CXXVI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 27 OTTOBRE 1948

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GRONCHI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **CHIOSTERGI**

INDICE

PAG.

Congedo:

PRESIDENTE 4133

Annunzio di proposta di legge di iniziativa parlamentare:

PRESIDENTE 4133

Disegno di legge (*Seguito della discussione*):

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1948-49. (17). . 4133

PRESIDENTE 4133, 4150, 4152, 4153, 4154, 4156

PECORARO, *Relatore* 4134, 4156

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri* 4136, 4153, 4154, 4156

GIULIETTI 4153, 4154

MAZZA 4153

ORLANDO 4154

GUADALUPI 4154, 4155, 4156

DOMINEDÒ 4154

LATORRE 4155

PERTUSIO 4155

TAMBRONI 4155

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei Ministri* 4155, 4156

Disegno di legge (*Discussione*):

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1948-49. (4) 4159

PRESIDENTE 4159

FIETTA 4159

COLITTO 4163

La seduta comincia alle 10.

SULLO, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta antimeridiana.

(*È approvato*).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che ha chiesto congedo il deputato Ferraris.

(*È concesso*).

Annunzio di proposta di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che è stata presentata alla Presidenza una proposta di legge di iniziativa dei deputati Federici Maria ed altri, per la tutela dei minori nel lavoro.

Avendo gli onorevoli proponenti dichiarato di rinunciare allo svolgimento, la proposta sarà stampata, distribuita ed inviata alla Commissione competente.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1948-49. (17).

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 1948-49. Non essendovi altri iscrit-

ti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Relatore.

PECORARO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, la discussione sul bilancio della Marina mercantile è stata particolarmente esauriente in tutti gli aspetti che erano previsti nel bilancio e anche, possiamo dire, qualche volta fuori quelli che erano gli aspetti specifici dei capitoli del bilancio.

Ricorderò, come è stato ricordato da qualcuno degli oratori che ha preso parte alla discussione, che questa discussione sopra un bilancio della Marina mercantile è la prima che si fa nel Parlamento italiano, e lo voglio ricordare anche perché si dia venia al Relatore se la sua relazione non è stata così compiuta e completa, come si sarebbe potuto auspicare e sperare. Comunque tengo a ringraziare gli amici, gli onorevoli colleghi che hanno preso parte alla discussione e nominativamente gli onorevoli Mazza, Orlando, Giulietti, Bettinotti, Corriere e Ducci del contributo che hanno portato alla discussione medesima e tengo a ringraziarli anche per le parole cordiali che hanno avuto nei riguardi della mia relazione, che poi è la relazione della Commissione e che è stata fatta tenendo conto di quelle che erano le esigenze che nel bilancio stesso erano previste.

Io mi soffermerò brevissimamente sopra alcuni aspetti che dalla discussione sono emersi come i più interessanti e i più impegnativi nel bilancio medesimo. Mi soffermerò semplicemente per pochi minuti, anche perché la ristrettezza del tempo impone una parsimonia verbale.

I punti che sono stati oggetti di particolare trattazione, di particolare rilievo da parte della Camera, per quanto concerne lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, riguardano fondamentalmente le sovvenzioni marittime, la situazione della pesca, le sovvenzioni alla cassa nazionale per la gente di mare. Aggiungerò per ultimo qualche cosa per rispondere a quanto è stato detto dall'onorevole Guadalupi, circa quel che si riferisce al bilancio degli uffici del lavoro portuale.

Per quanto riguarda le sovvenzioni alle compagnie di navigazione, io ho parlato genericamente nell'ambito della mia relazione e non voglio prevenire quello che riterrà di dire il Ministro in merito. Devo semplicemente far notare come alcune linee sovvenzionate sono delle linee che sempre sono esistite nel nostro Stato, e la cui esistenza si connette ad una esigenza inderogabile, e cioè quella di stabilire il congiungimento fra l'Italia e le Isole maggiori, e fra l'Italia e le Isole minori.

Pertanto non sarebbe possibile eliminare e ridurre la sovvenzione che viene attribuita per queste specifiche linee le quali, come si sa benissimo, sono state sempre e sono tuttora passive, mentre è necessario fare in modo che esse possano egualmente essere gestite.

Questa parte del bilancio, come io ho accennato nell'ambito della mia relazione, è la parte più complessa e la parte più dispendiosa del bilancio stesso, perché essa, con la nota di variazione, raggiunge la cifra ragguardevole di 2 miliardi e 500 milioni di lire. Siccome la spesa intera per tutto il bilancio è di 3 miliardi e 600 milioni di lire, questa cifra rappresenta i tre quarti della spesa. Essa rappresenta nell'ambito del bilancio della Marina mercantile quello che potrebbero essere le spese per le ferrovie dello Stato nell'ambito del Ministero dei trasporti. Una esigenza, ripeto, di carattere vitale e di carattere inderogabile.

Giustamente l'onorevole Ducci faceva osservare l'opportunità che i bilanci di queste compagnie sovvenzionate, specialmente delle compagnie più grandi, ma anche, naturalmente, di quelle più piccole, fossero messi a disposizione perché potessero essere presi in considerazione.

Io non ho avuto la possibilità di averli sott'occhio, e non so se sono a disposizione del Ministero della marina mercantile. Comunque, penso che dal bilancio dell'anno venturo in poi e possibilmente anche prima esse possano essere messe a disposizione del Parlamento in modo che la Camera ne possa essere al corrente.

Un'altra importante voce del nostro bilancio — importante per l'oggetto, ma minima per quella che è la consistenza — è il capitolo relativo alla sovvenzione alla Cassa nazionale per la gente del mare. Questa voce che era di 7 milioni e mezzo nel 1947-48 è stata elevata a 8 milioni e mezzo in questo bilancio. Indubbiamente anche la Commissione si rende conto che lo stanziamento era particolarmente irrisorio anche in rapporto allo stanziamento pre-bellico del 1938-39. Ma, date le difficoltà finanziarie dalle quali noi siamo circondati, non si può fare di più. La Commissione torna a raccomandare al Governo se è possibile quest'anno, comunque nel bilancio che sarà presentato entro i primi mesi dell'anno venturo, di fare in modo che

questa sovvenzione per una finalità così seria possa essere notevolmente incrementata.

Ritengo che non sia male ripetere qualche cosa sul problema della pesca. Io non vorrei ripetere quello che ho già detto, ma la cosa è troppo impegnativa per il nostro Paese e per la sua economia, e ritengo mi si possa passare di spendere ancora qualche parola su questo problema. La pesca rappresenta la terza voce come importanza fra le importazioni, venendo essa dopo i cereali e lo zucchero; la terza voce per un importo di 104 mila tonnellate per un valore di 12 miliardi di lire, almeno per quelli che sono stati gli scambi del 1947-48. È indubbio così che questo problema di carattere economico diventa un problema preminente di carattere nazionale.

Ora, non c'è dubbio che le spese previste per la pesca sono abbastanza basse, sono assolutamente — si permetta la parola — irrisorie. E quando per esempio si vede che alla vigilanza per la pesca sono attribuiti semplicemente 3 milioni — anche se questa cifra triplica il milione dell'anno scorso — si comprende che non vi è l'assoluta possibilità di esercitare quel minimo di polizia costiera che consenta non dico l'assoluta sicurezza che non si possa pescare di frodo, ma che almeno possa incutere in qualche modo timore a chi pesca illegalmente. La cifra in bilancio è assolutamente inadeguata a tale uopo; anzi, qualcuno degli oratori che ha preso parte alla discussione accennava al fatto che addirittura si pesca di frodo in pieno giorno e nella maniera più imprudente. Pertanto, anche se non si voglia prendere in considerazione l'opportunità di venire incontro a queste esigenze immediatamente, ritengo che nel prossimo bilancio si dovrà tener conto dell'importanza di questo settore, e dell'importanza di questo approvvigionamento che è così particolarmente ambito dal nostro Paese, adeguando gli stanziamenti sia per la vigilanza costiera, sia per il riassesto delle attrezzature peschereccie, e cioè per tutta quella parte che riguarda attrezzi, reti, tramagli, il cui prezzo è aumentato più dell'aumento medio dei prezzi. Sono pure d'accordo che bisognerà fare in modo di ricostituire il piccolo naviglio, il naviglio peschereccio, non solo per la pesca mediterranea, ma anche — come ha giustamente detto l'onorevole Mazza — possibilmente, per quella atlantica.

Tutto questo potrebbe forse trovare una realizzazione più organica, qualora si costituisse un comitato per la pesca, per prendere in considerazione tutto il vasto, vario ed impegnativo problema, per dare una soluzione adeguata alle esigenze, veramente sentite, nell'ambito di questo settore.

Io sono stato nominativamente chiamato in causa dall'onorevole Guadalupi riguardo ad una voce del bilancio autonomo per i lavoratori portuali.

L'onorevole Guadalupi pensa che questi proventi, che, nel 1947-48, erano al capitolo 2 del bilancio speciale di 100 mila lire e che nel bilancio del 1948-49 potrebbero salire a 9 milioni, adesso dovrebbero salire a 90 milioni; e ritiene che questo aumento potrebbe essere ottenuto, modificando la contribuzione inerente allo sbarco merci, cioè portandola da 30 centesimi a tonnellata a 3 lire, allo scopo di potere in correlazione effettuare maggiori spese nel settore relativo all'assistenza, alla tutela, alla integrità fisica ed alla elevazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie.

Io dico che questa richiesta è moralmente e socialmente giustificatissima; ma questo aumento da 9 a 90 milioni deve essere il risultato di un provvedimento legislativo. Come è intervenuto il provvedimento legislativo 26 aprile 1947, n. 547, a portare la misura dei contributi previsti dall'articolo 1279, primo e secondo comma, del Codice di navigazione a 10 volte quello che era prima, e a consentire l'entrata prevista in bilancio; così dovrebbe intervenire anche qui altro provvedimento legislativo, esso solo idoneo a giustificare una ulteriore decuplicazione.

Poiché ciò è certamente possibile, nessuno inibirebbe all'onorevole Guadalupi di farsi promotore di un provvedimento, di iniziativa parlamentare, perché questa quota che è stata già decuplicata, col decreto del 26 aprile 1947, sia ancora una volta decuplicata, in maniera tale che si possano realizzare questi 90 milioni. Io non so se l'onorevole Guadalupi è trattenuto da un complesso, che inibisce l'esercizio più legittimo delle prerogative che una democrazia parlamentare, non progressiva, gli offre. Comunque, se egli ha questa possibilità che la legge gli consente, compatibilmente con quelle che sono le disposizini dell'articolo 81 della Costituzione, io credo che nessuno vieterebbe questo aumento nei proventi: e quindi, questa possibilità di effettuare un'analoga spesa per l'assistenza, la tutela, la integrità fisica e l'elevazione morale dei marinai e delle loro famiglie.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, io non ho altro da aggiungere. Credo che la Commissione abbia preso in considerazione i punti più salienti del bilancio, e ringrazio il Parlamento per la collaborazione che ci ha

dato nel chiarire alcuni degli aspetti più importanti del problema marinaro del nostro Paese. Problema che non è forse il primo, ma è certo fra i primi, che s'impongono alla nostra attuazione non solo perché è particolarmente sentito dal nostro Paese, ma perché è un mezzo per dare lavoro alla nostra gente, e per produrre qualcosa che possa contribuire effettivamente al suo sostentamento. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io debbo ringraziare tutti coloro che sono intervenuti in questa discussione, tanto gli onorevoli deputati dei partiti della maggioranza, quanto quelli dell'opposizione. Avrete notato come questa discussione si sia svolta in una atmosfera di grande serietà. Evidentemente, tutto ciò che avviene nell'ambiente marittimo, prende quasi sempre l'aspetto delle cose che accadono in una grande famiglia, e se anche vi sono dei dissensi, si vede tuttavia che vi è una specie di solidarietà che collega tutti coloro i quali s'interessano a questi problemi. In questa discussione abbiamo udito delle critiche molto utili e delle quali noi trarremo profitto.

Risponderò poi alla fine della mia esposizione generale alle osservazioni che mi sono state mosse dai varî oratori. È bene, che io venga invece adesso a tracciare prima il quadro generale dei problemi così come è stato opportunamente indicato ieri da uno degli oratori, l'onorevole Orlando, perché è la prima volta che il bilancio della marina mercantile viene presentato al Parlamento italiano. Conviene, quindi, fare il punto della situazione, e mi riservo poi approfondire ancora i varî problemi quando discuteremo la legge sulle costruzioni navali.

Io vorrei prima esaminare con voi, rapidamente, l'aspetto tecnico del bilancio che, come vedete, è costituito sostanzialmente da una sola voce: una voce nella parte ordinaria, lo stanziamento di 2 miliardi e mezzo. Si tratta, come sapete, di uno stanziamento per sovvenzioni alle società di preminente interesse nazionale, a quelle società che fanno il servizio tra le isole e la metropoli, e fra l'Italia e gli altri Paesi del Mediterraneo e transoceanici.

Ma, accanto a questa voce, ve ne sono delle altre, le quali sono tracciate unicamente per memoria, o nella parte straordinaria, oppure nell'allegato, e che si riferiscono a dei residui passivi, che non figurano più nel bilancio, ma che tuttavia hanno una enorme importanza perché relativi a leggi che hanno avuto i loro stanziamenti in precedenti bilanci e che sono ancora operanti oggi. Di queste voci due sono particolarmente importanti: quelle relative alla legge 686 (la famosa legge dei recuperi) e quelle relative all'aggiornamento della cosiddetta legge Benni, che era una legge di carattere generale avente di mira l'incremento quantitativo e qualitativo del nostro naviglio.

Per la legge n. 686, vi dirò subito che lo stanziamento in origine era di 2 miliardi e mezzo, somma che ha permesso di recuperare un notevole tonnellaggio. Voi sapete che vi è stato uno stanziamento di 1 miliardo quest'anno e che esso non è stato ancora utilizzato. Dal punto di vista statistico vi converrà sapere che per questa legge abbiamo potuto realizzare in recuperi circa 400 mila tonnellate.

È stata una legge veramente molto utile quella relativa al rinnovo della legge Benni. Di uno stanziamento di circa 5 miliardi, la metà è stata già spesa; rimangono ancora da spendere 2 miliardi e mezzo. Anche qui si tratta di tonnellaggio nuovo, che non ha l'importanza del tonnellaggio recuperato. Si tratta di navi messe in cantiere dopo il 1943: una parte di queste navi è in servizio, una parte è stata affondata nel corso della guerra, e con una somma relativamente modesta si è riusciti ad ottenere un tonnellaggio notevole.

Vorrei, però, riassumendo, farvi notare come queste due voci (i due miliardi e mezzo per le sovvenzioni alle società di preminente interesse nazionale e i residui passivi) se hanno potuto determinare un certo incremento della marina mercantile italiana, sono ben lungi dal rispondere alle esigenze di questo importante organismo.

Vorrei tracciarvi un quadro molto sommario dell'attuale situazione. Prima della guerra quale era il tonnellaggio della marina mercantile italiana? Era di circa 3.300.000 tonnellate, ripartito come segue: navi miste e passeggeri 1.095.000; navi da carico 1.771.000; navi cisterna 420.000; navi di tipo speciale 19.000. Totale: 3.305.000 tonnellate.

All'8 maggio 1945, alla fine della guerra la situazione era la seguente: navi miste e passeggeri 143.000 tonnellate; navi da carico 155 mila tonnellate; navi cisterna 94.000 tonnellate; navi di tipo speciale 9.000 tonnellate. Totale: 401.000 tonnellate.

Al 1° luglio 1948 il tonnellagio è il seguente: navi miste e passeggeri 318.000 tonnellate; navi da carico 1.351.000 tonnellate; navi cisterna 508.000 tonnellate; navi di tipo speciale 18.000 tonnellate. Totale 2.195.000 tonnellate.

Quindi, passiamo dalla cifra di 401.000 tonnellate del maggio 1945 alla cifra di 2.195.000 tonnellate al luglio 1948.

L'incremento è dovuto a ragioni che vi dirò subito. È dovuto intanto ai recuperi, effettuati con quelle leggi a cui abbiamo fatto cenno, e, soprattutto, alle navi cedute dagli Stati Uniti.

Ma a questo punto converrà notare che, in gran parte, questo incremento di navi cedute dagli Stati Uniti, di queste *Liberty*, è andata a beneficio dell'armamento privato. Voi avrete letto diverse polemiche a proposito del Ministero della marina mercantile, come quando per esempio si disse che esso aiuta soprattuto le società di preminente interesse nazionale, mentre altri dicono che aiuta principalmente gli armatori liberi, ecc.

Siccome queste navi sono navi da carico, era chiaro che dovessero in prevalenza passare a coloro che le sanno gestire, e quindi agli armatori privati, ecc. È certo che l'armamento privato è stato indennizzato dei danni della guerra in modo più alto in confronto delle altre società.

Questo spiega perché per le compagnie di preminente interesse nazionale lo stanziamento nel bilancio è stato di 2 miliardi e 500 milioni. Tale somma sarebbe stata probabilmente ridotta se l'incremento di tonnellaggio delle società suddette avesse potuto ristabilire un giusto equilibrio con l'incremento di tonnellaggio all'armamento libero.

Prima della guerra, infatti, l'armamento privato controllava il 59 per cento del tonnellaggio mercantile disponibile, e le società di preminente interesse nazionale (Finmare) controllavano il rimanente 41 per cento. Avevamo quindi un certo equilibrio tra il tonnellaggio degli armatori liberi e quello delle società sovvenzionate dallo Stato: 59 per cento per gli uni e 41 per cento per gli altri.

Nel 1948 l'armamento privato controlla l'83 per cento del tonnellaggio disponibile, mentre il residuo 17 per cento è controllato dalla F.I.N.M.A.R.E.

In altri termini, mentre prima della guerra la F.I.N.M.A.R.E. controllava il 41 per cento di tutto il naviglio, oggi ne controlla soltanto il 17 per cento, il che è a netto favore dell'armamento libero.

Questo spiega che quando si fa la critica alla società di preminente interesse nazionale, bisogna tener presente che se queste avessero potuto integrare il loro naviglio, come l'hanno potuto fare gli armatori liberi, è probabile che oggi le loro gestioni sarebbero più corrispondenti alle necessità di un bilancio sano. Se oggi dobbiamo far fronte a delle integrazioni di bilancio notevoli, lo si deve quindi non già ad un difetto organico della loro costituzione, ma perché mancano ancora di sufficiente tonnellaggio, in quanto non hanno potuto essere aiutate in proporzione a confronto dell'armamento privato.

Quindi, se noi riusciremo a dare a queste società di preminente interesse nazionale, un tonnellaggio maggiore dell'attuale, noi potremo avere dei bilanci veramente sani. E lo vediamo già oggi, perché la Società Italia, la quale si trova ad avere un tonnellaggio sufficiente, non soltanto pareggia il suo bilancio, ma è in grado di presentare una situazione veramente interessante ed attiva. Ho voluto dire questo per chiarire un po' l'aspetto del problema e per superare talune incertezze che esistono in questa situazione, taluni dubbi, dovuti al fatto che non si conosce la realtà obiettiva della situazione stessa.

Vediamo quale è la politica fatta in questi ultimi anni dalla marina mercantile, in confronto dell'armamento libero: quando, per esempio, si fa la critica al fatto che le navi *Liberty* sono state date in prevalenza all'armamento privato, evidentemente la si fa non conoscendo i problemi: per la gestione di questo tipo di navi non ci sono che gli armatori privati che sappiano fare il mestiere; gli armatori privati sono abili cacciatori di noli ed hanno un intuito per accaparrarseli là dove essi si trovano.

Vorrei rispondere all'onorevole Guadalupi che ieri ha posto il problema in termini generali: « Ma come? Lei, Ministro socialista del Ministero della marina mercantile, perché non ha socializzato la marina mercantile italiana? ».

Io mi sono occupato di questo problema leggendo delle relazioni del nostro Consolato di Norvegia; lei sa che in Norvegia c'è un Governo di socialisti democratici, di « piselli » come direste voi. Ebbene, questo Governo sta organizzando una marina mercantile tra le prime del mondo: tra poco i norvegesi potranno avere un tonnellaggio di naviglio dell'ordine di 6.000.000 di tonnellate. Dicevo questo Governo norvegese, che ha nazionalizzato amplissimamente nel settore dell'industria, si è preso ben guardia di nazio-

nalizzare le navi, per delle ragioni obiettive che un marinaio dovrebbe capire.

Prima di tutto bisognerebbe che ci fossero accordi con altri Stati che a loro volta nazionalizzassero il naviglio, perché la possibilità di evasione che c'è sul mare, non c'è nell'industria di terra ferma. Poi noi dovremmo limitare la politica del Ministero ad un servizio di trasporti tra l'estero e la metropoli; perché se vogliamo estendere la nostra politica anche agli scambi che devono svolgersi tra paesi esteri e che possono essere esercitati dalla nostra flotta, allora il problema si pone in modo diverso, e si pone precisamente nello stesso modo in cui si è posto in Norvegia, paese nel quale le navi non sono state nazionalizzate.

Ho voluto fare questo cenno per rispondere al collega deputato Guadalupi, non per polemizzare, ma per far vedere come sia grave e complesso questo problema.

Egli deve notare, poi, che in nessun'altra Nazione esiste una così elevata percentuale di naviglio controllata dallo Stato, come in Italia. Basti pensare a quello che questa quota rappresenterà, soprattutto in seguito alle leggi che ci proponiamo di presentare: la sfido a trovare un'altra marina del mondo che si trovi nello stesso rapporto dal punto di vista dell'economia privatista e dell'economia nazionalizzata.

Vediamo, quindi, qual'è la politica della marina mercantile nei confronti dell'armamento libero. Ho detto che queste navi sono state prevalentemente passate in gestione presso armatori liberi e devo dire che ciò ha consentito agli armatori italiani di acquistare all'estero navi usate per un milione e 446.000 tonnellate. Si tratta di 119 fra *Liberty*, cisterne e navi di tonnellaggio minore, e il Governo italiano per rendere possibile quest'operazione, dal punto di vista soprattutto del finanziamento, ha agito in questo modo: il Governo ha comprato le navi dalla Commissione marittima americana, le ha rivendute agli armatori nazionali ed ha ceduto agli armatori stessi la valuta necessaria per consentir loro di effettuare subito un pagamento del 25 per cento, dando alla Commissione marittima americana la garanzia dello Stato italiano per il residuo 75 per cento.

Se volete le cifre analitiche, ve le darò subito: gli acquisti si sono protratti fino al mese di agosto per 123 unità. Primo lotto: 56 navi *Liberty* per la portata complessiva di 604.000 tonnellate; prezzo di ciascuna *Liberty* 544.000 dollari, in totale quindi 30.590.000 dollari.

Secondo lotto: 34 *Liberty*, portata 433.000 tonnellate; 4 cisterne portata 16.600 tonnellate, per una portata complessiva di 66.400 tonnellate. Il complessivo tonnellaggio di portata del secondo lotto è di 500.000 tonnellate, per il prezzo di dollari 25.076.300.

Terzo lotto: sono 16 navi cisterna, come sopra, per la portata complessiva di 265.000 tonnellate; otto navi da carico del tipo N 3 (portata 2700 tonnellate ciascuna, prezzo 544.506 dollari) per la portata complessiva di tonnellate 21.600.

Il complessivo tonnellaggio di portata di questo terzo lotto è di 287.200 tonnellate, per il prezzo di dollari 30.572.432.

Abbiamo avuto infine cinque navi *Liberty*, extra lotto, per la portata complessiva di 54.000 tonnellate e per il prezzo complessivo di 2.722.530 dollari.

In totale sono state acquistate dagli Stati Uniti, per il tramite del Governo italiano e col sistema della garanzia statale, navi per la portata complessiva di tonnellate 1.446.000 al prezzo totale di 88.963.598. dollari.

Inoltre, per facilitare l'acquisto di tali navi (sempre rispondendo a coloro che rimproverano al Governo di favorire eccessivamente la F.I.N.M.A.R.E.), con disposizioni speciali gli acquisti stessi furono esonerati dal pagamento dell'imposta generale entrate, dalla tassa di registro, in quanto limitata al diritto fisso di lire 40, e la tassa doganale di importazione fu ridotta dal 10 al 2 per cento, il che significa che in totale gli armatori hanno pagato al fisco, per diritti, tasse ed imposte, il 2 per cento sul valore delle navi, invece del 16 per cento, con una economia quindi di parecchi milioni.

Inoltre, dal 1946 in poi, gli armatori nazionali, oltre alle navi destinate alla demolizione per ricavarne i rottami ferrosi indispensabili per le nostre industrie siderurgiche, ed a numerose altre di piccola entità (motozattere, motopescherecci, dragamine, ecc.) destinate all'esercizio, hanno potuto acquistare direttamente all'estero 73 unità efficienti per la stazza lorda complessiva di 351.192 tonnellate.

Anche nei riguardi di questi acquisti non sono mancati provvedimenti intesi a renderli più agevoli. Infatti è stato messo a disposizione della Confederazione italiana degli armatori un fondo di un milione di dollari per rendere possibile l'effettuazione di prestiti agli armatori sinistrati di guerra, i quali avevano bisogno di valuta per pagare le anticipazioni; e fu consentito agli armatori stessi di utilizzare il cento per cento (successiva-

mente ridotto al 50 per cento) dei noli guadagnati in valuta dalla nave acquistata, più il 50 per cento dei noli (sempre in valuta) provenienti dall'esercizio delle altre navi di proprietà degli interessati, per saldare il prezzo dell'unità stessa.

Questa situazione sottolinea la necessità di prendere in seria e benevola considerazione la situazione delle società di preminente interesse nazionale; la situazione cioè della F.I.N.M.A.R.E., la quale, nell'adeguamento della flotta italiana alle esigenze attuali non è stata beneficiata come altri settori dell'armamento; e questo problema della società di preminente interesse nazionale va inquadrato nelle prospettive della politica di ricostruzione del naviglio, che si presenta nel modo che sto per dirvi.

Noi pensiamo che, nel quadro degli aiuti che riceviamo dall'America attraverso il piano Marshall, e coi finanziamenti che possiamo ricavare dal fondo lire, alla fine del 1951 o 1952 il tonnellaggio della nostra flotta mercantile — se faremo una politica di costruzioni seria — potrà essere in cifra totale 3.105.000 tonnellate. Ed ecco il dettaglio: navi passeggeri 530.000 tonnellate, navi da carico 1.800.000 tonnellate, navi cisterna 750.000 tonnellate, navi di tipo speciale 25.000 tonnellate.

Noi dobbiamo soprattutto sottolineare l'importanza del tonnellaggio che ci manca oggi. Per il tonnellaggio da carico abbiamo molte navi *Liberty*, le quali sono navi utili. Su di esse si son fatte molte chiacchiere, perché pareva che fossero delle navi mediocri, invece tutti i tecnici mi hanno detto che sono navi di buon impiego. Noi manchiamo di navi di qualità, di navi di linea, di navi da passeggeri e sono precisamente queste che possono essere esercitate in modo proficuo dalle società di preminente interesse nazionale.

Noi dobbiamo integrare il naviglio che già esiste con naviglio di qualità e a favore di quelle società che non sono state aiutate fino ad oggi. È un criterio di equità che corrisponde agli interessi del Paese.

Alla fine di questro triennio avremo una flotta di tre milioni di tonnellate distribuite equamente fra naviglio per passeggeri e naviglio da carico ed avremo risolto in modo vantaggioso il problema che ci assilla: questa famosa voce di bilancio di due miliardi e mezzo che serve a integrare le passività.

Io non voglio rifarvi la storia delle quattro società di preminente interesse nazionale, storia che è molto nota. Voglio dirvi che queste società sono state le maggiori vittime della guerra.

Voglio leggervi alcune cifre, la consistenza delle quattro flotte: Italia, Adriatica, Tirrenia, Lloyd Triestino, controllate dalla F.I.N.M.A.R.E. Al 1° giugno 1940 era di 205 unità per un milione e 354 mila tonnellate è scesa a sole 17 navi per 120 mila tonnellate all'aprile 1945. Di modo che si spiega perché queste società non possono avere dei bilanci attivi. Penso che dopo queste mie dichiarazioni sarà conclusa una volta per sempre la inutile polemica sui bilanci di queste società.

Le perdite sono state per oltre il 91 per cento. Queste cifre bastano da sole a denunciare la gravità di una situazione senza precedenti e ad imporre, come ho detto prima, in tutta la sua vastità, il problema della ricostruzione.

Tuttavia non vorrei che queste cifre vi impressionassero eccessivamente, perché in questo settore qualche cosa si è fatto. Non siamo in equilibrio, ma qualche cosa si è fatto. Per esempio, negli ultimi due anni il traffico internazionale passeggeri delle quattro società si è più che quadruplicato passando da 22 mila 653 viaggiatori nel periodo 1° luglio 1946-30 giugno 1947 a 98.830 viaggiatori nel periodo 1° luglio 1947-30 giugno 1948, mentre negli stessi periodi si è triplicata la quantità delle merci trasportate passando da 487 mila tonnellate a 1 milione 221 mila 158 tonnellate ed ugualmente triplicato il numero delle miglia percorse che da 618.777 sono salite a 1.961.196. Il numero delle navi addette a tali servizi è salito da 31 a 55.

I servizi interni e cioè i collegamenti fra il continente e le isole sono anch'essi sensibilmente migliorati: il numero delle unità è salito da 15 a 22, le miglia percorse da 265.800 a 457.700, i passeggeri trasportati da 370.342 a 488.933, le merci trasportate da tonnellate 129.577 a tonnellate 271.304.

Questi risultati, che appaiono notevoli, non sono che dei punti di partenza, e ripeto che è necessario migliorare quantitativamente e qualitatitivamente la nostra flotta per riprendere il posto in alcune rotte transoceaniche, particolarmente nelle rotte dell'estremo Oriente che sono servite da scarsissimo naviglio.

Noi ci siamo preoccupati del naviglio che fa servizio con l'estremo Oriente e l'Australia e abbiamo trasferito a questo scopo una parte del naviglio di altre società. Del resto tra le quattro società di preminente interesse nazionale si è stabilita una utile solidarietà, per la quale esse, quando occorre, vengono una in aiuto dell'altra.

Fra esse quella che si trova nella situazione più delicata è il Lloyd Triestino, che ha perso non solo la flotta, ma in un certo senso anche il mare, cioè la zona in cui operava. Ora, è mio fermo proposito — lo dico chiaro — per ragioni di carattere morale, per ragioni di equità e per ragioni anche di carattere nazionale, di dare aiuto al Lloyd Triestino perché possa riprendere il posto a cui ha diritto.

Il provvedimento delle nuove costruzioni che avrò l'onore di sottoporre al Parlamento, onorevole Guadalupi, e che è limitato a 260 mila tonnellate di naviglio, considera in modo speciale la ricostruzione del naviglio di linea misto e da passeggeri, e noi riteniamo che nella costruzione di questo naviglio misto e da passeggeri le quattro società di preminente interesse nazionale potranno prendere il loro posto in concorrenza con l'armamento libero. Dico questo senza spirito polemico nei confronti dell'armamento libero. Esso esercita la sua funzione ed è giusto che la eserciti. Ma io vorrei dire una cosa a questo punto. Bisogna che noi mettiamo le società di preminente interesse nazionale in condizioni di poter esercitare la loro azione in modo da non offrire più il fianco a facili e superficiali polemiche. Si pone qui un problema di carattere generale più che particolare, che vale non solo per la F.I.N.M.A.R.E. ma anche per tutte le organizzazioni che dipendono dall'I.R.I. Non so se dico una malignità, ma ho l'impressione che in certi settori della nostra industria privata si paventi in un certo senso una razionalizzazione di questi organismi dell'I.R.I. che, il giorno in cui fossero razionalizzati, potrebbero servire di parametro, per misurare il valore relativo delle aziende private. Da parte di interessi deteriori si paventa dunque questa razionalizzazione che offrirebbe il modello di paragone sul quale sarebbero giudicate tutte le altre aziende.

Noi intendiamo nel nostro piccolo campo della marina mercantile che queste società di preminente interesse nazionale diventino effettivamente il punto di paragone a cui si possono riferire le altre come esempio di saggia amministrazione.

Tale è la nostra politica in questo campo. Tuttavia non crediate che la nostra sensibilità per i problemi delle quattro compagnie di preminente interesse nazionale ci faccia perdere di vista le deficienze. Noi non siamo insensibili alle giuste critiche e siamo convinti della necessità di ritocchi che valgano a snellire il funzionamento di esse e a diminuire le spese, a rendere più elastiche le gestioni e più economiche, e quest'opera di revisione e di adeguamento sarà senz'altro fatta. Noi non possiamo, quindi, accettare l'idea che esse possano rimanere come sono. Nel mio piccolo mi sono permesso negli ultimi tempi di incoraggiare un processo di razionalizzazione.

C'era un problema che si trascinava da anni. Voi sapete che queste società hanno dovuto tenere in servizio personale esuberante il quale costa eccessivamente. D'altra parte è intuitivo che non si può licenziare un personale che ha servito per tutta la vita una società. Ad un capitano che ha rischiato anni ed anni la sua vita sui mari non si può dire: la tua nave è affondata, vattene!

Però si poneva il problema dell'equa soluzione delle pensioni. Per due anni la cosa si è trascinata ed io ad un certo punto ho dovuto affrontarla e risolverla.

C'era un personale di cinquemila unità. L'abbiamo ridotto di circa un decimo. Ciò importa degli oneri e la questione non è più di mia competenza, perché riguarda il mio collega del Tesoro, onorevole Pella. Però penso che pur avendo fatto sopportare oneri abbastanza notevoli, per liquidare circa 500 persone di queste società, l'alleggerimento che ne verrà nel bilancio ordinario della società stessa, che sarà di 500 milioni all'anno contribuirà al risanamento. Abbiamo pensato che fosse saggia politica fare un sacrificio forte una volta tanto, ma snellire il personale. Credo che questa politica sia una politica giusta. Conviene spendere due miliardi oggi per risanare le società. Ed è su questa strada che intendo continuare pensando che essa sia una strada veramente giusta e razionale.

Se volete, vi darò le somme delle integrazioni che lo Stato paga alle quattro società...

SALA. Ci parli del personale.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Io parlo adesso dello strumento che dà la vita ai marittimi. Quando parlo delle società di preminente interesse nazionale, parlo degli interessi dei marittimi, perché queste società sono della collettività, non dei singoli. Se non vi fossero gli strumenti del loro lavoro, i marittimi che cosa farebbero? (*Applausi al centro*). Non faccia quindi della demagogia inutile.

Dirò quindi soltanto che per le società Toscana, Partenopea, Eolia, Meridionale, Istria e Fiumana le integrazioni sono per quest'anno 759 milioni, somma notevole, ma se voi considerate il servizio che queste società ren-

dono (legano le isole al continente), evidentemente non somma eccessiva. Pensate quello che spende il mio collega delle ferrovie per dei servizi molte volte meno essenziali.

Per le quattro società le integrazioni sono un miliardo e 700 mila lire. Abbiamo questo totale di due miliardi e mezzo che è quello che figura nel bilancio.

E per questa parte avrei finito.

Ma prima di arrivare alla parte che interessa l'onorevole deputato dell'estrema sinistra, che mi ha fatto l'accusa di non parlare del personale, vorrei, dopo aver parlato delle navi, parlare dei porti. Senza porti e senza navi non esiste una marina mercantile, non esiste neanche la possibilità di discutere il problema dei portuali e dei marittimi.

Qual'è la situazione dei porti? Questo è un problema che riguarda il Ministro dei lavori pubblici. Solo sotto un certo profilo riguarda il nostro Ministero. Posso dire che le distruzioni operate dalla guerra nel settore portuale sono state assai vaste, ma anche in questo settore si è sulla via del risanamento.

In media oggi si può calcolare che l'efficienza dei porti è di circa il 70 per cento di quella anteguerra; alcuni porti, come Genova, hanno già quasi raggiunto la potenzialità prebellica, mentre procede attivamente la riattivazione degli altri scali marittimi.

L'attrezzatura portuale, gru, capannoni, silos, è anch'essa in via di ricostruzione, procede più lenta in dipendenza delle difficoltà che ancora si incontrano per la costruzione degli apparecchi meccanici data la deficienza di materiale siderurgico.

L'opera di bonifica e di sminamento dei porti è già in fase avanzata come in fase avanzata è lo sgombro del fondo dei porti dai relitti delle numerose navi affondate. Vi sono zone in cui l'opera di bonifica e di sminamento non è avanzata, soprattutto nella regione adriatica. Questo problema non è di compotenza della Marina mercantile, ma della Marina militare. Noi segnaliamo spesso questi inconvenienti, e sappiamo che si fa quello che si può, ma miracoli non se ne possono fare. Per fortuna nel corso di questi ultimi anni non si sono deplorati incidenti gravi. Tuttavia il problema esiste.

Anche l'organizzazione amministrativa dei porti principali è oggetto di attento esame e delle cure assidue del mio Ministero. È recente la perdita di uno dei più eminenti amministratori: l'ingegnere Canepa, presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, alla cui memoria mando il mio commosso e reverente saluto. Oggi si pone, come diceva l'onorevole Bettinotti, il problema della sua sostituzione. Tengo a dichiarare che prima di scegliere la persona che dovrà occupare un posto così importante nel primo porto d'Italia (sapete che secondo la tradizione chi è nominato presidente del Consorzio ci rimane quasi fino alla morte: non abbiamo avuto casi di dimissioni) bisogna essere molto oculati. Prima di designare la persona cercherò di consultare tutti gli interessi locali genovesi, e anche il Presidente del Consiglio e coloro che hanno diritto di darmi in questa materia un illuminato parere.

L'Amministrazione del nostro Ministero — e chiudo per la parte dei porti — si rivolge anche particolarmente al settore che ha interessato molto i colleghi che hanno parlato su questo bilancio, il settore della pesca. La pesca è una di quelle cose di cui in Italia tutti parlano con molto entusiasmo, ma in cui si fa poco o nulla. È una cosa lasciata all'iniziativa privata. Vi sono uomini che se ne interessano con grande entusiasmo; ma bisogna riconoscere che l'intervento degli organismi pubblici in questo settore è fino ad oggi molto scarso. Ieri l'onorevole Giulietti ha fatto un ditirambo sul pescatore. Chi lo avesse sentito avrebbe detto che egli è un uomo che passa la vita a difendere i pescatori. Ebbene, l'onorevole Giulietti nello statuto della sua F.I.L.M. si guarda bene dall'equipararli ai marittimi. Questi hanno automaticamente diritto ad avere cose che non si dànno ai pescatori.

Si tratta di categorie di lavoratori trascurate.

GIULIETTI. Non è esatto!

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Si tratta di fare qualche cosa per esse. Noi abbiamo mezzi eccessivamente scarsi. Con gli stanziamenti del nostro bilancio, sarebbe fuor di luogo far ritenere che saremmo in grado di risolvere il problema; potremmo tutt'al più sfiorarlo o impostarlo, lasciando che altri, più fortunati di noi, quando avranno stanziamenti sufficienti, possano risolverlo.

Come si pone il problema in termini generali?

È molto semplice. I competenti che ieri hanno parlato di questo argomento lo hanno detto: il problema della pesca in Italia è problema, che oggi diventa più che altro di politica internazionale. Se non avremo la possibilità di pescare lungo le coste dalmate e tunisine, non risolveremo il problema della pesca mediterranea. Tutto quello che si può dire

diversamente è retorica. Si potranno prendere provvedimenti contro i pescatori di frodo, ma questo non risolverà il problema della pesca mediterranea, che è problema politico.

Problema delle acque territoriali. Ha fatto osservare l'onorevole Orlando che non si sa più quali siano le acque territoriali: nell'Adriatico cominciano quando siamo già nelle acque jugoslave; e lo stesso per le acque territoriali tunisine. Non si sa più che diritto abbiano i nostri pescatori.

Noi non risolveremo il problema della pesca mediterranea, se non troveremo la maniera di determinare una distensione di carattere internazionale, in modo che ci sia restituita la possibilità di andare dove i nostri marinai sono sempre andati.

Si pone il problema della pesca atlantica. Ci siamo occupati di questo problema importante, la cui soluzione cerchiamo di assecondare attraverso una legge, che faremo, con la quale si potranno ricostruire i pescherecci atlantici.

Quest'anno un solo battello è andato a fare la pesca atlantica, con risultati eccellenti; mi si dice che ha pescato circa 100 quintali al giorno. Però non c'è da farsi soverchie illusioni. Non si improvvisano i pescatori atlantici. Inoltre i pescatori sono abituati alle condizioni particolari della pesca mediterranea; non possono improvvisarsi come i pescatori norvegesi o irlandesi.

La vita dell'oceano è profondamente diversa dalla vita del mediterraneo; non facciamoci illusioni che si possa prendere un ottimo marinaio di Torre del Greco...

GIULIETTI. Può andarvi subito; basta avere le navi.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. È problema di serietà, che non si risolve con la demagogia; bisogna studiarlo, con l'invio di missioni scientifiche. Allora si potrà parlare di pesca atlantica, non facendo della retorica.

Una voce a sinistra. Non si risolve il problema sociale con la pesca atlantica, che potrà assorbire 200 marinai.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. È giustissimo. Il problema per noi è quello della pesca mediterranea.

Il problema della pesca presenta due aspetti: uno amministrativo, di organizzazione dei servizi; un altro di aiuto per l'incremento dell'attività peschereccia, con particolare riguardo al profilo sociale.

Per quanto concerne il primo punto, è mio intendimento elevare a servizio autonomo, nell'ambito del Ministero, tutta la complessa organizzazione relativa alla pesca.

Mi riservo, perciò, di presentare al più presto al vostro esame un progetto di ordinamento della Marina mercantile, nel quale troverà adeguata sistemazione l'organizzazione speciale della pesca.

Per quanto concerne il secondo punto varî problemi si profilano, la cui urgenza è indiscutibile, come il credito peschereccio, gli aiuti per costruzioni navali, gli aiuti ai pescatori. Alcuni di questi problemi noi li abbiamo già studiati, e anzi, profondamente, e al riguardo delle costruzioni navali io presenterò al più presto un disegno di legge all'Assemblea. Intendo favorire la costruzione di motopescherecci per la pesca oceanica, come vi ho detto, e sono previste anche agevolazioni particolari per il piccolo naviglio, cioè per la pesca costiera e nel Mediterraneo.

E adesso, che abbiamo parlato rapidamente del naviglio, dei porti, e della pesca, vorrei parlare del personale, degli uomini.

SALA. Quanti sono gli uomini che muoiono di fame e quanti sono disoccupati?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Il problema più grave, che interessa oggi il Ministero della marina mercantile, è il problema delle condizioni di questo personale marittimo, di questa gente di mare, di questi lavoratori portuali, e sebbene non sia di diretta competenza del nostro Ministero, anche del personale dei cantieri.

Di queste tre categorie, quella che si trova in una situazione più difficile, più disagiata, è la categoria degli operai dei cantieri. Ripeto che il settore dei cantieri non è di competenza del mio Ministero, tuttavia, attraverso i nuovi provvedimenti noi cerchiamo di avviare alla soluzione anche questo problema. Quale è la politica del Ministero della marina mercantile nei confronti della gente di mare, e nei confronti dei portuali? È chiaro che all'attività costante di queste due categorie è legata, in ultima analisi, la prosperità della Marina mercantile italiana. Senza una gente di mare la quale abbia coscienza delle proprie responsabilità, non si ha una Marina; senza dei portuali i quali non approfittino della loro situazione quasi di monopolio, non si può avere una gestione portuale sana. Dobbiamo dire che l'esperienza che ho fatto in questi mesi come Ministro della marina mercantile mi ha portato a delle conclusioni che sono molto importanti; ho po-

tuto constatare il grande senso di responsabilità dei lavoratori portuali e la loro serietà. Ho potuto constatare il grande senso di responsabilità dei lavoratori del mare, dei marinai.

La situazione in cui essi si trovano oggi è difficile. Vi sono fra i lavoratori del mare, molti disoccupati. È chiaro che oggi la nostra flotta non avendo il tonnellaggio sufficiente non può assorbire questa meravigliosa mano d'opera, che langue per mesi e mesi sulle banchine. E mentre in alcuni porti dell'Italia settentrionale il traffico è più intenso, nell'Italia meridionale, invece, il traffico è assolutamente insufficiente. Tuttavia anche in questo caso non bisogna esagerare come sento dire in questo momento, dall'estrema sinistra, che tutti muoiano di fame...

SALA. Mi riferisco a Palermo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Vorrei farle vedere quello che si fa in questo campo; e, non dipende da noi incrementare il traffico in proporzioni notevoli. Evidentemente vi è una situazione economica generale. L'Italia riceve in un anno 20 milioni di tonnellate di merce, non possiamo portare questi 20 milioni di tonnellate a 40 milioni. Quindi, nel quadro di questa situazione generale noi non possiamo fare che del nostro meglio per incoraggiare e per stimolare, ma più di questo non possiamo fare. Tuttavia, in seguito all'incremento verificatosi nella flotta mercantile gli imbarchi di marittimi sono oggi più frequenti, e in generale avvengono con più facilità che non negli anni decorsi.

Noi abbiamo praticato nei confronti dei marittimi questa politica; abbiamo cercato di limitare il numero delle iscrizioni nelle matricole, non perché volessimo cercare di fare un numero chiuso in quella categoria, ma perché non volevamo rendere più difficile un problema che è già di ardua soluzione oggi. Ma man mano però che cesseranno le cause che rendono difficili gli imbarchi, noi pensiamo di poter raggiungere progressivamente la situazione normale; man mano che ci sarà un tonnellaggio sufficiente, noi pensiamo di sopprimere le bardature esistenti e di raggiungere la situazione normale.

Attualmente, i marittimi imbarcati su navi di qualsiasi tipo, compresi i pescherecci, oscillano dai 35 mila ai 40 mila. Non so se l'onorevole Giulietti confermi queste cifre, lui che ha il monopolio, in un certo senso, di questa situazione.

GIULIETTI. Sarebbe il totale?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Sì.

Ho detto quello che abbiamo fatto nelle quattro società di preminente interesse nazionale. Non voglio tornare, in tema di personale, su questo argomento.

GIULIETTI. Avrebbe i dati senza i pescatori?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Non li ho. Li ho con i pescherecci compresi. Ma, credo che non supereranno i 15 mila circa.

Lei mi insegna, però, che noi avremo un incremento notevole di personale imbarcato quando avremo le navi di linea, le navi da passeggeri. Se voi pensate che una *Liberty* di 10 mila tonnellate non ha bisogno che di 35-40 marittimi a bordo, mentre invece una nave passeggeri di 25 mila tonnellate ha bisogno di 250-300 persone a bordo, vedete la differenza.

GIULIETTI. Ecco perché vi è ancora una forte disoccupazione. Occorrono navi passeggeri.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Giusto.

Fra i problemi che sono stati sollevati ieri in questa Assemblea, mi pare che ve ne sia uno sfiorato dall'onorevole Giulietti, sempre riferentesi alla gente del mare. Ed io sono lieto di sottolinearvi, con un certo compiacimento, quello che si riferisce al tentativo fatto alcuni decenni or sono, da parte della gente di mare, di organizzarsi in forma cooperativistica e di creare una gestione di armamento a tipo cooperativo. Oggi questa cooperativa — lo dico sempre nel quadro del problema del personale — possiede 9 navi, di cui 4 sono gestite per conto della Marina militare. E ci tengo anche qui ad affermare che, senza voler fare delle preferenze per la cooperativa nei confronti degli altri armatori, la politica di questo Ministero è nettamente favorevole a essa, e noi cercheremo di fare di tutto per incoraggiarne una sana gestione.

Nel progetto di costruzioni navali che avrò l'onore di presentarvi, voi vedrete che c'è una parte di finanziamento che si riferisce precisamente a questa cooperativa marinara.

GIULIETTI. Bravo!

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Ciò che interessa i marittimi è il problema delle pensioni, problema che è stato

sollevato qui da molti oratori. Io posso dirvi — e avrete udito ieri il discorso dell'onorevole Fanfani su questa parte — che ce ne occupiamo giorno per giorno: non facciamo che occuparci di questo problema a carattere assistenziale, che non è legato unicamente alla volontà del Ministero della marina mercantile. È un problema che si connette col problema generale della previdenza, e sarà risolto in relazione con l'assetto futuro di tutta questa complessa materia. Abbiamo tuttora allo studio la revisione delle medie salariali che debbono servire di base per il calcolo della liquidazione delle pensioni; cioè si prepara già il lavoro per quella vasta riforma di carattere previdenziale che è stata auspicata e che avrà un grande sviluppo.

GIULIETTI. Forza, su questo punto!

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Un altro problema che riveste una importanza essenziale è quello della formazione dei futuri quadri della Marina mercantile: imbarco di allievi per l'avviamento alla formazione dei nautici di coperta e di macchina. Per questi ultimi la soluzione si presenta meno difficoltosa, in quanto non vi è una eccessiva esuberanza di personale, mentre più grave è la risoluzione del problema degli allievi di coperta. Il Ministero si è preoccupato per il passato e si preoccupa tuttora, perché la formazione di generazioni nuove in questo campo è quanto mai necessaria. L'avviamento pertanto a questa professione delle classi giovani, mi sembra più che opportuno.

Per quanto riguarda il lavoro nei porti esso è naturalmente subordinato oltre che alla loro potenzialità ed alla loro possibilità di recezione, al movimento stesso del traffico. Questo non essendo ancora nórmale né per quanto riguarda il quantitativo, né per quanto riguarda la distribuzione dei carichi provenienti dal mare, si ha come conseguenza un accentramento di lavoro in alcuni porti e uno sfasamento in altri.

A Genova che è alla testa del movimento portuale superiore a quello del 1937, i lavoratori portuali lavorano in pieno; a Napoli la situazione è migliorata in confronto degli anni passati, e così in altri porti come Savona, ecc., mentre in molti scali marittimi, specie nei minori, il lavoro è scarso e discontinuo. Da ciò consegue che la giornata lavorativa è più o meno remunerativa ed in taluni porti è assolutamente deficitaria. L'ordinamento dei lavoratori, che come è noto si sono costituiti in compagnie portuali, è oggetto di continuo studio e di controllo da parte del Ministero della marina mercantile per renderlo più moderno e più rispondente ai bisogni. Il recente congresso di Bari ha dato una prova della maturità nell'esame dei varî problemi che interessano la categoria.

Sensibili progressi si sono constatati nella disciplina del lavoro portuale. Dopo l'inevitabile disorientamento e scompiglio determinato dalle vicende belliche e post-belliche in questo importante e delicato settore si va ristabilendo la disciplina delle maestranze anche per quel senso di responsabilità e di autocontrollo — è doveroso accennarlo — che anima questi lavoratori ai quali invio il mio ringraziamento e il mio saluto. (*Applausi al centro*).

Pensate che questi lavoratori hanno in mano le chiavi del commercio con l'estero: sono poche diecine di migliaia e potrebbero regolare l'economia nazionale, potrebbero anche ricattarla in un certo senso; senonché, hanno un grande senso di responsabilità, e non c'è stato nessun tentativo di approfittare da parte loro di una situazione di privilegio. Questo senso di responsabilità e di civismo noi vorremmo vedere condiviso da tutte le categorie produttive italiane; soprattutto da quelle altolocate.

È superfluo che vi dica, concludendo, o avviandomi alla conclusione, quanta importanza abbia per l'economia nazionale e per la nostra bilancia dei pagamenti una marina efficiente che possa ridurre l'ammontare dei noli, che sono necessariamente passivi, per le ragioni che voi sapete.

Vi ho detto che la guerra ha letteralmente decimato la nostra Marina mercantile; vi ho detto che da 3 milioni e mezzo di tonnellate eravamo arrivati a poco più di 300 mila; vi ho detto quel poco che si è già fatto dal punto di vista della ricostruzione, dei recuperi e quello che intendiamo fare per giungere ad una posizione di relativo equilibrio.

Non abbiamo in questo settore nessuno spirito demagogico: ho sentito parlare del « Nastro Azzurro »; per carità, non intendiamo affatto ritornare su una politica definitivamente superata! Intendiamo però non accettare che la Marina mercantile italiana venga esclusa dai mercati internazionali: questo non lo possiamo ammettere, non possiamo adattarci all'idea che l'Italia sia tagliata fuori da una competizione così feconda di iniziative e di traffici. Pensate che un Paese piccolo come la Norvegia, di 3 o 4 milioni di abitanti, avrà nel 1952 6 milioni di tonnellaggio nuovo; pensate che l'Italia, con tutte le sue nobilissime tradizioni e le sue esigen-

ze economiche, non supererà nel 1952 i 3 milioni: siamo in grande ritardo. Pensate che paesi che non avevano una flotta mercantile importante, come gli Stati Uniti, oggi ne hanno una gigantesca, che supera i cinquanta milioni di tonnellate. Vero è che in gran parte essa è in disarmo, tuttavia per noi, per ragioni di elementare difesa della nostra economia, si pone il problema di avere una flotta mercantile efficiente.

Niente demagogia, ma nessuna rinunzia e nessuna debolezza: bisogna cercare di risolvere il problema nel modo più razionale possibile.

Vi ho detto che noi presenteremo presto un progetto che avrà lo scopo di avviarci alla soluzione di questo importante problema. È un progetto modesto: non si tratta di risolvere in un giorno quello che non si può risolvere in cinque o in dieci anni. Stanzieremo una somma notevole, chiederemo un sacrificio notevole ai contribuenti, perché si tratta di spendere in un triennio 34 miliardi di lire; ma lo facciamo in buona coscienza, convinti che questi sacrifici torneranno a vantaggio della collettività.

Vi dico subito che, appena sarà approvato questo progetto « tampone », come è stato definito, che riguarda 260.000 tonnellate di naviglio, affretteremo gli studi, già iniziati, di un altro progetto più importante. Anche questo, senza nessuna mira demagogica, mirerà a riportare la Marina italiana all'equilibrio che aveva prima della guerra. In totale, nel corso del quadriennio, nel quadro di tutta l'economia marshalliana, pensiamo di arrivare ad avere un tonnellaggio nuovo di 6-700.000 tonnellate. Si arriverebbe così alla cifra di 3.100.000 tonnellate, di cui ho fatto cenno prima.

Questo problema delle costruzioni navali non è solo un problema di sussidi. Tutti conoscete le ragioni per cui i nostri cantieri non sono in grado di produrre al livello dei prezzi internazionali; anche qui si sono fatte delle critiche molto superficiali. Una delle ragioni che determinano, in parte, questa situazione deve ricercarsi nella mancanza di un'organizzazione; ma questa mancanza di organizzazione è determinata dal fatto che i cantieri non lavorano e non producono. Se avessero ordinazioni e lavorassero, potrebbero certamente organizzare la produzione e, quindi, ridurre i loro costi.

È un circolo vizioso, per cui non si sa da che punto cominciare. Ma certo dobbiamo rompere questa situazione d'inerzia e mettere in moto la macchina. Sono convinto che se mettiamo in azione i nostri cantieri avremo la possibilità di ridurre rapidamente i costi. I nostri costi sono superiori di un terzo a quelli inglesi, che figurano come parametro, e noi pensiamo che il contributo dello Stato debba essere del 33 o 34 per cento.

Ho visto però che anche altri Paesi in questi ultimi tempi sono entrati nello stesso ordine di idee, e non penso di stupirvi se vi dico che in America i sussidi arrivano a circa il 50 per cento con un finanziamento che talvolta copre la quasi totalità delle spese.

Per la modesta esperienza che mi sono fatto, mi sono convinto che il problema essenziale è quello del finanziamento.

Se avessimo la possibilità di avere denaro abbondante ad interesse non esoso, è probabile che potremmo ridurre anche le quote di sussidio facilitando le ordinazioni.

Il problema essenziale è dunque questo del credito navale.

L'onorevole Orlando, con la sua ben nota competenza, concludeva ieri il suo discorso mettendo in luce questo problema del credito navale. Ed esso è anche il problema più difficile, perché non è un problema isolato e separato da tutti gli altri, ma è legato anzitutto al problema del risparmio in generale. Se il risparmio è piccolo gli investimenti non possono essere eccessivi. Gli investimenti sono sempre in funzione della massa globale del risparmio. Non possiamo perciò farci soverchie illusioni. Certo, come è stato detto, bisognerà creare una coscienza marinara. Io confesso di esser molto scettico sulla portata di questa espressione. La coscienza si crea man mano che si agisce e si produce, non si crea con la propaganda o con i manifesti murali. La coscienza marinara si crea fra gli operai dei cantieri navali, fra gli operai dei porti che scaricano la merce, fra i marinai che stanno a bordo delle navi, si crea in chi vive la vita del mare. In linea generale anche il Paese, anche i risparmiatori italiani avranno acquistato una coscienza marinara il giorno in cui si renderanno conto dei vantaggi concreti che realizzano investendo il loro denaro per il potenziamento della Marina mercantile.

Il problema dei finanziamenti è dunque il problema essenziale e fondamentale. L'onorevole Orlando ha detto anche la somma che è stata raccolta attraverso le obbligazioni dell'I.R.I. per queste navi: sono circa 60 milioni. Ma, egli ha detto, ci vorrebbero 60 miliardi. Esatto. Tuttavia questo problema esiste. Se noi non potremo risolverlo con le nostre forze, penso che potremo risolverlo con

l'aiuto di prestiti stranieri, e che potremo ottenere qualche integrazione in questo settore. E su questo punto è bene che gli esperti e tutti coloro che sono pensosi dei problemi marittimi studino il problema del finanziamento e del credito navale. Esso rappresenta il punto fondamentale: tutto il resto può essere accantonato, ma questo problema no. Se non avete denaro per il finanziamento, è inutile pensare alla flotta mercantile.

Una voce a sinistra. Ma è vero o non è vero che gli americani sono contrari al piano di finanziamento?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Ella non è esattamente informato. Si tratta precisamente del contrario. La politica americana è precisamente una politica di finanziamento e non di sussidi. Del resto avremo occasione di discuterne meglio quando tratteremo più a fondo il problema delle costruzioni navali.

Con quanto ho esposto ho voluto richiamare l'attenzione della Camera sulla realtà delle cose.

Alcuni deputati hanno posto ieri problemi che paiono di dettaglio ma che invece sono essenziali e che si riferiscono alla organizzazione di questo importante settore della vita nazionale che è la Marina mercantile.

Si è parlato del Registro navale. Mi pare anche che l'onorevole Guadalupi vi abbia accennato con uno spirito forse eccessivamente polemico: ma egli ha detto alcune verità, anche se ha avuto il torto di renderle caricaturali esagerando.

GUADALUPI. Era la mezzanotte!

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Alcune verità ci sono in quanto ella ha detto, onorevole Guadalupi. Io non voglio scendere nei dettagli di questo importante problema, perché ciò ci porterebbe troppo lontano. Tutti sanno che cos'è il problema della classificazione, tutti sanno che cos'è un istituto di classificazione e i problemi formidabili di natura anche internazionale che in merito si pongono; tutti sanno quali interessi enormi sono in giuoco quando si tratta di istituti di classificazione. Basta accennare al complesso assicurativo britannico! Quindi non trattiamo di questo.

Ma io voglio solo dire qui qual'è la politica del Governo. La politica tel Governo è molto semplice. C'è un concetto privatistico assoluto che è quello che prevale nel mondo inglese per ragioni storiche ovvie. Noi facciamo tanto di cappello a questo sistema che ha dato eccellenti risultati in Gran Bretagna, ma non possiamo accettare come criterio assoluto questo criterio privatistico in questo settore della vita del nostro Paese. E ciò per una ragione molto semplice: perché lo Stato ha interessi molto importanti in questo campo, perché lo Stato è — sia pure indirettamente — un armatore anche lui.

La collettività, quando deve sborsare somme notevoli (come quella che vi ho detto prima, di 34 miliardi) per il programma di costruzione, ha diritto di controllare certi settori della vita economica. Quindi non possiamo accettare il criterio privatistico classico, ma non possiamo neanche accettare un criterio di statizzazione completa.

Noi non possiamo fare un istituto che sia emanazione o del privato o dello Stato; e ciò perché nel primo caso danneggeremmo l'interesse della collettività, nel secondo caso danneggeremmo gli interessi di quei privati che lavorano nel campo marittimo, e danneggeremmo anche gli interessi della collettività perché comprenderete bene che un istituto statizzato non riscuoterebbe fiducia fra gli istituti di classificazione del mondo e ci metterebbe quindi in condizioni di inferiorità.

Bisogna perciò esaminare il problema dal punto di vista realistico, tenendo conto delle possibilità concrete e tenendo conto anche — onorevole Guadalupi — dei rapporti di forza, perché la politica è fatta anche di quella! Non possiamo fare la lotta ad istituti di classificazione come quello americano o come il « Lloyd Register », non possiamo metterci a lottare coi giganti! Quindi, dobbiamo fare una politica adeguata alle reali possibilità del nostro Paese e agli interessi del nostro Paese. Non si può andare con la lancia in resta contro quei Paesi, ma dobbiamo venire anche, occorrendo, a dei compromessi opportuni per trovare la linea di soluzione secondo quanto risponde agli interessi del nostro Paese!

Ed è quello che cerchiamo di fare noi. Noi riteniamo, per esempio, che la politica di chi pensa che occorra sfruttare la lotta fra gli istituti di classificazione francese e inglese è una politica sbagliata. Io penso invece che dobbiamo fare una politica di conciliazione anche in quel settore, perché quando i grandi litigano sono i piccoli che ci vanno sempre di mezzo!

La funzione della nostra Marina mercantile è quindi una funzione mediatrice, una funzione equilibratrice, una funzione di pace, di armonia!

Per quanto riguarda il problema che si pone adesso, è esatto che io ho sospeso i lavori della Commissione incaricata di esaminare le riforme di apportare al Registro navale, perché ho avuto l'impressione che ci fosse qualcosa di cui non mi rendevo conto esattamente. Sentivo che c'erano degli interessi, sia pure interessi legittimi, che non ero ancora in grado di valutare profondamente. Ho quindi sospeso la Commissione non appena divenuto Ministro. E non me ne pento. Ora che conosco maggiormente il problema, sono convinto che quando potremo risolverlo (e penso che debba essere risolto nell'interesse generale stabilendo un'armonica proporzione fra rappresentanza dello Stato e rappresentanza degli interessi particolari), troveremo una soluzione che risponderà agli interessi generali della Marina mercantile italiana e troveremo una linea di conciliazione anche dei nostri rapporti coi grandi istituti di classificazione internazionale.

Quindi la nostra politica, su questo terreno, è una politica di equilibrio, di buon senso, di cautela; è una politica che mira soprattutto a porci al di sopra delle passioni e degli orientamenti ideologici per fare unicamente ed esclusivamente gli interessi del Paese!

Potrei parlarvi adesso della questione che per il nostro naviglio di linea ha un interesse particolare. Approfitto di questa occasione per esaminare rapidamente alcuni aspetti più importanti che riguardano la Marina mercantile italiana. Se ne è taciuto per tanto tempo. Vorrei parlarvi rapidamente del problema dei traffici internazionali.

Ho sentito ieri l'onorevole Giulietti, che poneva il problema del traffico dei passeggeri, parlare di aumento dei prezzi di passaggio applicato da noi con un criterio arbitrario per fare gli interessi degli armatori. Noti, onorevole Giulietti, che questi armatori sono in prevalenza le quattro compagnie di preminente interesse nazionale, noti che questi armatori pirateschi sono poi lo Stato italiano e i contribuenti italiani, quel « pantalone » il quale paga e quindi ha interesse che queste compagnie riducano le quote di passaggio. Ma l'aumento suddetto non si è fatto con criterio arbitrario. Noi abbiamo aumentato questi prezzi in funzione di un aumento graduale che si è avuto sulle linee di compagnie straniere. Tutti questi prezzi sono in realtà determinati non da arbitrî di compagnie private ma da accordi internazionali. Questi accordi che vanno sotto il nome di *cartels*, di *pools* e più genericamente di *conferences* stabiliscono noli minimi ai quali non è consentito, alle compagnie partecipanti, di derogare. Quindi necessità che noi abbiamo di inserirci quanto più è possibile in queste *conferences*, come eravamo inseriti prima della guerra. I tentativi che abbiamo fatto nel corso di questo anno e di questi mesi, dopo difficili trattative, hanno dato e dànno risultati abbastanza notevoli. Alcune compagnie italiane sono entrate nelle *conferences* internazionali che regolano il traffico coll'America, col Sud-Africa, col Levante Mediterraneo e anche con l'Australia. Quando le possibilità del nostro tonnellaggio ci consentiranno di riprendere le linee con l'Estremo Oriente saranno svolte le trattative, da parte del nostro armamento di linea, per la partecipazione delle compagnie interessate alle *conferences* che disciplinano le rotte suddette.

E vorrei ora parlarvi rapidamente di un problema di particolare urgenza e di particolare interesse: quello dei noli.

Non potrei concludere questa mia relazione molto sommaria, nella quale ho appena sfiorato i problemi, senza fare accenno a questo problema fondamentale dei noli che ci rappresenta la situazione panoramica di tutta la marina dei varî paesi del mondo. In ultima analisi questo è il problema da cui dipende la possibilità di vita dei nostri traffici marittimi.

Il problema dei noli ha per noi un aspetto curioso, da un lato positivo e da un lato negativo: quanto più i noli sono bassi tanto più ne siamo avvantaggiati (mi riferisco, s'intende, ai noli passivi) dal punto di vista della nostra bilancia di pagamenti. D'altra parte quanto più i noli sono bassi tanto più danneggiano certe categorie di imprese e di lavoratori, particolarmente quelle che si occupano delle industrie del mare. Interesse nostro non è che i noli siano altissimi, appunto perché abbiamo prevalenza di noli passivi; interesse nostro è che siano equi, e siano stabiliti su una buona media.

Ebbene, se vogliamo dare uno sguardo generale alla situazione dobbiamo prendere nota che assistiamo ad un intenso lavoro di ricostruzione in tutti i paesi marittimi che intendono rinnovare le loro flotte di commercio.

Le relazioni che mi pervengono dalle nostre ambasciate e dai nostri consolati segnalano ovunque una forte attività dell'industria cantieristica che, coi progressi della tecnica costruttiva, sarà in grado di mettere sul mercato, al massimo fra un paio di anni, una quantità notevolissima di nuovo tonnellaggio.

Non possiamo quindi assistere indifferenti a quest'opera di rinnovamento del naviglio mercantile di tutti gli altri paesi e siamo convinti che è dovere di inserire l'Italia nel quadro di questa economia generale, perché l'Italia possa avere il posto che le compete. Noi ci troviamo in questo momento in una situazione difficile, perché mentre da un lato c'è questa corsa alla creazione di nuovo naviglio, dall'altro noi assistiamo ad una flessione generale nel mercato dei noli.

Io limito naturalmente la mia disamina ai traffici che interessano l'Italia, avvertendo, però, che per quel legame d'interdipendenza che vincola, in misura più o meno stretta, i varî settori mondiali del traffico marittimo, le vicende e le alternative del mercato dei noli, per i trasporti che interessano l'Italia, valgono per tutti i Paesi.

Voi sapete che in un primo tempo i noli sono stati eccessivamente elevati. Nel 1947 il carbone dal Nord-America all'Italia quotava 14 dollari per tonnellata e questo prezzo successivamente è sceso a 12,95, poi a 10, poi a 8 e ora è a quota 7,30, cioè la metà. A Genova si parla già di un nolo Norfolk-Genova di dollari 6,50.

Anche per i cereali si nota una certa flessione: i trasporti di grano dal Sud-America che fino a poco tempo fa quotavano 15,75 dollari per tonnellata, sono scesi ora a 13,75. La ragione è molto semplice: con l'aumento della produzione cerealicola europea, e quindi con la diminuita necessità d'importazione di grano dalle Americhe, si accentuerà la discesa dei noli fino al punto da determinare una vera e propria crisi. Si mantengono, tuttavia, ancora alquanto sostenuti benché con tendenza alla diminuzione, i noli delle navi cisterne ed è facilmente spiegabile questo fenomeno.

Di fronte quindi alle prospettive di una crisi dei noli, si affacciano numerose incognite al nostro armamento. Certamente la situazione marittima mondiale, in conseguenza anche degli avvenimenti internazionali, è ancora molto fluida, e quindi è difficile fare previsioni. L'alternativa che si presenta ad un primo esame sommario è la seguente: col ristabilirsi di una certa tranquillità e quindi di un certo equilibrio economico nei paesi del mondo, la crisi diventa inevitabile, se invece, il che è da deprecarsi in modo assoluto, sopravvenissero complicazioni internazionali, si manifesterebbe una ricerca intensa di tonnellaggio con relativo rialzo vertiginoso dei noli. Io però penso che a noi conviene accettare la prima alternativa, cioè affrontare il rischio di un nolo basso anziché accettare la seconda tesi a prezzo della pace e della tranquillità.

Un oratore dell'estrema sinistra diceva, e io nello spirito faccio mie queste sue parole, che quando si tratta di fare delle navi per poi mandarle a fondo con una guerra, è meglio non farne affatto. Non fareste — diceva — che fabbricare dei futuri relitti. Se invece si tratta di lavorare per la pace, allora va bene.

Questo è precisamente quello che intendiamo fare.

Io penso che gli operai e gli armatori italiani, col coraggio che hanno, troveranno il modo di risolvere il problema della Marina mercantile italiana. Nessuna marina del mondo sarà in grado di risolverlo, se non lo risolve la Marina mercantile italiana. Quello che sanno fare gli armatori italiani non lo sanno fare gli stranieri. Noi vediamo oggi che flotte gloriose possono fare concorrenza alla nostra Marina mercantile a causa del tonnellaggio superiore. Noi siamo in grado di fare concorrenza a Stati molto più potenti del nostro, perché abbiamo delle qualità che mancano agli altri paesi.

E vorrei, concludendo, parlare del personale della mia amministrazione, personale devoto, il quale con stipendi veramente più che modesti dà un contributo così prezioso all'attività che il Ministro svolge. Forse non è completamente conosciuta l'importanza dell'amministrazione della Marina mercantile che è una amministrazione poliedrica perche assume gli aspetti più varî e le funzioni più complesse: giuridiche, economiche, tecniche, politiche e sociali. Non credo di esagerare se affermo che l'amministrazione della Marina mercantile è, se non la più difficile, certo una delle più difficili amministrazioni dello Stato. Essa richiede un personale specializzato, dall'ingegnere navale che conosce a fondo i problemi delle costruzioni internazionale dei noli, al sociologo che deve affrontare i problemi sociali. Il personale assolve degnamente, pur in mezzo a difficoltà notevoli, i suoi compiti, siano essi tecnici o amministrativi, civili o militari. Mi rendo conto della necessità di dare al Ministero della marina mercantile un ordinamento più conforme alla sua importanza, valorizzando i servizi tecnici, i servizi della pesca e quelli del personale marittimo (gente di mare e lavoratori portuali). Un ufficio tecnico adeguato è d'importanza fondamentale. Me ne sono preoccupato, e penso che potrò avere la collaborazione di un'alta personalità del mondo scientifico che metterò alla testa di questo ufficio, al

quale darò una sistemazione adeguata all'importanza dei compiti che deve assolvere. Con un disegno di legge che mi riservo di presentare prima al vostro esame, mi propongo di dare un conveniente assestamento a tutti i servizi in modo da corrispondere alle legittime aspettative di coloro che sono direttamente interessati alla sorte della Marina mercantile italiana. Si va parlando della necessità di nominare un Segretario generale. Il Segretario generale è necessario quando il Ministro o il Sottosegretario di Stato non si occupano dei problemi, quando cioè si tratti di un Ministro politico che passa il giorno senza far niente. Ma quando il Ministro o il Sottosegretario si occupano seriamente di tutti i problemi, non vedo la necessità di un Segretario generale. Penso che il collega Salerno condivida la mia opinione.

Una voce all'estrema sinistra. A meno che non si tratti di piazzare qualche individuo!

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Non è questa l'idea di coloro che sostengono una tale necessità. Essi pensano che il Segretario generale sia necessario perché i Ministri passano. Ma con l'attuale Governo, che offre garanzie di stabilità, questa necessità non v'è.

TONENGO. Bravo! Lavori come lavorava Giolitti! Leggete le sue memorie!

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Uno dei problemi sui quali ho dovuto subito portare la mia attenzione è quello dell'ordinamento periferico dell'amministrazione. Ispirandomi ai principî fondamentali della Costituzione della Repubblica, mi è parso doversi attuare al più presto nella organizzazione dei servizi della Marina mercantile quel più ampio decentramento amministrativo che è mezzo di migliore articolazione dei servizi stessi e strumento di realizzazione democratica. Noi pensiamo anche di organizzare i servizi della polizia marittima e portuale in un modo adeguato; e non ho bisogno di dirvi che mi associo a tutte le considerazioni che sono state fatte. Non posso analiticamente soffermarmi su tutte le osservazioni. Dichiaro che accetto senz'altro tutte le considerazioni fatte per la dotazione dei mezzi per i servizî marittimi e portuali, per l'incremento delle spese di bilancio relative al controllo sulla pesca, per quanto si riferisce alla previdenza; cose sulle quali siamo d'accordo.

Mi riferisco a quanto ha detto il collega Relatore: sono problemi, che non riguardano soltanto la Marina mercantile. L'articolo 81 della Costituzione ci impone di trovare le entrate corrispondenti. Farò tutto quanto è nelle mie possibilità, per andare incontro alle richieste venute da più parti; e posso prendere queste considerazioni a titolo di raccomandazione, cercando di fare del mio meglio, perché esse si trasformino presto in realtà.

Vorrei accennare adesso all'attività del nostro Ministero nel campo internazionale. Abbiamo sfiorato questo settore parlando delle convenzioni; esso assume particolare significato oggi, per l'attività che il nostro Ministero deve svolgere in seno ai comitati di Parigi, relativamente alla politica economica della Marina mercantile italiana nel quadro del piano Marshall.

Per quanto concerne le convenzioni internazionali amministrative — accenno che anche questo è un aspetto importante, che deve interessarvi — già prima della firma del Trattato di pace l'Italia ha partecipato nel 1946 alla Conferenza internazionale per il trattamento dei marittimi, mentre per la sicurezza della navigazione sono recenti gli accordi di Londra, aprile-giugno 1948, per l'aggiornamento della convenzione del 1929.

Le condizioni del Trattato di pace, per quanto dure per il nostro Paese, non hanno precluso la via ai negoziati con altri Paesi.

Cito i negoziati più importanti. Abbiamo in corso trattative con la Grecia e con la Russia. Un esperto della delegazione, presieduta dall'onorevole La Malfa, che tratta di questi problemi della Marina mercantile, è stato inviato a Mosca per la stipulazione del trattato di navigazione e commercio. Un altro trattato è già in vigore, da tempo, con gli Stati Uniti d'America.

Si profila, quindi, la necessità di stringere nuovi trattati di amicizia, di commercio e di navigazione con altri paesi.

Noi partecipiamo, inoltre, in questo momento attivamente, attraverso esperti del Ministero della marina mercantile, alle trattative di Parigi per l'attuazione del piano Marshall e per beneficiare degli aiuti E.R.P.

Per il settore marittimo abbiamo inviato a Parigi uno dei nostri migliori esperti, il generale Ingianni, il quale in mezzo a notevoli difficoltà riesce a fare opera fattiva ed importante. Il problema essenziale è quello del 50 per cento del tonnellaggio, che deve essere distribuito più equamente. Un altro problema che interessa profondamente la Marina mercantile italiana è quello del pagamento dei noli in dollari, anziché in moneta nazionale.

Non dobbiamo dimenticare, però, che la nostra posizione di Paese vinto ci ha posto in condizione di netta inferiorità nei confronti di altri Paesi; ed è soltanto con lunghi sforzi e sacrificî che potremo riconquistare in questo settore il posto che meritiamo.

Il nostro sforzo ricostruttivo procede lentamente, ma procede. Ed abbiamo potuto ultimamente realizzare risultati, almeno morali, notevoli, nelle trattative per l'unione doganale con la Francia. Non voglio affrontare il problema di quelle trattative. Accenno, tuttavia, che, mentre si era partiti con illusioni eccessive, dimenticando che non esiste complementarietà totale fra l'economia francese e quella italiana, tranne che per la mano d'opera, per quel che si riferisce al mio settore, posso dire che, se non complementarietà, c'è un sicuro parallelismo, una convergenza, anzi, verso interessi comuni. È stato quindi facile alla Marina mercantile trovare una linea di accordo coi colleghi di parte francese.

È stato facile agli armatori italiani armonizzarsi nei rapporti e nei nuovi interessi con gli armatori francesi; converrà che nei rapporti diretti intercorsi fra questi due gruppi e che interessano anche le organizzazioni del lavoro, queste vigilino, affinché possa stabilirsi anche per esse una armonia di posizioni e di rapporti. È sulla base di questi criteri che si sono svolte queste trattative, e possiamo in complesso dichiararci sodisfatti della strada che abbiamo imboccata. E prendendo lo spunto da questa unione doganale italo-francese, vorrei esprimere un augurio e cioè che si giunga ad una forma di accordo ben più vasta, ad un'intesa generale fra tutti i paesi europei e tutti i paesi del mondo. Abbiamo visto dalla discussione che si è svolta in questa Assemblea, la serenità con la quale si è trattato del problema del mare. Si è avuta l'impressione che il mare affratelli gli uomini — e questa non è retorica. Abbiamo visto che i più fulgidi esempi di solidarietà sono stati forniti da coloro, che sul mare sono esposti ogni momento ad ogni pericolo. Anche durante la guerra vi sono stati, tra avversari che si combattevano, episodi di solidarietà umana — che è difficile riscontrare in altri settori — occorsi tra marinai nemici. Tutto questo è molto bello, tutto questo è molto umano, ed è di buon auspicio per me, che credo sinceramente nella pace, e faccio parte di un Governo il quale profondamente combatte per la pace. (*Applausi al centro*). Nel fervore delle opere feconde di pace noi tenteremo di far rinascere dal mare quel senso di solidarietà che solo può dare al mondo affidamento in un avvenire di giustizia, di libertà, di umanità. (*Vivissimi, prolungati applausi a sinistra, al centro e a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro a esprimere il parere del Governo sui seguenti ordini del giorno:

« La Camera invita il Ministro della marina mercantile a rivedere la regolamentazione dell'iscrizione dei giovani tra la gente di mare di prima categoria allo scopo di agevolarne l'afflusso; ed a svolgere opera adeguata, affinché si abbia l'unificazione di tutti i servizi per la pesca presso il suo Ministero.

« MAZZA ».

« La Camera invita il Governo a formulare, al più presto, provvedimenti legislativi che abbiano l'intento:

di aiutare efficacemente i piccoli armatori a ripristinare e migliorare il patrimonio nazionale delle navi da cabotaggio e da pesca;

di promuovere la costruzione di quelle navi indispensabili per riattivare i servizi marittimi di preminente interesse, specialcon le Isole maggiori e minori;

di assicurare, in tal modo, alle preziose maestranze di tutti i cantieri navali grandi, medi e piccoli e delle industrie connesse, possibilità di lavoro, onde non vada dispersa questa categoria di specialisti, la cui opera è ovunque riconosciuta assai egregia;

di dar modo agli industriali ed alle maestranze del mare profughi della Venezia Giulia di svolgere onesta e fervida attività, così che, attraverso una nuova vita, operosa, possano trovare conforto a tante sofferenze spontaneamente affrontate per amor di Patria;

di secondare, sia nell'interesse nazionale che dei benemeriti lavoratori portuali — costretti oggi a più dura fatica — la riattrezzatura tecnica dei porti e l'opera appassionata che in tal senso svolgono i competenti Consorzi, Enti e Provveditorati;

di incoraggiare ogni sana iniziativa che abbia l'intento di assicurare agli uomini generosi che si dedicano alle industrie, ai commerci ed ai traffici marittimi, un domani operoso;

di garentire una serena vecchiezza a quei tanti lavoratori del mare costretti ad abbandonare il loro campo d'azione dopo anni di rischi affrontati e di preziosa attività svolta;

di promuovere la realizzazione di un organico, stabile e vitale credito marittimo che possa incoraggiare armatori e cantieri navali a predisporre programmi concreti ed attrez-

zature adeguate per un periodico potenziamento qualitativo della nostra flotta mercantile e da pesca;

di disporre il passaggio alle dipendenze del Ministero della marina mercantile di quegli uffici della pesca e della navigazione lacuale ed interna, tuttavia alle dipendenze dei Ministeri dell'agricoltura e dei trasporti;

di addivenire alla sistemazione del « Registro italiano navale » perché gli intenti che esso persegue siano raggiunti attraverso la più intima collaborazione fra tutte le categorie interessate.

« ORLANDO ».

« La Camera,

considerata la crisi che travaglia taluni traffici marittimi e la pesca,

considerata la grave situazione in cui si trova la gente di mare, sia per la grave disoccupazione, sia per la mancanza di opportune provvidenze, sia per le pensioni irrisorie,

invita il Governo a prendere gli opportuni provvedimenti.

« GIULIETTI ».

« La Camera,

ritenuto urgente provvedere alla costruzione di almeno 10.000 tonnellate di naviglio leggero necessario per i servizi indispensabili alle comunicazioni, tra il Continente e le Isole, con l'intervento dello Stato che dovrà finanziare completamente dette costruzioni;

attesa la necessità di venire incontro, in modo concreto, alle esigenze di assistenza e di elevazione morale della sana e meritevole categoria dei lavoratori dei porti d'Italia;

considerata la opportunità, più volte spiegata dalla Federazione italiana lavoratori dei porti, di ricostruire o creare *ex novo* un ufficio di coordinamento e di smistamento del traffico portuale, il che tornerebbe utile all'economia nazionale e rappresenterebbe un atto di giustizia distributiva per tutti i porti

invita

il Governo a provvedere:

1°) perché, con la massima sollecitudine, sia presentato un disegno di legge contenente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali, per quei servizi di linea indispensabili nelle comunicazioni tra il Continente e le Isole, con onere a carico dello Stato;

2°) perché siano migliorate sensibilmente, attraverso un congruo aumento della spesa prevista nell'apposito capitolo del bilancio speciale per gli uffici del lavoro, le provvidenze, con carattere di continuità e di concretezza, relative alla assistenza, alla tutela della integrità fisica ed all'effettiva elevazione morale dei lavoratori dei porti e delle loro famiglie;

3°) perché sia o ricostituito, adeguandolo alla nuova situazione del traffico marittimo derivante dall'attuazione del piano di aiuti all'Italia E.R.P., il T.R.A.S.C.O.M., o creato *ex novo* un Ufficio o Comitato interministeriale che riesca a coordinare ed a smistare il traffico mercantile marittimo in tutti i porti d'Italia.

« GUADALUPI ».

« La Camera,

considerato che il porto di Livorno, allo stato di sviluppo del traffico mercantile, trovasi nelle condizioni più difficili ad assolvere l'importante compito che gli compete quale porto tirrenico dell'Italia centrale,

invita il Governo a voler provvedere, come per altri porti, anche per quello di Livorno, per modo che le attrezzature ed i servizi del medesimo siano ricostituiti e convenientemente ampliati.

« BOTTAI, AMADEI LEONETTO ».

« La Camera,

considerato che il Codice per la navigazione è ancora senza regolamento;

che si vorrebbe menomare la patente di capitano di lungo corso;

che i marittimi pescatori non sono inscritti nelle matricole, pur facendo parte della gente di mare;

che i mari sono ancora pieni di mine;

che la disoccupazione marinara è ancora molto forte;

che gli allievi capitani o macchinisti hanno scarsa probabilità di imbarco;

che il premio di avvicendamento, finché dura la forte disoccupazione, deve essere soddisfacente e di carattere continuativo,

invita il Governo a prendere le opportune misure affinché:

vada presto in vigore il regolamento per il Codice della navigazione;

la patente di capitano di lungo corso non venga diminuita o svalorizzata dalla cosidetta patente di capitano di lungo corso superiore, che è stata sempre considerata un puro titolo accademico;

siano intensificate le operazioni per liberare il mare dalle mine;

i marittimi pescatori siano inscritti nelle matricole della gente di mare e i motopescherecci abbiano il ruolo di bordo;

le tabelle d'armamento delle navi siano allargate;

gli allievi capitani e macchinisti abbiano posti di imbarco anche su navi inferiori a cinquemila tonnellate di stazza lorda;

sia assicurato un premio di avvicendamento equo e di carattere continuativo a tutti i marittimi in attesa d'imbarco ».

CHIARAMELLO, GIULIETTI.

« La Camera,

considerata la necessità che il Codice della navigazione — comprensivo della materia marittima interna e aerea — venga integrato, agli effetti della sua pratica applicazione, dalle norme regolamentari e di attuazione;

affermata l'opportunità — economica, sociale e politica — che, anche sul piano amministrativo, si debba mirare all'unificazione delle diverse branche della navigazione, marittima interna ed aerea,

fa voti che il Ministro della marina mercantile:

a) disponga, d'intesa col Ministro di grazia e giustizia, perché siano ripresi e completati, anche in conformità del voto del Consiglio superiore della marina mercantile, i lavori di redazione del Regolamento al Codice della navigazione, a termini della delega legislativa al Governo;

b) prenda iniziativa, d'intesa con i Ministri competenti, perché sia studiata la possibilità di presentare al Parlamento, a termini dell'articolo 97 della Costituzione, un disegno di legge, il quale, dando all'aviazione civile indipendenza dalla Amministrazione militare, congiunga i servizi della navigazione aerea a quelli della navigazione marittima, nel quadro del futuro Ministero della navigazione ».

DOMINEDÒ, LUCIFREDI, ORLANDO, RUSSO CARLO.

« La Camera,

riconosciuta la grave crisi che da tempo travaglia l'industria cantieristica italiana dovuta a mancanza di commesse di lavoro e da parte degli armatori e da parte dello Stato,

invita il Governo a presentare d'urgenza al Parlamento il piano di ricostruzione della marina mercantile e un disegno di legge al fine di assegnare ai cantieri del Mezzogiorno d'Italia una congrua percentuale delle commesse di lavoro previste dal piano stesso ».

LATORRE.

« La Camera,

considerato:

che i fondi stanziati nei capitoli relativi alle capitanerie di porto sono inadeguati e non consentono, fra l'altro, l'efficace funzionamento dei servizi di vigilanza sui porti e lungo le spiaggie, sulla pesca, sull'uso del demanio marittimo;

che ciò è causa di notevoli danni per lo Stato e per l'economia nazionale,

fa voti

perché gli stanziamenti relativi alle capitanerie di porto siano adeguatamente maggiorati così da consentire un regolare ed efficace funzionamento dei servizi ad esse affidati ».

PERTUSIO, LUCIFREDI, RUSSO CARLO, GUERRIERI FILIPPO.

PRESIDENTE. Avverto che dopo la chiusura della discussione sono stati presentati i seguenti ordini del giorno:

« La Camera,

ritenuto che il problema del risarcimento dei danni dovuti dallo Stato ai pescherecci requisiti, danneggiati o distrutti dalla guerra è tuttora in massima parte insoluto;

che è sommamente ingiusto pretendere risarcire i danni in base al valore considerato all'epoca della avvenuta requisizione, in quanto trattasi di valutazione che non consente alcuna possibilità — neanche minima — di ricostruzione;

che i pescherecci requisiti o distrutti erano di proprietà di piccole cooperative artigiane o di famiglie di pescatori tuttora costretti alla disoccupazione;

invita

il Governo ed in particolare il Ministro della marina mercantile a considerare la necessità indilazionabile di rendere giustizia alla suddetta benemerita categoria di lavoratori del mare, predisponendo gli stanziamenti necessari e le disposizioni normative onde risolvere una situazione di stasi e di miseria nel settore della piccola pesca ».

TAMBRONI ARMAROLI, CHIOSTERGI, BENNANI, CONCETTI, SALIZZONI, SCALFARO, GIULIETTI, ORLANDO, MAZZA, TOZZI CONDIVI, CAPPI, GUERRIERI FILIPPO, TOGNI, DEL BO, DELLE FAVE.

« La Camera,

considerato che il porto di Venezia, malgrado il ripristino parzialmente avvenuto delle sinistrate attrezzature portuali e la loro

modernità di struttura e potenza di rendimento, soffre — specie in periodi determinati — di grave mancanza di lavoro, determinata soprattutto dalla sospensione dei traffici con l'Oriente,

invita il Ministro della marina mercantile a ripartire tra i porti italiani il traffico esistente in modo da assicurare a Venezia, di cui il porto è pressoché unica risorsa, una continuità di lavoro sufficiente a dare tranquillità e sostentamento alle varie categorie di lavoratori che nel porto trovano ragione esclusiva di vita ».

LIZIER, PONTI, GATTO.

GIULIETTI. Chiedo di parlare per una questione personale.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, ella potrà fare una dichiarazione di voto.

GIULIETTI. Volevo dire che nello statuto della Federazione marinara i pescatori non sono considerati come elementi di seconda linea. Non intendo dir male del Ministro.

PRESIDENTE. Io non difendo il Ministro, io difendo il Regolamento.

GIULIETTI. Nello statuto della Federazione marinara i marittimi pescatori sono considerati come tutti gli altri soci. Unicamente questo volevo dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Accetto a titolo di raccomandazione gli ordini del giorno Mazza e Orlando. L'ordine del giorno Giulietti, quello che riguarda la crisi che travaglia i marittimi della pesca, lo accetto a titolo di raccomandazione. Circa l'ordine del giorno Guadalupi, il numero 1°) non posso accettarlo perché vi è già un testo preparato che sarà quanto prima presentato alle Camere. Quindi, non posso accettarlo nemmeno a titolo di raccomandazione, perché si è già provveduto al riguardo. Accetto a titolo di raccomandazione il numero 2°) e anche il numero 3°), facendogli però notare che il problema del traffico non è di competenza solo del Ministero della marina mercantile, ma è di carattere più generale. Quindi, lo accetto solo per la parte che riguarda il mio Ministero.

A titolo di raccomandazione accetto l'ordine del giorno Bottai.

Accetto tutti gli ordini del giorno, di tutti i partiti, anche dell'opposizione, e sono costretto a fare riserve su quelli che sono presentati dal Partito repubblicano e dal Partito socialista dei lavoratori italiani. Così, gli onorevoli Chiaramello e Giulietti credo che l'abbiano fatto apposta a mettermi nei pasticci. Circa il loro ordine del giorno, vi sono alcune cose che accetto senz'altro, come l'invito al Governo a prendere opportune misure per il Codice della navigazione, per le patenti di capitano di lungo corso, per le operazioni per liberare il mare dalle mine (vorrei vedere che ci fosse un Ministro che non volesse questo !). Invece, devo fare delle riserve sulla questione dei marittimi pescatori iscritti nelle matricole della gente di mare. Questa è una questione che investe problemi troppo gravi.

È una materia che investe interessi troppo grandi e che dovremo meditare a fondo: debbo quindi fare delle riserve sulla sua opportunità in questa sede, e non posso accettarlo nemmeno a titolo di raccomandazione.

Accetto la parte riguardante le tabelle dell'armamento e quella parte che si riferisce ai capitani, ai macchinisti, ecc., a titolo di raccomandazione.

Devo fare delle riserve sulla questione del premio di avvicendamento, perché non posso assumere in questa sede impegni che non riguardano soltanto il mio Ministero. D'altra parte il bilancio credo che non sia in condizioni di poter fare un trattamento di preferenza ad alcune categorie di lavoratori in confronto di altre.

Posso accettare invece l'ordine del giorno dell'onorevole Dominedò, a titolo di raccomandazione; accetto, anche a titolo di raccomandazione, l'ordine del giorno dell'onorevole La Torre; e così pure quello dell'onorevole Pertusio.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Ministro di esprimere il suo parere anche sugli ordini del giorno presentati dopo la chiusura della discussione generale.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Per quanto riguarda quello degli onorevoli Tambroni ed altri, nel progetto allo studio si cerca già di venire incontro a queste richieste. Ritengo tuttavia, che, a titolo di raccomandazione esso sia accettabile.

Così pure, allo stesso titolo, accetto quello Lizier.

PRESIDENTE. Chiedo agli onorevoli presentatori degli ordini del giorno se intendono mantenerli.

Onorevole Mazza, lo mantiene?

MAZZA. Ringrazio il Ministro e ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Orlando, mantiene il suo ordine del giorno?

ORLANDO. Ringrazio il Ministro, e lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, mantiene il suo primo ordine del giorno?

GIULIETTI. Ringrazio il Ministro, e lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Guadalupi?

GUADALUPI. Rinunzio a porre in votazione il mio ordine del giorno, pregando l'onorevole Ministro che la raccomandazione rimanga veramente tale.

PRESIDENTE. S'intende, nel senso che l'onorevole Ministro assumerà l'iniziativa per quanto riguarda l'ultima parte dell'ordine del giorno.

Onorevole Bottai, mantiene il suo ordine del giorno?

GUADALUPI. Sono autorizzato a dichiarare che si ritiene sodisfatto delle dichiarazioni del Ministro.

PRESIDENTE. Ella ha sentito, onorevole Giulietti, che il Ministro ha accettato in linea di massima come raccomandazione il suo secondo ordine del giorno, salvo due punti. Intende mantenerlo?

GIULIETTI. Su quei due punti insisto.

PRESIDENTE. Allora lei chiede che quei due punti siano posti in votazione?

Trattandosi però di argomenti di carattere tecnico organizzativo, la consiglierei di discuterne col Ministro e di farne, se mai, oggetto di un'interpellanza o di una mozione.

GIULIETTI. Poiché al banco del Governo trovasi il Presidente del Consiglio, tengo a sottolineare che per l'iscrizione dei pescatori nelle matricole della gente di mare, non si tratta che di applicare la legge; e che non è esatto affermare, come ha affermato il Ministro, che nello statuto della Federazione marinara i pescatori sono alquanto svalutati rispetto agli altri soci. Infatti, molti pescatori, esercitando la pesca locale, non si allontanano dalla loro zona. La Federazione marinara, accogliendo le loro richieste, ha acconsentito a che potessero disporre di sindacati locali autonomi, così come avviene per altri lavoratori.

Quindi, i pescatori, nello statuto della Federazione marinara, sono stati oggetto di benevola particolare attenzione. Mi dispiace che il Ministro sia male informato fino al punto di valutare il fatto quasi a rovescio. Perciò, egli avrà appreso con molto piacere dalla mia diretta voce che nello statuto della Federazione, i pescatori marittimi — siccome rappresentano la parte più umile e più bisognosa della gente del mare — sono stati trattati e considerati con particolare riguardo.

Circa la loro iscrizione nelle matricole della gente di mare, tenga presente l'onorevole Ministro che ciò è imposto dal Codice della navigazione: la prego quindi di voler rispettare la legge.

In quanto al premio di avvicendamento, c'è stato, come ho detto, un rincaro del biglietto passeggeri di 10.000 lire. Insisto nel chiedere che l'ammontare di questo sopraprezzo costituisca il fondo per assicurare ai marittimi in attesa d'imbarco la continuità di un sodisfacente premio di avvicendamento da aggiungersi al sussidio per disoccupazione.

Non occorre andare ad infastidire la finanza dello Stato: si domanda soltato che questo sopraprezzo di 10.000 lire che oggi va a beneficio degli armatori, vada invece a beneficio dei marinai disoccupati, senza disturbare minimamente la finanza dello Stato.

Prego dunque l'onorevole Ministro di voler prendere in considerazione questi rilievi.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Esamineremo.

PRESIDENTE. Onorevole Dominedò, ella mantiene il suo ordine del giorno?

DOMINEDO'. Non insisto perché l'ordine del giorno sia posto in votazione, ma devo sottolineare che, trattandosi di due proposte specificamente concrete, anche se di dominante rilievo soprattutto la seconda, io penso che l'accettazione a titolo di raccomandazione, per cui ringrazio vivamente il Ministro, impegni in modo particolare il Governo a far sì che le proposte specifiche possano essere tradotte gradualmente sul piano della realizzazione.

Ciò dico anzitutto per quanto riguarda la ripresa dei lavori per l'emanazione del Regolamento al Codice di navigazione, sul quale punto nell'ordine del giorno facciamo proposte immediate e pertanto suscettibili di pronta attuazione.

Ma ciò dico anche per quanto riguarda il secondo e più delicato punto della possibilità d'impostare il problema che anche l'aviazione civile sia più o meno gradualmente sganciata dall'Amministrazione militare, analogamente a quanto avvenne a suo tempo per la Marina mercantile e a quanto già sussiste nei Paesi civili del mondo, preparando così in Italia l'avvento del futuro dicastero della navigazione.

Ecco le ragioni specifiche per cui l'accettazione a titolo di raccomandazione credo che nel caso assuma un particolare rilievo, di cui ringrazio il Ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Latorre, ella mantiene il suo ordine del giorno?

LATORRE. Ringrazio il Ministro delle sue dichiarazioni e ritiro il mio ordine del giorno, ma prego il Ministro di non dimenticare i punti da me segnalati, ed in particolare il secondo.

PRESIDENTE. Onorevole Pertusio, ella mantiene il suo ordine del giorno?

PERTUSIO. Insisto per la votazione perché il Ministro ha dimostrato di essere consapevole delle esigenze delle capitanerie di porto.

PRESIDENTE. Onorevole Tambroni, ella mantiene il suo ordine del giorno?

TAMBRONI. Onorevole Presidente, io sarei tentato d'insistere perché l'ordine del giorno venisse messo in votazione. Ma ho preso atto delle dichiarazioni del Ministro e soprattutto degli affidamenti che dovrebbero derivare dalla legge in preparazione, affidamenti un po' relativi, poiché questa categoria di proprietari di motopescherecci requisiti o distrutti dalla guerra è particolarmente benemerita.

Io ricordo che l'onorevole Presidente del Consiglio ebbe l'amabilità, or è un anno, di ricevere una rappresentanza nazionale accompagnata da me, e in quella occasione diede assicurazioni del maggiore interessamento. Si tratta di un dovere dello Stato. I motopescherecci distrutti devono essere risarciti. Si tratta di artigiani del mare.

Non insisto affinché l'ordine del giorno sia messo in votazione, ma gradirei che l'onorevole Presidente del Consiglio aggiungesse la sua autorevole parola di affidamento a quella del Ministro perché il problema venga definitivamente risolto.

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo all'impegno preso dal Ministro.

PRESIDENTE. Non essendo l'onorevole Lizier presente, il suo ordine del giorno si intende decaduto.

Prima di passare all'esame dei capitoli del bilancio, invito l'onorevole Guadalupi a svolgere i seguenti emendamenti presentati:

Al capitolo 2 dell'entrata, aumentare di dieci volte l'attuale competenza, elevandola da lire: 9 milioni *a lire*: 90 milioni.

Al capitolo 3 della spesa, aumentare di dieci volte l'attuale competenza, elevandola da lire: 9 milioni *a lire*: 90 milioni.

Al capitolo 8 della spesa, aumentare di venti volte l'attuale competenza, elevandola da lire: 300 mila *a lire*: 6 milioni.

(*Tale aumento di spesa dovrebbe ottenersi, attraverso la diminuzione della spesa prevista al capitolo 10, per la somma cioè di lire 5 milioni 700.000: « Devoluzione al fondo di riserva dell'avanzo di gestione dell'esercizio finanziario* »).

GUADALUPI. Ho avuto possibilità ieri sera di accennare alla ragione per cui chiedevo questo aumento della spesa. Adesso sarebbero sorte le difficoltà di ordine tecnico presentate dal Relatore.

Ebbene, io ritengo che l'onorevole Ministro, avendo accettato come raccomandazione il mio ordine del giorno, dovrà avere lui l'accortezza di presentare quel provvedimento di legge che possa sopperire alla maggiore spesa in aumento; un provvedimento cioè in virtù del quale venga ad essere aumentato di dieci volte il carico dei datori di lavoro per tonnellata di merce che si carica o che si scarica.

Si otterrà così un notevole aumento: da 9 milioni a 90 milioni.

Qual'è la ragione dell'aumento? È spiegata in maniera precisa nella stessa denominazione della spesa. Si tratta di elevare moralmente i lavoratori del porto, ai quali lei, onorevole Ministro, ha indirizzato un plauso, riconoscendo in tal maniera che si tratta di una categoria di gente capace, onesta e disciplinata, che sa compiere interamente il proprio dovere nell'interesse della collettività e per cui è meritevole di questo appoggio e di questi sussidi.

A che cosa servono questi sussidi? Principalmente alla costruzione di ricreatori, di biblioteche e di sale di svago. Se riuscissimo ad aumentare notevolmente lo stanziamento, arriveremmo anche a poter fare qualcosa di concreto per la costruzione di case per i lavoratori del porto.

Ritengo quindi che con l'aumento di questa spesa e col conseguente aumento dell'entrata, l'onorevole Ministro non avrà difficoltà (in relazione all'accettazione del mio ordine del giorno come raccomandazione) a farsi presentatore di questo provvedimento di legge, mentre, per quanto riguarda l'aumento della spesa di cui al capitolo 8, mi pare che non vi siano difficoltà di ordine tecnico, in quanto ho indicato la via da seguire per lo storno all'interno stesso della voce della spesa; cioè si tratta di evitare che ci sia una devoluzione al fondo di riserva e di impegnare invece questi 5 milioni 700 mila lire in sussidi al personale e relative famiglie.

Ove si pensi che si tratta di 23.000 lavoratori del porto, non si può in maniera conveniente e cristiana (mi permetta questa parola l'onorevole Presidente del Consiglio) mantenere l'attuale stanziamento di 300.000 lire. Sicché, se lo elevassimo a 6 milioni, penso che si potrebbe venire più sostanzialmente in aiuto di questa categoria.

Prego quindi l'onorevole Ministro di accogliere almeno questo mio terzo emendamento.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Relatore ad esprimere il parere della Commissione.

PECORARO, *Relatore*. I primi due emendamenti sono praticamente ritirati. Per quanto riguarda il terzo emendamento, noi siamo del parere che sia accettato.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, vuole esprimere il parere del Governo?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo al Relatore.

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*. D'accordo.

GUADALUPI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUADALUPI. Mi dichiaro sodisfatto e, poiché l'onorevole Ministro ha accettato come raccomandazione il mio ordine del giorno, lo prego di impegnarsi in questa sede di presentare quel provvedimento.

PRESIDENTE. Lo ha già fatto.

Allora pongo in votazione il terzo emendamento.

GUADALUPI. Non c'è bisogno, è uno storno.

PRESIDENTE. Sta bene.

Procediamo all'esame dei capitoli, avvertendo che, qualora non vi siano innovazioni, si intendono approvati con la semplice lettura. Se ne dia lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale compreso quello distaccato da altre Amministrazioni — Stipendi ed assegni varî di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 111.800.000.

Capitolo 2. Personale avventizio e giornaliero — Personale non di ruolo distaccato da altre Amministrazioni — Retribuzioni, assegni personali e assicurazioni sociali, lire 182.500.000.

Capitolo 3. Premio di presenza al personale civile (articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 15 milioni.

Capitolo 4. Compensi per lavoro straordinario al personale civile dell'Amministrazione centrale e periferica (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 10.000.000.

Capitolo 5. Premio gionaliero di presenza al personale militare (articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 13.300.000.

Capitolo 6. Compensi per lavoro straordinario al personale militare (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), *soppresso*.

Capitolo 7. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondere, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale dell'Amministrazione della marina mercantile (articolo 6 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 500.000.

Capitolo 8. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti di ruolo e avventizi dell'Amministrazione centrale e provinciale, lire 500.000.

Capitolo 9. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti bisognosi, già appartenenti all'Amministrazione centrale provinciale e loro famiglie, lire 100.000.

Capitolo 10. Spese per le autovetture degli uffici tecnici, lire 1.300.000.

Capitolo 11. Assegni e indennità per gli addetti al Gabinetto del Ministro e alla Segreteria particolare del Sottosegretario di Stato, lire 3.000.000.

Capitolo 12. Indennità ai componenti di commissioni, lire 600.000.

Capitolo 13. Spese varie per il funzionamento di commissioni — Rimborso spese per prove testimoniali presso le commissioni d'inchiesta dei sinistri marittimi, lire 80.000.

Capitolo 14. Indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale dell'Amministrazione centrale, lire 2.400.000.

Capitolo 15. Spese di telegrammi (*Spesa obbligatoria*), lire 3.000.000.

Capitolo 16. Spese di liti, arbitraggi, coazioni ed altre accessorie (*Spesa obbligatoria*), lire 50.000.

Capitolo 17. Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca, lire 200.000.

Capitolo 18. Spese casuali, lire 250.000.

Capitolo 19. Fitto locali e canoni d'acqua — Manutenzione, riparazione, adattamento e pulizia dei locali e degli impianti varî, lire 5.000.000.

Capitolo 20. Spese per le statistiche concernenti i servizi della Marina mercantile (articolo 3 del regio decreto-legge 27 maggio

1929, n. 1285, convertito nella legge 21 dicembre 1929, n. 2238), lire 20.000.

Capitolo 21. Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del regio decreto-legge 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), *per memoria.*

Debito vitalizio. — Capitolo 22. Pensioni ordinarie e assegno di caroviveri (*Spese fisse*), lire 192.000.000.

Capitolo 23. Indennità per una sola volta, invece di pensione, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, modificati dall'articolo 11 del regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 500.000.

Spese per la Marina mercantile. — Capitolo 24. Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi (*Spesa obbligatoria*), *per memoria.*

Capitolo 25. Sovvenzione alla Cassa nazionale per la previdenza della gente di mare e sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie attinenti alla Marina mercantile — Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie, lire 8.500.000.

Capitolo 26. Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marinai esteri indigenti (legge 24 maggio 1877, n. 3919, e accordo internazionale 8 giugno 1880). Spese varie per soccorsi eventualmente prestati a navi pericolanti (articoli 69 e 101 del Codice della navigazione). Spese per assistenza e rimpatrio di marinai nazionali ed esteri abbandonati ed indigenti sbarcati all'estero da navi nazionali (articoli 89, 197 e 363 del Codice della navigazione) (*Spesa obbligatoria*), lire 50.000.

Capitolo 27. Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci nel Nord Atlantico (Convenzione di Londra 20 gennaio 1915 e 31 maggio 1929) (*Spesa obbligatoria*), *per memoria.*

Capitolo 28. Concorso dello Stato per il mantenimento di corpi di piloti nei porti ove il pilotaggio è dichiarato obbligatorio, lire 210.000.

Capitolo 29. Contributo alle spese di mantenimento dei fari del Mar Rosso (Convenzione internazionale 16 dicembre 1930, approvata con legge 7 gennaio 1932, n. 140) (*Spesa obbligatoria*), *per memoria.*

Spese per le capitanerie di porto. — Capitolo 30. Ufficiali delle Capitanerie di porto. Stipendi, indennità militare ed assegni varî di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 200.600.000.

Capitolo 31. Ufficiali delle Capitanerie di porto in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio e in posizione ausiliaria — Indennità e assegni (*Spese fisse*), lire 11 milioni.

Capitolo 32. Personale civile di ruolo delle Capitanerie di porto. Stipendi ed assegni varî di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 67.500.000.

Capitolo 33. Incaricati marittimi e delegati di spiaggia. Inservienti locali di porto. Retribuzioni. Indennità di reggenza di uffici di porto. Assicurazioni sociali, lire 15.000.000.

Capitolo 34. Indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale militare e civile delle capitanerie di porto, lire 2 milioni.

Capitolo 35. Spese di trasferimento e rimborso spese di trasporto al personale militare e civile delle capitanerie di porto, lire 3.500.000.

Capitolo 36. Manutenzione ordinaria dei fabbricati delle Capitanerie di porto, lire 1.000.000.

Capitolo 37. Spese di ufficio per le Capitanerie di porto, lire 2.000.000.

Capitolo 38. Indennità, soprassoldi ed assegni agli ufficiali delle Capitanerie di porto, lire 45.000.000.

Capitolo 39. Sussidi a militari in servizio, cessati dal servizio ed alle loro famiglie, lire 200.000.

Capitolo 40. Spese per i corsi di perfezionamento degli ufficiali — Spese varie per il corso dei sottotenenti di porto di nuova nomina presso l'Accademia navale di Livorno (articolo 3 del regio decreto 10 settembre 1923, n. 2068), lire 1.500.000.

Capitolo 41. Attrezzi, arredi, mobili e mezzi nautici per le Capitanerie di porto. Corpo di guardia. Imbarcazioni. Illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese telefoniche. Carburanti e lubrificanti, lire 13 milioni.

Spese per i servizi marittimi. — Capitolo 42. Acquisto, manutenzione e custodia di boe d'ormeggio e di altri galleggianti adibiti al servizio portuale — Spese per la visita del materiale nautico delle società sovvenzionate e per acquisto di carte natuiche e di pubblicazioni, lire 400.000.

Capitolo 43. Sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale, lire 2.500.000.000.

Spese per la pesca. — Capitolo 44. Vigilanza sulla pesca, lire 3.000.000.

Spese diverse. — Capitolo 45. Prestazioni del Registro italiano navale a favore del Ministero della marina mercantile, lire 1.760.000.

Capitolo 45-*bis*. Contributo straordinario dello Stato a favore del Provveditorato al porto di Venezia quale concorso al finanziamento per la ricostruzione del silos granario (decreto legislativo 8 febbraio 1948, n. 431), lire 75.000.000.

Capitolo 46. Versamento al bilancio speciale degli uffici del lavoro portuale dei proventi indicati nell'articolo 1 del regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito nella legge 3 marzo 1932, n. 269, nonché degli avanzi di fondi indicati nell'articolo 12 del regio decreto-legge medesimo, *per memoria.*

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 47. Ufficiali delle Capitanerie di porto collocati in ausiliana o dispensati dal servizio in applicazione dei regi decreti legislativi 14 maggio 1946, n. 384 e 31 maggio 1946, n. 490 (*Spese fisse*), lire 9.850.000.

Spese diverse. — Capitolo 48. Concorso dello Stato nell'ammortamento del mutuo contratto dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale con l'Istituto nazionale delle assicurazioni per provvedere alle spese di impianto della vasca dell'istituto medesimo (regio decreto-legge 23 giugno 1927, n. 1429, convertito nella legge 14 giugno 1928, n. 1163 e regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 530), lire 240.000.

Capitolo 49. Spese per la gestione del naviglio noleggiato o requisito e per anticipazioni ai capitani delle navi mercantili non requisite ai sensi del bando C.S.M. 2 ottobre 1943, n. 247 A.G., lire 20.000.000.

Capitolo 50. Spese per la vigilanza ministeriale sull'andamento dei servizi e sul funzionamento della società di navigazione articolo 10 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002 e articolo 36 del capitolato allegato alle convenzioni fra lo Stato e le società di navigazione di carattere locale, lire 1.600.000.

Capitolo 51. Spese inerenti alla vigilanza ministeriale sull'attività dei cantieri e degli stabilimenti di costruzioni navali (articolo 17 del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 245), lire 450.700.

Capitolo 52. Contributo dello Stato a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara previsto dall'articolo 9 della legge 7 aprile 1941, n. 266, per il trattamento economico agli equipaggi delle navi catturate dal nemico o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa orientale in conseguenza della guerra, lire 60.000.000.

Capitolo 53. Riparazione straordinaria di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto terrestri danneggiati durante la guerra, adibiti ai servizi per le Capitanerie di porto e uffici dipendenti, lire 8.000.000.

Capitolo 54. Spese per promuovere e sussidiare l'incremento e la migliore organizzazione della pesca marittima e delle industrie accessorie (articolo 1 della legge 21 maggio 1940, n. 626), lire 10.000.000.

Capitolo 55. Concorso dello Stato negli interessi su operazioni di credito per la pesca (articolo 45 e 215 del testo unico 8 ottobre 1931, n. 1604, legge 3 giugno 1935, n. 1281, regio decreto-legge 2 febbraio 1939, n. 303, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, articolo 3 della legge 21 maggio 1940, n. 626), lire 1.721.000.

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli.

SULLO, *Segretario*, *legge*:

Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 349.600.000.

Debito vitalizio, lire 192.500.000.

Spese per la Marina mercantile, lire 8.760.000.

Spese per le Capitanerie di porto, lire 362.300.000. . .

Spese per i servizi marittimi, lire 2.500.400.000.

Spesa per la pesca, lire 3.000.000.

Spese diverse, lire 76.760.000.

Totale del Titolo I. Parte ordinaria, lire 3.493.320.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 9.850.000.

Spese diverse, lire 102.011.700.

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 111.861.700.

Totale del Titolo II. — Parte straordinaria, lire 111.861.700.

Totale della parte ordinaria e straordinaria, lire 3.605.181.700.

Riassunto per categorie. — Categoria I. Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 3.605.181.700.

Totale generale, lire 3.605.181.7000.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei capitoli dell'entrata e della spesa del bilancio speciale per gli Uffici del lavoro portuale.

SULLO, *Segretario*, legge:

Entrata. — Capitolo 1. Proventi della contribuzione per provvedere alle spese per il funzionamento degli Uffici del lavoro portuale e per l'ordinamento del lavoro nei porti minori (articolo 1279, primo comma, del Codice della Navigazione e decreto legislatvo del Capo provvisorio dello Stato 26 aprile 1947, n. 547), lire 16.000.000.

Capitolo 2. Proventi della contribuzione per provvedere alla assistenza, alla tutela della integrità fisica e alla elevazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie (articolo 1279, secondo comma, del Codice della Navigazione e decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 aprile 1947, n. 547), lire 9.000.000.

Capitolo 3. Canoni delle imprese portuali, lire 300.000.

Capitolo 4. Proventi eventuali diversi, lire 1.000.

Totale dell'entrata, lire 25.301.000.

Spesa. — Capitolo 1. Retribuzione ed assegni al personale straordinario assunto per il funzionamento degli Uffici del lavoro portuale, *per memoria.*

Capitolo 2. Indennità di trasferta e di missione, lire 1.000.000.

Capitolo 3. Spese per provvedimenti relativi alla assistenza, alla tutela della integrità fisica e alla elevazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie, lire 9.000.000.

Capitolo 4. Costruzione, manutenzione e miglioramento di fabbricati — Fitto di locali, *per memoria.*

Capitolo 5. Attrezzi, arredi, mobili, illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese postali, telegrafiche e telefoniche, stampati, pubblicazioni e spese varie di ufficio, lire 3.000.000.

Capitolo 6. Compensi per lavoro straordinario al personale statale addetto ai servizi relativi all'ordinamento del lavoro portuale (Decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 2.000.000.

Capitolo 7. Medaglie di presenza ai membri del Consiglio amministrativo e del Consiglio del lavoro portuale e compenso al Segretario del comitato stesso (regio decreto-legge 29 settembre 1931, n. 1277; decreto legislativo luogotenenziale del Capo provvisorio dello Stato 7 dicembre 1946, n. 623), lire 1.800.000.

Capitolo 8. Sussidi al personale e rispettive famiglie, lire 300.000.

Capitolo 9. Spese casuali, lire 50.000.

Capitolo 10. Devoluzione al fondo di riserva dell'avanzo di gestione dell'esercizio, lire 8.151.000.

Totale della spesa, lire 25.301.000.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame del disegno di legge.

Si dia lettura dell'articolo 1.

SULLO, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, in conformità dell'annesso stato di previsione ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

SULLO, *Segretario*, legge:

« È autorizzata per l'esercizio finanziario 1948-49 la spesa straordinaria di lire 8.000.000 per provvedere alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto terrestre, danneggiati durante la guerra, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto all'inizio della seduta pomeridiana.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1948-49. (4).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1948-49.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole Fietta. Ne ha facoltà.

FIETTA. Onorevoli colleghi, il problema dell'organizzazione della giustizia e del suo funzionamento è così ampio e complesso che non può essere certamente affrontato e risolto da un modesto discorso come il mio. Rilevare le deficienze e le manchevolezze dell'ordinamento giudiziario, rese ancor più acute dalla guerra e dalla dittatura, è forse assai facile; come non difficile sarebbe a chiunque abbia un po' di conoscenza di questo vasto settore, prospettare per contro le linee ideali di un sistema più completo e perfetto.

Sappiamo che l'ultima parola non è ancora stata detta sulle condizioni economiche dei magistrati, specialmente di quelli di grado inferiore, quantunque i motivi della loro indipendenza non siano da ricercarsi soltanto nel basso livello degli stipendi; che le sedi giudiziarie sono in grande parte inadatte, indecorose e insufficienti; che l'arredamento dei locali è ordinariamente antiquato e ben lontano dalle moderne esigenze; che molte carceri constrastano colle norme più elementari di igiene e di vivere civile; che le case di rieducazione per i minorenni sono ancora troppo poche e scarsamente sussidiate; che le colonie agricole difettano di una salda e ben congegnata organizzazione...

Tutte queste cose si sanno da chi abbia una certa esperienza di vita col mondo della giustizia; e anche coloro che mancassero di tale consuetudine, potrebbero assai bene apprenderle da annali, riviste, bollettini e dati statistici pubblicati dal competente Ministero. Che se, per elevare al massimo grado così alta funzione sociale e migliorarne lo svolgimento, volessimo suggerire rimedi e provvidenze, non ci mancherebbero le fonti alle quali abbondantemente attingere: studî e monografie scientifiche, relazioni commissariali e progetti legislativi, trattati di diritto e di criminologia, nei quali uomini insigni, ed anche illustri parlamentari, trasfusero tesori di sapere, di umanità e di chiaroveggenza.

Ma il mio compito, onorevoli colleghi, non vuole essere quello di una sterile e assai facile critica, che non potrebbe rivolgersi soltanto all'attuale Governo; perché la situazione in cui si trova l'Amministrazione della giustizia origina da un complesso di fatti e circostanze che non è il caso di enumerare e che tuttavia sono nel loro insieme a conoscenza di questa Assemblea. Colpa non soltanto di uomini che per un ventennio dominarono la nostra vita pubblica; ma anche di terribili eventi che ci travolsero in un abisso dal quale andiamo lentamente risollevandoci.

E neppure, come dissi, è mio proposito di farvi una discussione teorica sul reggimento ideale della giustizia: tutto ciò che si riducesse a pura teoria, troverebbe ben poco credito in quest'Aula. D'altra parte chi sappia le condizioni generali del bilancio, non può ignorare che difficilmente il Governo sarà in grado di aumentare, se non di poco, i fondi assegnati a quello della giustizia, che grava soltanto in misura dell'1,90 per cento sul bilancio generale dello Stato. Certo che talune voci vanno secondo me rettificate, non fosse altro che per togliere un senso di stupore e di ironia che suscitano in chi le apprenda. Assegnare, ad esempio, 100 mila lire per le spese di biblioteche a disposizione dei magistrati, non saprei dire se sia più ridicolo od offensivo, perché con una somma così microscopica non si potrà provvedere che a men che nulla! Parimenti c'è da augurarsi che il Governo trovi il modo di aumentare le assegnazioni straordinarie per il servizio delle industrie esercite dai carcerati (già elevate da 20 a 120 milioni e ridotte a 100 dalla Commissione interministeriale), e quelle per le bonifiche agrarie (pure accresciute da 20 a 40 milioni poi ridotti a 28), fondi questi che non potrebbero trovare migliore destinazione, tanto nobile è lo scopo che si prefiggono.

Sarebbe pure assai lodevole incrementare l'assegnazione relativa al mantenimento dei minorenni ricoverati nelle case di rieducazione; assegnazione quasi raddoppiata in 10.205.200, rispetto allo stanziamento precedente di 5.965.050. Se si considerano i traviamenti a cui furono trascinate le nostre giovani generazioni per le tragiche vicende di questi ultimi anni, e le paurose manifestazioni di aberrante criminalità che ne sono in parte la conseguenza, si può facilmente comprendere quale opera di bonifica sociale e umana si debba svolgere e intensificare tra i minorenni traviati.

Ma queste cose già furono dette in Senato, e a voi le diranno, con maggior dottrina e competenza, altri più autorevoli oratori; e anche so, purtroppo, che ogni aspirazione o desiderio di perfezionare l'amministrazione della giustizia — vecchio e sempre nuovo problema — potrebbe urtare contro inesorabili difficoltà di bilancio, che nel momento critico che si attraversa non potrebbe forse subire radicali variazioni. Appunto perciò, onorevoli colleghi, il mio intervento rinuncia ad ogni pretesa di pura critica, ad ogni spunto teorico-polemico, ad ogni dissertazione di carattere accademico: vuole invece prospettare un problema pratico e urgente, sul quale mi attendo una parola chiara e decisiva dell'onorevole Ministro guardasigilli.

L'andamento della giustizia durante il periodo prefascista può dirsi che sia stato pressoché normale. Non dico che esso avesse raggiunto un sistema perfetto, perché lacune e deficienze si lamentavano anche allora; ma almeno il numero dei giudici era quasi bastevole per il regolare disimpegno delle funzioni giudiziarie. Su una media di oltre quattro mila unità, si può calcolare che, a un dipresso, le vacanze di sedi si limitavano ad una percentuale assai minima.

Dopo la guerra 1915-18, era stata segnalata una notevole diminuzione nel numero dei magistrati, specialmente nei gradi inferiori; e il fatto traeva origine da cause diverse, principale fra tutte la ristrettezza degli stipendi che metteva in grande disagio l'intera classe. Si cercò di rinsanguarne gli esausti organici colla legge dovuta alla iniziativa del guardasigilli Mortara; ma non si tardò a constatare che il provvedimento rimase inferiore all'aspettativa, perché i vuoti non furono colmati. E neppure successivamente vi riusciva la legge Rocco, pure favorevole al reclutamento dei vicepretori.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

FIETTA. Nel 1924 il Governo fascista, spinto alla draconiana riforma soprattutto da motivi di accentramento anche in ordine al potere giudiziario, decise l'abolizione di 7 Corti e 2 sezioni di appello, di 58 tribunali, e di 705 preture. A parte la tendenza accentratrice del fascismo, non si può negare, valutando serenamente la situazione determinatasi a quell'epoca in numerose sedi giudiziarie, che il provvedimento sotto taluni aspetti non era del tutto biasimevole. Non pochi organi della giustizia vivevano di una vita stentata e grama per assoluta deficienza di giudici, i quali erano sempre in numero inferiore al richiesto; dimodoché si doveva ricorrere, oltre allo scambio continuo di personale dalla giudicante alla requirente e viceversa, all'opera dei vicepretori onorari, i quali certo non rappresentano elementi di perfezione tecnica e giuridica nell'esercizio della funzione giudiziaria. Si sperava, sia pure creando un maggior incomodo ai cittadini coll'abolizione di parecchie sedi giudiziarie — disagio peraltro attenuato da un più rapido intensificarsi dei mezzi di comunicazione che raccorciano le distanze — di trarre notevoli vantaggi dalla sistemazione di sedi ed uffici più razionali e completi, sia in ordine all'attrezzatura, sia in rapporto alla produttività del personale, meno disperso e meglio enucleato ed efficiente.

Il funzionamento della magistratura, quasi normale fino alla vigilia dell'ultima guerra, cominciò a farsi più difficile e ad aggravarsi seriamente in questi ultimi anni. E le ragioni sono diverse: il disagio economico, che indusse molti magistrati ad abbandonare la carriera per tentare la libera professione, o per assumere altri impieghi più redditizi; la prolungata sospensione dei concorsi; il generale sconvolgimento di tendenze, di tradizioni e di attitudini che generalmente consegue ad ogni guerra. E la guerra era stata preceduta da una ventennale dittatura; cioè da un altro fattore di inquietudine, di incertezza, di disorientamento. Si era giunti a questa paradossale situazione che tuttora permane: alcune sedi di Corti di appello, verso le quali purtroppo si esercita un sistematico boicottaggio, si reggono da tempo con giudici applicati perché i consiglieri si rifiutano di coprirle; i tribunali si valgono costantemente dell'opera di quei magistrati onorari che sarebbe invece assai meglio abolire; moltissime preture rimangono prive di titolari e sono alla mercè dei vicepretori se non del cancelliere o magari dell'ufficiale giudiziario; si continua lo scambio e l'alternarsi di funzionari fra tribunali e procure allo scopo di far fronte alle esigenze della giustizia, troppo deficitaria di uomini, come scarsa di mezzi.

In condizioni così critiche, e rese ancor più esasperanti dall'accresciuto lavoro giudiziario, specie nel campo penale, il Governo ha creduto opportuno di ripristinare buona parte degli uffici giudiziari già aboliti nel 1924: 8 Corti e 5 sezioni di appello, 47 tribunali e 76 preture.

Ora, non è mio intendimento avversare tale decisione, giustificata, secondo una espressione dell'onorevole guardasigilli, dal desiderio di portare la giustizia più vicina al popolo. Chi oserebbe opporsi ad un provvedimento diretto ad uno scopo così elevato, e del quale dovrebbe beneficiare l'intero Paese? Ma la mia preoccupazione è un'altra: sarà in grado il Governo non soltanto di maggiormente avvicinare la giustizia ai cittadini, ma anche di porla in condizione di funzionare con regolarità ed efficienza? Ho visto le ultime statistiche relative al personale giudiziario, ed esse sono davvero impressionanti. L'organico difetta di ben 1013 unità sull'effettivo di 4975! Ma forse chi vive, come me, da trent'anni in continuo contatto colla vita giudiziaria, senza ricorrere a dati statistici può saperne abbastanza per esperienza personale. Nella mia provincia, come dappertutto, esistono — per farvi qualche esempio — preture che sono prive da anni del titolare. Di quando in quando vi sosta di passaggio qualche giudice che, per avvicinarsi ad una più comoda sede cittadina, si rassegna a passare, quasi in cattività, il minor tempo possibile anche in una aborrita sede di campagna, da cui quasi tutti ormai rifuggono e irreparabilmente rifuggirebbero, se una provvida legge non obbligasse i giudici a restarvi

almeno due anni. Queste cenerentole giudiziarie sono di solito alla mercè di un qualsiasi vicepretore onorario, di null'altro preoccupato se non d'accrescere, colla carica, la propria clientela professionale; quando non si incontra il cancelliere o l'ufficiale giudiziario che, nello stato di perenne abbandono in cui versa l'ufficio, finiscono per sostituirsi all'introvabile pretore! Voi comprendete, onorevoli colleghi, il grave disservizio che ne deriva, ben poco migliorato dalle frammentarie supplenze di qualche titolare di preture viciniori; il quale si trasferisce una volta o due la settimana alla sede vacante per sbrigare, affrettatamente e come può, il cumulo di lavoro rimasto in arretrato. Istruttorie che richiedono di essere condotte coll'acume e la particolare saggezza del magistrato, e che si lasciano sovente alla insufficiente iniziativa degli organi di polizia giudiziaria; urgenti rogatorie che restano troppo a lungo in sospeso; cause importanti rinviate oltre il lecito e fino a comprometterle in modo irrimediabile; udienze ridotte di numero per mancanza di tempo; istanze di libertà provvisoria non mai sollecitamente decise come si dovrebbe; e quasi tutto il lavoro di cancelleria e d'esecuzione in balia degli organi subalterni.

Non meno desolante è la condizione dei tribunali, in molti dei quali la giustizia procede tarda e zoppicante perché vi manca il presidente, o non bastano i giudici; cosicché occorre mutuarne dalle preture dipendenti, che già ne difettano; o ricorrere al personale dell'ufficio del pubblico ministero, che si trascina pressapoco nelle medesime condizioni.

Non parliamo di alcune sedi di Corti d'appello, dove — come dissi — si è costretti a ricorrere all'opera ausiliaria di giudici applicati per ottenerne il funzionamento; perché, nella maggior parte dei casi, ben pochi consiglieri accettano di farne parte, rifiutando persino la promozione, pur di evitare il deprecato trasferimento.

Ebbene: c'era da attendersi che prima di ricostituire quanto in precedenza era stato soppresso, si fosse almeno in parte provveduto a togliere i lamentati inconvenienti; e soprattutto che si fosse impedito il perpetuarsi di questo marasma anche nei rinnovellati uffici giudiziari. Purtroppo ho dovuto constatare che tutto procede come o peggio di prima: si è moltiplicato il numero delle preture e dei tribunali, ma si sono creati dei gracili organismi che faticano a vivere per mancanza di linfa vitale. Non solo, ma per assicurare la esistenza di queste anemiche creature, si sono chiesti a prestito magistrati di altre sedi, peggiorando in tal guisa le difficoltà comuni, e aggravando il generale e cronico malessere al quale oramai più nessuno può sfuggire. So di pretori passati ai tribunali per renderne possibile la vacillante costituzione, ma provocando la vacanza delle loro sedi; so di giudici tolti da altri tribunali, che ora sentono maggiormente indebolita la loro già insufficiente compagine.

Ebbene, onorevole Ministro, è proprio questa la migliore giustizia che si vuole portare più vicina al popolo? Ho premesso che il mio discorso non si sarebbe limitato alla sola critica; e neppure che avrei osato tracciare grandi programmi che si presentano in questo momento inattuabili. Mi fermo soltanto ad un interrogativo che esige una leale e rassicurante risposta; perché se la vostra innovazione, consistente nel ripristino di uffici giudiziarî già aboliti, dovesse perpetuare ed estendere un male a cui non avete potuto né saputo portare in precedenza alcun rimedio, dovrei ammonirvi che, prima di fare, bisogna assicurarsi i mezzi occorrenti per l'impresa che vi siete assunta. Altrimenti è assai preferibile rendere prima efficiente una giustizia per tanti riguardi manchevole, che amplificarla senza possibilità di garantirne il reale ed effettivo funzionamento. Meglio una giustizia topograficamente più lontana e valida, che una giustizia più vicina ma clorotica o anchilosata. Tra i due sistemi, credo che non possa esservi dubbio sulla scelta!

E se saprete davvero, come mi auguro, far sì che la funzione giudiziaria riprenda il suo vigore e si esplichi con sodisfazione veramente generale, permettetemi di farvi qualche savia raccomandazione. Per il Ministero di grazia e giustizia si pone il medesimo problema che angustia le altre amministrazioni dello Stato: come provvedere alla sistemazione di quei magistrati, quasi tutti di alto rango, che hanno raggiunto i limiti di età e che dovrebbero essere collocati a riposo? Le pensioni quasi di fame rendono il Governo esitante all'adozione di un provvedimento che sarebbe imposto dalla legge; e si prolunga così la loro permanenza nell'ufficio da essi rivestito. Ebbene, si debbono trovare nel bilancio i mezzi sufficienti per assicurare ai pensionandi una vita che non sia di stenti e di angustie tanto più che, come osserva l'onorevole Relatore, non si sono valutati all'attivo di bilancio gli apporti che direttamente o indirettamente pervengono all'Erario per cause aventi titolo nell'attività giurisdizionale. Ma non si può, per mancanza di

una coraggiosa decisione, continuare con un sistema temporeggiatore e antieconomico, che impedisce agli inferiori di raggiungere quei gradi a cui hanno diritto, e che scoraggia i giovani che stanno per iniziare la loro carriera.

Ancora: troppi magistrati sono attualmente distratti per altre funzioni. Presso i Ministeri si trovano applicati ben 23 giudici, se la cifra è esatta; ma credo che ve ne siano anche di più! Necessita restituirli all'effettivo esercizio della funzione giudiziaria, e impedire che possano essere promossi al grado superiore se essi non hanno realmente esplicato il loro vero e naturale ufficio. Ora invece avviene che non soltanto fanno più rapida carriera coloro che, più abili e fortunati di altri colleghi, sono riusciti a crearsi una comoda nicchia in qualche Ministero; ma gli stessi decidono sovente delle sorti di chi il giudice lo fa sul serio. Questa disparità di trattamento, basata su una palese ingiustizia, deve assolutamente cessare.

Sarebbe pure raccomandabile che al Consiglio superiore della Magistratura non fossero eleggibili solo i magistrati residenti a Roma che, forti della loro inamovibilità, diventano a lungo andare gli arbitri di quel collegio. È un principio inammissibile quello invalso finora e al quale si deve porre fine, non soltanto per evitare ingiustificate limitazioni, ma perché in Consiglio devono essere rappresentati anche quelli che non risiedono alla capitale. Tutte le voci, anche le più lontane, siano quindi poste in grado di essere ascoltate!

Vorrei dirvi da ultimo che, nell'interesse della buona redazione delle leggi dal punto di vista tecnico, si dovrebbe stabilire che qualsiasi disegno, prima di essere presentato alle Camere per diventare legge, sia sottoposto ad un unico ufficio legislativo, funzionante presso il Ministero di grazia e giustizia. Ciò dovrebbe procedere in modo correlativo al richiamo di quei magistrati che stazionano nei varî Ministeri a costituire uffici separati e contrastanti e con una congrua riduzione di numero di quanti ora si trovano al Ministero di grazia e giustizia senza incarichi ben precisati. Occorre provvedere alla riorganizzazione e allo snellimento di questo organismo, e dissipare il sospetto che, a parte le esagerazioni, si continui a fare di esso una vera e propria industria di sinecure.

Onorevoli colleghi, vi ho promesso che non avrei fatto la critica per la critica, ufficio sterile quanto inutile; che non avrei tracciato grandi programmi perché, a parte il fatto che molti se ne trovano anche in atti e discorsi parlamentari — quasi tutti con scarso seguito di realizzazioni — oggi tali programmi, nelle presenti condizioni di bilancio, sarebbero quanto mai utopistici.

Ma credo tuttavia di aver fatto considerazioni pratiche, suggerite dall'esperienza e dall'istintivo buon senso di fermarmi nelle richieste a ciò che risponde a necessità assolute e inderogabili. Poche modeste cose ho voluto dirvi; ma se voi vorrete accoglierne anche solo una parte, credetemi signori del Governo, che ne avrà sicuro vantaggio la nostra giustizia. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Colitto. Ne ha facoltà.

COLITTO. Onorevoli colleghi, io chiedo scusa se óso con questo mio davvero rapido intervento inserire anche la voce mia modesta fra le voci autorevoli di illustri giuristi, sociologi, uomini politici che si sono occupati e si occuperanno del bilancio della giustizia e sottoporranno, quindi, al loro illuminato esame l'andamento della funzione giudiziaria nei suoi varî campi e sotto i molteplici suoi aspetti. Quando si parla di funzione giudiziaria, si pone subito mente a due fattori: l'uno tecnico e l'altro territoriale.

Parlare del fattore tecnico è parlare, anzitutto, della magistratura.

Ora, della nostra magistratura io non esito, con una parola sola, a dire che *lucet*, perché, avendo l'orgoglio della sua funzione, sa dare, senza stanchezza e senza protesta, esempio quotidiano di abnegazione e di austerità. Chi, come molti di noi, frequenta le aule della giustizia, ne ammira la diuturna opera nobilissima e ne divide l'ansia di un avvenire migliore.

Opportunamente la Costituzione ha fatto (articolo 104) della magistratura un « ordine autonomo ed indipendente da ogni altro potere ».

Bisogna, però, adoperarsi perché abbia al più presto completa attuazione il nuovo sistema sostituito a quello, ancora in vigore, di reggimento ministeriale, ritenuto dannoso alla indipendenza del potere giudiziario, tale, anzi, da impedire la costituzione di un vero e proprio potere. Non è da approvarsi che si continui a vivere in un regime costituzionale, che non può dirsi transitorio, e di una transitorietà — come è stato giustamente da più parti rilevato — tanto più pericolosa, in quanto tra i varî organi di un sistema costituzionale esiste sempre un delicato rapporto di equilibrio e di reciproco controllo, tendente

ad escludere l'eccessivo prepotere di alcuni di essi a danno degli altri, per cui la carenza totale anche di uno solo di essi finisce col paralizzare l'armonico funzionamento di tutto il complesso.

Al sistema mancano ancora due organi essenziali: la Corte costituzionale (articoli 134 e 137 della Costituzione) ed il Consiglio superiore della magistratura (articolo 104). Per la prima fu emanata la legge costituzionale del 9 febbraio 1948, n. 1, contenente norme relative ai giudizi di legittimità costituzionale e alle garanzie di indipendenza della Corte costituzionale; ma la Corte non è ancora una realtà. Tanto meno lo è l'organo di autogoverno giudiziario: il Consiglio superiore. Si è da taluno affermato che, tenendosi presente la dichiarazione settima delle norme finali e transitorie della Costituzione, l'attuale sistema di reggimento ministeriale deve rimanere in vigore fino a quando non sia emanata la nuova legge sull'ordinamento giudiziario.

Si potrebbe rispondere che la norma predetta non richiede proprio un nuovo ordinamento giudiziario, bensì una nuova legge sull'ordinamento giudiziario emanata in conformità della Costituzione, il che significa che l'efficacia delle norme primarie deve ritenersi sospesa per il tempo strettamente necessario a che il Parlamento, nell'esercizio della sua normale attività legislativa, provveda a renderle praticamente attuabili.

Ho fiducia, comunque, che l'attuale Guardasigilli ponga fine al più presto a questo periodo, ripeto, transitorio della nostra vita costituzionale, nel quale ancora viviamo. Non mi posso qui, naturalmente, occupare *funditus* dell'ordinamento giudiziario. Ce ne occuperemo a suo tempo. Mi si consenta, tuttavia, di dire pochissime parole a proposito solo dell'organizzazione del Consiglio superiore, cui si richiamava dianzi anche il collega Fietta, e del pubblico ministero.

Quanto al Consiglio superiore mi permetto richiamare l'attenzione del Guardasigilli sull'opportunità che i varî seggi siano ripartiti democraticamente tra le varie categorie di cui parla l'articolo 104 della Costituzione, che si stabilisca con molta precisione il sistema delle candidature, perché la elezione non si riduca ad una finzione camuffante il vecchio sistema delle nomine d'autorità e che alla elezione concorrano tutti i magistrati con voti diretti.

Quanto al pubblico ministero, io sono d'accordo con ciò che di recente illustri giuristi hanno scritto, e cioè che si debbano ridurre le sue funzioni giudiziarie e si debba assegnare ad esso più netto carattere di organo del potere esecutivo, dovendo, fra l'altro, il pubblico ministero, secondo lo spirito della Costituzione, funzionare da organo di collegamento tra il potere esecutivo ed il potere giudiziario.

Non dico altro sul punto. Voglio solo aggiungere la raccomandazione di evitare che il progetto maturi nel recondito seno di una Commissione e tra il discreto riserbo degli ambienti ministeriali, e di richiamare, invece, su di esso l'attenzione degli ordini forensi, dei Consigli giudiziari e dell'organo supremo della magistratura. Si rischia forse con ciò di perdere tempo nell'attuazione, indubbiamente urgente, dell'ordinamento; ma, a parte la considerazione che non è deprecabile il ritardo, che va a beneficio della bontà dell'opera, effettivo ritardo sensibile non si avrà, se ai necessari incombenti si provvederà con fattiva premura.

Parlando dei magistrati, il mio pensiero va in questo momento a quei magistrati (consiglieri di appello e parificati) di cui mi occupai in una interrogazione, che rivolsi al Ministro qualche mese fa. Si tratta di quei magistrati che non avranno compiuto al 31 dicembre 1948 i 70 anni di età e che dovrebbero essere collocati a riposo, se non si chiarisse che il decreto legislativo 28 dicembre 1948, n. 1594, non si applica ad essi. Io sono di avviso che il decreto ad essi non si può applicare. È evidente che, se il decreto n. 1594 dovesse applicarsi anche a detti magistrati, si verrebbe a richiamare in vigore per essi, e soltanto per essi, quell'ordinamento giudiziario, che col decreto legislativo n. 511 del 1946 si volle abrogare; e lo si volle abrogare per richiamare in vigore l'antica norma, per cui il collocamento a riposo dei magistrati di grado quinto aveva luogo al compimento del settantesimo anno di età. Se, insomma, si collocassero a riposo magistrati che non hanno raggiunto i 70 anni, in sostanza si richiamerebbe in vigore una legge, che il nuovo Stato si affrettò ad abrogare.

Alla mia interrogazione il Sottosegretario di Stato rispose che era in corso un provvedimento legislativo, per effetto del quale si sarebbe chiarita la situazione. Oso richiamare l'attenzione del Guardasigilli su quello che ho detto, perché il provvedimento legislativo venga al più presto emanato.

Ho parlato dei magistrati. Consentite ora che io volga il mio pensiero a tutti coloro che con i magistrati servono in purezza la grande causa della giustizia. Mi riferisco da un lato

ai cancellieri, ai segretari di procura e agli aiutanti di cancelleria; e dall'altro agli ufficiali giudiziari, agli uscieri di conciliazione e ai loro commessi. A tutti vada la più ampia lode per l'attività, che quotidianamente nelle aule di giustizia in silenzio, disciplinatamente svolgono.

A proposito degli aiutanti di cancelleria, mi permetto di ricordare che essi furono assunti come impiegati di ordine, ma poi furono senz'altro adibiti come impiegati di concetto. Gli aiutanti di cancelleria parlano, perciò, di loro sfruttamento. La parola non è forse la più propria ad individuare la situazione; ma certo ragioni di giustizia impongono che si ripari ai torti. Penso che si possano essi inquadrare nel gruppo *B*, poiché le funzioni che in realtà esplicano sono né più né meno che quelle che esplicano i cancellieri, di cui assumono tutta la responsabilità.

Mi risulta che nel marzo scorso il Ministero della giustizia predispose uno schema di decreto legislativo, con il quale venivano in buona parte accolte le aspirazioni degli aiutanti di cancelleria. Il Consiglio dei Ministri, nella seduta dell'8 aprile, approvò in massima la proposta, salvo la definizione di ulteriori accordi col Ministero del tesoro. Non essendosi potuto in quei giorni realizzare tale accordo, venne meno la possibilità di provvedere con decreto legislativo, sì che ora occorre sottoporre il problema al Parlamento. A tal fine mi auguro che siano riprese le trattative col Ministero del tesoro, in modo che si possa addivenire presto alla sua soluzione.

Le condizioni, in cui versano gli ufficiali giudiziari, sono note. I loro diritti sono aumentati di appena cinque volte. Ma come mai — ecco altro interrogativo, che rivolgo al Ministro — la misura del riconoscimento spese è stata ridotta dal 15 al 10 per cento? Come mai la legge che riguarda il decimo sui recuperi si è lasciata cadere al 30 giugno 1948, per cui tale decimo, che fino al 30 giugno era del 17,50 per cento, ora è solo del 9 per cento? Dove si vuole arrivare? si domandano impauriti gli ufficiali giudiziari nei loro giornali. Ho anche qui fiducia che le risposte del Ministro varranno a rassicurarli. Anche verso di essi volga il suo intelletto di amore il Ministro della giustizia.

E non dimentichi la particolare situazione in cui si trovano gli uscieri di conciliazione, che — regolarmente incaricati ai sensi dell'articolo 91 del regio decreto 28 dicembre 1924, n. 2271 — abbiano per diversi anni esercitato lodevolmente le funzioni di ufficiali giudiziari nelle preture. Potrebbero con le opportune cautele essere nominati ufficiali giudiziari.

Alla categoria, infine, dei commessi degli ufficiali giudiziari, i quali prestano una funzione squisitamente pubblicistica, rendesi sempre più evidente la opportunità di assicurare un trattamento economico e giuridico adeguato alla natura del loro servizio. Essi si augurano che presto diventi legge del Paese il progetto, che ad essi consta essere stato predisposto dal Guardasigilli, col quale le loro giuste aspirazioni sembra siano sodisfatte

Occupandomi dell'elemento tecnico, io non posso a meno di dare un, sia pure fuggevole, sguardo alla sistemazione dell'amministrazione penitenziaria. Risulta dalla relazione — opera diligente e accorta dell'onorevole Mussini — che i detenuti sono notevolmente aumentati in questi ultimi anni. Erano circa 40 mila nel 1934. Sono ora più di 72.000, nonostante le amnistie e gli altri provvedimenti intervenuti a scopo di pacificazione sociale. Senonché gli istituti, destinati ad accoglierli, sono assolutamente insufficienti. Ben 89 di essi avevano al 1° febbraio 1948 una popolazione superiore alla capienza massima. Ad una massa di detenuti aumentata nel numero e peggiorata di qualità, corrispondono fabbricati diminuiti di numero e di capacità, conseguenza questa anche delle distruzioni belliche, della lunga sospensione dei lavori, oltre che della origine stessa di molti fabbricati, vecchi conventi e castelli.

Il problema non è, però, solo di locali, ma anche di macchine e di attrezzi.

È, poi, da rilevare che delle 205 direzioni, in cui i diversi istituti penitenziari sono raggruppati, moltissime sono prive di titolari, il che reca un notevole perturbamento al servizio.

Si aggiunga che è stato aumentato il numero degli agenti di custodia cui giustamente con decreto legislativo 21 dicembre 1947, n. 1537, venne concessa l'indennità di alloggio; ma non è stato ugualmente accresciuto il personale civile.

Ridotte al minimo sono la funzione ispettiva e quella di ragioneria, spesso affidata ad agenti e addirittura a detenuti, i quali, per la loro inclinazione non certo al ben fare, costituiscono un permanente pericolo.

Per mancanza di adeguato personale negli istituti minorili prestano servizio promiscuo funzionari civili, salariati, agenti carcerari, con evidente violazione delle finalità di tali istituti e segnandosi un regresso in confronto del passato.

Una situazione pressoché identica è nel campo sanitario. Importanti manicomi sono diretti da medici di grado inferiore; stabilimenti di carattere ospedaliero sono affidati a funzionari amministrativi, il servizio medico interno è in parte abbandonato per la insufficienza delle 27 unità, di cui è costituito il ruolo alienistico.

Addirittura inesistente è il servizio direttivo dei tubercolosari per mancanza assoluta di tisiologi. Occorrerebbe provvedere! Ecco perché ho visto con vivo disappunto che la Commissione della scure ha tenuto d'occhio il bilancio della giustizia assai più — mi pare — che tutti gli altri bilanci statali.

Bisognerebbe anche rivedere l'andamento della carriera dei funzionari civili. Vi sono dei primi segretari scoraggiati per dover tenere la reggenza di direzioni per molti anni e per dovere ora attendere nel grado ben dieci o dodici e più anni per conseguire la titolarità.

Entrati essi in servizio nel 1932, nel 1934, 1935, 1937 e 1938, rivestono ancora tale grado con uno stipendio di lire 15.220 mensili oltre 14.455 per caroviveri, mentre i funzionari del gruppo *B* di ragioneria di pari anzianità di servizio già trovansi, e da tempo, al grado VIII. Non diversa la stasi nei gradi inferiori.

Medici alienisti, che sostano nel grado X da 14 anni e più (entrarono in servizio il 1° giugno 1933), vivono senza speranza di miglior fortuna.

Istitutori delle case di rieducazione sono in tale grado da oltre quarant'anni senza alcuna fiducia di accedere a posti di responsabilità nei loro istituti.

Io sono convinto che il Ministro, con la sua autorità, con la sua probità, con la conoscenza che ha di questi problemi, interverrà al più presto.

Ho parlato dell'elemento tecnico; consentite che tocchi ora anche quello territoriale.

Perché la giustizia sia regolarmente amministrata, occorrono, oltre buoni giudici, due cose: che la giustizia sia accessibile al popolo, che la richiede, e che gli uffici giudiziari abbiano tutto il personale, di cui abbiano bisogno.

In Italia dobbiamo riconoscere che purtroppo non abbiamo né l'una cosa, né l'altra.

Col fascismo furono soppresse ben 557 preture. In questo io non posso essere d'accordo con quello, che diceva poc'anzi l'onorevole Fietta, il quale mi sembra che approvasse il provvedimento, perché con la soppressione di sedi giudiziarie si perdettero due benefici del precedente ordinamento, cioè a dire il controllo diretto della pubblica opinione, che è stimolo incessante, atto a garantire la necessaria linea di severità e di obiettività, e la conoscenza sicura dell'ambiente che, il più delle volte, costituisce un vero e proprio — e non il meno importante — elemento di giudizio. Molto dannosa fu soprattutto la soppressione di preture nel Mezzogiorno d'Italia, ove i mezzi di comunicazione non hanno raggiunto ancora lo sviluppo, cui sono pervenuti nel settentrione. Ed ecco perché forse in modo diverso parlava dianzi l'onorevole Fietta.

Bisogna, quindi, a mio avviso, rivedere le circoscrizioni. Nel Molise, che mi ha dato l'onore di venire in questo Parlamento, i comuni di Baranello, Sepino, Sant'Elia a Pianisi, Montefalcone del Sannio, Santa Croce di Magliano, desiderano ardentemente di tornare ad essere capoluoghi di pretura.

Avendo voi, onorevole Ministro, ad una mia interrogazione, riguardante il ripristino della pretura di Sant'Elia a Pianisi, risposto che tale ripristino è compreso in un piano di organica revisione della pianta degli uffici giudiziari, che è attualmente allo studio, gli animi si sono riaperti alla speranza. Accogliete i voti di quei comuni. Renderete ad essi un grande servigio; ma lo renderete anche alla causa della giustizia.

Bisogna, poi, porre gli uffici in condizioni di poter funzionare. Mentre in alcuni centri il personale è pletorico, vi sono preture, che da anni non hanno né pretore, né cancelliere, né ufficiale giudiziario, per cui si sono istituiti dei giudici vaganti, i quali passano di applicazione in applicazione, il che, lo dobbiamo riconoscere, non contribuisce molto a tenere alto il decoro e la dignità della funzione della giustizia. Nel Molise la pretura di Castropignano dal 1941 è senza pretore. Manca il cancelliere dal 1938. Nel marzo 1948 è andato via anche l'ufficiale giudiziario.

Opportunamente il Relatore ha messo in rilievo che il corpo giudicante difetta di ben 1013 unità sull'effettivo di 4975, per cui si ha l'aberrante situazione di un organico del 1948 inferiore a quello del 1890.

Anche qui occorre provvedere.

Consenta il Ministro che io dica ancora qualche parola per i giovani aspiranti notai. Mi risulta che vi sono in Italia circa duemila sedi notarili vacanti. Ora, la legge notarile prevede il bando di concorsi annuali. L'ultimo è stato quello del 1939. Dopo dieci anni, poiché annualmente il concorso era per circa cento posti, si aspettava che vi fossero alme-

no mille posti messi a concorso. Complessivamente, invece, compreso il terzo concorso per titoli a 53 posti indetto con decreto ministeriale 13 maggio 1948 e quello per 400 posti, tuttora in via di espletamento, i posti messi a concorso sono 650. E gli altri?

Vi sono zone, dove nel raggio di cinquanta chilometri non v'è un notaio, vi sono sedi vuote da anni, mentre i notai esercenti sono talmente oberati di lavoro che non riescono ad accontentare i numerosi clienti. A chi tanto e a chi niente! Mi permetto pregare il Ministro di intervenire, perché i voti di tanti giovani, che hanno studiato e sono desiderosi di sistemarsi, siano al più presto sodisfatti. Dal Ministro desidererei, infine, conoscere a che punto sono i lavori delle Commissioni incaricate dello studio degli emendamenti, da apportare ai Codici civili, penale, di procedura civile e di procedura penale. Vorrei proprio, se mi è consentito, spiare nel cantiere, ove le Commissioni lavorano infaticabilmente in silenzio e per le quali il bilancio attuale prevede, in un capitolo del tutto nuovo, compensi per 330 milioni. Ogni tanto deputati e senatori presentano disegni di legge, con i quali si propongono modifiche di questo o di quell'articolo del Codice. L'onorevole Murgia ha proposto nei giorni scorsi con un suo disegno di legge l'abrogazione degli articoli 210 e 535 del Codice di procedura penale e la istituzione del giudizio di appello contro le sentenze della Corte di assise, al qual proposito la terza Commissione della giustizia ha votato ieri un ordine del giorno, col quale si invita il Governo a presentare con sollecitudine un disegno di legge sulla riforma della Corte di assise.

Anche io, che ho una modesta pratica professionale, sarei tentato di proporne. Sarebbe opportuno, per esempio, che si rendesse di nuovo perseguibile a querela dell'offeso il delitto di maltrattamenti commesso contro il coniuge, così come disponeva l'articolo 391 del Codice penale del 1889, la pratica ammonendoci che, una volta ritornata la pace fra i coniugi, nessun giudice osa spezzarla di nuovo con una sentenza di condanna. Sarebbe anche opportuno che fosse ripristinata la norma, di cui all'articolo 374 del Codice penale abrogato, che consentiva, in materia di lesioni volontarie, una diminuzione di pena, quando il fatto eccedesse nelle conseguenze il fine propostosi dal colpevole, evitandosi così che si continui a punire in base ad una responsabilità obiettiva, nello stesso tempo in cui si proclama che nessuno può essere punito per un'azione od omissione preveduta come reato, se non l'ha commessa con coscienza e volontà. Anche opportuno sarebbe abrogare la norma, di cui all'articolo 542 del Codice penale, con il quale la querela, in caso di delitto contro la libertà sessuale, una volta prodotta, è irrevocabile donde la inammissibilità della remissione sia tacita sia espressa, avendoci la pratica insegnato che lo scandalo derivante dal giudizio è assai maggiore di quello che emanerebbe dal fatto rimasto poco noto o interamente ignoto. Vi è, infine, una norma, quella dell'articolo 429 n. 3 del Codice di rito civile, dettata per le controversie relative a rapporti di impiego fra enti pubblici economici e loro dipendenti, per cui una parola chiarificatrice si impone, dato che, mentre la Cassazione la considera ancora in vita, il Consiglio di Stato la ritiene abrogata a seguito e per effetto dell'abrogazione del precedente ordinamento sindacale, la qual cosa ha determinato un contrasto, per cui si è parlato perfino di spirito di corpo.

Ma in tal modo si dà vita ad una legislazione frammentaria, tutt'altro che ispirata ad un principio unitario. Ecco la ragione della mia — forse indiscreta? — domanda. Posso sapere che cosa fanno le suddette commissioni? È possibile stabilire un termine, entro il quale il Parlamento dovrebbe essere messo a conoscenza dei risultati, certamente importanti, raggiunti dalla propria laboriosità?

Non ho altro da aggiungere. Ho redatto, come potevo, un breve catalogo di argomenti e di questioni da affrontare e risolvere. Rinnovo ora le raccomandazioni. Le affido con animo tranquillo alla squisita moderna intelligenza, alla prudenza, alla riflessione, al particolare equilibrio del Guardasigilli, in cui il nostro Paese sa di avere un vigile custode delle sue luminose tradizioni giuridiche. Uomo di alto intelletto e di grande rettitudine accoglierà sicuramente con speditezza e seconderà il respiro dei tempi nel superiore interesse del Paese e della Giustizia. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 13,30.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI