

CXLIX.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI VENERDÌ 10 DICEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FUSCHINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDICE

	PAG.
Sul processo verbale:	
BAVARO	5167
PRESIDENTE	5167
Disegni di legge (Seguito della discussione):	
Autorizzazione della spesa di lire 20 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti a pagamento non differito anche a sollievo della disoccupazione operaia. (180).	5167
Esecuzione di opere pubbliche a pagamento non differito nell'Italia meridionale e nelle Isole con la spesa di lire 20 miliardi prelevata dal fondo speciale di cui alla legge 4 agosto 1948, n. 1108. (181).	5167
PRESIDENTE	5167
TUPINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	5168, 5169
GUI	5168
BETTIOL GIUSEPPE	5168
LEONE-MARCHESANO	5168
ADONNINO	5170
Verifica del numero legale:	
PRESIDENTE	5169
Disegno di legge (Discussione):	
Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (161).	5171
PRESIDENTE	5171
DOMINÈDÒ	5171
GIAVI	5175

La seduta comincia alle 10.

SULLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 4 dicembre.

Sul processo verbale.

BAVARO. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAVARO. Desidero chiarire una circostanza che mi concerne personalmente, per quanto attiene alle due votazioni per appello nominale svoltesi nella seduta del 4 dicembre.

Io presi parte alla prima votazione per appello nominale, quello sulla seconda parte della mozione Nenni, e, ritenendo che la seduta dovesse aver termine con quella votazione, abbandonai l'Aula. Invece ci fu una seconda votazione.

Siccome è stata data un'interpretazione piuttosto tendenziosa al fatto che, fra la prima e la seconda votazione, c'è stata una differenza di 35 voti, desidero chiarire che, se fossi stato presente, avrei votato l'ordine del giorno Cappi, Simonini ed altri, di fiducia al Governo.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

(È approvato).

Seguito della discussione dei disegni di legge:

Autorizzazione della spesa di lire 20 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti a pagamento non differito anche a sollievo della disoccupazione operaia. (180). —

Esecuzione di opere pubbliche a pagamento non differito nell'Italia meridionale e nelle Isole con la spesa di lire 20 miliardi prelevata dal fondo speciale di cui alla legge 4 agosto 1948, n. 1108. (181).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge:

Autorizzazione della spesa di lire 20 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti a pagamento non differito anche a sollievo della disoccupazione operaia.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 10 DICEMBRE 1948

Esecuzione di opere pubbliche a pagamento non differito nell'Italia meridionale e nelle Isole con la spesa di lire 20 miliardi prelevata dal fondo speciale di cui alla legge 4 agosto 1948, n. 1108.

Riprendiamo l'esame dei due disegni di legge.

Avverto che i deputati Bernardinetti, Relatore, De Vita e Terranova Raffaele hanno proposto a nome delle Commissioni un articolo aggiuntivo per ambedue i disegni di legge, che è così concepito:

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ».

Poiché tanto nell'uno che nell'altro disegno di legge non è indicata la data di entrata in vigore, essi sarebbero entrati in vigore — secondo le disposizioni generali — quindici giorni dopo la loro pubblicazione. Per abbreviare questi termini onde intraprendere subito i lavori necessari previsti dai due disegni di legge, si propone che le due leggi entrino in vigore il giorno successivo alla loro pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Chiedo al Ministro dei lavori pubblici se accetta questo articolo aggiuntivo.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo ai due disegni di legge.

(È approvato).

Ricordo che nella seduta di ieri rimase in sospenso l'approvazione del seguente articolo 5 del disegno di legge n. 180:

« Nella scelta delle opere da finanziare con i fondi di cui alla presente legge da eseguire nella Sicilia, si procederà d'intesa con la Regione siciliana.

« In sede di determinazione del contributo di solidarietà nazionale da assegnarsi ai sensi dell'articolo 38 dello Statuto della Regione siciliana, approvato con decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455, per gli esercizi 1946-47, 1947-48 e 1948-49, sarà tenuto conto della spesa sostenuta per l'esecuzione delle opere che ricentrino nella competenza della Regione stessa ».

Rimase pure in sospenso l'approvazione dell'articolo 6 del disegno di legge n. 181, così formulato:

« Nella scelta delle opere da finanziare con i fondi di cui alla presente legge da eseguire nella Sicilia si procederà di intesa con la Regione siciliana ».

Per il primo dei due suddetti articoli l'onorevole Gui aveva proposto il seguente emendamento:

« *Sostituire le parole*: d'intesa con la Regione siciliana, *con le altre*: sentita la Regione siciliana ».

Chiedo all'onorevole Gui se insiste su questo emendamento.

GUI. Vi insisto, tanto più che la Commissione ha ieri dichiarato di accettarlo.

BETTIOL GIUSEPPE. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTIOL GIUSEPPE. Dichiaro che voterò a favore dell'emendamento presentato dall'onorevole Gui per varie ragioni:

1°) perché non c'è nessun testo costituzionale che faccia obbligo di usare la formula proposta in questa particolare legge;

2°) perché la legge riguarda materie nelle quali lo Stato è completamente sovrano. Non c'è nessuna ragione per porre sul piede di parità lo Stato italiano e la regione siciliana, ente amministrativo;

3°) perché la formula usata dal progetto potrebbe dar luogo a pericolosi equivoci e far scivolare ulteriormente il problema della regione da un piano amministrativo a un piano prettamente politico.

Per queste ragioni credo opportuno votare l'emendamento proposto dall'onorevole Gui.

LEONE-MARCHESANO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONE-MARCHESANO. Dichiaro di votare contro, se si andrà alla votazione, l'emendamento dell'onorevole Gui.

Le ragioni sono state esposte ieri sera alla Camera. Mi sembra che anche da parte del Ministro ieri si sia aderito alla nostra tesi, cioè quella di respingere l'emendamento dell'onorevole Gui.

Non voglio polemizzare con l'onorevole Bettiol, in questo momento, per quanto si riferisce allo Statuto siciliano, il quale dà alla regione esattamente quei poteri che sono stabiliti ed interpretati da questo articolo di legge, nella sua prima parte.

Aggiungo che, di fronte alle insistenze dell'onorevole Gui per la votazione del suo emendamento, mi sembra che non sia più il caso di recedere dalla richiesta di verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Domando se la richiesta è appoggiata.

(È appoggiata).

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 10 DICEMBRE 1948

Verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Indico la chiama per la verifica del numero legale.

SULLO. *Segretario*, fa la chiama.

Hanno risposto all'appello:

Adonnino — Almirante — Amadei Leonetto — Amadeo Ezio — Ambrico — Angelini — Angelucci Mario — Audisio.

Babbi — Balduzzi — Baresi — Basile — Bavaro — Belliardi — Bennani — Bernardi — Bernardinetti — Bertola — Bettiol Giuseppe — Biasutti — Bonino — Bosco Lucarelli.

Cacciatore — Cagnasso — Calasso Giuseppe — Calcagno — Capalozza — Cappi — Caroniti Filadelfio — Carron — Castiglione — Cavallari — Chatrian — Coppi Alessandro — Corbi — Corbino — Corona Achille — Cortese — Costa — Cotani.

Delli Castelli Filomena — De Palma — Di Fausto — Di Leo — Dominedò — Donatini — Ducci.

Ermini.

Ferrarese — Ferreri — Firrao Giuseppe — Foresi — Fumagalli — Fuschini.

Garlato — Germani — Ghislandi — Giavi — Giordani — Girolami — Grammatico — Grifone — Guadalupi — Guariento — Gui.

Latorre — Leone-Marchesano — Leonetti — Lizzadri — Lombardi Ruggero — Longhena — Longoni.

Mancini — Marabini — Marchesi — Marconi — Martinelli — Martino Gaetano — Mastino Del Rio — Mattarella — Mattei — Matteotti Carlo — Mazza Crescenzo — Menotti — Merloni Raffaele — Miceli — Micheli — Montagnana — Montini.

Negrari.

Pallenzona — Pecoraro — Perlingieri — Pertusio — Pesenti Antonio — Petrilli — Petrone — Petrucci — Pieraccini — Pirazzi Maffiola — Puccetti.

Raimondi — Reposi — Ricciardi — Russo Carlo.

Sabatini — Saccenti — Salerno — Salizzone — Sampietro Giovanni — Saragat — Schiratti — Sedati — Semeraro Santo — Serbandini — Sodano — Spataro — Spoletti — Sullo.

Targetti — Tarozzi — Terranova Raffaele — Titomanlio Vittoria — Tomba — Tozzi Condivi — Troisi — Tudisco — Turco Vincenzo.

Valandro Gigliola — Vicentini Rodolfo — Vocino — Volpe.

Walter.

Zaccagnini Benigno.

Sono in congedo:

Ambrosini.

Bettinotti.

Cavazzini — Corona Giacomo.

Farinet — Ferrandi — Ferrario.

Guerrieri Emanuele — Guidi Cingolani Angela.

La Malfa — Latanza.

Migliori.

Notarianni.

Orlando.

Paganelli — Pera — Pucci Maria.

Russo Perez.

Treves.

Viola.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, comunico che la Camera non è in numero legale per deliberare. A norma dell'articolo 36 del Regolamento la seduta è rinviata di un'ora.

(La seduta, sospesa alle 10,45, è ripresa alle 11,45).

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi permetto di pregare i proponenti dei due emendamenti, uno che riguarda la formula « d'intesa » o « sentita » e l'altro che riguarda la proposta di soppressione della seconda parte dell'articolo 5, di non insistervi.

Per quanto riguarda l'emendamento Gui, io rispetto il suo scrupolo costituzionale, che ha un certo fondamento, specie quando si tratta di leggi le quali hanno un potere ed un criterio innovativo in quelli che sono i rapporti costituzionali tra regione e Stato. Senonchè, nella specie, mi permetto osservare che, quando si dice che quelle tali opere di competenza degli enti comunali si fanno d'intesa con la regione, non si pregiudica la tesi fondamentale e generale sostenuta dall'onorevole Gui, ma si ha riguardo soltanto ad una situazione di fatto, che a sua volta si esaurisce in un settore specifico e determinato dei rapporti fra Stato e regione. Tanto più, onorevole Gui, che la stessa formula è stata adoperata in altre leggi, ricordo quella del marzo di quest'anno, senza che alcuno di noi abbia mai pensato di pregiudicare con essa la sostanza costituzionale dei rapporti fra Stato e regione. Io spero che l'onorevole Gui possa ritenersi soddisfatto di queste dichiarazioni e aderire alla mia preghiera di ritirare il suo emendamento.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 10 DICEMBRE 1948

Quanto all'emendamento soppressivo, mi permetto ancora di insistere presso i proponenti affinché desistano dalla loro proposta. Come ieri ebbi l'onore di dichiarare alla Camera, l'approvazione di questo comma non pregiudica una maggiore larghezza dello Stato verso la regione in sede di definizione dell'importo dei contributi di solidarietà nazionale. Potrà anche non tenersi conto, allora, di quel che stabiliamo oggi, ma oggi definiamo soltanto un singolo rapporto e non quelli di ordine generale di futura definitiva sistemazione. Penso, quindi, onorevole Adonnino, che se noi aggiungessimo alla formula presentata dal Governo, là dove è detto: « tenuto conto », l'avverbio « eventualmente », ella possa dichiararsi soddisfatta, anche perchè questo avverbio non fa che riprodurre, in modo abbastanza chiaro, la portata del merito delle dichiarazioni che a tal riguardo ho avuto l'onore di fare ieri alla Camera e che oggi ho confermato.

Se i due proponenti sono in grado di accogliere la mia proposta, credo che si possa approvare il testo governativo con l'aggiunta dell'avverbio da me suggerito.

PRESIDENTE. Onorevole Gui, le chiedo se insiste nel suo emendamento dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro.

GUI. Dopo le autorevoli dichiarazioni dell'onorevole Ministro, aderisco all'invito di ritirare il mio emendamento, naturalmente a condizione che altrettanto avvenga dell'emendamento soppressivo del secondo comma. Aderisco anche perché non voglio ritardare l'approvazione di questa legge che è urgente, ma soprattutto perché le dichiarazioni del Ministro, che io richiamo affinché siano intese proprio come un impegno, hanno affermato che la formula contenuta nell'articolo 5 di questa legge (ed io intendo che la approvazione sia limitata a questa legge, e che non debba costituire un precedente per altre leggi) non vada intesa come lesiva dei rapporti costituzionali fra lo Stato e la regione. Io aggiungo come lesiva dei rapporti di subordinazione che debbono esistere fra Stato e regione, poiché non esistono un piano ed una condizione di parità fra lo Stato e la regione. Con questo criterio io accetto di ritirare il mio emendamento.

Sono lieto di aver attirato l'attenzione della Camera su questo problema delicato che non riguarda solo la regione siciliana — ed in quel mio emendamento non vi è alcuno spirito contrario alla regione siciliana — ma il complesso sistema di rapporti fra lo Stato e la regione. Il vero regionalismo

deve trattare con moderazione e precisione i rapporti fra lo Stato e la regione. Ogni atto che significasse lesione dei principi di gerarchia dello Stato nei riguardi della regione, costituirebbe un danno alla regione stessa oltre che allo Stato e ogni qual volta si dovesse porre ogni regione sullo stesso piano dello Stato italiano, io credo che si commetterebbe un crimine che mai vorrei sottoscrivere.

A questa condizione, pertanto, accetto di ritirare l'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Adonnino, intende ritirare il suo emendamento?

ADONNINO. Io pure accolgo di buon grado le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, ed anche quelle del collega Gui, in quanto tendono ad affermare una logica e giusta supremazia dello Stato sulla regione, pur senza ledere i principi dell'autonomia siciliana.

Noi siamo i primi a dire che si deve svolgere tutto in spirito di solidarietà. Anzi, in questa richiesta che noi facevamo e facciamo, che cioè si riconosca quel beneficio, che è stato fatto alla Sicilia, vi è un ringraziamento per questo beneficio stesso.

Da questo punto di vista, accetto le dichiarazioni del Ministro, e trasformo il mio emendamento in quest'altro, che sia aggiunta la parola « eventualmente », dopo la parola « sarà » e prima della parola « tenuto ».

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Gui e l'onorevole Adonnino hanno dichiarato di rinunciare ai loro emendamenti.

Il Ministro propone che al secondo comma, dopo le parole: « sarà tenuto conto della spesa », si dica: « sarà eventualmente tenuto conto della spesa ».

L'articolo 5 risulta pertanto così formulato:

« Nella scelta delle opere da finanziare con i fondi di cui alla presente legge da eseguire nella Sicilia, si procederà d'intesa con la Regione siciliana.

« In sede di determinazione del contributo di solidarietà nazionale da assegnarsi ai sensi dell'articolo 38 dello Statuto della Regione siciliana, approvato con decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455, per gli esercizi 1946-47, 1947-48 e 1948-49 sarà eventualmente tenuto conto della spesa sostenuta per l'esecuzione delle opere che rientrano nella competenza della Regione stessa ».

Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Passiamo all'articolo 6. Se ne dia lettura.
SULLO, *Segretario*, legge :

« Nella scelta delle opere da finanziare con i fondi di cui alla presente legge da eseguire nella Sicilia si procederà di intesa con la Regione siciliana ».

PRESIDENTE. A questo articolo non sono stati proposti emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

I due disegni di legge saranno poi votati a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (161).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare l'onorevole Dominedò. Ne ha facoltà.

DOMINEDÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella discussione generale sul disegno di legge col quale si affronta il fondamentale problema della rinascita della nostra marina mercantile, dell'incremento delle nostre costruzioni navali, mi permetterò di svolgere delle considerazioni estremamente rapide, rivolte a porre in luce il significato della legge, gli eventuali rilievi di principio e le eventuali critiche, che oserò chiamare costruttive di questa legge.

Siamo in presenza di una di quelle che potremmo dire le leggi sociali di ricostruzione. Ne abbiamo avute nel settore dell'industria (leggi per la ricostruzione, particolarmente per il Mezzogiorno); nel settore dell'agricoltura (leggi che si ricollegano a iniziative precedenti, anche se saranno sorrette da ulteriori progetti relativi alle opere di bonifica, di irrigazione, e via dicendo) leggi in materia di lavori pubblici. Restava questo settore della nostra attività economica, settore fondamentale, se si pensi all'importanza che hanno i problemi inerenti alla marina in una nazione marinara come l'Italia; restava questo settore assolutamente ancora vergine, non toccato. La legge che si propone all'esame della Camera affronta la materia anche in questo settore dell'attività economica nazionale, prospettando dei criteri coi quali si tratterà di dare incremento soprattutto alle costruzioni

navali. Cioè, da un punto di vista finalistico, la legge non può non incontrare, credo, la nostra approvazione. Si tratta, sotto l'aspetto economico, di una attività fondamentale per l'economia nazionale, la quale, attraverso il giuoco dei noli, serve per il saldo della bilancia commerciale dei pagamenti. Si tratta inoltre, dal punto di vista sociale, di una attività che tende ad agevolare i cantieri navali — i quali hanno fino ad ora lavorato con commesse prevalentemente estere, commesse che vanno dileguandosi —, appunto perché questi cantieri corrono il rischio di restare prossimamente senza lavoro o con lavoro inadeguato, là dove criteri particolari non vengano posti sul tappeto per favorire l'incremento delle costruzioni navali. Quindi, adesione finalistica. Ma, se passiamo dalle finalità che si propone la legge, ai mezzi attraverso i quali essa intende realizzarle, qualche riserva è legittima: forse, più che legittima, doverosa.

Il disegno di legge pensa di risolvere il problema dell'incremento delle costruzioni navali: problema che ha precedenti tanto lontani, quanto è lunga la storia della marina mercantile; problema che si ricollega all'eterno ed alterno avvicinarsi delle dottrine liberistiche o protezionistiche.

Dinanzi a tali necessità, la legge crede di risolvere oggi questa esigenza economica e sociale attraverso un dato criterio: lo Stato interviene non solamente attraverso una garanzia propria, relativa ai finanziamenti che potranno essere fatti per le future costruzioni navali, garanzia che è portata fino al 40 per cento dell'importo totale delle costruzioni, ma interviene altresì, oltre a varie forme di agevolazioni dirette ed indirette di natura fiscale, attraverso una erogazione a fondo perduto, senza contropartita.

Io mi permetto di sottolineare la delicatezza di questo criterio, perché, almeno dal mio punto di vista personale, dovrei esprimere qualche riserva sul metodo adottato. Noi siamo in presenza di contributi o erogazioni che lo Stato fa a favore di determinate categorie, sia pure in vista dell'interesse economico e sociale conseguente alla ripresa di attività di tali categorie, ma che fa tuttavia, nei confronti di singoli o di categorie, disponendo di proventi che vengono dalla collettività dei contribuenti e disponendone a fondo perduto.

V'è qualche esempio, in materia di lavori pubblici, nei confronti delle cooperative, come sappiamo: ed è materia che costituisce tutto altro che un esempio brillante. Ma allora

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 10 DICEMBRE 1948

io mi permetto di esprimere una perplessità ed una riserva su questo punto essenziale di impostazione della legge. Quali altri criteri sarebbero stati possibili? Noi abbiamo un esempio particolarmente significativo, ed eloquente vorrei dire, da parte di una nazione marinara, la quale ha tentato di conciliare le esigenze dell'iniziativa e le esigenze della socialità — libertà e protezionismo in sintesi — attraverso una riforma radicale sul piano nazionale del sistema del credito navale, il che ha portato alla conseguenza economicamente sana, oltre che socialmente opportuna, di una possibilità di intervento pubblico nel sistema del credito navale marittimo.

È questo, infatti, un problema che non potrà essere eluso e che alla lunga dovrà venire alla ribalta dei nostri dibattiti, in questa materia. Si tratterebbe, dunque, di risolvere il problema attraverso, sì, un intervento pubblicistico del sistema del credito, ma accompagnato dalla garanzia della restituzione — quale, ad esempio, il sistema dell'ipoteca navale che sostituisce il pegno — il che significherebbe adottare un criterio non parassitario in sostituzione, sia pure parziale, dell'erogazione a fondo perduto.

Fatta questa riserva, in linea di principio, che credo fosse mio dovere sottolineare dinanzi alla Camera, vorrei ora trarne la conseguenza pratica, ai fini dell'esame di quelli che potrebbero dirsi i due punti cardinali della legge. Voglio dire con ciò, onorevoli colleghi, che la riserva da me fatta, a stretto rigore, è di tale portata, investe un problema di principio di tale gravità, che dovrebbe condurci ad un riesame dei concetti ispiratori di una legge a sfondo corporativo.

Ma io ho anche riconosciuto l'esigenza sociale e, debbo aggiungere, politica che preme. Noi sentiamo, cioè, che ci troviamo di fronte ad una esigenza di ricostruzione — detto ciò nel più nobile dei termini — la quale ci consente ben scarsa possibilità di esitazione: preme cioè la necessità di ridare lavoro ai nostri cantieri, la bontà dei cui prodotti è nota in tutto il mondo. Bisogna far sì che i nostri cantieri possano lavorare, mentre oggi il costo medio dei nostri cantieri è superiore di un terzo al costo medio dei cantieri esteri.

Ecco perché si dice: lo Stato intervenga. Nell'attuale situazione, non si dà dovuto rilievo alle esigenze della riorganizzazione di carattere aziendale e industriale, di tal che, se domani questo costo di produzione — che dobbiamo tendere a far discendere sul piano economico sociale, pur senza toccare le esi-

genze dei lavoratori, attraverso la riorganizzazione aziendale nascente dal libero giuoco della concorrenza e delle leggi economiche — viceversa crescesse attraverso il sistema dell'intervento e del saldo dei passivi da parte dello Stato, noi ci troveremmo davanti a questa conseguenza dolorosa: che, mentre oggi lo Stato salda l'eccedenza del costo per un terzo, domani dovrebbe saldarlo ad esempio per metà. È una specie di piano inclinato che qui deve essere messo in evidenza.

Mi rendo conto delle ragioni eccezionali che sorreggono la legge, la quale, non a torto, sotto questo profilo, è stata chiamata un provvedimento tampone. Ma era preciso dovere sottolineare l'eccezionalità del criterio, il quale non deve costituire, a mio avviso, un precedente ed un metodo, laddove si voglia arrivare ad una più intima e più profonda opera di risanamento della nostra attività industriale e della nostra organizzazione aziendale.

Tuttavia, fatte queste riserve di principio, con lo spirito più profondamente costruttivo e riguardoso verso il Governo, come ho premesso, non so se da esse possa discendere — come a stretto rigore sarebbe — la conseguenza di una revisione dell'impostazione della legge. Non lo so. Mi limito a fare delle riserve e, per essere coerente sul piano della costruttività, vorrei vedere, con tutta brevità, quali conseguenze pratiche discendono da quelle riserve ai fini del possibile miglioramento della legge, così come essa è impostata, con quella intelaiatura e secondo quei criteri.

Il passo dalla parte generale alla parte speciale.

Onorevoli colleghi, io credo che siano due i problemi fondamentali della legge, sul piano concreto dell'esame delle norme che la compongono: e credo che essi debbano essere tenuti presenti in sede di discussione generale, perché non attengono semplicemente all'esame dei singoli articoli, ma costituiscono la nervatura della legge.

Quali sono questi due problemi? Il primo è quello della selezione di coloro che potranno domani fare delle commesse, dare delle ordinazioni, fruirne in ultima analisi: gli armatori. Selezione degli armatori, i quali chiederanno di poter dare ordinazioni ai cantieri in conseguenza dei benefici diretti e indiretti previsti dalla legge.

Ecco il problema importante, perché noi già sappiamo (non per conoscenza diretta), o meglio noi intuiamo, quale sarà l'afflusso delle richieste. Da ogni parte d'Italia ci si fa avanti per poter dare ordinazioni ai cantieri in base ai benefici previsti dalla legge.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 10 DICEMBRE 1948

Se le domande, come sarà, eccederanno di gran lunga le disponibilità previste dalla legge — le quali, per ora, contemplanò un programma di 280 mila tonnellate in tre anni — come si ripartiranno le ordinazioni? Secondo quali criteri direttivi? Il potere esecutivo, il Governo, il Ministero, disporrà secondo il proprio apprezzamento discrezionale e incondizionato?

Questioni, evidentemente, di grande delicatezza e di grande importanza politica.

Il secondo problema (e lo enuncio preliminarmente per avere dinanzi a noi il quadro della materia) è quello della selezione di coloro che eseguiranno i lavori, le commesse, gli ordini. Il secondo problema sarà, dunque, quello della selezione dei cantieri, perché non soltanto vi sarà una folla di postulanti fra coloro che chiederanno di fare le ordinazioni, ma anche una folla fra coloro che chiederanno di eseguirle. Dunque, selezione degli armatori e selezione dei cantieri.

Una parola sull'uno e sull'altro aspetto del problema, evidentemente connessi come le due facce di una medaglia.

Selezione degli armatori. Io mi permetto di sottolineare questo aspetto: non pare a me possibile che il potere esecutivo debba domani discrezionalmente, e perciò, come voi mi insegnate, insindacabilmente (poiché un attributo della discrezionalità è l'insindacabilità) assegnare agli armatori le ordinazioni. Per quanto il Governo possa essere altamente ispirato (ed io sono certo di ciò), è evidente che noi renderemmo un servizio allo stesso potere esecutivo, nell'interesse dell'economia nazionale, là dove riuscissimo per lo meno a tracciare larghi criteri informativi. Un Governo il quale potesse fruire di un tale binario, sia pure larghissimo, sarebbe in partenza sicuro di interpretare, entro quei limiti, le esigenze e gli interessi della collettività. Un Governo il quale nessun limite o binario vedesse dinanzi a sé tracciato, nonostante la nobiltà delle ispirazioni e la bontà degli intenti, potrebbe correre il rischio di non interpretare adeguatamente le esigenze della comunità.

Quali questi criteri e quale questo binario?

Mi limito ad un punto. Nel concorso delle domande, noi vediamo l'armamento libero vicino all'armamento sovvenzionato. Tema delicato, a proposito del quale mi permetto di esprimere l'avviso che anche l'armamento libero, il quale operi con un'adeguata organizzazione aziendale, potrà concorrere in quanto fornito di una determinata organizzazione aziendale corrispondente alla specie di costruzioni navali, previste dalla legge.

Vorrei dire che gli armatori liberi, che rientrano in questo novero, che rispondano a queste esigenze e a questi requisiti di organizzazione aziendale adeguata, dovranno evidentemente essere tenuti presenti secondo un criterio, che vorrei dire di parità, nei confronti dell'armamento sovvenzionato.

Ho letto qualche frase nei discorsi del Ministro della marina mercantile che, forse, in quanto non scritta con stretta fedeltà al pensiero, può destare qualche perplessità. Ho letto una frase (se essa non è stata riferita con esattezza dalla stampa, sarò io il primo ad essere lieto di prenderne atto), in cui si dice che l'armamento libero può rispondere ad interessi particolari.

Esatto! Essenziale è però che anche questi interessi particolari siano sani, socialmente degni di tutela, perché è da pensare, in questo caso, che la norma della nostra Costituzione, che sovrasta ogni criterio di Governo e ogni criterio di Ministro, tutela, vicino all'impresa pubblica, all'impresa collettiva, anche e fondamentalmente la impresa libera.

Ricordiamo che, a norma degli articoli 41 e 42 della Costituzione, l'iniziativa la quale risponda a finalità sociali — e perciò sia degna di tutela — deve essere tenuta presente, per lo meno sul piano di parità. Essa, a nostro avviso, volendo penetrare nello spirito della Costituzione, costituisce la base: e noi ci allontaniamo dalla regola della libertà e della iniziativa, solamente quando essa non risponde più a una esigenza sociale. Quindi, quel punto di partenza noi dobbiamo rispettarlo in ossequio alla Costituzione: e di conseguenza traggo il corollario che l'armamento libero, sano economicamente, socialmente rispondente a quei criteri dei quali parlavo, debba essere posto su una posizione, diremo, di larga parità, nel concorrere con l'armamento sovvenzionato, il quale, fra parentesi, fruisce e fruirà dei benefici previsti da questa legge, per quanto già fruisca di un altro ordine di benefici, e cioè di quello del saldo dei passivi.

È doloroso dover parlare così di frequente di saldi dei passivi da parte dello Stato, il quale gestisce il denaro dei contribuenti.

L'armamento sovvenzionato opera a seguito della legge del 1936 e della successiva legge del 1938, la quale, sostanzialmente, è il punto di partenza della presente; opera a seguito del saldo dei passivi nella gestione dell'armamento stesso.

Ora, v'era l'articolo 15 nella legge del 1938, il quale precludeva la via all'armamento sovvenzionato, già fruente del saldo dei passivi da parte dello Stato per quanto riguarda

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 10 DICEMBRE 1948

la gestione: precludeva la via alle società sovvenzionate nei confronti dei nuovi benefici previsti dalla odierna legge in sede di ricostruzione. Ora, nella legge l'articolo 15 non trova più posto. Quindi, per quanto possa essere diverso l'ordine dei due benefici, opera il cumulo. Ed è questo un motivo di più per richiamarci a quella esigenza di parità e di giustizia nella ripartizione fra tutti gli armatori che si possano ritenere degni del beneficio.

Praticamente, come farà il potere esecutivo ad attuare questo criterio? Nella legge noi potremmo tracciare un largo criterio di massima. Dicevo, per esempio, quello della idonea organizzazione aziendale, o qualche cosa di meglio che la Camera potrà concepire. Ma, per dare uno strumento al Ministro, noi potremmo anche pensare a qualcosa di altro, nel senso che nella legge è già contemplata la possibilità che il potere esecutivo, il quale dispone insindacabilmente delle assegnazioni, debba sentire almeno un organo tecnico, consultivo. Questo la legge lo prevede, per verità: e credo che in ciò esso venga incontro alle stesse esigenze che ho sottolineato poco fa, dicendo che è garanzia del potere esecutivo tracciare a se stesso un regolamento, un obbligo di consultare l'organo.

Due rilievi a questo riguardo. Anzitutto si dovrebbe studiare se questo parere previsto dalla legge debba essere trasformato in parere vincolante, nel senso che quando il comitato dovrà vagliare i criteri dei quali ho parlato, ai fini di un trattamento di parità, si possa pronunciare una parola la quale vincoli il Ministro nella determinazione.

Dunque, primo punto da studiare: se il parere consultivo possa essere trasformato in parere vincolante. In secondo luogo, il parere dovrà emanare da un organo che abbia quei requisiti di tecnicismo e quindi quell'autorità che nasce dal prestigio della competenza.

Ora, se i colleghi mi consentono, e con tutto il riguardo verso il Governo che ha elaborato questo disegno di legge, io desidero osservare che il comitato, così com'è previsto dal disegno stesso, è un comitato amministrativo, ma non tecnico. Evidentemente v'è un certo tecnicismo anche nell'amministrazione — non vorrei che mi si rispondesse che ogni comitato amministrativo è ad un tempo tecnico — ma io non parlo del tecnicismo inerente alla funzione dell'amministrazione, parlo del tecnicismo nella materia specifica, aderente alla valutazione dei problemi e delle esigenze particolari della materia nautica.

Ora, se mi è permesso, questo aspetto di tecnicismo in senso stretto esula dalle

caratteristiche del comitato, così com'è previsto dalla legge, perché il comitato è presieduto dal presidente del Consiglio superiore della marina mercantile ed è composto di alcuni dei capi dei servizi amministrativi fondamentali del Ministero della marina mercantile, mancando, ad esempio, il capo dei servizi tecnici della marina mercantile.

Inoltre — e questo ha fatto parte di una delle proposte della Commissione permanente in sede di esame del progetto, Commissione alle cui sedute ho avuto l'onore di partecipare — si è pensato che, se si vuole alterare il rapporto e dare la prevalenza ai rappresentanti tecnici rispetto a quelli meramente amministrativi, è forse opportuno che vi sia la partecipazione (non oso dire dei rappresentanti di categoria, in quanto qui è lo Stato che parla e parla di interessi nazionali) per lo meno di esperti noti, di rinomanza adeguata, i quali siano tali numericamente e qualitativamente da spostare il piatto della bilancia e dare la prevalenza all'elemento tecnico rispetto a quello amministrativo.

Resta il secondo problema: selezione dei cantieri. Lo chiamavo, non del tutto a torto, la seconda faccia della stessa medaglia, perché evidentemente anche qui preme quella esigenza di tecnicismo, di obiettività, di prevalenza della ragione economica sulla ragione politica, senza di che è difficile servire gli interessi della comunità nazionale. E in che senso? Guardate, onorevoli colleghi: per la selezione dei cantieri si riproduce il rapporto di larga parità fra cantieri liberi e cantieri pseudo-statali. Anche qui, se voi esaminate il progetto, notate che, mentre nella selezione degli armatori nessun criterio era annunciato — il principio della discrezionalità era assoluto salvo il parere consultivo — qui è tracciato qualche criterio relativo all'attrezzatura del cantiere, alla capacità di lavoro, alle esigenze sociali delle quali abbiamo parlato fin dall'inizio, mettendole in evidenza. Ma, permettetemi, non si può fare qualche cosa di più concreto, di più penetrante nella materia? In fondo qui l'esigenza dell'economicità, che è garanzia anche dal punto di vista sociale, è pretermissa o non è sufficientemente posta in rilievo, perché giudice di quei larghissimi criteri è l'esecutivo. Ma non vi è nella legge ombra di concorrenza fra i cantieri idonei, attrezzati adeguatamente.

Pur senza arrivare alla gara, come vorrebbe l'onorevole Caroniti, si dovrebbe porre almeno come garanzia fondamentale la concorrenza, e cioè l'attitudine a realizzare il minor costo comparato di produzione: concorrenza la quale

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 10 DICEMBRE 1948

ci preserverà e sul terreno economico e sul terreno sociale e sul terreno politico. Essa potrebbe essere poi temperata, nella formula che eventualmente studieremmo, attraverso la possibilità di interventi del Ministero là dove quella concorrenza non risultasse obiettivamente soddisfacente.

Ma questo adeguamento opererebbe sempre in via eccezionale, non mai come regola.

Mi sono limitato a prospettare le soluzioni che ho soltanto abbozzato, e che potrebbero dare l'abbrivio ad un più approfondito studio del problema, con la volontà di esaminare la legge e di portarla avanti, là dove non regga alle critiche che ho prospettato.

Io penso che se noi saremo fedeli a questo rispetto della ragione economica, nei confronti della ragione politica, noi rispetteremo anche le esigenze della ragione sociale, che in fondo costituiscono il criterio ispiratore della legge. Una economicità adeguata è garanzia per l'autentica ripresa della nostra marina mercantile, sia sul piano armatoriale che sul piano cantieristico: e una autentica ispirazione al concetto della economicità è garanzia che domani noi verremo incontro alle esigenze dei lavoratori, della ripresa dei nostri traffici, delle nostre costruzioni e di quelle che ci saranno affidate dall'estero e che tanto prestigio conferiscono al Paese.

In questo auspicio penso che si possa lavorare per la ripresa del settore nautico che è fondamentale per l'Italia. Terra e mare, agricoltura e navigazione: ecco le due colonne sulle quali si eleverà l'arco della nostra ricostruzione nazionale. (*Vivissimi applausi al centro e a destra*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARTINO

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

GIAVI. Poche settimane fa, parlando da questi banchi, un nostro collega, il capitano Giulietti, lamentava che non esiste ancora in Italia una coscienza marinara. Forse questa affermazione poté sembrare ingiusta a coloro — e non sono pochi — che hanno seguito con tanta passione, e non di rado con ansia, le sorti della nostra marina mercantile, ma contiene un grande fondo di verità, quando si rifletta alla scarsa diffusione che ha nel pubblico la conoscenza dei problemi del nostro armamento e alla indifferenza, se non ostilità, con cui in certi ambienti si seguono gli sforzi che il Governo produce e va producendo in questo importante settore. Eppure, se vi è una nazione sommamente interessata alla

ricostruzione della propria marina mercantile, essa è proprio l'Italia.

Prima della guerra noi possedevamo la seconda flotta del continente europeo; i noli marittimi costituivano la più cospicua partita della nostra bilancia commerciale; i traffici marittimi e le industrie connesse davano lavoro e vita a circa due milioni di italiani; e si calcolava che quasi il venti per cento dei nostri capitali mobiliari fosse in esse investito.

Le condizioni in cui ci siamo trovati dopo il conflitto sono state sobriamente ma efficacemente illustrate dalla relazione del collega Angelini: i nove decimi del nostro naviglio distrutti e, quel che è peggio, una classe armatoriale profondamente stremata in una economia generale altamente depauperata e con disponibilità redditizie assolutamente inadeguate.

È certo motivo di orgoglio per noi il constatare come, malgrado questa situazione disperata, la pubblica e la privata iniziativa abbiano, anche in questo settore, dimostrato quella capacità di ripresa che ha caratterizzato tutta la nostra vita economica del dopo guerra.

Le prime due fasi della ricostruzione della nostra marina mercantile — recuperi e acquisti dall'estero — ci hanno consentito di riportare il nostro tonnellaggio a quasi due terzi della consistenza pre-bellica. Ma l'imponenza di questo risultato non deve illuderci. Il problema rimane gravissimo e urgente, soprattutto quando si rifletta che l'incremento della quantità si è verificato a tutto detrimento della qualità; e la nostra marina, riaffiorata quasi per miracolo dal fondo dei mari e rinsanguata coi materiali di seconda mano di altre marine, dà già segni di precoce vecchiaia rispetto alle flotte straniere, che hanno attinto e seguitano ad attingere alla linfa vitale delle nuove costruzioni.

Credo che nulla meglio di alcune cifre possa darvi una idea della gravità della situazione.

Alla fine del 1947, secondo le statistiche del *Lloyd's Register*, erano in costruzione in Gran Bretagna due milioni di tonnellate; in Svezia 300 mila; in Olanda ed in Francia oltre 250 mila; ed in Italia poco più di 200 mila; di cui la metà per committenti stranieri. In tutto il mondo erano in costruzione 4 milioni e mezzo di tonnellate di cui solo 100 mila, ossia il 2 per cento, per la marina italiana, che nel 1938 era la sesta del mondo.

Queste cifre vi danno anche un'idea della vastità dei programmi di ricostruzione e di rinnovamento perseguiti dalle potenze straniere. Questi programmi, almeno per

quanto riguarda le nazioni partecipanti al piano Marshall, noi oggi li conosciamo. Sappiamo che l'Inghilterra ha in previsione oltre tre milioni di tonnellate di nuova costruzione, la Norvegia due milioni e mezzo, la Francia un milione e mezzo, l'Italia, se tutto andrà bene, settecentomila tonnellate. Ciò significa che nel 1952 la marina inglese avrà realizzato un leggero aumento rispetto al suo tonnellaggio di anteguerra, la Francia e la Norvegia segneranno un incremento rispettivamente del 10 e del 20 per cento, l'Italia una diminuzione del 20 per cento. Ma, circostanza anche più grave, allo stato delle costruzioni recenti, impostate o in previsione, l'Inghilterra, la Norvegia e la Francia avranno rinnovato oltre la metà della marina: l'Italia invece, nella migliore delle ipotesi, solo il 25 per cento.

A conclusioni non meno allarmanti arriviamo se analizziamo la composizione attuale della nostra flotta.

Al principio di quest'anno la nostra marina da carico era costituita da 473 unità per 1.200.000 tonnellate. Questo tonnellaggio era rappresentato per più della metà da navi del tipo *Liberty*, che hanno reso preziosi servizi al nostro Paese in momenti di emergenza e hanno costituito un ottimo affare per gli armatori, ma già denunciano e sempre più denunceranno in avvenire i difetti della loro classe. Il resto è rappresentato da navi inferiori alle mille tonnellate e da vecchie unità, molte delle quali furono recuperate dopo l'affondamento e rimesse in efficienza per l'occasione. Ma ancora più grave è la situazione nel settore delle navi cisterna. Queste navi rivestono un'importanza sempre maggiore nell'economia di una nazione moderna. Basti pensare che nel corso di una generazione il loro numero è quasi decuplicato nel mondo. Giustamente, in quest'epoca di eserciti motorizzati, le grandi Potenze le considerano come parte integrante della loro flotta da guerra, ma esse costituiscono altresì strumento indispensabile di pace per quei Paesi che vogliono mantenersi estranei ad una conflagrazione.

Per rendersi conto della importanza che queste navi rappresentano per la libertà e per l'indipendenza di un popolo, basterà ricordare che durante la campagna di Etiopia una delle più gravi sanzioni proposte dalla Società delle nazioni contro l'Italia fu il divieto alle navi cisterna battenti bandiera straniera di lavorare per noi. E, nel corso di questa guerra, la stessa piccola Svizzera, per salvaguardare la propria neutralità e la propria economia, ha dovuto

provvedersi di una sua propria flottiglia di navi cisterna.

Oggi noi possediamo 97 navi cisterna per un complesso di 350.000 tonnellate; ma solo 80.000 tonnellate sono rappresentate da navi di età non superiore ai dodici anni. Il resto è costituito da navi in disarmo, o adibite a deposito o troppo antiquate per tenere vantaggiosamente il mare.

Tuttavia dove la situazione si traduce in un disperato e urgente appello a chi ha la responsabilità delle sorti della nostra marina mercantile è nel settore del naviglio di linea, proprio in quel settore dove, prima della guerra, la nostra marina aveva colto i suoi brillanti successi e le sue più incontrastate affermazioni. Qui le distruzioni sono state più elevate che altrove, e le possibilità di ricuperi si sono subito presentate più scarse, più lente e più costose. Quei nomi che costituivano l'orgoglio non solo dei nostri marittimi ma anche dei profani (il *Rex* ed il *Conte di Savoia*, il *Roma* e l'*Augustus*, l'*Oceania* ed il *Neptunia*, il *Conte Verde* e il *Conte Rosso* e quasi tutte le altre unità maggiori o minori) appartengono ormai alla storia del passato. Le belle navi giacciono sul fondo del mare o flottano, informi relitti, sulle acque dei porti cui avevano chiesto invano sicurezza e protezione.

Per darvi un'idea della entità e delle conseguenze di questo disastro e delle modificazioni che esso ha imposto alla struttura della nostra marina, ricorderò che prima della guerra quasi la metà del nostro tonnellaggio era adibita ai servizi di linea passeggeri o misti. Oggi questa proporzione è scesa molto al disotto del 20 per cento, e le linee superstiti sono spesso gestite con navi da carico malamente adattate e sfornite di tutte le caratteristiche di ospitalità necessarie per il servizio passeggeri, specie sui lunghi percorsi. Non è nemmeno pensabile che un programma di ricostruzione della nostra marina, soprattutto se attuato con l'intervento dello Stato, non tenga conto in primo luogo delle esigenze dei nostri servizi di linea. L'importanza di questi servizi nel quadro della nostra economia marittima e della economia generale non ha certo bisogno di essere illustrata. Essi sono indispensabili per il trasporto su scala adeguata di passeggeri e costituiscono il mezzo di elezione per il trasporto di vari tipi di merci, trattisi di prodotti facilmente deperibili o di prodotti di pregio che richiedano particolari accorgimenti di stivaggio.

Tutte le possibilità di dare sollecito sfogo al flusso migratorio e di trarre profitto dal

crescente flusso turistico sono subordinate al ripristino di servizi di linea sufficientemente comodi e veloci. E non è nemmeno il caso che io vi segnali l'importanza che essi rivestono per la vita dei porti e dei loro retroterra, soprattutto rispetto a quelle industrie che non vivono di prodotti di massa, che stabiliscono limitate ma stabili correnti di traffico con determinati porti, che non sempre possono affrontare l'alea di lunghe, inevitabili attese e non hanno pertanto la convenienza, e talora nemmeno la possibilità, di ricorrere ai servizi del *tramp*, ossia della normale marina da carico.

La legge che è oggi in discussione costituisce indubbiamente il primo serio tentativo di ovviare alla grave situazione che vi ho brevemente delineato. Essa è destinata ad immettere nelle vene sclerotiche della nostra marina il sangue vivo e pulsante di nuove e razionali costruzioni. E l'articolo 1°, denunciando lo scopo « di favorire la costruzione di navi di qualità corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale », permetterà al Ministro ed al suo Comitato tecnico di dosare obiettivamente l'opportunità e l'urgenza degli interventi.

Naturalmente, come tutte le leggi che in quest'epoca di depressione economica affrontano problemi la cui soluzione integrale va oltre i limiti delle nostre possibilità, essa lascia degli scontenti e dei delusi. E, come sempre, lo scontento provoca facili critiche ed effimeri contrasti.

Particolarmente notevole a questo riguardo è stata la reazione determinatasi in alcuni ambienti armatoriali non tanto contro la legge quanto contro lo scopo, che essa si prefigge, « di favorire la costruzione di navi di qualità corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale », ossia proprio di quella specie di navi che molti di questi armatori non hanno mai posseduto e, probabilmente, non si sono mai sognati di possedere. Così, in qualche giornale abbiamo letto che la legge è destinata a favorire prevalentemente le quattro società di preminente interesse nazionale, facenti capo alla Finmare, a tutto scapito dell'armamento libero.

Può darsi che quest'affermazione contenga un fondo di verità. Può darsi che domani il Ministro e il suo Comitato tecnico, se vorranno seguire quei criteri di graduazione delle urgenze che ho avanti accennato, si trovino a dover devolvere una parte notevole degli stanziamenti previsti a favore dei servizi di linea, ossia di quei servizi che erano e sono tuttora gestiti nella grande

maggioranza dalle quattro società di preminente interesse nazionale.

Ma il problema non è questo: non si tratta di sapere chi può essere, ma chi deve essere favorito dalla legge. I mezzi sono limitati, e si impongono quindi delle alternative e delle scelte. Si impone di decidere se dovremo incrementare il naviglio da carico che, bene o male, ha raggiunto quasi la sua consistenza di anteguerra, o se dovremo invece provvedere al nostro naviglio di linea, o comunque al nostro naviglio di qualità, che si trova, presso a poco, nello stato in cui lo ha lasciato la fine delle ostilità. Si tratta di decidere se e fino a quando noi dovremo tollerare che la rete tradizionale dei nostri traffici venga invasa dalla bandiera estera, americana ed europea, e il patrimonio di influenze e di clientele che i nostri armatori si erano creato in tutti i grandi porti del mondo passi giorno per giorno nelle mani di concorrenti stranieri che, in molti casi, altro titolo di preferenza non hanno tranne quello della nostra presente sventura.

Posta in questi termini la questione, è fino ad un certo punto indifferente sapere a chi andranno gli aiuti dello Stato: se alle quattro società di preminente interesse nazionale o agli armatori liberi. A noi importa soprattutto che essi vadano dove più sentito è il bisogno e più evidente l'interesse della collettività.

Non è questo tuttavia il punto di vista da cui partono gli armatori di cui stiamo ora discorrendo. In realtà, essi non hanno la possibilità né la voglia di assumersi l'onere di servizi di linea regolari ed efficienti. Questi servizi infatti presuppongono naviglio idoneo, di alta classe e spesso di grosso tonnellaggio, e una forte organizzazione tecnico-commerciale che va dalle ramificazioni capillari dei servizi di agenzia alla vasta e completa attrezzatura degli uffici e del personale, nautico ed amministrativo. E questi presupposti implicano, a loro volta, larghissime disponibilità finanziarie, l'immobilizzo di poderosi capitali e, soprattutto, l'accettazione di rischi molto più gravi di quelli che caratterizzano l'esercizio del normale naviglio da carico.

Ora, esistono in Italia armatori privati che soddisfino a tutte queste esigenze? Esistono persone disposte ad immobilizzare i loro capitali, ad esaurire il loro credito per la costruzione di moderne navi di linea? Esistono armatori privati che ci diano garanzia di poter e voler mantenere in esercizio le linee anche quando queste, passato l'attuale

momento di generale euforia, dovranno subire le alterne inevitabili depressioni di traffico? Se dovessimo giudicare dai programmi annunciati dai nostri maggiori armatori, di cui vi è certamente il riflesso nelle richieste presentate finora al Ministero della marina mercantile, potremmo senz'altro concludere per la negativa.

Ma ancora più duramente dovremmo pronunciarsi se volessimo tener conto dell'esperienza acquisita in questi ultimi anni.

La carenza delle quattro società di preminente interesse nazionale ha provocato un intenso fiorire di iniziative da parte di singoli armatori — o anche di improvvisate società — per la costituzione di servizi di linee passeggeri e misti. Ma con quali criteri e soprattutto con quali mezzi sono state portate a termine queste iniziative?

Se qualche impresa — come ad esempio la S. I. D. A. R. M. A. — ha messo in linea navi moderne e dotate di tutti i requisiti indispensabili, la stragrande maggioranza degli armatori si è limitata a trasformare vecchie navi da carico o ha proceduto all'acquisto di vecchie navi straniere — spesso declassate — poste in vendita da Paesi che volevano disfarsi del loro tonnellaggio antiquato.

I risultati sono quelli ben noti ai nostri emigrati e a tutti coloro che, in mancanza di meglio, sono stati costretti a servirsi di quelle navi. « Infernale » è stata definita dai giornali stranieri una nave messa in linea di recente, da un nostro armatore per l'Australia; « negriera » è stato l'aggettivo applicato ad altra nave consimile. E, fatto meno grave ma altrettanto significativo, la nave messa da un armatore sulla linea, per noi essenziale, dell'Egitto è stata ritirata quando una momentanea depressione del traffico ha aperto la possibilità di un impiego immediato più proficuo.

Queste considerazioni e questi esempi ci rendono avvertiti del vero carattere delle polemiche instaurate contro la legge. Il timore di veder favorite le società sotto il controllo statale a detrimento dell'iniziativa privata, e il tentativo di far assurgere questo timore ad una vera e propria questione di principio, non hanno alcun fondamento obiettivo. Se mai, la politica governativa di questi ultimi anni ha operato proprio nel senso contrario: quello di favorire gli armatori liberi a tutto scapito delle società di preminente interesse nazionale.

È eloquente a questo riguardo il criterio seguito nella ripartizione delle 106 *Liberty* che il Governo italiano ha acquistato dagli Stati Uniti d'America. Solo 18 di esse sono state assegnate alle società di preminente in-

teresse nazionale. Il rimanente è stato retrocesso ad armatori privati ed a condizioni tali che esse sono da tempo, e largamente, ammortizzate.

Lungi dal prospettare un inesistente conflitto fra società controllate dallo Stato ed armatori liberi, noi dobbiamo ravvisare in questa legge un provvedimento equilibratore inteso a riportare la nostra marina mercantile alla sua struttura tradizionale, nel quadro di una maggiore rispondenza alle necessità di una grande nazione marinara.

Se altri interessi, legittimi ma meno urgenti, premono ancora insoddisfatti alle spalle del legislatore, non è suscitando capziose polemiche, cercando di forzare i tempi oltre i limiti delle nostre attuali possibilità, non è soprattutto confondendosi con le inconfessabili aspirazioni di chi cerca di trarre il proprio meschino profitto dalla odierna carenza delle quattro grandi società di preminente interesse nazionale, che essi possono pretendere di imporsi alle nostre coscienze ed alla nostra considerazione.

Certamente l'impresa di riportare la nostra marina all'altezza delle sue tradizioni e di ridare alla nostra bandiera il suo antico prestigio non sarà facile né breve. Essa presuppone la soluzione di formidabili problemi che vanno dalla riorganizzazione delle nostre industrie navali al potenziamento e alla espansione del credito. La presente legge non pretende di risolvere tali problemi, e non è quindi il caso di discuterli in questa sede. Il suo vero significato, più che nell'aiuto ancora modesto e inadeguato offerto ai nostri costruttori ed ai nostri armatori, risiede forse nel fatto di aver finalmente impostato il problema della ricostruzione della nostra marina su un piano razionale e di felice contemperanza degli interessi particolari con l'interesse generale. Ciò mi consente di ricordare all'onorevole Ministro le parole con le quali, sul passo del San Bernardo, una vecchia lapide accoglieva i pellegrini diretti a Roma: *Asperimum iter sed vade tutus viator*: il cammino è faticoso ma va tranquillo viandate, perché sei sulla buona strada! (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 12,55.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO