengono tramandati. Per questo il nostro lavoro è teso verso un cammino nuovo in armonia con tempi nuovi e conquiste nuove in una evoluzione della tecnica e dell'economia a più valido ed efficace servizio dell'uomo.

A questi grandi compiti le somme del nostro bilancio possono sembrare — e certo lo sono — ancora inadeguate. Tuttavia voglio assicurarvi che io ed i miei collaboratori cercheremo di farle rendere bene, utilizzandole con saggio e prudente senso amministrativo, lavorando con impegno profondo, orgogliosi di servire — attraverso uno dei suoi più nobili elementi — il popolo italiano in cammino costante ed ascensionale. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui vari ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è quello del senatore Crollalanza.

**CORBELLINI.** Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, la Commissione accetta l'ordine del giorno del senatore Crollalanza come raccomandazione.

**JERVOLINO, Ministro della marina mercantile.** La questione relativa al traghetto fra i porti di Bari e Antivari sarà presa in considerazione nel più vasto quadro del riassetto delle linee di preminente interesse nazionale, per il quale sarà al più presto presentato al Parlamento un apposito disegno di legge.

Come vede, senatore Crollalanza, la mia dichiarazione è qualche cosa di più che una semplice accettazione generica.

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

**CROLLALANZA.** Mi dichiaro soddisfatto.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno del senatore Ruggeri.

**CORBELLINI.** La situazione dei porti di cui alle dichiarazioni dell'onorevole Ministro comprenderà certamente anche il porto di Ancona ed il suo necessario riordinamento e potenziamento organico. La Commissione accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

**JERVOLINO, Ministro della marina mercantile.** Desidero assicurare ancora una volta il senatore Ruggeri che il Ministero della marina mercantile non ha mancato di segnalare, doverosamente, le esigenze di Ancona al competente Ministero dei lavori pubblici. Rinnovo tale assicurazione, dando affidamento che il Ministero della marina mercantile continuerà a prestare ogni possibile interessamento in sede competente, nella speranza di vedere accolte le sue richieste.

**PRESIDENTE.** Senatore Ruggeri, mantiene l'ordine del giorno?

**RUGGERI.** Mi dichiaro parzialmente soddisfatto.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno dei senatori Menghi, Pajetta, Santero, Tirabassi, Cingolani e Angelilli.

**CORBELLINI.** La Commissione, con riferimento alle assicurazioni testè date dall'onorevole Ministro, accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione.

**JERVOLINO, Ministro della marina mercantile.** Credo, senatore Menghi, che, dopo l'esposizione delle leggi che disciplinano la materia, non debba aggiungere altro. Voglio tuttavia assicurarla che il problema della pesca, se sta al centro del suo cuore, è ugualmente al centro non solo del cuore del Ministro ma di tutti i funzionari del Ministero della marina mercantile.

**MENGHI.** Accetta allora l'ordine del giorno?

**JERVOLINO, Ministro della marina mercantile.** Lo faccio mio, onorevole senatore

Menghi; e chiedo la collaborazione dei senatori di ogni settore di questo illustre consesso affinché la proposta, da lei formulata, diventi realtà operante in un domani non lontano.

M E N G H I . Ringrazio vivamente il Ministro per l'accettazione dell'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Monni, Azara e Crespellani.

C O R B E L L I N I . Il problema dei collegamenti marittimi con la Sardegna è molto importante ed è stato già adeguatamente sottolineato dall'onorevole Ministro. Noi condividiamo le direttive indicate dal collega Monni sulla necessità del loro potenziamento ed ammodernamento e quindi raccomandiamo all'onorevole Ministro di considerare le richieste avanzate con l'ordine del giorno con il massimo interesse.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Non ho che da ripetere quanto ho già detto, onorevoli colleghi: tutto ciò che si potrà fare nei confronti della Sardegna sarà fatto, soprattutto per un dovere di riparazione, come ho già accennato, alle ingiustizie sofferte.

P R E S I D E N T E . Senatore Crespellani, mantiene l'ordine del giorno?

C R E S P E L L A N I . Ringrazio l'onorevole Ministro, anche a nome del collega Monni che oggi non è potuto intervenire alla seduta, per le assicurazioni che ci ha fornite e per le manifestazioni di simpatia e di attaccamento all'Isola delle quali non abbiamo mai dubitato. Vorremmo però che fossero più specifiche le sue assicurazioni. Il problema centrale del nostro ordine del giorno riguarda la conformazione delle nuove navi che sono in corso di costruzione. Non è un problema urgente perchè si tratta di navi appena impostate, onde pensiamo che vi sia ancora tutto il tempo per riesaminarlo, so-

prattutto tenendo conto dei desiderata espressi dalle Camere di commercio dell'Isola, che meglio possono interpretare le esigenze delle popolazioni, sia nei riguardi del trasporto passeggeri, sia nei riguardi del trasporto merci.

Il problema, invece, che dovrebbe trovare immediata soluzione è quello della linea giornaliera Porto Torres-Genova, che fu di fatto lo scorso anno attuata nei mesi estivi. Quindi si tratterebbe di ripristinarla, mantenendone la continuità.

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*. I problemi posti dall'ordine del giorno sono alquanto complessi.

Per quanto riguarda la linea Porto Torres-Genova, non soltanto io mi auguro che al più presto possa essere ripristinata, ma penso addirittura di poter far effettuare il servizio a carattere giornaliero per l'avvenire. Debbo però ricordare all'onorevole Crespellani che l'esperimento fatto per il trasporto delle merci in un determinato periodo di quest'anno ha dato risultati negativi. Io avevo ottenuto che il servizio di trasporto delle merci venisse effettuato tutti i giorni, ma vi sono stati dei giorni in cui la nave ha trasportato soltanto le ceste e non la merce. Non vorrei, pertanto, che le società dovessero sottostare a spese che poi non risulterebbero utili e produttive.

Comunque, per il trasporto passeggeri, il Ministero sta facendo l'impossibile per attuarlo. La difficoltà maggiore consiste nel trovare una nave. Lo scorso anno avevamo una nave disponibile, ma quest'anno non c'è più essendo andata in disarmo. Abbiamo fatto ricerche anche all'estero, ma — sembra incredibile — non troviamo disponibilità di navi idonee ad assolvere un così importante servizio.

Per quanto riguarda l'altro problema delle due navi cosiddette « pullman » — benedetto colui che volle dar loro questo attributo —

l'onorevole Crespellani deve darmi atto di avere esaminato con me, presenti il senatore Azara ed altri parlamentari, il problema presso il mio Ministero, il quale ha fatto tutto quello che è umanamente possibile per fare tenere presenti alla Società « Tirrenia » le richieste allora presentate.

D'altra parte, non è detto che quelle due navi dovranno essere destinate esclusivamente ad un determinato servizio di linea. Vedremo al momento opportuno se potremo contemperare tutte quante le esigenze e soddisfare sia coloro i quali giustamente mettono in evidenza che la linea principale tra la Penisola e la Sardegna è la linea Civitavecchia-Olbia, sia quelli i quali, anche giustamente, richiedono di dare il massimo sviluppo alla linea fra Porto Torres e Genova.

**P R E S I D E N T E .** Segue il primo ordine del giorno del senatore Jannuzzi.

**C O R B E L L I N I .** La Commissione si associa ai voti espressi dal senatore Jannuzzi perchè i nuovi accordi con la Jugoslavia siano conclusi in modo da tutelare nel modo migliore gli interessi dei nostri pescatori.

**J E R V O L I N O ,** *Ministro della marina mercantile.* L'ordine del giorno riguarda la pesca nelle acque adriatiche, in particolare in quelle poco distanti dalla costa jugoslava. Io ho comunicato che l'accordo, che era cessato col 30 aprile 1960, è stato prorogato di tre mesi, sia pure con uno scambio di lettere. Naturalmente il Ministero degli esteri continuerà a fare tutto ciò che è doveroso fare per rendere quanto più possibile tranquilli, sereni e pacifici i rapporti fra i pescatori italiani e quella terra.

**G E N C O .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**G E N C O .** Sono stato incaricato dal collega Jannuzzi di rispondere se mi soddisfi o meno la risposta dell'onorevole Ministro. Io vorrei pregare il signor Ministro di svolgere

un'efficace azione a protezione dei motopescherecci, specialmente della nostra provincia di Molfetta. Un mese fa, proprio di questi giorni, io mi trovavo in Jugoslavia, a Ragusa, quando due pescherecci di Molfetta furono sequestrati. Devo aggiungere che, anche per dichiarazione dei marittimi locali, questi pescherecci non sempre si avvicinano alle coste; ma accade che, avendo il governo jugoslavo un sistema di avvistamento di notevole portata sui monti della costa dalmata, i nostri pescherecci, quando compaiono all'orizzonte, sono inseguiti e catturati. Vorrei che il Ministero svolgesse un'azione efficace anche con la collaborazione del Ministero degli esteri perchè i rapporti tra noi e l'altra sponda fossero un poco più corretti. Io stando lì ho notato, oltre tutto, che, mentre vi è una notevole attività turistica perchè ci sono una quantità di battelli che fanno servizio lungo le coste, di attività peschereccia ce n'è pochina; quindi non c'è niente di male se anche i nostri vanno in quella sponda, che è notevolmente pescosa.

**P R E S I D E N T E .** Segue un secondo ordine del giorno del senatore Jannuzzi.

**C O R B E L L I N I .** La Commissione si rimette al Ministro, essendo la questione di competenza dell'esecutivo.

**J E R V O L I N O ,** *Ministro della marina mercantile.* Il Ministero della marina mercantile ha da tempo comunicato che riconosce la necessità di elevare a Capitaneria di porto l'attuale Ufficio circondariale marittimo di Molfetta. Ho dato anche comunicazione, ai colleghi senatori che me ne hanno fatto richiesta, che abbiamo espresso parere favorevole. La pratica, attualmente, è presso il Ministero del tesoro, il quale è tenuto a pronunciarsi sullo stanziamento dei fondi necessari per il funzionamento di questo nuovo Compartimento Marittimo. Quindi non ho che da confermare quello che ho comunicato per iscritto.

**G E N C O .** Ringrazio.

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

CORBELLINI. Anche su questo ordine del giorno la Commissione richiama l'attenzione del Ministro, esprimendo parere favorevole al suo accoglimento in via generale ed in particolare per quanto riguarda il cantiere navale di Marina di Carrara.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. L'argomento riguarda la legge per le costruzioni navali. Le commesse per nuove costruzioni devono essere reperite direttamente dai cantieri interessati: io posso semplicemente fare una raccomandazione, perchè ogni altra iniziativa sfugge alla mia competenza. Questo è quello che, purtroppo, posso dire. Vorrei rispondere in senso affermativo, ma in tal caso non mi sentirei tranquillo in coscienza, perchè direi una cosa che non risponde a verità.

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

GUIDONI. Lo mantengo come raccomandazione e ringrazio l'onorevole Ministro.

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

CORBELLINI. La Commissione accetta l'ordine del giorno e lo raccomanda al Ministro perchè egli possa ottenere di realizzarne le richieste nei limiti della sua competenza.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto come raccomandazione.

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

ZANNINI. Ringrazio vivissimamente l'onorevole Ministro per l'accettazione dello ordine del giorno come raccomandazione. So per esperienza che l'onorevole Ministro quando dice una cosa cerca di mantenerla, perchè

è molto sensibile a tutti i problemi della marina mercantile ed io debbo darne atto pubblicamente qui in Senato. Mi auguro, onorevole Ministro, che con l'andar del tempo la raccomandazione diventi un impegno, almeno a fare in maniera che la proposta di legge che è stata presentata alla Camera dei deputati dagli onorevoli Cervone ed altri venga discussa il più presto possibile. Infatti la proposta di legge degli onorevoli Cervone ed altri riguarda proprio l'argomento che ho toccato nel mio ordine del giorno. Rinnovo i miei più vivi ringraziamenti all'onorevole Ministro perchè, se si può risolvere questo problema, si andrà incontro agli interessi della Marina mercantile, ma specialmente dei piccoli operatori nel settore della Marina mercantile stessa.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Valenzi e Pessi.

CORBELLINI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, la Commissione dà parere favorevole all'accoglimento dell'ordine del giorno.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. L'accetto come raccomandazione.

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

PESSEI. Sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Gombi, Cervellati, Sacchetti, Gaiani, Zanoni, Bardellini, Gallotti Balboni Luisa e Zanardi.

CORBELLINI. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, anche per questo ordine del giorno debbo far presente che la progettazione, il finanziamento e la esecuzione delle opere marittime non sono di competenza del mio Ministero, ma sono di precipua competenza dell'Amministrazione

dei lavori pubblici. Quindi parteciperò al Ministero dei lavori pubblici ciò che è stato richiesto, appoggiando senz'altro la richiesta medesima.

**PRESIDENTE.** Senatore Gombi, mantiene il suo ordine del giorno?

**GOMBI.** Prendiamo atto della dichiarazione del Ministro.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno dei senatori Barbaro, Crollanza e Franza.

**CORBELLINI.** Dopo le ampie dichiarazioni che l'onorevole Ministro ha fatto nei riguardi della pesca, la Commissione accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

**JERVOLINO, Ministro della marina mercantile.** Desidero aggiungere, sull'ordine del giorno presentato dai senatori Barbaro, Crollanza e Franza, che è in corso di emanazione un apposito disegno di legge sulla pesca marittima, il quale contiene opportune norme per evitare l'uso da parte dei pescatori di determinati attrezzi particolarmente dannosi. Il problema più grave è che non tutte le Capitanerie di porto hanno motobarche a loro disposizione per poter evitare la pesca di frodo. Il Ministro è riuscito ad ottenere qualche diecina di milioni in più di quelli stanziati, ma deve confessare candidamente che i mezzi a disposizione non sono proporzionati alle vere esigenze. Comunque quello prospettato è un problema che noi vivamente sentiamo e per il quale continueremo a fare tutto ciò che è necessario per vedere eliminati definitivamente gli inconvenienti lamentati.

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

**BARBARO.** Prendo atto delle ampie dichiarazioni fatte, tanto dall'onorevole Ministro Jervolino, quanto dal Presidente della Commissione, onorevole Corbellini, e li ringrazio, augurandomi che i voti espressi nello

ordine del giorno abbiano ad essere rapidamente e concretamente realizzati, nell'interesse di tutta l'economia nazionale.

**PRESIDENTE.** Passiamo ora allo esame dei capitoli del bilancio del Ministero della marina mercantile, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

*(Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione con i relativi riassunti per titoli e per categorie).*

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

**RUSO, Segretario:**

**Art. 1.**

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

*(È approvato).*

**Art. 2.**

Per l'esercizio finanziario 1960-61 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 200 milioni per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalla legge 25 luglio 1956, n. 859, e dalla legge 24 marzo 1958, n. 328.

*(È approvato).*

**Art. 3.**

Per l'esercizio finanziario 1960-61 la somma di cui all'articolo 2 della legge 6 agosto 1954, n. 721, occorrente per provvedere alle momentanee deficienze di fondi delle Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, è fissata in lire 20.000.000.

*(È approvato).*

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso. Ha chiesto di parlare, per dichiarazione di voto, il senatore Fiorentino. Ne ha facoltà.

\* FIORENTINO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la caratteristica di questo periodo della vita italiana è che le cose vanno sostanzialmente male sotto un'apparenza bonaria. Così, nel caso che ci interessa in questo momento, una ottima e documentata relazione, un'eccellente persona a Ministro della marina mercantile, galantuomo animato dalla migliore buona volontà: eppure, a saper guardare nelle stesse pieghe della relazione, è affermato e confermato uno spreco di miliardi anche in questo settore.

Ma quello che è più grave è che, sotto gli occhi e, in definitiva, sotto la responsabilità del Ministro, si prepara il lento affossamento della marina mercantile libera che pure, nelle belle parole del relatore e del Ministro, è coperta di incensi e di lodi per l'opera davvero titanica e meritoria da essa svolta, riportando la marina mercantile a 5 milioni di tonnellate ed al sesto posto nel mondo.

Per quanto riguarda la dispersione del pubblico denaro in questo campo, debbo ricordare che io, che sto esercitando il mandato parlamentare per la terza legislatura, ripeto da dieci anni quanto il relatore ha avuto la obiettività di accettare finalmente nella sua relazione e cioè (ripeto le parole testuali) che « uno dei problemi fondamentali che si trascina da anni, con soluzioni che, appena intraviste, si dileguano di nuovo, è quello del rinnovo delle convenzioni per i servizi sovvenzionati di preminente interesse nazionale ». « Ogni relazione dei miei predecessori negli ultimi anni se ne è occupata, ogni Ministro ha accennato agli studi e fatto qualche anticipazione al riguardo. Recentissime sono le dichiarazioni ufficiali ed officiose di una prossima decisione, ma in realtà, per varie ragioni... la situazione si mantiene statica ».

Le cose vanno avanti secondo la pessima impostazione che ebbero, per una questione di esasperato prestigio, nel periodo fascista.

E lo Stato paga, ossia i cittadini pagano indiscriminatamente tutti i *deficit* e gli errori delle compagnie di navigazione parastatali; il *deficit* complessivo fu l'anno scorso di quasi 25 miliardi dichiarati, e quest'anno supera i trenta miliardi, come la stessa relazione informa, perchè i servizi fanno in gran parte le stesse linee; donde la concorrenza a quelle private che, in luogo di costare denaro all'erario, ne versano a fiotti sotto forma di tasse.

È dunque una materia tutta da rivedere, e molto attentamente. Ma ciò urta molti interessi che si sono costituiti solidamente, e si vanno anzi allargando. Sicchè di questa revisione se ne continuerà purtroppo a parlare chissà per quante altre legislature, ed i buoni italiani continueranno ad essere gravati di centinaia di milioni che si potrebbero risparmiare. Oggi il Ministro ci ha fatto delle belle promesse, ma non sono le prime che abbiamo ascoltato al riguardo, e l'esperienza ormai annosa ci fa molto guardinghi e scettici, mentre dalla data delle prime assicurazioni ad oggi il *deficit* si è triplicato. Per fare un solo accenno, poi, agli errori, basterà dire che la « Andrea Doria », che affondò, era assicurata, contrariamente ad ogni buona e costante norma in materia, solo per una modesta parte del suo valore, sicchè la ricostruzione di una nuova nave, che avrebbe dovuto esser fatta in massima parte con i denari pagati dai Lloyds, costerà al nostro contribuente quasi come una nave nuova, e si tratta anche qui, naturalmente, di varie decine di miliardi.

Sia chiaro che nessuno pensa ormai di smantellare le compagnie parastatali per quanto rappresentino una delle più antieconomiche forme di attività parastatale, ma è doveroso ed urgente, per qualunque Governo che voglia fare seriamente il bene della collettività, fare ogni sforzo per dare a tali società un nuovo assetto e per assicurarne una gestione controllata.

E veniamo alla parte, anche più preoccupante, che riguarda la nuova costruzione affidata ai cantieri da parte dello stesso I.R.I. Si tratta di navi passeggeri che si mettono su rotte già battute, con il deliberato propo-

sito di nuocere all'iniziativa privata; navi che rappresentano un costosissimo doppione, dannoso a tutti gli effetti. Si tratta addirittura di navi da carico che la Fincantiere costruisce specialmente in conto proprio, ma in effetti in coperto collegamento con le altre industrie parastatali alle quali tali navi saranno successivamente affidate.

L'onorevole relatore, a tale proposito, ha scritto: « Questa politica viene effettuata su direttive del Ministero delle partecipazioni statali, come iniziativa delle industrie nazionalizzate, da considerare nei confronti della politica **marinara generale** del Paese alla pari delle iniziative private, tanto che il Ministero della marina mercantile è del tutto estraneo ad esse e non ha altro compito che quello di applicare le provvidenze della legge Tambroni ». E si domanda il relatore: « È un beneficio o una nuova fonte di confusione? ».

La risposta all'interrogativo è semplice: è una nuova fonte di grande confusione e di grosse perdite economiche, sia per lo Stato, sia per gli armatori liberi, che vedranno troncate le loro iniziative proprio nel campo che finora era stato considerato come quello più caratteristico per la loro attività.

In altre parole, lo Stato, che è già divenuto industriale, toglie anche i trasporti agli armatori, perchè costruisce e gestisce in proprio le navi occorrenti per l'importazione della materia prima necessaria alle industrie statali. Poichè tali industrie assorbono una gran parte della produzione e diventano sempre più gigantesche, è chiaro che gli armatori liberi dovranno sempre più restringere la loro azione, che pure è riconosciuta benefica ed economica. Infatti è arcinota la disastrosa esperienza fatta anni fa dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, quando vollero fare una prova del genere per il trasporto del carbone ad esse occorrente. Fu un altro classico massiccio dilapidamento dei fondi statali, ma per fortuna fu riconosciuto e fermato, mentre oggi lo si vuol riprendere su scala più vasta.

È davvero il colpo di grazia che si vuol dare ai coraggiosi che ancora si illudono di poter servire l'economia nazionale con la pro-

pria esperienza e con il proprio lavoro; è un provvedimento che danneggia seriamente tutti i privati armatori e i privati cantieri e soprattutto l'economia dello Stato e la tasca del contribuente, a favore solo degli altri funzionari che andranno a pascolare nel nuovo carrozzone governativo.

Questi problemi veramente di fondo e sostanziali, onorevole Ministro, che ella è purtroppo impossibilitato a risolvere da solo, perchè riguardano soprattutto la politica generale del Governo. Tutto il resto, per usare una sintetica locuzione dell'onorevole Fanfani, è contorno.

Anche il pur necessario credito navale risulta inoperante se si sottraggono alla marineria libera le basi di traffico che costituiscono l'indispensabile premessa all'impostazione di nuove costruzioni da parte dei privati, mentre, una volta che i bilanci statali potessero essere sgravati dai tanti miliardi che oggi si disperdono pure nel campo marinaro, diventerebbe assai facile provvedere ad incrementare quei capitoli del bilancio della Marina mercantile che, come il relatore ha giustamente sottolineato, sono in realtà insufficientemente finanziati.

Il tutto andrebbe a grande vantaggio dell'organizzazione del Ministero e dei servizi da esso dipendenti, mentre si potrebbe veramente risolvere il complesso problema della previdenza marinara e mettere i settori della navigazione più bisognosi di assistenza — come quello della pesca che interessa tanti eroici, ma poveri pescatori — in condizione di vivere, organizzarsi e prosperare.

Ci dica lei stesso, onorevole Ministro, dopo questi obiettivi rilievi su problemi che lei ha soltanto ereditato e che da solo non è purtroppo in grado di risolvere, come possiamo noi votare il bilancio della marina mercantile.

**P E S S I**. Faremo una colletta per il povero Lauro.

**F I O R E N T I N O**. È la solita cantilena! Se di Lauro ce ne fossero parecchi, in realtà, invece che al sesto posto, la marina italiana sarebbe al secondo o al terzo; mentre se in Italia fossero in parecchi ad essere



come voi (*si rivolge ai settori della sinistra*) certamente le cose andrebbero peggio di come vanno.

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*. Non intendo aprire una polemica, anche perchè ho dichiarato sin dall'inizio che le polemiche, anzichè conciliare gli animi, li dividono; devo però ritenere che il senatore Fiorentino non fosse presente in Aula mentre esponevo la parte del mio discorso, nella quale non ho fatto già delle promesse, ma ho dato notizie concrete per la parte che riguarda le convenzioni con le quattro società di preminente interesse nazionale.

Onorevole Fiorentino, ho precisato che il disegno di legge è stato concordato con il Ministero delle partecipazioni statali e con quello del Tesoro per superare tutte le formalità necessarie, prima ancora che si arrivi allo esame e all'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri.

Ho anche aggiunto che, per espressa volontà manifestata più volte dal Presidente del Consiglio, onorevole Tambroni, le convenzioni saranno approvate prossimamente dal Consiglio dei Ministri. Io mi auguro che entro questo mese o nel prossimo esse possano essere portate anche all'esame e alla discussione delle Camere. Ella, onorevole Fiorentino, si ricredrà quando esaminerà le sostanziali innovazioni apportate in modo veramente coraggioso a quelle convenzioni, le quali — senza esagerare — faranno realizzare allo Stato (come è doveroso) somme che fino all'anno in corso sono state ritenute necessarie.

F I O R E N T I N O . Me lo auguro, signor Ministro, ma non crederò finchè non vedrò, perchè assicurazioni di questo genere ne ho avute fin troppe.

G E N C O . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

\* G E N C O . Una brevissima dichiarazione di voto. Ho ascoltato gli interventi e questa mattina ho seguito anche le dichiarazioni del senatore Fiorentino; ancora una volta, dunque, gli estremi si toccano. Questo dimostra che noi siamo, meglio di ogni altro, nel mezzo. (*Commenti dalla sinistra*).

Il collega Pessi ha detto che la marina mercantile italiana non viene ammodernata, ma non ha tenuto presente che in questi ultimi 4 anni sono state ammesse ai benefici della cosiddetta legge Tambroni 363 navi per complessivi 2 milioni e 637 mila tonnellate; di esse, 97 unità sono state costruite per conto di committenti esteri. Dunque, onorevoli colleghi, in questo settore si cammina, che cosa volete di più? (*Commenti dalla sinistra*). Se la situazione attuale della marineria mondiale è quella che è, se c'è una crisi dei noli, noi per forza dobbiamo risentirne gli effetti.

Il senatore Valenzi ed il senatore Pessi hanno presentato un ordine del giorno nel quale domandano al Governo che cosa intende fare dopo il disarmo del « Conte Grande » e del « Conte Biancamano », due navi di vecchia costruzione e che evidentemente bisognava smobilitare. Da un lato, quindi, mentre essi chiedono che si facciano delle nuove navi per ammodernare la nostra marina mercantile, dall'altro lamentano la demolizione delle navi vecchie.

Quanto alle linee di preminente interesse nazionale, senatore Fiorentino, io credo che esse funzionino bene in questo momento. Evidentemente lei, che ha altri interessi, le vuol vedere tolte di mezzo, ma se noi non siamo decisamente per la statalizzazione di tutto, non siamo neanche completamente per l'iniziativa privata. Occorre che ci siano la una e l'altra.

Con queste considerazioni e dopo le assicurazioni date dall'onorevole Ministro circa le sane prospettive che si hanno per la nostra marina mercantile, noi riteniamo che il bilancio, anche se quest'anno è leggermente ridotto rispetto a quello dello scorso anno,

possa soddisfare pienamente, ed è per questo che la mia parte darà voto favorevole.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Richiesta ed approvazione di procedura d'urgenza per il disegno di legge n. 979**

**T R A B U C C H I ,** *Ministro delle finanze.* Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**T R A B U C C H I ,** *Ministro delle finanze.* Signor Presidente, vorrei chiedere al Senato di deliberare la procedura d'urgenza per il disegno di legge riguardante il rimborso dell'I.G.E. all'esportazione. Il senatore Spagnoli ha presentato la relazione che è in corso di distribuzione. Il Governo gradirebbe poter discutere il disegno di legge nella seduta di domani mattina, trattandosi di un provvedimento che non ha trovato ostacoli nemmeno in Commissione. Faccio questa richiesta anche perchè la settimana ventura noi saremo impegnati alla Camera dei deputati per la replica sui bilanci finanziari, onde, se si aspettasse, si avrebbe un inutile ritardo nell'approvazione di questo disegno di legge.

Pertanto, se il Senato è d'accordo, credo che domani mattina in apertura di seduta si potrebbe rapidamente discutere ed approvare il disegno di legge che ho richiamato.

**P R E S I D E N T E .** Poichè non si fanno osservazioni, metto ai voti la richiesta del Ministro delle finanze. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Il disegno di legge n. 979 sarà pertanto iscritto all'ordine del giorno delle sedute di domani.

**Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge costituzionale: « Assegnazione di tre senatori ai comuni di Trieste, Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle e Sgonico » (820-B) (In prima deliberazione: approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge costituzionale: « Assegnazione di tre senatori ai comuni di Trieste, Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle e Sgonico », in prima deliberazione già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**S C H I A V O N E ,** *relatore.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, è un disegno di legge costituzionale quello in esame, già esaminato in prima deliberazione dal Senato al quale ritorna per effetto di due emendamenti apportati al testo dalla Camera dei deputati.

Avverto subito che l'ambito della disamina è necessariamente circoscritto alle modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento, e ciò in applicazione dell'articolo 54, richiamato nel nuovo testo dell'articolo 91 del Regolamento del Senato; cosicchè non resta che precisare quali sono le modifiche apportate dalla Camera dei deputati al testo originario.

Una modifica è di carattere puramente formale e non occorre indugiare su di essa. Il testo originario adoperava l'espressione « il territorio di Trieste », senza indicare i singoli Comuni; a questa espressione si sostituisce l'elencazione dei Comuni, evitando il termine « territorio ». Ciò viene giustificato con ragioni di carattere politico, come si esponeva nella relazione della I Commissione permanente della Camera: ragioni che

possono essere condivise da noi e sulle quali reputo superfluo soffermarmi.

È interessante piuttosto trattare della seconda modifica. Il testo originario approvato dal Senato includeva un articolo 2, che aveva per oggetto l'applicazione immediata della legge di assegnazione dei tre senatori, appena fosse entrata in vigore la legge ordinaria, che deve disciplinare le norme di procedura per questa elezione. L'articolo 2 approvato dal Senato è stato ritenuto fuori posto dalla Camera dei deputati, che lo ha soppresso, assumendo che si trattava di norma che doveva trovare la sede appropriata in una legge ordinaria, proprio in quella legge che deve disciplinare le norme della procedura delle elezioni di cui si tratta.

*Quid juris?* Ha ragione la Camera dei deputati, o aveva ragione il Senato quando ne faceva oggetto di una norma di carattere costituzionale? L'argomento ha riferimento all'articolo 60 della Costituzione, il quale stabilisce che le Camere sono costituite mercè elezioni, l'una per cinque anni, l'altra per sei. Tale formulazione presuppone evidentemente e necessariamente che si tratti di formazione unitaria, non di formazione frammentaria, per successive elezioni suppletive. Cosicché la norma che si vorrebbe adottare, quella cioè che tende a dare alla legge in esame applicazione immediata, per avere un'integrazione del Senato attuale senza attenderne la nuova formazione in capo ai sei anni, in quanto diverge dalla norma costituzionale, comporta la necessità di provvedere in sede costituzionale, e non in sede di legge ordinaria. Quindi il punto di vista del Senato sembra apprezzabile ed è stato condiviso da tutta la nostra 1ª Commissione in sede di riesame del disegno di legge.

Io non dovrei aggiungere altro, tanto mi sembra evidente il richiamo all'articolo 60 della Costituzione. Aggiungo che noi ci preoccupiamo del tempo e siamo dolenti di questo andare e venire. Ma, trattandosi di osservanza della Costituzione, è necessario essere diligenti ed avere idee precise. Dirò di più: ci sarebbe anche da temere, andando a queste elezioni con una norma di carattere ordinario, la possibilità di attacchi e di ricor-

si innanzi alla Corte costituzionale. Tutto ciò deve essere ben previsto. Da qui la necessità, sia pure spiacevole, di dover ritardare quello che si voleva far presto, cioè la assegnazione di tre senatori al territorio di Trieste. Necessità che non può avere scampo.

Confido perciò che il Senato, convinto delle osservazioni esposte, voglia approvare il testo reintegrato della Commissione.

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno.

**B I S O R I ,** *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Il Governo, letta la chiara relazione del senatore Schiavone ed udite le interessanti spiegazioni che egli ha ora aggiunte, per quel che riguarda l'articolo 1 si rimette al Senato. Si limita a ricordare che l'originario testo parlava di « Territorio di Trieste » perchè quell'espressione era stata usata nel decreto del 27 ottobre 1954 dal Presidente della Repubblica, nella legge 26 marzo 1955, n. 173, nella legge 18 ottobre 1955, n. 508, nella legge 21 marzo 1958, n. 958 e così via. Ma (ripeto) il Governo è completamente remissivo circa l'articolo 1.

Per quel che riguarda l'articolo 2, il Governo nel proporre il disegno di legge costituzionale evidentemente si ispirava all'opinione che ora il relatore ha illustrata. Quindi, se il Senato crederà di accogliere quella opinione, il Governo non potrà che compiacersene. Si rimette però al Senato nel caso che questo, invece, non credesse di accogliere quella opinione e preferisse la soluzione adottata dalla Camera.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo ora all'esame degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

**R U S S O ,** *Segretario :*

#### Art. 1.

Per la elezione del Senato della Repubblica i Comuni di Trieste, Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle

e Sgonico formano provvisoriamente una circoscrizione a sè stante, alla quale sono assegnati tre senatori.

**P R E S I D E N T E .** Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Se ne dia lettura.

**R U S S O ,** Segretario:

#### DISPOSIZIONE TRANSITORIA

##### Art. 2.

La presente legge si applica anche per la integrazione del Senato in funzione al momento della entrata in vigore della legge ordinaria recante le norme per la elezione dei senatori assegnati alla circoscrizione di Trieste.

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

**P E L L E G R I N I .** Signor Presidente, il Gruppo comunista conferma il voto favorevole a questo disegno di legge nel testo licenziato dalla 1<sup>a</sup> Commissione, che ripristina l'articolo 2 sotto forma di disposizione transitoria. E, nel confermare il nostro voto favorevole a questo disegno di legge, noi esprimiamo un fervido augurio: che nelle pieghe del dibattito non si perda troppo tempo per dare alla popolazione di Trieste il diritto di essere legittimamente rappresentata nel Parlamento della Repubblica.

Con questo augurio confermo — e concludo — il voto favorevole del Gruppo comunista.

**B I S O R I ,** Sottosegretario di Stato per l'interno. Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**B I S O R I ,** Sottosegretario di Stato per l'interno. Ovviamente l'augurio del senatore Pellegrini è condiviso dal Governo.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 2 proposto dalla Commissione che ripristina l'articolo 2 del testo già approvato dal Senato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Per lo svolgimento di interrogazioni

**G A I A N I .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**G A I A N I .** Prego la Presidenza di sollecitare il Ministro dell'industria perchè risponda a due interrogazioni che ho presentate (nn. 758 e 759) relative alla chiusura di due zuccherifici.

**P R E S I D E N T E .** Prego l'onorevole Ministro delle finanze di riferire al Ministro competente la richiesta del senatore Gaiani.

**T R A B U C C H I ,** Ministro delle finanze. Informerò il Ministro dell'industria e lo pregherò di dare una risposta quanto prima.

**P R E S I D E N T E .** Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 12,30).