

CLI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI SABATO 11 DICEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	5211
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (161).	5211
PRESIDENTE	5211
MAZZA	5211
ORLANDO	5216
DUCCI	5242

La seduta comincia alle 10.

MERLONI, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta antimeridiana. (È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che ha chiesto congedo il deputato Giordani. (È concesso).

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

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

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

MAZZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi (per quei pochi che sono presenti, gli

altri sono ancor più... onorevoli...!), l'altra volta, quando parlai in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, ebbi l'impressione che fossimo *rari nantes in gurgite vasto*, oggi ho l'impressione di essere « Giovanni che predica all'oceano ».

Una voce al centro. ...al deserto!

MAZZA. Però, l'ambiente, secondo me, è confacente allo spirito del mio discorso perché desidero fare un discorso calmo, pacifico, sereno, e maggiore serenità della solitudine che mi circonda io non saprei dove trovare.

Ieri capitano Giulietti non è che portò la tempesta in quest'Aula, ma, con quel suo discorso, che non saprei se definire movimentato oppure tempestoso (rifacendomi alle qualità di navigatore del comandante), ci accompagnò, bordeggiando moltissimo attraverso il labirinto di Creta e finalmente, da saldo timoniere, ci portò alla fine del suo discorso, esponendo la richiesta che faceva a nome della cooperativa « Garibaldi ».

Io dirò subito che alla fine di questo mio intervento, che, spero brevissimo, se mi riuscirà con le mie modeste capacità di sintetizzarlo rapidamente, mi dichiarerò d'accordo col comandante Giulietti e farò la sintesi del suo discorso, esponendo la sua richiesta.

Ma ne ripareremo alla fine, quando affronterò l'articolo 26 che, confesso subito, sta molto a cuore anche a me, essendo anche io di una di quelle zone che da questo articolo devono trovare — diciamo — la loro quota di vantaggio per le costruzioni navali: in questo caso mi riferisco ai natanti di legno per la pesca mediterranea.

Io desidero esprimere qui la mia gratitudine a colui che iniziò lo studio di questo progetto, al senatore Cappa, e desidero so-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

prattutto dare atto all'attuale Ministro della marina mercantile, onorevole Saragat, che egli, senza tener conto del fatto che questo problema fosse stato già affrontato dal suo predecessore, senza farsi vincere da quello che succede in genere agli uomini politici, dalla smania della novità e della paternità assoluta, egli, consapevole della sua responsabilità e colla sua squisita cortesia, ha riportato qui, sia pure modificandolo, come era suo dovere più che suo diritto, secondo le sue vedute, il progetto; e devo dare atto a tutti i componenti la Commissione della marina mercantile che il lavoro di preparazione della Commissione si è svolto in fraternità assoluta, da Covelli a Serbandini, attraverso noi del centro, Giavi, Ducci, tutti compresi dello spirito di questa necessità che sovrasta tutti, e che è l'obbligo, il dovere di far presto nell'interesse dei lavoratori.

Io voterò a favore di questa legge (incomincio dalla fine), io voterò a favore di questa legge perchè vi sono delle finalità che sovrastano qualsiasi dettaglio, qualsiasi conflitto di vedute. Queste finalità sono gli apprestamenti del lavoro per i cantieri; sono la necessità di dare ai trasporti marittimi delle navi di linea, delle navi di qualità che non abbiamo e per le quali siamo battuti oggi da tutte le Nazioni; e nell'avvenire, malgrado questo provvedimento, noi saremo ancora battuti, perchè altri provvedimenti, ben più ampi di questo, sono stati adottati da tutte le Nazioni. Ma noi abbiamo il nostro bilancio che lega le mani dei nostri uomini di Governo e che impedisce a noi di chiedere di più. Questo è un massimo, il massimo che si poteva fare e che noi abbiamo il dovere di attuare nel più rapido tempo possibile. Ieri il comandante Giulietti si è lamentato perchè non vi sono vantaggi per i lavoratori del mare, per la gente del mare, in questa legge.

In questo io dissento profondamente da lui, perchè se è vero che questa legge dà lavoro all'industria cantieristica, lavoro ai lavoratori dei cantieri; se è vero che questa legge dà all'Italia una flotta marittima di navi di qualità, è ancora più vero che si avvantaggeranno di questa legge, seppure successivamente, i marittimi, che troveranno così la possibilità di ridurre l'avvicendamento, i marittimi che troveranno così la possibilità, attraverso l'aumento del tonnellaggio e attraverso la diminuzione del tempo di avvicendamento, di tornare più presto alle loro navi non solo, ma troveranno la possibilità di incassare il premio di avvi-

cendamento che oggi, per il gran numero di marittimi, non possono riscuotere. E non solo i marittimi in attività si avvantaggeranno di questo provvedimento, che dà 260 mila tonnellate di naviglio di qualità all'Italia, ma si avvantaggeranno anche i vecchi marittimi, perchè, attraverso questo aumento dell'economia marinara, certamente sarà possibile trovare la maniera, le modalità per raggranellare quei miliardi necessari alla revisione delle pensioni dei vecchi marittimi che, come diceva il comandante Giulietti, ieri sera, fanno la fame.

Io voterò a favore di questa legge, l'ho già detto, ma voterò a favore di questa legge, beninteso, se da parte della Camera non si apporteranno ad essa tali modificazioni da svuotarla, da renderla inoperante, da togliere quelle modalità che da altri sono state criticate e che per me sono l'unica possibilità perchè la legge sia operante socialmente.

Io mi rendo conto che dopo il discorso, dopo la tempesta di capitano Giulietti, altre procelle faranno rullare lo scafo di questo progetto di legge, ma io sono sicuro che esso sarà varato, perchè risponde alle necessità della marina mercantile italiana. Si è detto che questo è un provvedimento tampone per i cantieri e si è lamentato che non v'è nel progetto qualche cosa che renda possibile la riqualificazione e il rimodernamento dei cantieri.

Io sono convinto che la prima necessità perchè vi sia la possibilità di rimodernamento dei cantieri è l'esistenza del lavoro. Quindi sono convinto che questo provvedimento sarà uno stimolo, chiamiamolo la vitamina E. R. P. della modificazione dei cantieri. Esiste una vitamina E, una F, un complesso PP. Vi sarà una vitamina E. R. P.. E poi la riqualificazione dei cantieri non può affrontarsi in questa sede. Devono essere esaminati altri progetti che devono partire da altri Ministeri, in altro momento, e certamente questo si farà.

L'amico Dominedò ieri, pur dichiarando che questa legge deve essere approvata per la finalità, perchè è una legge sociale, per la ricostruzione, muoveva delle osservazioni al principio. Io sono un ammiratore della dialettica fantasiosa, ma fredda dell'amico Dominedò, ma a me pare che questa volta egli non sia consequenziale, perchè se egli lamenta che questa erogazione sia a fondo perduto, egli non può giungere alla preoccupazione che la Finmare, cioè le società sovvenzionate si avvantaggino della legge,

perché se la sua è una perplessità per l'erogazione a fondo perduto, egli deve essere il primo a ringraziare la legge, la quale difende le società sovvenzionate, la Finmare che, essendo una sottospecie dell'I. R. I., praticamente è lo Stato italiano.

COPPA. Non è lo Stato italiano.

MAZZA. Sarà passiva come è lo Stato italiano: praticamente è lo Stato italiano. Se l'amico Coppa, a questo punto, mi vuol dire che vi sono delle deficienze nella Finmare io sono d'accordo; ma noi abbiamo il dovere di chiedere che qui siano portati i bilanci della Finmare. Abbiamo il dovere di esaminare questi bilanci e di chiedere che siano defenestrati quei responsabili che hanno portato la Finmare allo sbilancio. Ma, per me, l'I. R. I. è lo Stato, e l'erogazione a fondo perduto deve rimanere dello Stato, perché è il contribuente italiano — Pantalone — che paga, e noi abbiamo il dovere di difendere Pantalone.

E poi, se non si vuole l'erogazione a fondo perduto per la costruzione del naviglio, cosa si vuole per i cantieri? Forse si vogliono distribuire dei sussidi? Si vuol dimenticare che i cantieri italiani hanno costruito navi per conto di Stati stranieri, col contributo dello Stato italiano! Cioè noi dovremo discutere se si debba dare l'erogazione per la ricostruzione del naviglio italiano, quando — incredibile — noi abbiamo dato il contributo ai cantieri italiani per la costruzione di flotte di Paesi esteri! Non so se questo può sembrar ragionevole a qualcuno di noi, ma io credo che nessuno di noi può avere un'idea così peregrina. Si è detto inoltre che è un problema di credito navale. Questo, per la verità, lo penso anch'io; ma oggi esiste la possibilità del credito navale? Oggi il credito è una necessità non solo per la marina mercantile ma per tutta l'industria italiana. Credito, però, significa risparmio, ed il risparmio non si riproduce all'istante ma si riproduce negli anni. E, in questo, il collega Corbino — da quel maestro che è — potrà dirvi meglio di me come oggi (credo, spero, mi auguro) il problema del credito sia conseguenza del risparmio, quindi sia un problema di domani.

Ma io mi domando, per quello che si è detto in quest'Aula, per quello che non è stato ancora detto, ma che è stato preannunciato: in questa legge esiste un conflitto fra Finmare e libero armamento? Esiste la volontà di schiacciare il libero armamento attraverso la Finmare? Io dico: no, non esiste il conflitto, non esiste la volontà di schiacciare il libero armamento attraverso la Fin-

mare! Perché non esiste? Perché noi stiamo giocando un po' a mosca cieca: noi dimentichiamo che il Ministro della marina mercantile ha dichiarato che la ripartizione del tonnello da ricostruire sarà fatta in due parti uguali, fra la Finmare ed il libero armamento; credo che il Ministro ripeterà in quest'Aula quelle precise dichiarazioni. Quindi noi dobbiamo partire da questa premessa e non dobbiamo partire dall'idea, vana, vaga ed inesistente, della possibilità di un'attribuzione completa del tonnello alla Finmare. Esiste il conflitto in teoria, ma esso esiste in teoria come conflitto tra liberismo e collettivismo. Ma esistono al mondo, oggi, liberismo e collettivismo in maniera assoluta? Io credo di no. Non esistono in maniera assoluta, ed anche là dove regna il liberismo, là dove impera il collettivismo, in fondo la realtà è molto diversa, in fondo, in una gradualità più o meno diversa, esiste, di fatto, una via di mezzo, una terza via.

Oggi questa terza via in Italia in concreto si chiama Finmare, si chiama I.R.I. Voi volete affrontare in questa sede il problema della Finmare o dell'I.R.I.? Anzitutto vi dico che nessuno di voi vuole affrontare questo problema; perché non lo volete e non lo potete affrontare; perché questa discussione sarebbe di competenza, oltre che del Ministro della marina mercantile, anche dei Ministri del tesoro, dell'industria, del Presidente del Consiglio; e non solo, ma in quel caso, quest'Aula sarebbe affollatissima. Quindi non vi è nessuna possibilità di affrontare quel problema. Allora, se esiste una realtà che voi non potete annullare in questo momento, che cosa potete voi volere? Potete voi volere che la Finmare continui a vivere così come vive, senza naviglio? Potete voi volere che questa realtà, in questo momento, deteriori, continui a non avere possibilità di una vita propria, economicamente? Non potete voler questo. Dovete volere che la Finmare risorga e che si renda economicamente indipendente, e quindi attiva, perché l'indipendenza significa attività. Ora, se voi volete questo, e se noi siamo convinti, per l'assicurazione data dal Ministro, che il tonnello sarà diviso in parti eguali, noi non dobbiamo avere nessuna preoccupazione, e dobbiamo anzi essere riconoscenti al Ministro che, dimenticando forse la sua naturale e spontanea simpatia per la Finmare, per quella che è la sua idea politica, non ha dato o non vuol dare ad essa nessun vantaggio. Si è anche voluto drammatizzare sul fatto che le società sovvenzionate, specialmente una di

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

esse, cioè il « Lloyd Triestino », abbiano, al di fuori di questa ripartizione, altre 91 mila tonnellate per proprio conto, su altri fondi, come espressione degli aiuti americani, allo Stato libero di Trieste.

In questo non posso consentire, non posso consentire che voi vogliate, che alcuni di voi vogliano calcolare questa quota sulla ripartizione. Non posso consentirlo a mio modestissimo avviso, perché si tratta di altro fondo, dato ad un altro Stato che, pur essendo una parte sanguinante d'Italia, non è l'Italia. Oggi è lo Stato libero di Trieste, che è e resta Italia, e quindi (non voglio insistere su questo punto perché potrebbe ritenersi retorica) anche per quello spirito di patriottismo nazionale che deve esserci, dovremmo ringraziare il Ministro di voler non tenere conto di quella quota, perché dovremmo essere noi a desiderare di aiutare quanto più possibile i nostri fratelli di Trieste.

Dall'estrema sinistra, in genere, a questa legge si fa l'osservazione che il denaro dello Stato non deve essere distribuito ai liberi armatori. Ma io non mi sento di accettare questo principio, perché i liberi armatori hanno dei meriti grandissimi ed hanno bene operato in questo periodo. Essi hanno dimostrato un'avvedutezza ed una tenacia e — a parte la legge, che deve difendere gli interessi dello Stato — hanno il diritto alla riconoscenza della collettività e dei marittimi italiani che hanno trovato attraverso il libero armamento la possibilità di vivere in questo triste periodo.

Vi sono altre considerazioni che ci fanno ritenere ingiusti gli attacchi che si muovono alla legge per il non esistente protezionismo fatto alla Finmare, ed è soprattutto una considerazione, dirò, percentuale. Se ci rifacciamo per un attimo solo a quella che era la situazione anteguerra del naviglio mercantile in Italia, vediamo che mentre la Finmare possedeva il 40 per cento del naviglio, il libero armamento possedeva il 60 per cento. Ma poi con la guerra e con le perdite subite, cosa è successo?...

COPPA. Si parla di tonnellaggio o di naviglio?

MAZZA. Di tonnellaggio.

COPPA. Allora, non è esatto, perché prima della guerra si avevano un milione e 300 mila tonnellate di naviglio sovvenzionato contro due milioni dell'armamento libero...

Una voce al centro. Esculapio che interrompe... Esculapio! (*Si ride*).

MAZZA. È un duetto in pillole... Mi si vorrebbe dare olio di ricino con sciroppo. Io prenderò lo sciroppo, ma l'olio di ricino lo lascerò nel bicchiere.

Certo è che io non so se le mie cifre possano risultare esatte alla bilancia del farmacista e non mi sento di giurare sulle mie informazioni, in quanto ritengo che tutti possiamo sbagliare; ma so, però, che la situazione anteguerra è stata successivamente capovolta, in quanto il libero armamento ha superato di gran lunga la consistenza della Finmare, 83 per cento del libero armamento contro il 17 per cento delle società sovvenzionate.

Io penso che sia così. L'onorevole Coppa, che certamente interverrà alla discussione, dirà il contrario...

COPPA. Ho letto i dati nella relazione e credo che il Ministero li abbia forniti esatti.

MAZZA. Io affermo che la situazione dopo la guerra è capovolta: gli altri discuteranno questa mia affermazione in difesa della propria tesi.

Ma vi sono delle altre considerazioni da fare: abbiamo bisogno di navi di linea per il trasporto di passeggeri. È mia personalissima opinione che questo tipo di trasporto non possa essere affidato, con vantaggio e per la dignità della collettività, che alla Finmare, mentre sono il primo a riconoscere che, valendo per il trasporto delle merci di massa, solide o liquide, un solo motivo (che è quello puramente e grettamente economico), questa parte dei trasporti debba essere prevalentemente affidata al libero armamento.

Ma vi sono ancora altre considerazioni: che, mentre il libero armamento non ha dovuto tenere a proprio carico dalla fine della guerra fino ad oggi il personale che ha mandato a casa e che ha dovuto vivere come ha potuto, la Finmare ha dovuto tenere a proprio carico ed a proprie spese tutto il personale.

Né posso dimenticare che il libero armamento, attraverso la valuta data dallo Stato italiano e attraverso la garanzia del pagamento ed il finanziamento, ha potuto ottenere un cospicuo numero di *Liberty*, di T. 2, di T. 3. Ma poiché io sono partito da una premessa, che per me era indispensabile, che vi fosse cioè una eguale ripartizione tra Finmare e libero armamento, affinché quel problema di fondo che è il problema della Finmare potesse essere rimandato ad un avvenire, speriamo prossimo, io debbo ora dire chiaramente che, nel campo della ripartizione del

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

50 per cento a favore del libero armamento, io mi permetto di esprimere il desiderio che i pesci grossi — trattandosi di marina — non mangino i piccoli, che cioè i grandi armatori non soffochino completamente il piccolo e il medio armamento.

Si è fatta anche un'altra osservazione, circa la composizione del Comitato tecnico e circa il potere del Ministro di dire l'ultima parola per quanto riguarda la ripartizione del naviglio, e l'assegnazione del lavoro ai cantieri. A questo riguardo, io sono convinto che sia impossibile stabilire in questa legge preventivamente delle norme che possano vincolare il Ministro, perché queste norme farebbero diventare anti-economica la legge e farebbero fallire lo scopo sociale di essa.

Vi sarà la concorrenza fra i cantieri, ma bisogna anche tener presente che i cantieri si dividono, pure in questo caso, in cantieri dell'I. R. I. e in cantieri liberi e noi non possiamo in precedenza sapere come si comporteranno i cantieri, quale politica adotteranno, se cioè adotteranno una politica di prezzi alti o una politica di prezzi bassi, così da una parte come dall'altra.

È evidente allora che noi dobbiamo lasciare l'ultima parola al Ministro, perché, in questa eventuale concorrenza sleale, in questa possibilità di manovra da parte dei cantieri e degli armatori, egli possa ristabilire l'equilibrio nell'interesse della legge, nell'interesse dei lavoratori.

V'è solamente una piccola considerazione da fare, per quanto riguarda la distribuzione del lavoro. È fuori di dubbio che i cantieri debbano rivedere la loro organizzazione, è fuori di dubbio che i cantieri debbono diventare attivi, come certamente direbbe con precisione l'amico Coppa; ma la crisi dei cantieri è una crisi molto vecchia, che ha origine molto lontana; ma io non ritornerò alle origini, resterò al momento attuale.

La crisi c'è, si dovrà rimediare. Per il momento noi dobbiamo cercare di venire incontro alle necessità immediate. Noi abbiamo bisogno da una parte che la « non collaborazione » non sia attuata in questi cantieri e dall'altra noi abbiamo bisogno che, al momento della distribuzione, il Ministro non si faccia guidare dai « blocchi stradali » per la distribuzione del lavoro, perché se i « blocchi stradali » dovessero diventare il motivo perché i cantieri possano avere lavoro, io ricordo che a Napoli c'è stato anche un Masaniello. Masaniello era un rivoluzionario che durò pochi giorni, però, come tutti i rivoluzionari...

Una voce al centro. ...ha sentito il dovere e la necessità di piegarsi!

MAZZA. Credevo che Masaniello fosse un personaggio meno importante di quello che non fosse. Me ne accorgo ora!

Per il Comitato tecnico avrei una sola osservazione da fare, piuttosto una domanda: perché nel Comitato tecnico non è stato incluso il dirigente dei servizi tecnici della marina mercantile?

A parte il fatto che la Commissione ha già approvato l'aumento dei tre tecnici, elevandoli nel numero e nella qualità — perché i tre tecnici sono diventati cinque e di chiara fama — io desidererei che fosse incluso nella Commissione il dirigente dei servizi tecnici della marina mercantile (*Interruzione del Ministro della marina mercantile*). Non v'è; vi sarà domani. Allora lo includiamo oggi, perché, appena al Ministero vi sarà stata la riorganizzazione e vi sarà un dirigente dei servizi tecnici, questo dirigente assuma il suo posto di responsabilità nella Commissione; dico — per quelli che sentono e per quelli che non possono sentire — non vorrei che fosse una specie di gelosia fra i funzionari a provocare questa esclusione, perché per necessità del mio ambiente e della mia zona io navigo spesso tra i corridoi della marina mercantile ed ho medicato molte piaghe. E chi lo sa! Alle volte si sentono delle voci in giro che non sono vere e che perché non sembrano vere, dobbiamo dimostrarlo, includendo il dirigente dei servizi tecnici.

Arriviamo così all'articolo 26. Per questo articolo, come ho già detto in principio, esprimerò in breve il desiderio del capitano Giulietti...

GIULIETTI. Bravo!

MAZZA. ...perché a me sembra giusto che la « Garibaldi » — che egli ha esaltato in un lungo discorso, incominciando dalle origini dei lavoratori del mare — abbia diritto ad uno speciale riguardo per l'alto titolo di nobiltà nel settore della marina mercantile.

La « Garibaldi » è la calmieratrice del nostro ambiente; la « Garibaldi » ha diritto di chiedere che si abbia per essa una speciale predilezione.

Ora, che cosa propone il capitano Giulietti? Propone, che, al di fuori del finanziamento per la ricostruzione della *Nino Bixio*, sia dato alla « Garibaldi » il contributo come se si trattasse di nuova costruzione, tenendo presente l'alto spirito di sacrificio che ha animato sempre i marittimi in questa loro fratellanza amorosa (e non ripeterò nemmeno

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

le parole del capitano Giulietti); e tenendo presente che v'era una legge per la quale la « Garibaldi » aveva questo diritto e che, per necessità di bilancio, in quel momento non fu operante.

Egli chiede a noi di modificare e di riconoscere alla « Garibaldi » quel contributo, come se si trattasse di una nuova costruzione.

GIULIETTI. Più i 500 milioni A. U. S. A.

MAZZA. Lasciamo andare; se è vero che l'appetito vien mangiando, non vorrei che capitano Giulietti per chiedere troppo non ottenesse nulla.

GIULIETTI. Non chiedo troppo!

MAZZA. Quindi, chiedo ai colleghi di esaminare in coscienza la richiesta, che è quella di ottenere, oltre al finanziamento, il contributo come se si trattasse di una nave di nuova costruzione. Egli aggiunge anche i 500 milioni dell'A. U. S. A. ...

GIULIETTI. Erano acquisiti!

MAZZA ... ma io prego i colleghi di valutare nell'insieme la possibilità di riconoscere un *quid* che sia come riconoscimento degli alti meriti della Cooperativa della gente del mare.

V'è un punto sul quale concordo pienamente, ed è il punto della garanzia. A parte quello che voi vorrete decidere per i contributi e i milioni dell'A. U. S. A. (che poi in questa sede non sono in discussione), io sono d'accordo per quanto riguarda la garanzia: cioè, il finanziamento garantito dallo Stato deve essere garantito sulla sola *Nino Bixio*; le altre navi della Cooperativa devono essere assolutamente escluse, perchè noi, in previsione di una possibile disastrosa situazione di noli, non possiamo pretendere di soffocare la vita della più bella nostra organizzazione fra la gente del mare.

E, a proposito dell'articolo 26, in sede di discussione dell'articolo io mi permetterò di presentare un emendamento affinché il tonnellaggio dell'unico mezzo posseduto da un armatore e perduto per causa di guerra, quel tonnellaggio che già la Commissione — nella sua comprensione — ha elevato da cento a centocinquanta tonnellate, consentendo anche il raggruppamento di più armatori fino ad un massimo di 300 tonnellate per evitare la costruzioni di navi antieconomiche, io mi permetterò — dicevo — di chiedere che sia aumentato in questi due massimi.

Ma sento il dovere di dirvi subito che questo aumento io chiederò perchè in Italia vi sono zone (nei dintorni di Genova, Via-

reggio, Torre del Greco, Pozzuoli, Vico Equense, Laguna veneta ecc. ecc.) che si avvantaggerebbero di questo aumento, ed io sono di una di quelle zone dove sono almeno 100 armatori in queste condizioni: sono i piccolissimi, i paria dell'armamento.

Ma anche se voi boccerete questo mio emendamento, io voterò a favore della legge perchè questa legge è fatta nell'interesse della collettività marinara, e, se anche nella mia zona i vantaggi della legge non potessero arrivare, poichè i vantaggi della collettività sono i vantaggi del singolo, io, da italiano cosciente, voterò a favore della legge! (*Vivi applausi*).

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

ORLANDO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, debbo pregare la Camera di consentirmi qualche dichiarazione di carattere pregiudiziale perchè si possa dare il giusto significato a quanto sarò per esporre, e perchè possano riuscire più espressivi i sentimenti che vibrano nell'animo mio. E tenterò di seguire il saggio consiglio apparso su di un giornale — ed è di sinistra (*Il Momento*, n. 324) — il quale, a proposito delle perplessità e delle preoccupazioni che il progetto in esame suscita, ha, con ragione, affermato: « obiettivamente occorre riconoscere che talune tra queste perplessità e preoccupazioni debbano essere valutate, però *cum grano salis* ». E per quanto di critiche e di plausi sulla stampa, a proposito di questo disegno di legge, ne abbia letti e tanti, essi non muteranno il mio proposito di una valutazione proprio *cum grano salis*, avendo, cioè, per guida non tanto il generico presunto « interesse pubblico », quanto il concreto e specifico interesse di tutti. Pertanto nessuno si attenda che io, aprioristicamente, definisca « piaga economica » l'armamento di Stato per esaltare ed incensare l'armamento libero; ma neppure si attenda il giudizio inverso. Non a questo problema è chiamata oggi la nostra Assemblea, la quale è e rimane al di sopra ed al di fuori di ogni tendenza, sino a quando non ritiene di dover avocare a sé quel problema, per risolverlo. Ciò non esclude, di certo, che ciascuno possa trarne deduzioni proprie, tutte rispettabilissime anche se in contrasto tra esse, e che, proprio a proposito della legge in esame, quel problema appaia.

Venendo senz'altro al nostro tema, oso ricordare che il 26 ottobre ultimo scorso, nel prendere la parola sullo « Stato di previsione del Ministero della marina mercantile »,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

mi soffermai sul problema tra tutti indubbiamente fondamentale ed essenziale al momento: quello di dare immediate possibilità di ripresa ai nostri cantieri navali ed alle industrie collaboranti. Con fermezza invocai l'urgenza di un tal provvedimento, inteso a secondare e potenziare — in definitiva, ma senza remore — la nostra marina mercantile, e suggerito dalla preoccupazione, che avevo ed ho, circa la sorte delle assai numerose maestranze di tali complessi anzidetti, tra i più importanti delle industrie nazionali.

Ne fui egualmente indotto, perché armamento e cantieri considero due settori industriali e due fattori economici che non possono scindersi, e ne è prova la preminenza navale mercantile britannica indissolubilmente legata — attraverso i secoli — alla fortuna dei suoi cantieri.

Né quest'affermazione può sorprendere, essendo troppo noto che la vita economica di una nazione marittima si basa, in gran parte, sulla fedeltà del Paese ad una politica che con pazienza, tenacia, larghezza di vedute, sorregga lo spirito d'iniziativa inteso allo sviluppo ed alla potenzialità dei trasporti sul mare. E, per noi, così come è indispensabile una sana ed efficace politica agraria all'interno, è egualmente indispensabile una sana ed efficace politica navale che non prescinda dal tener presente l'efficienza degli impianti dei nostri cantieri e difenda le preziose maestranze specializzate dalla funesta eventualità di dispersione, raggiungendo l'intento di una marina mercantile degna di rispetto.

Dobbiamo, quindi, esprimere il nostro ringraziamento all'onorevole Ministro per aver provveduto a presentare il disegno di legge in esame così come promessoci or è circa un mese. Affermando questo, nulla dico che non sia men che rispettoso, quasi che il provvedimento sia stato predisposto buttando giù norme più o meno apparse e coordinate all'ultim'ora. Ella, onorevole Ministro, se anche ciò avesse voluto o dovuto fare, non lo avrebbe potuto, essendo impossibile impostare un tema così complesso senza quella profonda meditazione indispensabile in problemi come questo, tanto ampi, e senza aver proceduto alle più sottili analisi, le sole che posson condurre ad una legge equa, opportuna ed efficace.

Invero, al disegno di legge in esame si pensa da molto tempo. Il precedente Ministro volle, in un dato momento, troncare opportunamente ogni indugio, nominando una commissione di tecnici, perché, in base a

talune direttive fissate da lui stesso, fosse pervenuta a proposte concrete, quali elementi fondamentali di un provvedimento legislativo *in fieri*. È noto che il testo del progetto venne persino formulato e, poi, deciso dal Consiglio dei Ministri del 3 maggio ultimo scorso, ma che, a seguito della crisi ministeriale più recente e della sostituzione del Ministro, l'onorevole Saragat ha ritenuto opportuno riesaminarlo e rielaborarlo per renderlo più aderente all'indirizzo politico che egli si è prefisso nella materia della quale trattiamo. E per essere più esatti, e come l'onorevole Ministro ha detto in occasione di una recente intervista (*Corriere Mercantile*, n. 41), il progetto « negli ultimi mesi è stato modificato ed aggiornato, soprattutto allo scopo di ampliarne la portata ». Pertanto, non è dubbio che quel progetto è stato di nuovo plasmato, ma non più attraverso la solennità di una Commissione di valorosi tecnici, bensì avendo per collaboratori (è così che si afferma) pochi esperti, ai quali si è voluto riconoscere il merito del più scrupoloso riserbo: sicché l'opinione pubblica non ha avuto modo — sia pure attraverso le solite indiscrezioni più o meno autorevoli, e comunque sempre di incerta, anche se individuabile, provenienza — di agitarsi così come essa aveva fatto in precedenza, per formulare proposte e voti di cui si era tenuto un qualche conto. La stampa ha potuto soltanto avanzare ipotesi e sollevare perplessità, che ci dicono quanto il problema interessi un gran numero di italiani.

Or, sia pure con tutto il fervore prodigatovi dall'onorevole Ministro, il provvedimento giunge, purtroppo e per colpa di nessuno, all'ultim'ora, cioè quando — come è detto con coraggio nella relazione, come s'intende dagli articoli 13 e 20 e dal commento agli stessi — dalla crisi immanente sorge la necessità che si approvino e si applichino, con rapida procedura, le proposte in esame, onde accelerare gli ordini di lavoro, evitando che le maestranze dei cantieri e delle industrie collaboranti rimangano, momentaneamente, disoccupate. E si tratta di un infinito numero di categorie, comprendenti, con i loro familiari, più decine di migliaia di cittadini. Massima urgenza, quindi, quell'urgenza assoluta che tentai porre in grande rilievo nel mio intervento surricordato, pensoso che questa legge, se dovesse seguire la prassi ordinaria, non potrebbe far sentire i propri benefici effetti prima del 1950, lasciando inoperosa tutta la nostra industria cantieristica per almeno sei mesi.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

Convinti della situazione che, in tal modo, incombe, qualcosa bisogna pur fare, concretamente e subito: e non mi sembra conti discutere sull'opportunità del disegno di legge quale provvidenza di carattere squisitamente sociale, in quanto essa è di per sé espressiva per doverne rilevare l'importanza solenne, stando a tutti troppo a cuore la sorte delle nostre maestranze.

È sotto gli altri quattro aspetti — più che mai degni d'esame — che il problema della ricostruzione marittima si presenta a noi: problemi di carattere politico, tecnico, economico e di una sana giustizia distributiva, dalla quale ogni legge non deve e non può prescindere.

È dover nostro esaminarli per renderci conto delle finalità cui sembra tendere il disegno di legge, il quale, e purtroppo, non può proporsi di risolvere la crisi dei cantieri navali ma soltanto — ed è saggia cosa — arginarla. Per mio conto tenterò una qualche analisi, cercando di evitare la disamina degli articoli perché avremo agio di considerarli nel dettaglio, e limitandomi a seguire la scia della relazione dell'onorevole Ministro. Avrò presente anche — ed è mio dovere — quel che l'onorevole Relatore ha creduto di segnalare all'attenzione della Camera, specialmente là dove dati ed affermazioni che ci vengono forniti possono dar luogo ad angosciose perplessità. Per inverso, e per rendere il compito più snello, tralascierò le parole, gli elementi, le tesi, i giudizi, ed altro che l'onorevole Relatore ha ripreso dalla relazione dell'onorevole Ministro per dichiararsi d'accordo. Tenterò di squarciare il velo che ammantava taluni vasti problemi — che si dibattono, che hanno importanza decisiva, che appassionano il popolo italiano — e che l'onorevole Relatore o ha posto in disparte, o soltanto sfiorati, forse per lasciarli nell'ombra dei molti aspetti dell'imponente, arduo complesso, che tutti abbiamo confidato di veder portare oggi in Parlamento per la più severa e serena manifestazione di elementi e giudizi.

Sorpassando sui dati storici della nostra flotta mercantile prima e dopo l'ultima guerra, in quanto tutti ne abbiamo parlato, e venendo alla « prima fase » dell'opera di ricostruzione — rivolta al recupero ed al ripristino di navi sinistrate o danneggiate dalla guerra — mi permisi accennare il 26 ottobre ultimo scorso, e debbo qui ripetere, che fu legge provvida quella del 19 ottobre 1945, n. 686, tanto vero che, con modestissimi aiuti dello Stato (cioè con uno stanziamento, per contributi, di soli due miliardi e 500

milioni), consentì il recupero di circa 400 mila tonnellate di stazza lorda, senza calcolare quel che, tra l'altro, sarebbe costata all'erario la rimozione dei relitti se non fosse stata fatta, ed in gran parte, dagli armatori. Sono convinto che il Tesoro non si è reso conto del problema ulteriormente; difatti, negando lo stanziamento necessario, non ha consentito di prorogare i termini di quella legge e di venire incontro, con un atto opportuno e di giustizia, a quanti potrebbero rimettere in piena efficienza (ed è il Consiglio Superiore della marina mercantile che ha impostato il problema) ancora 67 navi per circa 300 mila tonnellate suscettibili di utile reimpiego e delle quali due terzi sono già galleggianti, e facendo risparmiare allo Stato i miliardi che, in sue mani, occorreranno per la rimozione dei relitti.

Non le nascondo, onorevole Ministro, che condivido quella sensibilità e quell'ansia che traspaiono dalla relazione là dove, con ottimismo forse eccessivo, ella afferma che la legge in esame potrà entrare nel campo delle realizzazioni fra circa otto mesi. È proprio per arginare questo dolente stato di fatto, mi sono illuso sin qui che ci avrebbe proposto, attraverso questa legge, di stanziare quei pochi miliardi che, per contributo dello Stato, basterebbero onde creare possibilità di lavoro per complessivi 72 miliardi. Ho, anche, ritenuto ch'ella ci avrebbe sollecitati per dare, frattanto ed intensamente, inizio o per provvedere a far proseguire il ripristino e la rimessa in efficienza di quelle 67 navi anzidette, non del tutto inutili nell'interesse dell'armamento, dell'operosità dei cantieri navali e delle officine di riparazione.

Perché tale problema, impostato dal Consiglio Superiore della marina mercantile e confortato da eguale ed insistente richiesta di tutti, non ci venga proposto in questa legge (e nulla troviamo tra le parole dell'onorevole Relatore), oso chiedere oggi così come, senza averne risposta, chiesi l'altra volta.

Quanto alla « seconda fase » — le 118 navi acquistate all'estero, specialmente negli Stati Uniti, per circa un milione e 400 mila tonnellate di stazza lorda — ne abbiamo parlato tutti, qui e fuori di qui, e, per mio conto, mi riferisco pienamente a quanto ebbi a dire nell'occasione già ricordata.

Mi si consenta, tuttavia, di manifestare la mia sorpresa là dove la relazione dell'onorevole Ministro afferma che « la flotta nazionale è arrivata a circa due milioni e 300 mila

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

tonnellate di stazza lorda, costituite principalmente di tonnellaggio di seconda mano, adatto solo al traffico ordinario ».

Tali autorevoli parole mi appaiono ispirate a nero pessimismo e producono uno stato di perplessità e di rammarico, forse perché quel giudizio è troppo severo. Il dire che le navi dell'armamento di Stato e private, che abbiamo costruite e quelle venduteci dall'America — e tra esse le 20 petroliere del tipo T 2 — non siano degne non dico di entusiasmi folli, ma quanto meno di segnalazione, in un momento per noi come questo, e dopo pochi mesi che le abbiamo varate o invocate, sembra ingiusto. È troppo noto che la nave, come ogni cosa che si crea a questo mondo, può manifestare — e, purtroppo, sempre *a posteriori* — deficienze; ed io accennai, la volta scorsa, alle *Liberty* come costruzioni di guerra, e dissi le più recenti motonavi della Società « Italia » essere degnissime, pur rilevando che, progettate ed iniziate quali navi da carico, furono, in tempo e molto bene, trasformate in navi da passeggeri.

E la relazione dell'onorevole Ministro prosegue avvertendo che « mancano ancora quasi completamente le navi per i traffici di qualità per passeggeri e le navi di tipo speciale, che prima della guerra erano parte sostanziale della marina nazionale ed elemento prezioso per la nostra bilancia commerciale ».

E di seguito « l'armamento di linea nazionale è tuttora nelle condizioni dove l'ha portato la guerra, con il suo naviglio quasi interamente distrutto ». Tali parole vogliono, con chiarezza, riferirsi a quelle linee che esercitavano le Società di preminente interesse nazionale; e ne sanno qualcosa gli onorevoli colleghi della Sardegna e della Sicilia, ricordando i due piroscafi « Abbazia » e « Campidoglio » vecchi di 40 anni ciascuno. Non possiamo, quindi, che essere, purtroppo, d'accordo. In senso più vasto no, perché daremmo l'impressione di sconoscere le belle navi le quali, in linee regolari, solcano tutti i mari, ammirate e preferite, senza chiedere sovvenzioni né poter aspirare ad integrazioni di bilanci, contentandosi soltanto di assolvere un grande compito: quello di affermare nel mondo lo spirito d'iniziativa dell'armamento libero italiano. E la Camera ha ten presente in proposito che il tonnellaggio di stazza lorda tra Società « Finmare » e armamento libero, impiegato ora su linee regolari, è il seguente: 239.900 armamento « Finmare », 318.750 armamento libero.

Ma passiamo oltre, per leggere, nella relazione, che « bisogna quindi ricostruire il naviglio di qualità » e ci si illustra che « a questo scopo mira il presente disegno di legge ». Di seguito, sempre la definizione « naviglio di qualità ». E poiché la formula, forse troppe volte ripetuta, non desse luogo a fallaci interpretazioni, l'onorevole Ministro l'ha opportunamente chiarita avvertendo che « comprende due classi di navi differenti: il naviglio da passeggeri o misto, e il naviglio da carico di linea o per carichi speciali (petroliere, frigoriferi, da pesca oceanica, ecc.) », — le quali navi « per le loro caratteristiche meglio rispondono alle esigenze dell'economia nazionale, perché potendo affrontare più solidamente la concorrenza delle altre bandiere, hanno maggior possibilità di una continua e intensa utilizzazione ».

Or queste parole severe colpiscono anch'esse tutte quelle ottime unità miste da passeggeri, da carico e speciali, costruite o acquistate ed a chiunque appartenenti, delle quali molte sono nuovissime e meritano ogni rispetto. Ad esse le relazioni dell'onorevole Ministro e dell'onorevole Relatore non accennano, forse perché già segnalate in Senato — e soltanto talune — quando si è discusso sullo « stato di previsione del Ministero della marina mercantile ».

Ma veniamo all'esame dei dati comparativi esposti nella relazione sulla consistenza della flotta nel 1940 e 1948. Tali cifre che in certo senso disorientano — in quantosi riferiscono soltanto a quelle ritenute navi « di qualità » — danno luogo, tuttavia, ad analisi di grande rilievo e conducono ad assumere determinazioni tecniche di grande portata per questa « terza fase » della ricostruzione. Tra l'altro perché essa, purtroppo — come espone francamente l'onorevole Ministro — coincide « proprio in un momento di grave crisi dei cantieri navali ». Statistica che pone sulla bocca di tutti queste domande fondamentali e delle quali si è fatta anche eco la stampa (*Il Globo*, n. 266): « Quali navi dobbiamo costruire? Le grandi o le piccole; le veloci o le lente; le lussuose o le economiche; quelle da passeggeri, le miste o quelle da carico? Dobbiamo sopprimere o sostenere l'armamento di linea? Dobbiamo vendere o rimodernare le navi vecchie? Acquistare o costruire le nuove? Noleggiare o gestire quelle che abbiamo? »

Ecco il perché un orientamento indispensabile dobbiamo tentare attraverso le cifre che la relazione dell'onorevole Ministro ci espone,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

Navi miste e da passeggeri. È certo che nelle 1.087.954 tonnellate di stazza lorda del 1940 erano compresi i due giganti: *Rex* e *Conte di Savoia*, che insieme rappresentavano 100 mila tonnellate di stazza lorda, ed altre navi « conseguenza di sogni megalomani » come quel ricordato giornale di sinistra (*Il Momento*, n. 324, che pur appare proclive per le flotte di Stato!) ha lealmente affermato, navi sulle quali avremmo tanto da dire sotto aspetti diversi, specialmente degli insufficienti risultati economici in confronto con l'altissimo costo d'esercizio.

Invece la stazza lorda ad oggi, segnalataci in 251.542 tonnellate, non sorprende perché costituita da quelle ottime navi ricordate, a chiunque si appartengono, e per la quasi totalità da noi stessi costruite. Senza di esse avremmo un'entità numerica da rasentare lo zero, il nulla!

E non è dubbio che l'onorevole Ministro ha voluto, anche qui, porre in evidenza l'armamento di Stato quando ha scritto che esso « è tuttora nelle condizioni dove l'ha portato la guerra, con il suo naviglio quasi interamente distrutto a causa delle difficoltà finanziarie, che non gli permettono di ordinare navi nuove »; e siamo d'accordo, senza, con ciò, voler ricercare di chi possa esserne stata la colpa.

Navi da carico di oltre 12 nodi. Ho cominciato col chiedere a me stesso il perché sia stata presa la velocità di 12 nodi quale indice di riferimento per questo settore. Escluso lo si sia fatto preordinatamente per estraniare proprio quelle 120 navi per un milione e 400 mila tonnellate da noi acquistate all'estero, son giunto a convincermi che si sia voluto in tal modo (ed è stato saggio consiglio) ridurre il numero per porre in speciale evidenza sempre quelle navi ottime che possiamo chiamare di « qualità » e che sono state costruite, di recente, in casa nostra.

Peraltro, se questa voce delle navi da carico la formulassimo equamente — e più o meno come l'onorevole Ministro ha fatto per le navi cisterna — così: « navi da carico fino a 10 nodi e di non oltre 8 anni d'età », dovremmo constatare, con compiacimento, che abbiamo già, di questa categoria, un tonnellaggio non lontano da quello di prima della guerra. La Camera, del resto, meglio e più di me sa che, oggi, determinare 12 nodi, significa porre una velocità modesta, che non appare più di « qualità », tanto vero che per le ultime navi costruite dagli armatori esteri, e per quelle che essi vanno a costruire, tale velocità è stata ritenuta come trascurabile

e sorpassata anche per navi da carico. Ed a tutti è troppo noto che, ad esempio, le 50 petroliere in costruzione nei cantieri statunitensi — talune persino di 30 mila tonnellate di portata — avranno velocità di 16 e 18 nodi, e di poco inferiore quelle di circa 29 mila tonnellate di portata, in costruzione nei cantieri britannici. Ecco il perché 12 nodi equivalgono a 10 nodi, specialmente quando ci si dibatte in una situazione economica come la nostra, che non consente, purtroppo, stanziamenti pubblici e privati così cospicui onde realizzare quelle meravigliose unità celeri che sogniamo.

Che non manchino le navi cisterna — se ci fermiamo al freddo esame delle cifre — ce lo afferma la relazione dell'onorevole Ministro, perché la differenza in meno di sole 10 mila tonnellate di stazza lorda rappresenta una sola petroliera del tipo *T 2*, proprio di circa 10.000 tonnellate di stazza lorda e di 16.500 tonnellate di portata, ceduteci dagli Stati Uniti.

Del resto la cifra che consideriamo — per il fatto stesso di essere stata limitata a navi di 12 anni o meno — non comprende tutte le navi cisterna nazionali, essendo troppo noto che esse han raggiunto 580.000 tonnellate di stazza lorda, pari a circa 900 mila tonnellate di portata lorda, cioè il 121 per cento del tonnellaggio lordo per questa categoria disponibile nel 1939. Ed alla Camera non debbo ricordare che al 1° aprile ultimo scorso già eravamo al quarto posto, tra gli Stati di tutto il mondo, nella graduatoria per questo tipo di navi, preceduti dagli Stati Uniti, dall'Inghilterra, dalla Norvegia, nazioni che han vinto la guerra, o non vi hanno partecipato.

Il problema vorrei porlo diversamente, proprio come è stato prospettato, ed a mio parere ottimamente, in un articolo sereno ed obiettivo apparso sulla stampa (*Il Globo*, n. 254). Riassumendolo, esso ci conferma che se, nel settore delle navi cisterna, vogliamo, quantomeno, mantenere il posto raggiunto, non dobbiamo restare inerti dinanzi a sei fattori predominanti: che in tutto il mondo ne sono state commissionate, o sono in costruzione, 199 unità per 2.700.000 tonnellate di portata lorda; che la portata prebellica mondiale è già stata aumentata di circa sei milioni di tonnellate; che nell'ultimo decennio i consumi mondiali di prodotti petroliferi sono aumentati di circa 150 milioni di tonnellate; che l'incremento che ne deriva — sempre che si mantenesse stabile — impegnerebbe ogni anno nuovo naviglio per circa un milione e 500 mila ton-

nellate di portata lorda; che il nostro Governo ha testé approvato un programma quadriennale per lo sviluppo della capacità di lavorazione delle nostre raffinerie, partendo dagli attuali tre milioni di tonnellate per raggiungere, nel 1953, ben nove milioni e 600 mila tonnellate annue; che, per metterci in condizione di effettuare buona parte dei trasporti che si renderanno necessari in avvenire, dovremmo disporre di altre unità per una portata lorda complessiva di almeno 300 mila tonnellate.

In quanto alle «navi frigorifere», è questo un tipo che non mi risulta abbia mai attratto gli armatori nostri, e stia certo, onorevole Ministro, che se essi ne avessero intesa la necessità e vista la convenienza nel campo dei traffici, le avrebbero già costruite di loro geniale iniziativa, senza attendere di averle segnalate da noi.

Del resto alla Camera è noto che quelle sparute 44 mila tonnellate di stazza lorda anteguerra sorsero, per quasi la metà, a seguito della conquista dell'impero. Si ritennero indispensabili, in quel momento, navi frigorifere, e fu lo Stato a creare una propria impresa di navigazione — la «Ramb» — con sette navi per circa 22 mila tonnellate di stazza lorda, per il trasporto delle banane in Italia. Ma che oggi, e con una flotta mercantile quale quella che la relazione del Governo ha posto in evidenza con tanta severità, si senta l'assillo di queste navi frigorifere, non riesco a spiegare. Sul problema — e sia pure in astratto — è certo che l'onorevole Saragat potrà darci quei dettagli illustrativi che non abbiamo trovato neppure tra le parole dell'onorevole Relatore.

Passando oltre, oso invocare dalla Sua benevolenza — onorevole Ministro — un chiarimento, perché la Sua relazione ha creato, di certo involontariamente, un allarme in tutti quegli italiani (e purtroppo son tanti) che, non potendo seguire da vicino i problemi marittimi, ripetono e si rimettono alle voci correnti, tanto più quando esse provengono da fonte assai autorevole e, nel caso, da Lei; allarme sfuggito, anche, alla squisita sensibilità dell'onorevole Relatore.

Intendo riferirmi alle affermazioni: «la scomparsa di questo naviglio di qualità (quello da passeggeri) è un danno incalcolabile per la Nazione» e poi: «nel naviglio oceanico da passeggeri, le sole navi tuttora in servizio sotto la nostra bandiera sono la *Vulcania* e la *Saturnia*». Ed il pubblico si chiede come sia possibile, dopo tanti anni, che due sole navi venerande, in quanto con-

tano più di quattro lustri, siano quelle che oggi, con la nostra bandiera, varcano gli oceani, trasportando migliaia e migliaia di passeggeri.

Ella, onorevole Ministro, subito dopo ricorda che in quanto «alle altre due superstiti, il *Conte Grande* ed il *Conte Biancamano* (che, di certo, senza le tragedie della guerra, avremmo inteso il dovere di porre in sordina su linee secondarie), richiedono un lavoro di ripristino grandioso» e, aggiungo io, talmente costoso da superare, complessivamente, gli otto miliardi (*Commenti*). Tanto costoso che, per finanziarlo, sembra fu soltanto per esse promulgato quel decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 755, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, n. 144, del 23 giugno 1948, sotto il titolo «Agevolazioni per la costituzione società marittima nazionale».

Di tale società molti non son riusciti a comprendere il significato e l'intento, mentre è detto che il capitale di essa può raggiungere anche i 5 miliardi e che al capitale iniziale di 2 miliardi partecipa, con un miliardo e 100 milioni, la «Finmare» e per il resto la Società di preminente interesse nazionale. Ella, onorevole Ministro, potrà dirci autorevolmente se quella Società, i cui intenti appaiono innumerevoli, fu, invece, costituita soltanto per il ripristino del *Conte Grande* e del *Conte Biancamano* (ripristino che si sta eseguendo nei cantieri di Genova e di Monfalcone). Ci confermerà o meno che, per sostenere le riparazioni di questi due piroscafi anziani di circa un quarto di secolo, catturati dalle Nazioni Unite e da esse sfruttati all'inverosimile durante la guerra, lo Stato concorre con circa il 50 per cento avendo, finora, stanziato 4 miliardi. Oppure, e per inverso, se dai fondi E. C. A. verranno tratti quelli per i lavori di riparazione delle due navi anzidette, ed entro quale entità di spesa.

E per non perdere di vista le parole dell'onorevole Ministro, delle quali diciamo, vorrei dar luogo ad un gesto generoso non dimenticando quelle tante navi degnissime, costruite dalle nostre brave maestranze, siano esse il frutto dell'iniziativa feconda dei nostri armatori o della «Finmare», sfuggite ad ogni richiamo nella relazione dell'onorevole Ministro ed in quella dell'onorevole Relatore.

Comunque, Ella, onorevole Saragat, tornando sul concetto delle navi «di qualità» da costruire, avverte che «il naviglio da passeggeri era ed è in gran prevalenza di proprietà delle Società di preminente interesse nazionale; il naviglio da carico dell'armamento libero». Or io a prima vista me ne

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

sono rallegrato, poi son rimasto disorientato, infine incredulo se è vero che, ad esempio, la flotta della maggiore Società di Stato, l'« Italia », è di 220.121 tonnellate, ripartite in 23 unità delle quali talune, come abbiamo detto, anziane, mentre (per citare un caso) quelle delle Società « Sidarma » « Italnavi » superano anch'esse, complessivamente, 200 mila tonnellate in 20 navi, per gran parte ottime e da noi stessi costruite in questo tormentato dopo guerra con mezzi tratti dalla privata economia.

La mia incredulità non è minore sfogliando un testo ufficiale, cioè il libro del « Registro Italiano Navale » e là dove non appare con tanta certezza che le navi autorizzate al trasporto transoceanico di passeggeri si appartengono in maggioranza all'armamento di Stato. E, purtroppo, quelle delle Società di quest'ultimo non appaiono, sotto l'aspetto generale, le migliori se poste al confronto con le motonavi *Francesco Morosini* e *Sises*, di circa 10.000 tonnellate di stazza lorda, che porto ad esempio perché le più grandi da noi costruite dopo il conflitto. E la seconda, prossimamente, compirà il suo viaggio inaugurale, a tempo di record, per affermare nel mondo le superbe capacità produttive del nostro popolo e, nel caso, più particolarmente, delle maestranze del rinomato cantiere di Taranto che, con bravura, questa bella unità han saputo costruire proprio mentre si dibattono nell'angoscia di un licenziamento, che, ad ogni costo — per loro e per chiunque altro — dovrà essere evitato.

È attraverso questi e tantissimi altri fattori che non comprendo, a prima vista, l'affermazione che esamino; essa mi appare arida e non ho trovato chiarimenti in quanto ha esposto l'onorevole Relatore.

Comunque, dopo aver citato le sole quattro navi anzidette (*Vulcania*, *Saturnia*, *Conte Grande*, *Conte Biancamano*) la relazione afferma: « Tutto il resto del nostro grande naviglio da passeggeri è scomparso ».

Ed allora anche i dubbi... scompaiono: l'onorevole Ministro si è voluto riferire ai cosiddetti transatlantici, cioè alle navi per solo trasporto di passeggeri, per ricordarci — anche senza dirlo — che ne avevamo dodici superiori alle 20 mila tonnellate di stazza lorda. E, per strana coincidenza, proprio di 20 mila tonnellate di stazza lorda è prevista la costruzione di transatlantici per la Società « Italia », come ci è dato leggere nei giornali tecnici. Ma, onorevole Ministro, le sembra sia questo il caso ed il momento di consentire — da chiunque sognate, armatori liberi o

Finmeccanica, Finmare, Iri — la costruzione di possenti unità le quali, per imporre tanto lusso ed impegnare tante somme, rasentano megalomani follie? Ed abbiamo già dimenticato le austere parole apparse nella relazione della VII Commissione del Senato sullo « stato di previsione del Ministero della marina mercantile »? Ricordiamo che si auspica la ricostruzione di navi: « abbandonando le mire di prestigio politico cui si sono ispirate in passato la messa in linea di grandissimo e lussuose navi dall'esercizio il più delle volte passivo o l'attivazione di servizi non redditizi, ma svolgendo invece un programma di navi passeggeri di medio tonnellaggio che si prestino ad una gestione economicamente produttiva ».

È vero che, ad esempio e per inverso, il governo degli Stati Uniti ha finanziato due transatlantici di grande stazza...

GIAVI. Ma no, c'è la *Queen Mary* e la *Queen Elizabeth* che avevano 100 mila tonnellate e il *Rex* che ne aveva 50 mila.

ORLANDO. ...che costeranno l'imponente somma di 46 milioni di dollari, alla quale contribuirà, per il 45 per cento, quello Stato; ma è anche noto, per citare altro esempio, che la marina mercantile britannica ha varato, espressamente per le destinazioni degli scali sudamericani, navi di 14.000 tonnellate di stazza lorda. E per noi, meno ricchi degli Stati Uniti e dell'Inghilterra, è questo il momento dei giganti o semigiganti del mare, quando — per citare un altro tra i tanti elementi negativi — le linee aeree per il solo Nord America hanno assorbito, nel primo semestre dell'anno in corso, ben diciotto mila viaggiatori privilegiati i quali, ormai, mostrano di abbandonare quelle orgogliose e lussuose linee marittime che prima prediligevano? Comunque è certa cosa che, con le anzidette parole consacrate nella relazione dell'onorevole Ministro, si mortificano, quanto meno, le cosiddette navi miste, siano esse della « Finmare » che degli armatori liberi, tipi meno solenni ma ottimi e di sovente sontuosi per il trasporto di persone e, nel tempo stesso, ottime per il trasporto delle tante merci privilegiate. Ed il disegno di legge opportunamente le prevede, ed è noto che esse, nelle ridotte dimensioni ma con alte caratteristiche tecniche, sono conformi all'odierno indirizzo delle costruzioni navali in tutti i Paesi, rifuggenti dai colossi anzidetti. Dato il saggio proposito che quel che si perde in quantità si acquista in qualità, queste navi, eleganti, confortevoli, moderne, sono apparse, al momento, le più idonee, anche al fine di un sano esercizio economico.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

E se ne ha conferma nelle navi della serie «*Navigatori*» dell'«*Italia*» dell'I. R. I., Società che ha potuto presentare il bilancio in attivo anche, e lo sappiamo, per il reddito di tali navi miste. Altro esempio nell'aver voluto degnamente trasformare in mista la motonave *Leme*, sempre dell'«*Italia*» dell'I. R. I., anziana e già da carico. Ed essa va ora in esercizio con tali nuove caratteristiche per merito delle brave maestranze napoletane. Ne è ulteriore prova, com'è detto in un comunicato dell'«*Ansa*», che le Società di preminente interesse nazionale hanno già in ordinazione navi miste; e ci attendiamo che l'onorevole Ministro ci dica se è già stato deciso che esse verranno incluse in questo provvedimento, oppure, se altrimenti, come e da chi sono finanziate.

Ma siamo più sereni, o dovremmo esserlo, là dove la relazione dell'onorevole Ministro ci avverte, senza dubbi, che in quanto alle navi miste e da passeggeri, «il contributo dello Stato resterà in qualche modo da lui stesso controllato», cioè attraverso le navi costruendo per le Società di preminente interesse nazionale; per le navi da carico l'onorevole Ministro, provvederà «in relazione alle proposte che la iniziativa armatoriale potrà presentare».

Ed eccoci giunti, attraverso questa disamina, ad uno dei temi che considero tra i più salienti sotto l'aspetto dell'armamento; lo stesso tema, di poi, apparirà e porrò anche per i cantieri. Ed invoco dalla Camera di voler essere ancor più severa nel giudicare le angosce che nutro.

È noto che, all'articolo 2 del progetto, l'onorevole Ministro avoca a sé il potere illimitato di decidere l'ammissione o meno ai benefici della legge delle costruzioni che crede. Non so quali potranno essere in proposito le decisioni del Parlamento, mentre confido mi si possa concedere di porre questa domanda: il disegno di legge in esame riguarda qualsiasi armamento che ne abbia interesse (sempre col rispetto delle norme che saremo per stabilire), oppure soltanto taluno?

Avverto doverosamente la Camera che non è nei miei propositi spostare, in questo modo, il dibattito odierno affrontando il problema palpitante: flotta di Stato («*Finmare*»), armamento libero. Ho detto nell'esordio, che non è, al momento, oggetto di nostro giudizio, pur se ognuno di noi potrà trarne deduzioni, tutte rispettabilissime, anche se in contrasto tra esse. Ciascuna delle due tendenze considera imbattibili le ragioni che sostiene, mentre è certa cosa che per noi

il tema coinvolge orientamenti di carattere squisitamente politico ed economico, i quali son così decisivi da non poterli approfondire nel dettaglio in occasione dell'improrogabile problema dell'ora.

Ciò non solo non esclude ma, anzi, impone la disamina obiettiva sia pure soltanto di taluni fattori sol perché imprescindibili per quel giudizio che oggi siamo chiamati a dare sulla legge in esame. E mi atterro alla fredda constatazione, senza alcun apriorismo ed anzi, se mai, tentando di palesare come non insolubile il problema perché sono convinto che le due tendenze possono e debbono trovare un punto d'intesa e di convergenza, salutare nell'interesse di tutti. E neppure questa volta mi lascerò trascinare da quanto la stampa ha sostenuto nell'un senso come nell'altro, per l'armamento libero o per quello di Stato...

SARAGAT. *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Non c'è nessun articolo obiettivo. Sono tutte espressioni di interessi di categoria.

ORLANDO. Onorevole Ministro, proprio per questo tenterò di esporre il mio punto di vista con assoluta obiettività. Ed è così che dico: innegabile non sia stato esaltato l'elemento psicologico tra gli equipaggi, rendendoli sempre più uniti alle aziende armatoriali, diversamente da quanto già si fa, con frutto reciproco, in Inghilterra ed in altri Stati. Vero che la nota legge del 10 marzo 1938, n. 330, «benefici a favore dell'armamento e delle costruzioni navali», escluse l'armamento di Stato. Del pari vero che, nell'esercizio della navigazione di Stato, si cominciò con il clamoroso insuccesso (che noi meno giovani ricordiamo) sulla Napoli-Palermo, con piroscafi notoriamente sbagliati, esercizio del quale si ebbe il coraggio di stroncare il disastroso andamento riaffidandolo, con sovvenzioni, ai privati. Innegabile, egualmente, che le flotte «*Finmare*» ebbero infelice origine nel 1936 perché basate non su di un interesse d'ordine sociale nobilissimo, bensì sul cosiddetto «prestigio nazionale», del quale ci si sovvenne in coincidenza con l'impero! Vero che, sino ad oggi, quelle flotte hanno falciata la nostra economia per decine di miliardi, anche se i più recenti sono all'incirca quei 70, tra miliardi di ieri e di oggi, precisamente quanti ne chiede il prestito I. R. I. in gestazione. Certo che — incredibile ma vero! — gravarono anche nel periodo 1936-40 per circa un miliardo di allora, pari a cinquanta di oggi,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

quando tutte le aziende armatoriali ebbero utili, e cospicui. Innegabile, altresì, che esse han pesato e pesano, e sappiamo per quanti miliardi, per sovvenzioni ed integrazioni di bilancio per non parlare d'altro, palesandosi, almeno nei risultati, antieconomiche. A tutti è noto che tali Società — e specialmente l'«Italia» ed il «Lloyd Triestino» — hanno reso utili servizi alla Nazione avendo saputo mantenere un nome già acquisito, e di primaria importanza, specialmente nel Levante. Certo che esigenze d'ordine sociale non possono consentire di gettare sul lastrico, brutalmente e su due piedi, imponenti masse di lavoratori, che son troppe al confronto delle possibilità tecniche ed economiche presenti e future delle Società «Finmare»...

MAZZA. L'avranno. Se avranno le navi potranno sopportare questo peso...

Una voce. Ma navi attive...

MAZZA. Il guaio è che non le hanno nè attive nè passive.

PRESIDENTE. Onorevole Mazza, mi pare che ella abbia già parlato.

MAZZA. Sì, ma si tratta di un duetto con Esculapio; è una faccenda di purganti fra entrambi gli Esculapi!...

ORLANDO. ...Certo che continuare in questo modo, all'infinito, val quanto dire aggravare il pubblico bilancio e perpetuare, nel campo d'azione, uno squilibrio tra l'armamento che deve mantenersi di per sé e l'armamento che è mantenuto attraverso le sovvenzioni e le integrazioni di bilancio...

GIULIETTI. Si semina per raccogliere...

ORLANDO. ...Vero che si potrebbe qui dire per la «Finmare» quanto l'onorevole Relatore, a pag. 8, afferma per i cantieri: «Chi non sarà in grado nei prossimi anni di riorganizzarsi e trasformarsi, assumendo la necessaria fisionomia di azienda economicamente autonoma, dovrà, purtroppo, ma necessariamente scomparire». Innegabile che i più arditi programmi di libere iniziative sono, in tal modo, preclusi o soffocati con danno della nostra economia e della finanza. Vero, che il settore dell'armamento non può prescindere dal predeterminare programmi tecnici ed economici da attuare gradualmente con serena visione delle possibilità immediate e future. Fuori di ogni discussione che il pauroso ed imponente cimitero di navi appartenenti ai privati fu ricompensato con indennità così irrisorie da tradursi in una spoliazione per gli interessati.

GIULIETTI. È vero!

ORLANDO. Vero, che l'armamento privato, ricostruendo, come ha già fatto, la

propria flotta distrutta per il 90 per cento ha reso un grande servizio al Paese ed agli stessi lavoratori del mare che han potuto da essa trarre possibilità d'impiego e modesta agiatezza. Vero, che dell'aver tenuto in disparte dal mare il piccolo e medio risparmio va mosso rimprovero anche all'armamento libero che non lo ha invogliato neppure attraverso modeste, nel complesso, quote azionarie come, in altri tempi, ve ne erano preferite. Vero, che nulla ha fatto lo Stato onde mettere in grado il risparmio privato di tornare fiducioso alle industrie del mare e della navigazione, alle quali ancora potrebbe concorrere utilmente (perchè non considero efficaci le obbligazioni Iri-mare ed Imi-Credito-navale). Vero che per risolvere il problema patrimoniale, finanziario e sociale della «Finmare» occorre puntare sul risparmiatore e non soltanto sulle casse dello Stato.

Ed allora: se è egualmente vero che la marina mercantile di un grande Paese non è la ricchezza di uno o di pochi, ma la ricchezza di tutti; se è vero, come è stato detto in Senato, che la marina mercantile deve «costituire un'attività economica che renda, non un esercizio che costi»; se dobbiamo sforzarci a raggiungere l'intento di non estraniare nessuno dalla politica delle costruzioni, dell'armamento, dei noli, degli scambi, delle assicurazioni marittime, così come avviene in Inghilterra; se è vera la necessità di secondare lo spirito d'iniziativa del libero armamento, com'Ella, onorevole Ministro, ha dichiarato recentemente in Senato accettando la tesi propositale dall'onorevole Cappa; se è vero che, di fronte ai persistenti risultati sfavorevoli del complesso delle Società «Finmare», se ne tenta già il cosiddetto «riordinamento» sempre e soltanto puntando sulle casse dello Stato attraverso ulteriori sacrifici; se è vero, com'Ella, onorevole Ministro, ha dichiarato in una recente intervista (*Corriere mercantile*, n. 41) «che le quattro Società di navigazione (in mano all'I. R. I.) sono gestite con criteri privatistici e nessuno pensa di privarle in avvenire della loro autonomia» e che «non possono essere confuse con una forma di gestione statale»; se è vero che marina libera e marina sovvenzionata rispondono a due distinte funzioni insostituibili, per raggiungere l'interesse supremo, che è quello di tutti; se questo e tant'altro, pro e contro l'una e l'altra tendenza, è panorama obiettivo, realtà palpitante, serena disamina, verità freddamente esposta, non deve apparire paradossale il voto ch'io formulo, che lo Stato — raggruppato questo

grande blocco azionario « Finmare » per equilibrarne la gestione e ridurre le spese — incoraggi, inviti e solleciti i risparmiatori a parteciparvi quale adempimento di un dover loro, onde non rimanere estranei ad un organismo che deve impegnare tutti, che deve tornare ad essere efficace e possente strumento nel pubblico interesse. E non già con lo Stato gradualmente estromesso — perchè potrebbe essere errore imperdonabile — bensì con larga compartecipazione di esso (e di questi casi tanti ne abbiamo tra le aziende dell'I. R. I.), impresa in regime di eguaglianza e di concorrenza nella costruzione e gestione delle navi senza discriminazione in proprio favore ed al confronto di ogni altro armamento. Concorrenza che giova alla produzione cantieristica ed ai traffici marittimi senza nuocere nei risultati, come appare da quelli già favorevoli conseguiti dalla Società « Italia » dell'I. R. I. proprio in concorrenza — e pur avendo oneri assai superiori — con l'armamento cosiddetto libero, dimostrando che vi è posto per tutti e tanto meglio quando le iniziative venissero concretate attraverso cordiali e schiette intese.

Così dicendo non voglio, ora, considerare se l'armamento libero è stato sin qui oppresso, se non ancora stroncato e schiacciato, nelle sue geniali e vitali iniziative da privilegi in favore dell'armamento di Stato. Mi domando se quest'indirizzo non debba essere riveduto nell'interesse dell'una e dell'altra tendenza e sotto l'aspetto generale e sociale. Tanto più in quanto quei privilegi — creati in altri tempi e per fini ben noti — si sono dimostrati non solo improvvidi, ma impotenti per far raggiungere alle Società che tutte e soltanto si appartengono allo Stato quel modello di perfezione tecnica, di sobrietà economica, di favorevoli risultati che avrebbe rappresentato ragione essenziale d'indirizzo politico monopolistico nel pubblico interesse e per la pubblica economia. E se questi intenti fossero stati brillantemente raggiunti non saremmo qui a discuterne e con tanta preoccupazione. Comunque, e per risolvere quest'importante problema, dobbiamo confidare si avveri l'auspicio di trovare — con serenità, senza apriorismi ed al più presto — un punto d'intesa e di convergenza nell'interesse di tutti.

Non vorrei essere frainteso né per l'anzidetta domanda, né per quanto ho detto al riguardo di essa. Se la legge ha carattere generale (come si stanno predisponendo a fare gli Stati Uniti per avvalersi, abilmente, di circa un miliardo di dollari, tratti soprat-

tutto dai risparmi privati e secondando le private iniziative) ed allora si tolga dalla legge stessa quella vernice che può farla, erroneamente, giudicare (ed in prima linea a quanti hanno sparuta dimestichezza con questi problemi), quale legge di carattere particolare. Ed in questo caso si smentisca quanto, sin qui, nel dubbio, la stampa tecnica (*Il Mercantile*, n. 7) ha ritenuto avere il diritto d'affermare, che questo progetto di legge ha per obiettivo di « irretire gradualmente il campo già limitato della privata iniziativa, anche laddove essa ha prodotto il miracolo come nel settore delle ricostruzioni della flotta mercantile ». Si smentisca, del pari, che la legge « non contempla particolari agevolazioni per l'armamento libero, del quale il Ministro proponente dà l'impressione di essersi troppo dimenticato » (*Corriere Mercantile*, n. 41). Non so, onorevole Ministro, se dobbiamo considerare quale smentita le sue espressive dichiarazioni alla stampa (*Corriere Mercantile*, n. 41): « Il progetto di legge non stabilisce alcun privilegio a favore delle Società di navigazione controllate dalla « Finmare », limitandosi a determinare le provvidenze ritenute necessarie ai fini della ripresa delle costruzioni navali. Come indirizzo generale, mi sembra logico che, trattandosi di utilizzare denaro di pertinenza dello Stato, questo si preoccupi di impiegarlo in modo da salvaguardare soprattutto gli interessi generali del Paese ». Ed io credo che equivalgono quale smentita — ed Ella onorevole Ministro ce lo dirà — perché sappiamo che gli interessi generali del Paese non si limitano alla « Finmare » o agli armatori liberi, bensì all'armamento nazionale senza esclusioni o favoritismi per l'una o per gli altri.

Se, per inverso, della legge debbono essere automaticamente pressoché estromessi tutti — giganti e pigmei del mare — per il cosiddetto « riordinamento » della « Finmare » o per beneficiarne pochissimi privilegiati con navi da passeggeri, petroliere, frigorifere, da pesca oceanica (di cui a pag. 2 della Relazione del Governo), *ad latere* o non dello Stato, taluno può essere indotto ad ammettere ed a riconoscere ciò. Ma quanto meno si illustri (e la Relazione dell'onorevole Ministro e quella dell'onorevole Relatore non mi pare soddisfare) che l'interesse nazionale ha carattere preminente su ogni interesse di carattere generale, e da esso questa politica marinara la quale a taluno sembra orientata a persistere in una tendenza che neppure la fine della dittatura e la guerra perduta han potuto ancora stroncare negli enti, nelle

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

persone, negli istituti, nei sistemi. E se la legge ha carattere particolare, si abbia la franchezza di dirlo; nulla di più pericoloso che solleticare aspirazioni, far nutrire speranze, far sognare realizzazioni sapendo che esse sono destinate, *a priori*, a cadere nel vuoto. E si dica in quale misura si vuol ricostruire la flotta « Finmare »; si dicano gli intenti, tra i quali dovrebbero essere preminenti quelli di raggiungere un sano esercizio economico e di non pesare ancora sulla pubblica finanza.

Ella, onorevole Ministro, si è sforzato di far apparire la legge come di carattere generale là dove ci è dato di leggere: « La costruzione di questo tonnello di navigazione dovrebbe essere ordinata dalle Società di preminente interesse nazionale e dall'armamento libero, con i benefici stabiliti nel progetto di legge, salvo una piccola quota del naviglio per quei servizi indispensabili, per i quali le convenzioni che li governano sono scadute e non sono state rinnovate ». E confido di cadere anche questa volta in errore nell'affermare che una simile dichiarazione non basta di per sé sola a far discernere se la legge ha carattere generale o particolare. In essa manca la determinazione del tonnello da costruire per la « Finmare », e l'armamento libero; manca l'entità del tonnello da costruire per ciascuna categoria di navi; mancano le cifre di costo o di contributo per le diverse categorie. In tal modo ciascuno si sente autorizzato a dire ed a ripetere che ella, onorevole Ministro, già sa quali navi dovranno essere costruite e per conto di chi. Né queste affermazioni può dirsi sorgano — e tanto meno in me — da apriorismi e neppure dalle ripetute dichiarazioni dell'onorevole Saragat alla stampa di voler potenziare fortemente il gruppo « Finmare ». Queste affermazioni son tratte dalle parole che ella, onorevole Ministro, ebbe a pronunciare in quest'aula in occasione dello « stato di previsione del Ministero della marina mercantile », dal testo della relazione, dagli articoli del disegno di legge e senza che l'onorevole Relatore abbia lanciato alcun allarme né formulata alcuna assicurazione inversa. Ella, onorevole Saragat, ebbe a dirci il 27 ottobre ultimo scorso che la percentuale dell'armamento privato e delle società di interesse nazionale, quasi pari prima della guerra, si è oggi spostata nettamente a favore dell'armamento privato con l'83 per cento di tonnello disponibile; il residuo 17 per cento è sotto il controllo della « Finmare » o si appartiene ad Enti ed Amministrazioni statali; da ciò i finanziamenti che lo Stato deve con-

cedere alle società di interesse nazionale, e particolarmente alla « Finmare ».

Ho detto che troviamo, inoltre, larghi riferimenti nella legge in esame. Difatti agli articoli 3 e 31, e nei chiarimenti illustrativi a pag. 11 della relazione del Governo, si accenna a « navi di nuova costruzione su cui siano installati apparati motori in corso di costruzione... o già costruiti ». Anche a vivere fuori di questo campo di attività, il pensiero di tutti corre a taluni ottimi motori di grande potenza, che sappiamo già da tempo pronti, che non è stato possibile impiegare, ed i quali non possono trovar posto che in grandi navi transoceaniche. Di queste navi transoceaniche si parla ampiamente a pag. 2 della relazione ministeriale, di certo — e l'abbiamo visto — per conto delle società I. R. I., come l'onorevole Ministro ha esposto verbalmente. Si dice, anzi, che l'I. R. I. le abbia predisposte ancor prima dell'approvazione di questa legge, dato che in tal senso si interpreta quel comunicato apparso sulla stampa (*Il Globo*, n. 273) al quale ho dianzi accennato — e che sarebbe stato bene o smentire, o chiarire — e secondo il quale ben 41 mila tonnellate sarebbero assorbite per tre sole navi delle Società di preminente interesse nazionale ed affidate ad un solo cantiere dell'I. R. I., quello di Monfalcone!

Abbiamo, poi, una norma esplicita all'articolo 25 circa le unità occorrenti per i servizi indispensabili con le isole maggiori; e la mente ci porterebbe a pensare alla Società « Tirrenia » dell'I. R. I. se ciò non fosse detto nella relazione del Governo. L'articolo 30 ci richiamerebbe alla memoria il « Lloyd Triestino » dell'I. R. I. se non fosse detto nella stessa relazione.

Nella medesima relazione, e sempre nell'articolo 25, troviamo quella modesta cifra di un miliardo e 200 milioni per quelle ancor più modeste tre mila tonnellate (e tutti sapevamo che nel progetto Cappa erano otto mila, ritenute neppure bastevoli) per le piccole navi delle linee con le isole minori. Queste navi — e lo dovremo attentamente esaminare a proposito dell'articolo 25 — si vorrebbe che diventassero anch'esse navi di Stato perché lo Stato è pronto ad assumerne, e per intero, il costo. E la stampa (*Il Mercantile*, n. 4), può pubblicare senza smentita che le piccole società locali verranno uccise per convogliare tutto nella « Tirrenia » le cui condizioni economiche, non certo assai floride, sono a tutti note. Quindi soffocare sane iniziative locali, estraniare il denaro dei privati per accrescere l'elefantiasi di ottima origine nota, senza di-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

minuire oneri e soltanto per l'accentramento anche di queste espressioni molecolari della navigazione sovvenzionata. Ed ammettiamo l'ipotesi che tali voci non siano vere. Ma per approntare i piani per queste piccole navi non si ricorrerà all'esperienza delle Società che, sia pure con le convenzioni scadute e flotte residue, esercitano, come meglio possono, i servizi delle isole minori. E neppure i contratti di costruzione saranno conclusi, ad esempio, dalle società stesse affiancate e controllate da esponenti di Stato, tra l'altro onde collaborare nella determinazione dei prezzi, nell'andamento delle costruzioni, partecipare ai collaudi, ecc. E neppure costruirle lo Stato, d'intesa con le società, costituendovi ipoteka navale, ed eventualmente girandole a nuove assunzioni dei servizi, dei quali non fossero rinnovate le convenzioni con le società di oggi.

No, nulla di tutto questo, perché troppo semplice, poco oneroso e troppo logico. Meglio affidare la gestazione prima, il parto dopo e la patria potestà infine ad « Ente » da creare, di certo in mano dell'I. R. I., Finmeccanica, Finmare ed altre proliferazioni della stessa famiglia, « Ente » disposto dall'articolo 25 ed illustrato nella relazione dell'onorevole Ministro. Ente i cui vantaggi a troppi appaiono sotto il solo aspetto di continuare bardature tanto inutili quanto onerose, Ente ottimo per creare aspirazioni, incarichi ed altro, difficile da seppellire quando si dovesse trattare di stroncare posizioni conquistate. Ancor meglio ottimo per far scomparire in sordina queste piccole società locali. E mi chiedo se il Parlamento è disposto ad approvare tutto ciò.

Vi è, poi, la disposizione inequivocabile di cui all'articolo 26, primo capoverso: « Società cooperative di navigazione (credo che, in senso solenne, ve ne sia una sola) per il ripristino di navi già recuperate, di stazza lorda non inferiore a sette mila tonnellate »; illustrata nella relazione del Governo, che ci dice chiaramente la sola nave — la *Bixio* — alla quale tale norma dovrà riferirsi. In proposito, è lungi da me ogni motivo di critica, perché, tra l'altro, il provvedimento assolve ad un impegno d'onore da tempo assunto verso i benemeriti lavoratori del mare.

Abbiamo, poi, le navi di tipo speciale, in prima linea le petroliere, ed è qui che potranno sorgere aspirazioni, crearsi illusioni e aversi disillusioni, se la norma si riferisce alle nuove navi da costruire oltre che per le Società di preminente interesse nazionale, anche dell'A. G. I. P., escludendo, sostanzialmente ed *a priori*, tutti i gruppi

armatoriali specializzati in questo campo ed opportuni per evitare ogni situazione di monopolio e per invogliarli a costruire largamente, e per proprio conto, in vista di quella situazione che ho già esaminata.

Abbiamo la pesca, sulla quale, a proposito del mio intervento del 26 ottobre, qualche collega ha benevolmente e scherzosamente detto di essermene fatto « paladino », mentre che io, montato sul « cavallo d'Orlando », fui (come dovevo) disarcionato dall'azione unanime, vigorosa, ben più autorevole e combattiva di colleghi di tutti i settori della Camera. Tuttavia né la legge, né la relazione dell'onorevole Ministro onorano questo settore sino a non nominarlo; ed io mi dolgo che neppure la spada del grande paladino — di certo perché da me indegnamente impugnata — sia riuscita a squarciare le tenebre che continuano ad avvolgere il problema della pesca. E difatti essa in questa legge, ed a prima vista, ci appare come l'araba fenice: che vi sia ciascun lo dice, ove sia nessun lo sa! Eppure vi è, ma in soffitta, perché la si trova sfiorata alla nota 4 della tabella 1 annessa alla legge, essenzialmente accennando a quella oceanica, non sappiamo se soltanto per la ricostruzione della flotta perduta dalla « Genepesca ».

ANGELINI, *Relatore*. E la tabella 3? È proprio per le navi da pesca.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Ed anche non oceanica.

ORLANDO. È vero; ritroviamo la pesca in soffitta due volte, alla tabella 1 ed a quella 3! Comunque ho l'impressione che l'onorevole Relatore, a proposito della pesca oceanica, sia stato assai ottimista, quasi che, costruendo noi talune navi attraverso la legge in esame, potremo finalmente renderci indipendenti.

ANGELINI, *Relatore*. Ma no!

ORLANDO. Onorevole Relatore, le sto dando atto che è proposito lodevole quello di una flotta per la pesca atlantica, se in regime di libera concorrenza essa, per il fatto stesso di assorbire, di certo, assai notevole impegno di contributi, dovrà essere aperta a tutte le iniziative. Ma, per entità adeguata — e dato il largo, possibile, impiego di maestranze dei cantieri e, poi, di marittimi — dobbiamo esser certi che si terrà conto anche delle navi (ottime naturalmente) per la pesca costiera e di altura. Sono esse le sospirate navi che costano relativamente poco e danno tante possibilità di lavoro e per le quali

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

chiediamo che la legge preveda una determinata entità di contributo. Ma, purtroppo, salvo una fioca luce nella tabella 3 annessa alla legge, silenzio nella relazione dell'onorevole Ministro ed in quella dell'onorevole Relatore. Il quale ultimo, invero, mi sembra sia stato tratto in inganno perchè, preoccupandosi proprio della pesca, ha interpretato (come leggiamo a pag. 6 della sua relazione) a questa riferendosi le provvidenze che l'onorevole Ministro, all'alinea dell'articolo 26, ha voluto riservare (e le esamineremo di seguito) alle piccolissime navi da cabotaggio.

ANGELINI, *Relatore*. No, specialmente alla pesca, perchè si tratta di naviglio al di sotto di 150 tonnellate.

ORLANDO. Onorevole Relatore, me ne perdoni: il tonnellaggio non è mai, di per sé solo, elemento determinante il tipo di nave, e quindi neppure in questo caso. Così, mentre son convinto di interpretare bene io, son pronto ad ammettere che, per inverso, interpreta bene Lei. Ciò perchè, nell'un caso come nell'altro, un dissenso tra noi non sorge in quanto insieme possiamo dire all'onorevole Ministro che quelle piccole navi a noi sembrano indispensabili, sia del tipo per il piccolissimo cabotaggio — come ha invocato l'onorevole Mazza — sia del tipo per la pesca come Ella, onorevole Relatore, le auspica. Ed io mi associo ad entrambi gli onorevoli colleghi.

Ma, a proposito del programma generale delle costruzioni, visto nel suo complesso, troviamo più concreti termini nella relazione dell'onorevole Ministro: «Solo allo scopo di prevedere con maggiore approssimazione il carico finanziario dello Stato, senza voler costringere in alcun modo l'iniziativa privata, si è calcolato il costo di un programma di prima urgenza, dell'ammontare complessivo di circa 260 mila tonnellate di stazza lorda». Ma questo non significa che si è calcolato il costo di 260 mila tonnellate di stazza lorda per navi delle quali si conoscono i tipi, i committenti, i cantieri che han già garantite le commesse?

Non ci sfugge, infine, il contenuto dell'articolo 32 — illustrato in modo inequivocabile nella relazione del Governo — a proposito di quelle che vengono chiamate «volenterose iniziative». Ma da parte di chi? Chi, nel dubbio della formulazione di una legge, può avere approntato costosissimi progetti, e, nientemeno, «iniziato trattative per nuove commesse»? E quali sono quei «cantieri che hanno ricevuto commesse», com'è detto nella relazione ministeriale al

fine dell'imposta generale sull'entrata? E quali sono quei «grandi complessi armatoriali» i quali hanno avuta la previdenza «di assicurarsi in tempo e a costo minore gli apparati motori, in attesa di commettere le nuove costruzioni»? Se sono così altamente meritevoli d'elogio diciamo chi essi sono; se l'interpretazione è errata ed allora, quanto meno, smentiamo, se sarà possibile, che si tratta di armamenti e di cantieri che hanno potuto bruciare le tappe avendo saputo, *a priori*, sia di poter godere dei benefici della legge, sia... di essere segnalati alla pubblica riconoscenza!

Se le anzidette varie deduzioni fossero esatte — ed io son certo che Ella, onorevole Ministro, esplicitamente assicurerà il Parlamento ed il Paese della loro infondatezza —; se determinati gruppi (i quali, tra l'altro, o si appartengono allo Stato, o ad esso non sono del tutto estranei) debbono soltanto usufruire dei benefici della legge, ripeto che sarebbe stato meglio dirlo — e si è in tempo — per chiedere al Parlamento se è disposto ad associarsi a tale tendenza.

In questa ipotesi non rimarrebbe che trarne l'intima ed amara conferma che le imprese di navigazione di Stato hanno bisogno, ed ormai a tanti anni di distanza dalla fine della guerra, di un provvedimento di legge come questo e del «Piano E. R. P.» per tentare la ricostruzione di parte delle loro flotte; per inverso, ed al di fuori di schemi politici, che meritano vivo elogio tutti coloro i quali, nel frattempo, con modeste e frammentarie provvidenze legislative, senza così formidabili mezzi economici, e malgrado la perdita subita dalle loro flotte, hanno ridato alla Nazione circa due terzi della sua marina mercantile, creando con ardimento navi degnissime — quelle dimenticate nelle relazioni dell'onorevole Ministro e dell'onorevole Relatore — e che son valse a far sventolare su tutti i mari del mondo, ed in dignità, la bandiera italiana e a dar lavoro alle maestranze dei nostri cantieri, ai nostri equipaggi, ai tecnici, ai lavoratori dei porti, alle officine di riparazione, ai fornitori navali, agli assicuratori e ad altri ed altri ancora.

Per cui, in sostanza, oggi diremmo implicitamente a costoro: voi avete provveduto; non abbiamo provveduto noi per le Società che sono in mani dello Stato; provvediamo con questa legge. Se la Camera vorrà così decidere saprà dichiararlo esplicitamente come è tradizionale costume della nostra Assemblea.

In quest'ipotesi, e sia pure soltanto con la raccolta delle briciole, crede, onorevole Mi-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

nistro, che vi sarebbe la possibilità di aspirare al « premio di consolazione »? Rimarrebbe qualche lira e qualche possibilità, sia pur simbolica, per tutti gli altri armatori italiani? Dovremmo saperlo perché è argomento, forse, non del tutto trascurabile.

Dovremmo, anche, conoscere qualcosa di più a proposito dell'articolo 26 e per il quale l'onorevole Ministro, con squisita sensibilità, avverte nella sua relazione che « ha lo scopo innanzitutto di andare incontro al numeroso ceto di piccoli armatori che possiedono un modesto mezzo nautico, costituente l'unica fonte di lavoro e di sostentamento ». E poiché questo tema non impegna né « Finmare » e Stato, né grandi armatori liberi ed alta finanza, di esso possiamo parlare a cuore ancor più aperto, liberamente, perché si tratta di giusta causa degli umili. Per mio conto osservo che nobili sono i sentimenti espressi dall'onorevole Ministro per sollevare dall'assillo ed avviare verso un'esistenza più serena questi tanto laboriosi, piccolissimi armatori, modesti e diseredati. Di essi dalla fine della guerra, le provvidenze di Stato si ricordano soltanto ora, ed io la volta precedente chiamai « cooperative familiari del mare » questo « numeroso ceto » che barattò le sia pur modeste navi requisite e perdute, con mezzo piatto di lenticchie, al valore di esse, quando poté giungere ad avere le somme. Eppure ci si propone di andare loro incontro con un gesto da consacrare negli annali della generosità umana: con « alcune diecine » di navi (e dimostrerò non potrebbero essere più di 50) come, per non creare illusioni, dice la relazione ministeriale e come l'onorevole Relatore non ha creduto di obiettare.

Ma non rappresenteranno una beffa queste poche diecine di navi per sanare una serie infinita di tremende ingiustizie? Non creeranno perplessità in chi, come Lei, onorevole Ministro, dovrà assegnarle, e rancori tra gli assegnatari e gli esclusi? Non divideranno questi generosi fratelli nostri, sin qui uniti dalla nera miseria e dalla dolorante disoccupazione? Eppure, per far trovare tanti di quei mezzi economici onde evitare di offendere la miseria senza offuscare le tradizioni di signorile ospitalità della marineria italiana, basterebbe smorzare taluni belletti alle navi maggiori col costruire in meno qualche solarium, qualche piscina, qualche bar, qualche sala sportiva, o cinematografica, o da giuoco, e con l'approntare in meno qualche tappeto, qualche pannello e tanti ornamenti di lusso inutili e costosi quando non sono di assai dubbio gusto.

Mi si potrà obiettare: tutte le navi di piccolo cabotaggio sono in crisi e, molte, in disarmo! Ed è vero; ma a parte che questa non sarebbe plausibile ragione quando si discute di giustizia distributiva per tanta povera gente che, di certo, l'I. R. I. non ha sognato né sogna di raccogliere, il disarmo si deve all'influenza di quei tanti fattori ai quali osai accennare nel mio intervento del 26 ottobre ultimo scorso e dei quali l'onorevole Ministro mostra di essere indotto a volersi preoccupare.

GIULIETTI. Il fatto è che c'è la crisi.

ORLANDO. Sì c'è la crisi, alla quale contribuì..., con gesto generoso, l'onorevole Giulietti! (*ilarità*) Perché egli disse fra sé: mi trovo ad avere gran numero di disoccupati fra la gente di mare. Come posso fare per occuparli? Molto semplice: aumento le tabelle di armamento per le piccole navi e, quindi, imbarco i marittimi senza lavoro! Magnifico gesto, generoso e nobile, che riuscì... brillantemente! Tanto vero che quando tale provvedimento si attuò, i piccoli armatori videro salire le spese a tal segno da dover porre le navi in disarmo, sbarcando tutti! (*ilarità*).

GIULIETTI. No, manca il traffico. Le navi non sono ferme per il troppo numeroso equipaggio, ma perché manca il traffico, le merci.

Una voce al centro O perché il noleggio costa troppo.

GIULIETTI. Non è vero; sfrondiamo questo luogo comune. Sono ferme perché mancano le merci.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, lei porta le interruzioni a domicilio (*Si ride*).

GIULIETTI. Mi voglia scusare onorevole Presidente.

ORLANDO. Onorevole Giulietti, so di... rappacificarmi con Lei procedendo nell'esame di questo problema, al di fuori della crisi (che speriamo sia soltanto momentanea), affermando di essere convinto che il graduale rinnovamento di questo tipo di navi, a carattere spesso familiare o cooperativo — per adeguarlo alle necessità dell'ora, per renderlo ancor più economico e vitale — debba far parte di quella visione lungimirante di impiego della mano d'opera nell'esercizio di quei traffici che ci fa apparire insostituibili le piccole navi costiere, rappresentando esse, senza dubbio alcuno, elemento di pratica e concreta utilità economica, funzionale e sociale. Insostituibili, ho detto, in quanto assolvono un compito di allacciamento capillare, e si prestano specialmente per taluni

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

carichi generali di determinate merci che sono, in prevalenza, povere. Superfluo dire altro alla sensibilità degli onorevoli colleghi, convinto come sono che la Camera — unanimemente e, di certo, interpretando anche i sentimenti dei grandi armatori e della « Finmare » — attuerà quell'atto di giustizia che invoco in favore dei più piccoli, dei più modesti, e, forse per questo, dei più meritevoli del nostro fraterno e solidale aiuto.

Ma non dimentichiamo il punto di partenza. Ho chiesto: la legge ha carattere generale o particolare? Onorevole Ministro, Ella non potrà oppormi il disposto dell'articolo 28, lettera b), che esclude « le navi costruite per conto di amministrazioni di Stato o ad esso appartenenti ». Se la legge con questa disposizione avesse voluto escludere le flotte di Stato attraverso quei gruppi ripetutamente indicati, Ella ce lo avrebbe detto nella relazione, ed io sarei intervenuto per sostenere che una legge a carattere generale come questa, non può e non deve escludere nessuno, e neppure la « Finmare ». Potrà, invece, oppormi di aver già risposto alla mia domanda quando ha affermato, « Il programma non deve essere compilato *a priori*, nè tanto meno imposto... se lo Stato interviene in questa opera di ricostruzione, bisogna che il Paese intero ne risenta vantaggi ». Ed allora, onorevole Saragat, mi permetta di dirle che solenne, fondamentale ed inequivocabile com'è questa sua lapidaria formula, da sola sarebbe valsa meglio ad illustrare il progetto di legge, senza far sorgere nè in me, nè in tanti e tanti italiani, quelle angosce tratte dalle Sue espressioni che abbiamo lette e dalle altre che leggeremo.

A togliere, comunque, ogni residuo dubbio Ella, di certo, non mancherà di ripeterci, con la Sua abituale franchezza — e sia pure soltanto *ad abundantiam* — che non vi è alcun programma determinato; esplicitamente ci assicurerà che tutto l'armamento di Stato e libero vien messo in condizione di parità nel formulare le più concrete proposte, entro limiti — ed è sacrosanto — di navi pregevoli; ci tranquillizzerà che saranno preferiti i tipi migliori e di ogni categoria, a chiunque essi possano appartenere. In tal caso e per mio conto scioglierò un inno al provvedimento in esame e mi adopererò per sfatare, al confronto di tutti i malevoli, di qualsivoglia tendenza, tante voci che corrono, che angosciano, e la cui eco non può e non deve a noi sfuggire.

E veniamo alle somme occorrenti per attuare questo non trascurabile programma,

in quanto, nel suo aspetto economico, la ricostruzione della nostra flotta mercantile — e, quindi, la ripresa di operosa attività dei cantieri — è problema di politica creditizia, come osai affermare nel mio intervento del mese scorso. E mentre noi ci preoccupiamo di cantieri e navi, gli Stati Uniti — preoccupati come noi di ottenere una parità di costi delle costruzioni con quelle estere — stanno approntando provvedimenti legislativi in tema di sussidi ai costruttori navali intorno al 45 per cento e ridurranno gli interessi sui pagamenti differiti. È veramente ed altamente esemplare e nobilissimo tutto questo; ma mi si lasci riconoscere che noi facciamo, proporzionalmente, sacrifici ben maggiori stanziando, per contributi, una somma che è modesta in rapporto all'entità del problema, mentre è assai notevole dati gli oneri che gravano sulla pubblica economia. E, con tutto ciò, il rimedio è, purtroppo, inadeguato alla gravità della situazione, in quanto, come l'onorevole Ministro espone, « la capacità produttiva dei cantieri nazionali è tale che essi potrebbero sostenere con sicurezza sia la esecuzione integrale del piano Marshall, sia le eventuali altre ordinazioni che ci venissero dall'estero ». E, aggiungo io, in quanto i contributi, diluendosi in un triennio, vi è da temere non assorbiranno neppure un terzo della potenzialità dei nostri cantieri che si computa in 300 mila tonnellate annue. Quindi: influenza negativa, ad esempio, delle spese generali sui costi; imprescindibile necessità di un più vasto piano di opere a lungo termine, che si potrà tentare di ottenere per mezzo di ordinazioni dall'estero, senza oneri per lo Stato, contribuendo anche noi — in seno all'Organizzazione Europea Cooperazione Economica (O. E. C. E.) — al programma che mira a costruire la flotta mercantile indispensabile nel mondo; concorso internazionale attraverso il piano Marshall, (al quale l'onorevole Ministro accenna nel suo scritto) perchè, come si ripete, entro il 1952 si possa sperare che il nostro tonnellaggio aumenti di altre 700 mila tonnellate.

Passando alle cifre di cui al progetto in esame, la relazione dell'onorevole Ministro ci dice: « In complesso, si tratta di favorire la costruzione di 260 mila tonnellate di stazza lorda, alla quale lo Stato darebbe un contributo di circa un terzo, cioè circa 31 miliardi ». Or è strano, innanzitutto, che, una volta tanto, le cifre non siano state arrotondate: 31 miliardi — e perchè non 30

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

o 35? — trattandosi, come abbiamo letto, di cifra « all'incirca » per contributi da parte dello Stato onde sollecitare le iniziative ed equiparare i costi di produzione nei confronti dei cantieri esteri. 31 miliardi così stanziati: per 8 miliardi nell'esercizio 1948-1949; per 12 miliardi in quello 1949-50; per 14 miliardi in quello 1950-51. Tonnellaggio che si vuol costruire: 260 mila tonnellate di stazza lorda (e perchè non 250, 275, 300 mila?) cifra definitiva, certa, e non già, prudentemente, « all'incirca ». Una sola risposta ho saputo dare a me stesso: che volendo costruire quelle già determinate navi per 260 mila tonnellate di stazza lorda si prevede un costo di 93 miliardi e, quindi, un contributo di 31 miliardi circa. E sarò felice se mi si potrà dimostrare di esser caduto, ancora una volta, in errore.

Vediamo, ora, dove sono questi 93 miliardi. Nulla da dire per quei 31 miliardi stanziati in un triennio. Inoltre — per finanziamenti da parte di « enti ed istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale e rispettivamente il credito peschereccio » — troviamo indicati, all'articolo 21, altri 38 miliardi, con garanzia sussidiaria dello Stato, che rappresentano, in percentuale, il 40 per cento. Ed è, per mio conto, percentuale tuttavia insufficiente, dovendosi prevedere, sia pure soltanto per i piccoli e medi armatori, quella non minore del 60 per cento.

Ma gli « Enti », quindi l'I. M. I. — che non mi sembra si possa dire abbia potuto o voluto rendere accessibile il credito navale, e che non è riuscito a potenziarlo — e gli altri « istituti » — a proposito dei quali insisto nel non credere che attraverso essi, in Italia si trovi largo e serio credito navale e peschereccio — donde trarranno queste notevoli disponibilità? In modo preminente auspicando che, incoraggiati i risparmiatori attraverso sane e cospicue interessenze, si riesca a convincerli del dovere che essi hanno di secondare le industrie del mare. E gli altri 24 miliardi che dovranno sborsare gli armatori — liberi e « Finmare » — sappiamo che li hanno a disposizione? Presso i privati possono pur esservi, nel complesso, entità patrimoniali così cospicue; men certo come possibilità liquide. Ma sarà loro facile ottenerle, sia pure con garanzie reali non di tale entità da inceppare anche ogni più ardita iniziativa? E sarà loro possibile sostenere l'onere di un tasso d'interesse che è, e non dovrebbe essere, tanto superiore alla misura di quello ufficiale di sconto? Peg-

gio, poi, se fosse vero quanto abbiamo potuto leggere sulla stampa (*Il Globo*, n. 235): « Un semplice calcolo dimostra che fermo restando l'attuale tasso del credito navale, per mutui di importo non superiore al 40 per cento del prezzo presunto delle nuove navi, occorrerebbe pagare interessi passivi il cui ammontare complessivo oscillerebbe fra il 50 ed il 60 per cento dei contributi che lo Stato intende erogare per le finalità anzidette ». E tutti sappiamo che il contributo dello Stato nel 40 per cento circa, di cui alla legge sui recuperi, è stato inghiottito dagli interessi sui finanziamenti a tassi che limitiamoci a dire favolosi. E per le Società facenti capo all'I. R. I., chi e da dove potrà provvedervi? Lo Stato? E non deve conoscere il Parlamento quale impegno di somme potrà presumersi per questo titolo?

Se fossi riuscito a dare concrete risposte alle mie stesse domande, sarei ben più tranquillo; mi tranquillizzerà, di certo, l'onorevole Ministro.

Comunque sia, questi 93 miliardi dove affluiranno? Esprimo delle percentuali perché l'onorevole Ministro e l'onorevole Relatore possano, probabilmente, correggermi. In grandi cifre, il 40 per cento (37 miliardi circa) ai cantieri; il 40 per cento (altri 37 miliardi circa) alle fabbriche dei motori; il 20 per cento (altri 19 miliardi circa) a tutte le industrie collaboranti, per accessori di bordo, arredi, corredi, attrezzi ed altro.

Entro questi limiti dobbiamo considerare l'apporto di lavoro e di benefici (ed è tutt'altro che trascurabile) che questa legge si propone. La quale, in definitiva e per il complessivo cento per cento, favorisce l'armamento. Ma quale? Torniamo, quindi, al punto di partenza e riprendiamo l'esame dell'ammontare complessivo del tonnellaggio di stazza lorda che si presume di poter costruire.

Leggiamo nella relazione dell'onorevole Ministro che « solo allo scopo di prevedere con maggiore approssimazione il carico finanziario dello Stato, senza voler costringere in alcun modo l'iniziativa privata, si è calcolato il costo di un programma di prima urgenza, dell'ammontare complessivo di circa 260.000 tonnellate di stazza lorda » che potrà importare « una spesa globale di oltre 90 miliardi ». E mi sono chiesto se l'impostazione di questi termini avrebbe dovuto aver luogo, per inverso, così: poiché abbiamo disponibili soltanto 31 miliardi circa per contributi da parte dello Stato (e che rappresentano intorno al 33 per cento dei costi),

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

si può, quindi, affrontare una spesa complessiva di circa 93 miliardi. Con tale somma quante tonnellate di stazza lorda si possono costruire, naturalmente a seconda dei tipi? E nel chiedere a me stesso anche se sia stato possibile impostare il problema diversamente, ne ho tratta risposta negativa. Ed allora la formula inversa, di cui alla relazione, si è riferita ad un preordinato programma? È questo un nuovo elemento nel senso che sono stati determinati i tipi delle navi ed il loro numero per quelle 260 mila tonnellate di stazza lorda e per quell'ammontare di 93 miliardi circa? Ed implicitamente Ella, onorevole Ministro, non afferma questo quando dichiara che la differenza di prezzi tra i nostri cantieri e quelli esteri Le è apparsa concreta quando « il Ministero della Marina mercantile ha confrontato i preventivi di massima di alcuni prototipi di navi da carico, petroliere, navi da passeggeri »? Dunque progetti esistono, ma chi li abbia predisposti e per conto di quali armatori e di quali cantieri ameremmo ci si dicesse.

Ma anche a non avere questi dubbi, Ella, onorevole Ministro, crede (e tutti siamo d'accordo) possa esser saggio consiglio quello di porre l'ipotesi che, nello spazio di tre anni, potrebbero spostarsi i prezzi di partenza in base ai quali il tonnello verrà al più presto impostato e finanziato. E ce lo afferma con le parole « i prezzi che oggi si possono considerare ragionevoli.... possono subire ulteriori variazioni anche nel prossimo futuro ». Ed allora se, strada facendo, tali prezzi dovessero subire (Dio ce ne guardi!) variazioni, cosa accadrebbe? Lo chiedo perché, purtroppo, nell'applicare tutte le leggi precedenti abbiamo imparato che variazioni di prezzo è fatale prevedere, e che, per questo, è ben noto come i più seri contratti di costruzione di navi contengono, di questi tempi, precise clausole per la « revisione dei prezzi ». E sappiamo che un vasto piano di lavoro in trattative tra il Cantiere Odero-Terni-Orlando e la Russia trova ostacoli proprio per tale clausola.

Ed ancora una domanda: dato che il provvedimento in esame ha determinato, all'articolo 35, cifre per taluni settori (e lo abbiamo visto), perché esso non stabilisce entità di somme — con un certo criterio di elasticità — a loro volta determinate, per tutti i settori? Credo che il Parlamento abbia il diritto di fissare un riparto di somme e di tonnello per le società dei gruppi di Stato e per tutti gli altri armatori; credo che

abbia, ugualmente, il diritto di conoscere per quali tipi di navi queste somme verranno, all'incirca, spese a seconda delle diverse categorie; credo abbia non meno il diritto di stabilire i limiti nei quali, per ciascuna categoria, la spesa dovrà, all'incirca, aver luogo. Tra l'altro, onorevole Ministro, accogliendo la Camera questi miei formali inviti, Ella, nell'espletamento del suo compito, che sarà difficilissimo, di applicazione della legge, potrà opporre a chicchessia non il parere di quella cosiddetta commissione, che non è tecnica, di cui all'articolo 3, bensì le decisioni ben più solenni assunte dal Parlamento, e senza che alcuno possa pretendere da Lei al di là di quanto siamo qui per determinare.

Ed eccoci giunti al capo II ed al III della relazione, ove Ella, onorevole Ministro, a proposito dei cantieri, ci riprospetta, coraggiosamente, uno stato di cose purtroppo reale, vivo e palpitante che mi permetta io riassuma in quattro parole: hanno l'acqua alla gola!

Ella ci dice che tutti si trovano in grande disagio per mancanza di commesse, dovuto all'elevato costo di produzione, in linea assoluta e relativa, in confronto di quelli esteri; e tutti sappiamo che (solo a parlare dei cantieri maggiori) su 92 scali di costruzione 66 sono vuoti o lo saranno entro il 1948: nel giugno 1949, senza interventi fulminei, silenzio ovunque, squallore! Ella, onorevole Ministro, ha elencato i « fattori » di « carattere permanente » e di « carattere transitorio » della crisi, illustrando, con tanta chiarezza — della quale Le va reso merito — il perché della differenza dei costi tra le navi costruite in Italia e quelle costruite all'estero. Eppure, me lo consenta, Le è sfuggito che, tra l'altro, ordinazioni, anche se assai modeste, non si sono avute — ed ormai da un biennio — in attesa di questa sospirata legge, che ha creato tante illusioni e che è saggia cosa non crei ben maggiori disillusioni, tanto più non potendo garantire quella agognata manna celeste che troppi sognano veder piovere, per nostra implorazione, in queste sfolgoranti giornate autunnali.

Tuttavia ritengo che un punto di dissenso potrebbe esservi — e forse vi è — tra noi, non già, s'intende, sull'indispensabile necessità del provvedimento in esame, perché brucia la casa e non dobbiamo rimanere inerti. Ed io ripeto oggi quel che dissi e dirò senza scoraggiamento: che, con qualsiasi sacrificio, dobbiamo intervenire perché tutte le maestranze di tutti i cantieri navali, e tutte le altre, ancor più numerose, delle cosiddette

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

industrie collaboranti, non vengano a trovarsi senza lavoro, o, egualmente doloroso, che espatrino, specialmente per affluire nei cantieri francesi ove sono richieste e desiderate. Tanto più in quanto, intervenendo, diamo la prova tangibile — che confido sia salutare — di avere a cuore le sorti dei nostri lavoratori e possiamo incamminarci verso quell'urgente opera di convincimento per quel definitivo riassetto dei cantieri navali anch'esso decisivo per la serenità di tutti e per lo sgravio del pubblico erario.

Ed allora qual'è questo punto di dissenso?

Ella, onorevole Ministro, con le Sue parole non dico ammette, ma non esclude che la situazione di fatto possa trascinarsi ancora imponendo allo Stato — vi è da presumerlo — ulteriori interventi, ed agli armatori nostri e stranieri di non poter ordinare navi in Italia.

Difatti, nella relazione leggiamo che si debbono attendere « il riassetto della situazione nazionale del lavoro », « provvedimenti di carattere generale », « riorganizzazione delle industrie », e l'onorevole Ministro aggiunge che « questi provvedimenti saranno il risultato di indagini profonde, che richiederanno gran tempo (la riorganizzazione, per esempio, dei cantieri navali è stata oggetto di ripetute inchieste e proposte negli ultimi decenni) ». Ho detto di dissentire, perché questo ragionamento (che gli esperti potranno ritenere logico) a me ricorda, quanto meno, quello di quel tale che, durante un terremoto, vedendo traballare la propria casa e prevedendone fatale il crollo, ragionò nel senso di esser più saggio consiglio attendere onde vedere quel che gli altri inquilini avrebbero fatto, anziché tentare di porsi in salvo immediatamente. E finì, sia pure avendo tanto ragionato, col perire sotto le macerie!

Or a me pare che, se vogliamo premunirci sin d'ora perché non ci crollino addosso, ed in rovina, i cantieri navali, si debba affrontare — subito dopo l'approvazione di questa legge — l'esame dei fattori negativi di carattere permanente e transitorio, ai quali Ella, onorevole Ministro, opportunamente si è riferito perché essi impongono, specialmente taluni, quanto meno il tentativo di un intervento sia pure graduale, ma energico e senza remore.

E mi sembra non sia dubbio che — attraverso il Suo alto e personale intervento con i colleghi di Governo, e la più intima collaborazione delle categorie interessate degli industriali e delle maestranze — Ella abbia tutta l'autorità per porre sul tappeto, e subito, il problema difficile, complesso, non breve. Ed

esso appassiona specialmente quando si ha la Sua squisita sensibilità e si può far valere quella visione obiettiva della quale Ella ci dà prova ancora una volta con l'affermare che « l'importanza nazionale del miglioramento del naviglio e conservazione degli impianti cantieristici, risponde tanto all'interesse privato quanto all'interesse pubblico ». Ed è vero, perché queste industrie cantieristiche (e ne sono un classico esempio quelle della « Finmeccanica » in mano dell'I. R. I.) se non avessero infinite ragioni essenziali di vita, avrebbero quella di carattere sociale: l'impiego delle maestranze, tanto che, se così non fosse, già da tempo troppi cantieri sarebbero stati chiusi, e lo Stato non interverrebbe, come stiamo facendo, per sostenerli. Di certo quell'opera Sua preziosa deve indurre le maestranze — che sono tecnicamente ottime oggi come in passato — a riconoscere, lealmente, nel loro stesso interesse, che l'entità della mano d'opera deve essere efficiente e non esuberante; che il rendimento deve essere naturale e costante; che il patrimonio della nostra attrezzatura cantieristica in tanto può aver vita in quanto sia sostenuto dal risultato che è troppo noto e del quale non è possibile prescindere: ottenere per mezzo del massimo rendimento della mano d'opera necessaria, produzione ottima, sollecita, economica.

Per inverso, Ella dovrà intervenire — sempre nell'interesse delle maestranze — onde sanare la piaga degli oneri passivi e l'alto costo dei finanziamenti; dovrà ripetere che le spese generali diminuiscono con l'aumento della produzione; dovrà assicurare i lavoratori tutti che farà in modo perché, specialmente nel campo dei prodotti lavorati e dei macchinari, si possano consentire quelle facilitazioni che pongano in grado di guadagnare i mercati esteri.

E tale Sua opera, fin dove possibile, intesa, non meno e d'altra parte, a promuovere il rinnovamento dell'organizzazione tecnica ed economica, aggiornando i processi produttivi; razionalizzando gli impianti, specialmente per quel che riguarda la costruzione in serie; alleggerendo i gravami che opprimono le costruzioni navali; determinando, in via definitiva, norme precise e permanenti di esenzioni fiscali dei redditi di esercizio delle navi, e non già soltanto per cinque anni (e si è giunti a 25 anni per i fabbricati), e dell'imposta generale sull'entrata; alleggerendo le tasse di registro attraverso un'imposta fissa; esentando da tributi, per mezzo di norme permanenti, il primo trapasso di proprietà, quando la nave è costruita dal

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

cantiere senza commessa; considerando la *vexata quaestio* delle assicurazioni sociali, contributi, etc.; secondando, ancor più largamente, la vendita di navi all'estero con l'abbassare il limite di età di quelle da scartare (ad esempio 20 anni) e con l'obbligo del reimpiego totale delle somme provenienti dalle vendite medesime.

Il tutto (so di ripetermi e sino alla noia!) appoggiato da quel largo « credito navale » a lunga scadenza, garantito, vitale, stabile, sicuro e non eccessivamente oneroso, che rappresentò l'argomento centrale com'Ella, onorevole Ministro, ebbe benevolmente a giudicarlo nella Sua risposta al mio intervento del 26 ottobre ultimo scorso. « Credito navale », con un contributo d'interesse, anche se modesto, da parte dello Stato perché vengano spronate le iniziative di tutti, in parità, al fine di costruire navi ottime e necessarie, superando la carenza di una politica creditizia che è sempre stata, tra noi, inadeguata agli intenti. Così potranno avviarsi i costi effettivamente al minimo; ridursi « alla misura strettamente indispensabile » com'Ella, onorevole Ministro, ben dice — ed è tempo — questi sacrifici dell'erario, a fondo perduto, ben più onerosi che non la partecipazione agli interessi sui finanziamenti, oggi proibitivi, e che Ella, con prudente saggezza, ha posto sotto il manto delle Sue accorte, velate, ma significative parole « alto costo dei finanziamenti » e « accentuato gravame degli oneri finanziari passivi ». E ritengo che Ella, nello scrivere queste parole, abbia ricordato l'ultimo bilancio della Odero-Terni-Orlando (gruppo Finmeccanica - I.R.I.) dal quale appare che essa ha dovuto sostenere, per interessi sui finanziamenti, un onere di 636 milioni e 400.000, somma che ha largamente contribuito alla imponente perdita accertata.

Onorevole Ministro, compito difficile ho detto, ma compito così nobile, così grande, così rispondente alle doti che Ella possiede di tenacia, d'intelletto, di cuore; per cui ho la certezza che, affrontato il problema proprio prendendo per base quei fattori negativi che ha opportunamente rilevati, Ella riuscirà, con graduali provvidenze, a rimettere i nostri cantieri in condizioni di riacquistare la clientela estera, la quale non aspira, a parità di costi, che tornare a servirsi della nostra organizzazione come per il passato.

Tanto che i cantieri inglesi non vanterebbero, come invece vantano in questo momento, più del 50 per cento del tonnellaggio mondiale in costruzione. Ed i cantieri nostri

non rappresenterebbero più un grave onere, quando potessero contare su di un'attività annuale continuativa di almeno, circa, il 70 per cento di quelle 300.000 tonnellate di stazza lorda annue, loro massima capacità produttiva, alla quale ho accennato.

Ma vi è l'altro tema della differenza di costi, tra la produzione nostra e quella estera, differenza che non soltanto non ha subito una diminuzione, ma è tuttavia in progresso.

Se prendiamo per base i vari momenti in cui le diverse e più recenti leggi incoraggiative a favore della marina mercantile sono state emanate, si è avuto un crescendo nella differenza, ad esempio, tra i costi britannici ed i costi italiani. Ed Ella, onorevole Ministro, ce la denuncia nel 1935 valutata nel 24,2 per cento ed ora nel 29 per cento, che vien ritenuto inferiore al vero, corrispondente, quindi, a quella percentuale di un terzo in più, che pur correndo sulla bocca di tutti, molti non ritengono esatta, percentuale che ora la relazione del Governo ci conferma quale « differenza media, minima, ragionevole ». Quindi non possiamo discutere di differenze minori, ma di questo aumento progressivo, che non si è riusciti sin qui a contrarre, ed il quale aggrava quella situazione di disagio che conduce a perdite di bilancio colossali ed a forzati interventi. Così essendo, non si può che esser d'accordo con Lei, onorevole Ministro, là dove sostiene che « condizione pregiudiziale perché l'industria navale e meccanica italiana possa lavorare, si è che i suoi prezzi non siano superiori a quelli delle industrie estere concorrenti, perché si tratta di una industria essenzialmente internazionale, per la quale non esistono né mercati chiusi, né limitazioni efficaci, né protezione doganale ».

Posto l'anzidetto stato di fatto; formulando l'auspicio di una sistemazione concreta, sia pur attraverso un cammino arduo e non breve, chiediamoci quante e quali industrie potranno beneficiare della legge. Sotto questo aspetto sono troppo note le preoccupazioni degli ambienti cantieristici, preoccupazioni ancor più penose perché corrono, soprattutto, tra le maestranze. Io, invero, son più sereno per le parole stesse dell'onorevole Ministro, attraverso le quali — e dobbiamo dargliene atto — ha avuto la squisita sensibilità di dirci: sia i Cantieri del gruppo « Finmeccanica » dell'I. R. I. sia quelli maggiori che non ne fanno parte, proposito consacrato in recenti interviste.

Per inverso, onorevole Ministro, l'interpretazione che pubblico e stampa han dat

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

e danno, non è così rassicurante e unanime, tanto vero che penso occorra tranquillizzare tali pericolose preoccupazioni. Io son tra coloro i quali pensano sarebbe in proposito fuor di luogo ed oziosa la seguente domanda: dobbiamo preoccuparci perché la legge tenga conto dell'uguale diritto al lavoro che hanno tutte le maestranze di tutti i cantieri navali, maggiori e minori, che siano in efficienza e razionalmente organizzati, o in via di esserlo, oppure del diritto soltanto di talune maestranze per l'appartenenza o la statura dei cantieri che le impiegano?

E per mio conto considero la domanda oziosa e fuor di luogo perché non è dubbio che Ella, onorevole Ministro, ed ancor più di noi, si preoccupa di tutti, maggiori, medi e piccoli. E lo ha dichiarato espressivamente in una Sua intervista (*Corriere mercantile*, n. 41) quando ha detto: « affermare che tale provvedimento non darà lavoro ai piccoli cantieri è inesatto ». E dopo avere accennato alle piccole navi Ella ha soggiunto: « alla costruzione di tale naviglio provvedono in genere i piccoli cantieri ». Se così dovrà essere, pienamente d'accordo, perché nessuno potrebbe ammettere che gli operai del cantiere A debbano aver diritto ad esser occupati, a lavorare, ed a vivere, mentre quelli del cantiere B debbano avere il dovere di rimanere disoccupati e di morire di fame. E lungi, di certo, dal comune proposito di creare uno stato di fatto diverso, perché sarebbe foriero di quelle che l'altra volta chiamai « situazioni di pericoloso disagio » e che offenderebbe chiunque è convinto esiste tra i cittadini quell'uguaglianza nel diritto al lavoro ed alla vita che consacrammo così solennemente nella Costituzione. Serenità da parte mia ho detto, per quanto mi consenta affermi che Ella, onorevole Ministro, all'articolo 2, ultimo comma, riferendosi ai cantieri, ci propone una formula talmente sibillina da rimanere ammirati, in quanto, per essere nei termini meno chiari, più si presta a pericolose interpretazioni quando non sono fallaci come, di certo, la mia.

Ella dice che quel comitato cosiddetto tecnico di cui all'articolo 3 — ed il quale è soltanto consultivo — « provvede alla ripartizione.... tenuto prevalentemente (parola non chiara) conto della capacità produttiva, qualitativa, e quantitativa di ciascuno ».

Il perché di tutta questa casistica non riusciamo a trarre né dalla relazione dell'onorevole Ministro, né, tanto meno, da quella dell'onorevole Relatore. Comunque, tentiamo di chiarire.

« Capacità produttiva », formula che interpreto per « capacità di produrre » mentre, a pag. 3 della relazione, si dà ad essa il significato di « capacità quantitativa » della quale dirò subito dopo, sempre a proposito di questa casistica. Ma se si tratta di cantieri navali degni di questo nome e non di officine che possono solo fabbricare ferri da cavallo, non è dubbio che ciascun cantiere deve avere capacità produttiva in rapporto, s'intende, alla propria attrezzatura e potenzialità. Né si daranno a costruire navi ad officine di sole riparazioni e di raddobbo. Termini, comunque, superflui.

« Capacità qualitativa », espressione non meno superflua, essendo fuor di dubbio che Ella, onorevole Ministro, non penserebbe, di certo, di far costruire un transatlantico, così possente e ricco di installazioni di qualità, da un piccolo cantiere artigiano, o una grande petroliera da un cantiere minore attrezzato per costruzioni in legno.

« Capacità quantitativa », termine anche esso superfluo. Se Ella, onorevole Ministro, avesse la possibilità di disporre l'impostazione di un migliaio di navi, ed allora — me ne rendo conto — dovrebbe chiedersi quante navi ciascun cantiere potrebbe essere in grado di impostare e produrre. Per il provvedimento in esame questa angoscia non sorge, ed Ella, onorevole Saragat, ce lo afferma nella relazione, là dove ci avverte che « la capacità produttiva dei cantieri nazionali è tale che essi potrebbero sostenere con sicurezza, sia la esecuzione integrale del piano Marshall, sia le eventuali altre ordinazioni che ci venissero dall'estero ». Salvo che « capacità quantitativa » non si debba intendere di dare lavoro a chi ne ha più possibilità, vale a dire vibrando un colpo mortale a tutti i cantieri medi i quali, di certo, non hanno e non debbono avere titanici impianti.

A completare quei termini oscuri, ed a concludere questa strana formula, vi sono — me lo consenta, onorevole Ministro — quelle parole che, alla prima superficiale lettura, han sorpreso favorevolmente tutti; là dove Ella dice che terrà anche conto « del carico di lavoro » di ciascun cantiere. Ma se, consacrando coraggiosamente una verità troppo nota, Ella afferma che i cantieri, senza eccezione, non hanno lavoro e che, se non vi provvediamo, dovranno chiudere? La prego dirci, per segnalarli alla pubblica riconoscenza, quali sono questi fortunati cantieri ove potrà esserle possibile trovare un carico di lavoro tale da prevedere il caso di dover negar loro l'affidamento di una

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

qualsiasi costruzione di quelle che la legge si propone.

GIAVI. Ma ci sono cantieri che lavorano per riparazioni. Per esempio a Monfalcone c'è il *Biancamano* e il *Conte Grande*. C'è la «Breda» per la *Nino Bixio*...

ORLANDO. Mi consenta, onorevole Giavi: il cantiere di Monfalcone sta riparando quelle navi che Ella ha nominato, e, come abbiamo visto, si attende la costruzione di tre navi per 41.000 tonnellate. Ma, nel dare ad esso questo carico di lavoro, si tien conto del carico di lavoro degli altri cantieri onde evitare squilibri?

GIAVI. Si terrà conto anche di questo.

ORLANDO. D'accordo se se ne terrà conto, onorevole Giavi, ed io non ho fondate ragioni, oggi, per dubitarne.

Comunque, tutta questa casistica, nella formula enigmatica, oscura, complessa, inutile a prima vista, a che cosa serve?

Ammissibile possa pensarsi (ma, tengo a ripeterlo, io sono tra quei pochi che continuano a non credere) che serve per la scelta soltanto dei cantieri ai quali mi sono riferito, probabilmente — e deve essere per tutti noi grande preoccupazione — per contribuire ad alleviare tutti i complessi industriali della non ancora assestata «Finmeccanica» afflitta dal cronico malanno del disavanzo, come, purtroppo, «l'Ansaldo» con 7.023.526.231 di perdita (esercizio 1947-48), della «Odero-Terni-Orlando» con 2.556.500.000 (Bilancio al 31 marzo 1948) di perdita, e così via, perdite fortunatamente coperte con «rivalutazioni di bilancio», oppure di altri cantieri che vivono sotto il tremendo incubo della chiusura, come — per tutti — il cantiere di Taranto che può vantare tante meritate glorie. Sappiamo che la riorganizzazione dei cantieri della «Finmeccanica» proprio in questi giorni è stato oggetto di esame e che persino la stampa (*Il mercantile* n. 6) si sente autorizzata ad affermare che ad essi «per la fine dell'anno sarà dato il via al nuovo programma che la «Finmeccanica» si propone, e che consentirà anche l'acquisizione di non poche ordinazioni dall'estero». Ed io ringrazio il Signore di compiere questo miracolo dato che solo il Signore potrà farlo senza puntare unicamente su questa legge ed evitando di dover concludere con l'onorevole Relatore: «Chi non sarà in grado nei prossimi anni di riorganizzarsi e trasformarsi, assumendo la necessaria fisionomia di azienda economicamente autonoma, dovrà, purtroppo, ma necessariamente scomparire».

Ebbene, onorevole Ministro, non si può che aderire anche al proposito di un ennesimo tentativo di risanamento di tale situazione, invero assai precaria, del gruppo «Finmeccanica», sempre che si riconosca egualmente, e si premino, gli eroismi che han fatto e fanno cantieri grandi, medi e piccoli che hanno avuto e possono aspirare a posizioni di primato; che hanno affrontato e sostenuto la ricostruzione degli impianti con mezzi propri, senza ancora incassare una lira per danni di guerra; che non hanno possibilità di procurarsi somme neppure entro i più modesti limiti, cantieri i quali, se presentassero alla autorità giudiziaria competente i loro bilanci con perdite come le anzidette, e senza possibilità di rivalutazione, sarebbero fatalmente chiusi per strepitosi fallimenti o andrebbero anch'essi a finire, in rovina, nel grande sanatorio I. R. I., al quale dobbiamo evitare simili, ulteriori, iatture.

Or, dunque, ed anche ammesso — come io non voglio aprioristicamente dubitare — che con 90 miliardi circa Ella, onorevole Saragat, possa promuovere l'impostazione, frattanto, di 260 mila tonnellate di stazza lorda, a quali cantieri questo tonnellaggio potrà essere equamente affidato? E naturalmente mi riferisco, anche qui, ai cantieri organizzati o in corso di riorganizzazione in modo razionale e che hanno o possono avere condizioni che non siano antieconomiche. La relazione dell'onorevole Ministro ci viene incontro opportunamente, ma sino ad un certo punto, là dove afferma: «giacché le costruzioni indicate per 260.000 tonnellate di stazza lorda costituiscono il minimo indispensabile per dare modo ai cantieri di non chiudere prima che lo sviluppo completo del piano Marshall abbia esecuzione» e subito dopo: «darebbe lavoro cospicuo ai cantieri navali, che oggi dispongono di una mano d'opera di circa 40.000 unità, oltre a quella assai più numerosa di tutte le industrie collaboranti».

Su questi temi confido che la Camera vorrà considerare gli interrogativi che vado a porre: ordinazioni assicurate a tutti i cantieri, o a taluni? Attraverso un'organica divisione del lavoro, a seconda delle caratteristiche e del grado di potenziamento dei vari cantieri? Per assegnazione, o in regime di libera concorrenza così da acquisire i prezzi remunerativi minimi? L'armamento avrà libertà di scelta, sia pure prevedendo noi l'intervento dello Stato per evitare effettive sperequazioni del carico di lavoro fra i diversi cantieri? E, nel caso d'impegno di tutti i cantieri, si potranno determinare i prezzi

migliori per qualità e quantità di produzione per tipi e per tant'altro, onde evitare una specie di consorzio monopolistico proprio nel campo dei prezzi? E chi assolverà questo assai difficile compito, se non Lei soltanto, onorevole Ministro, che si è riservato il diritto di assegnare le costruzioni ai diversi cantieri? E chi L'assisterà, dato che Ella non prevede intorno a sé alcun consenso tecnico, alcuna partecipazione di estranei, bensì soltanto quello che non impropriamente oso chiamare « consiglio di gabinetto », ora sotto altro titolo esposto all'articolo 3, con poteri ben maggiori che non quelli di una suprema corte, giudicante nel caso una materia nella quale il peccare anche soltanto per incomprendimento può rappresentare fonte di imperdonabili ingiustizie?

Non mi sfugge che la nostra Commissione Parlamentare vuole che a quel comitato di cui all'articolo 3 vengano affiancati non tre, bensì cinque esperti di « chiara fama », veri e propri titani della tecnica. E, per mio conto, aderisco all'iniziativa, purché si stia in guardia che essi non abbiano — come non debbono assolutamente avere — alcun rapporto diretto o indiretto con gli armatori ed i cantieri che potranno chiedere di usufruire di questa legge. E mi sembra che su ciò sia superfluo aggiungere altro, in quanto non può esser dubbio che siamo tutti d'accordo. (*Commenti*)

Quegli interrogativi che ho osato porre in evidenza han dovuto, di certo, tormentarLa, onorevole Ministro, prima di giungere alla soluzione che sconosciamo anche sotto il seguente aspetto: fino a qual punto e con quali mezzi potrà spiegarsi l'opera Sua moderatrice?

Ci dica, La prego, qualcosa in merito, per rasserenare con noi tanti e tanti italiani per i quali questa legge non rappresenta soltanto l'espressione di una sensibilità nel campo politico, economico, tecnico, sociale, ma la sentenza che può dare speranza di vita o certezza di morte. In tale attesa non è fare delle profezie dicendo che le grandi navi non potranno che essere costruite nei grandi cantieri. Quanti essi sono, la Camera sa, ed io ne ricordo il numero soltanto perché sia ancor più presente in questa discussione: grandi cantieri 15, dei quali 4 soltanto che chiamerò « privati »: due (i cantieri di Taranto e quelli « Breda » di Venezia, entrambi di prim'ordine) che rappresentano qualcosa d'indefinibile tra privati e del gruppo I. R. I. ...

GIACCI. Privati.

ORLANDO. Tanto meglio! infine 9 della « Finmeccanica » del gruppo I. R. I., e questi ultimi sono i più pesanti e come entità di maestranze e, come abbiamo visto, di oneri passivi.

Così essendo, penso che non dovrebbe esserLe difficile, onorevole Ministro, favorire i cantieri dell'I. R. I. e quel 27 per cento di grandi cantieri privati. Ma penso anche che, se vogliamo raggiungere questo intento, dobbiamo proporci l'impostazione di almeno 15 grandi navi per farne costruire sia pure una sola (ed è nulla!) a ciascuno dei cantieri anzidetti, e, naturalmente, tenendo conto del rapporto tra entità delle navi e potenzialità lavorativa di ciascun cantiere.

Su questo punto non ho, tuttavia, troppe perplessità perché se anche consideriamo il tonnello medio di stazza lorda di circa 14 mila tonnellate (e credo di esagerare) val quanto dire che possiamo impostare 15 navi (quindi non più di una nave per ciascuno dei grandi cantieri) impiegando 210 mila tonnellate delle 260 mila alle quali è cenno nella relazione.

Quanti i cantieri minori in efficienza, degni di questo nome, ed in grado di costruire ottime navi in acciaio di medio e piccolo tonnello? Non più di 25, i quali, da quel che so, hanno una possibilità di produzione annua di circa 40 mila tonnellate di stazza lorda.

Ammesso si voglia, anche qui, raggiungere l'intento di assegnazioni a ciascun cantiere; limitando le assegnazioni a sole 18.000 tonnellate di stazza lorda complessive circa, val quanto dire che questi cantieri minori potrebbero costruire 25 navi in acciaio, in media di 700-800 tonnellate di stazza lorda ciascuna, per le quali la legge dovrebbe stanziare un contributo di soli 900 milioni circa. Ed in queste 18.000 tonnellate di stazza lorda circa comprendo quelle navi per la pesca atlantica che questi cantieri medi sono bene in grado di costruire, e, non mi sembra dubbio, anche quelle navi per le isole minori e di cui all'articolo 25.

Abbiamo, poi, i piccoli cantieri, quelli che non possono costruire che navi in legno. Il numero di essi è pletorico, ma ritengo si è nel vero affermando che un centinaio sono quelli efficienti ed in grado di poter procedere, ritmicamente, ad ottime nuove costruzioni.

Questi cantieri sappiamo hanno possibilità di produzione di circa 30 mila tonnellate di stazza lorda annue. Ora, ammesso che tra piccole navi di cabotaggio (aline)

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

dell'articolo 26) e piccoli bastimenti da pesca possa calcolarsi un tonnellaggio medio di 300 tonnellate di stazza lorda (ed io, indubbiamente, esagero), val quanto dire che si può assegnare a ciascun cantiere una nave, assicurando lavoro per meno di un anno. D'altra parte, Ella, onorevole Ministro, vorrebbe escludere all'articolo 28 — e secondo me ingiustamente — taluni tipi di piccole navi portuali delle quali grande è il bisogno e che i piccoli cantieri potrebbero costruire...

ANGELINI, *Relatore*. Un'emendamento della Commissione le ha incluse.

ORLANDO. Onorevole Relatore, stavo proprio per dir questo e per esprimere il mio parere nel senso che l'emendamento è quanto mai opportuno. Tra l'altro sarebbe strano avere una flotta di una certa efficienza e, per contro, un'attrezzatura nautica portuale assolutamente irrisoria.

In ogni modo l'onorevole Ministro, sempre all'articolo 26, vorrebbe stanziare per il finanziamento delle piccole navi 500 milioni, più il contributo di un terzo in circa 166 milioni, così in totale circa 666 milioni. Ma, se non vado errato, calcolando il costo medio di 15 milioni per nave, per quelle cento navi occorre un miliardo e 500 milioni e, quindi, un finanziamento di circa un miliardo ed un contributo di non meno di 500 milioni. Ed è così che se Ella, onorevole Ministro, preventiva in tutto quelle cifre che ho ricordate per finanziamento e contributo, 45 navi circa e non 100 si prefigge di far costruire.

E 45 navi è irrisoria cifra per i piccoli cantieri dei quali tratto e per le migliaia di modesti armatori dei quali ho appassionatamente detto.

Purtroppo, onorevole Ministro, non ho molta dimestichezza con questi problemi e mi avvedo tardi che la passione mi ha condotto a sognare una febbrile operosità di tutti i nostri vitali cantieri navali degni di questo nome.

Ma se — per un sol momento fantasticando — un programma ben più vasto venisse determinato, Ella, onorevole Saragat, potrebbe giustamente muover vanto di aver tenuto conto di tutti i cantieri e potrebbe garantirci di costruire navi dei vari tipi, per armatori diversi, dando, tra l'altro, incremento sensibile a quelle navi da pesca, a proposito delle quali, non lo dimentichi, da ogni settore della Camera Le è venuto, Le viene e Le verrà una invocazione appassionata e solidale, che Ella di certo, non mancherà di raccogliere in quanto dettata dal-

l'interesse generale dell'alimentazione e da quello di soccorrere tanti modesti ed onesti lavoratori disoccupati.

Sia pure con sole 140 navi, di cui al mio strano sogno, Ella darebbe un certo ritmo di lavoro alle fabbriche costruttrici dei motori, secondo la loro specializzazione, ed a tutte le industrie collaboranti, affrontando nel miglior modo, e sia pure al momento, i problemi che ci assillano.

Che il chimerico programma esposto possa corrispondere a quello reale che Ella, onorevole Saragat, ha, con ben maggiore competenza, studiato, non importa considerare. Importa invece che Ella, onorevole Ministro, ci dica che non consentirà, fermamente, sperequazioni, così che la s fibrante attesa — la quale affanna oggi le nostre maestranze — possa trasformarsi nella gioia di un lavoro diuturno ed animoso per tutti, sotto l'usbergo Suo, sereno tutelatore in egual tempo degli interessi dei cantieri e di quelli di tutto l'armamento.

Sul quarto capitolo della relazione posso sorvolare, tra l'altro, in quanto su di esso dovremo intrattenerci in occasione dell'esame degli articoli della legge.

Mi si lasci pur dire che, nel formulare questo disegno di legge, l'onorevole Ministro è rimasto affascinato da quel groviglio di facilitazioni che tutti abbiamo in altre leggi deprecate perché labirinto senza possibilità di sicuro orientamento.

Fascino per le facilitazioni ed agevolazioni, e di esse talune per i costruttori, altre per gli armatori; per i contributi diretti e contributi indiretti; contributo sui materiali; contributo di ammortamento; contributo integrativo e, ancora, garanzie, agevolazioni fra esenzioni, franchigie doganali, esoneri, ed altro. E di conseguenza, moltiplicazioni, equazioni, coefficienti, fattori, rapporti, percentuali, e così di seguito, raggiungendo assai brillantemente l'effetto di rendere la legge la meno comprensibile proprio là dove tutti — e non soltanto i dotti — hanno il diritto ed il dovere di capirla quasi a prima vista. E poiché non vorrei che gli onorevoli colleghi possano pensare che esagero, li prego di voler scorrere i due ultimi capoversi dell'articolo 4, gli articoli 5 e 6, il capoverso dell'articolo 29, per non accennare ad altri.

ANGELINI, *Relatore*. È il riassunto della relazione: 5 per cento, 12,16, ecc.

ORLANDO. Onorevole Relatore, tale riassunto non toglie che rimanga l'impostazione da me accennata. Mi lasci, anzi, dire che speravo — e quanti con me han sperato! — di

veder abbandonate, finalmente, tutte queste incrostazioni copiate, senza discriminazioni geniali o geniali ritocchi, dalle leggi precedenti, motivi di tanti contrasti e di lenta ed esasperante applicazione dei provvedimenti, per sostituirle con elementi determinanti alla portata di tutti.

Invero, vi è una cosiddetta facilitazione che a pag. 8 della relazione si vorrebbe riconnettere con precedenti legislativi non meglio indicati: facilitazione disposta all'articolo 10 della legge sotto il titolo di « esonerazione da requisizione e noleggio obbligatorio per 5 anni, salvo il caso di guerra e gli altri casi di emergenza ». Questa cosiddetta facilitazione pone sullo schermo, per inverso, e forse non volendolo (a danno, nel caso, di coloro che non ricadranno nei benefici di questa legge), il metodo del quale si è già fatta tanta cattiva esperienza, di volere perpetuare, abusandone, il dannato sistema della requisizione e dei noleggi obbligatori causa di infinite tragedie, fonte di immeritate miserie, limitazione alla libertà di disporre. Comunque requisizione o noleggio obbligatorio imprescindibili quando riguardano tutti, odiosi ed ingiusti quando colpiscono soltanto taluni. Ed io confido che non sia questo l'intento della legge perchè, diversamente, le navi che verranno costruite in base ad essa avranno il contributo di un terzo, le esenzioni, i benefici e, nel caso di guerra e di noli folli, potranno serenamente guadagnarli perchè non saranno requisite; alla requisizione, e per il solito tozzo di pane, si provvederà attraverso le navi di quanti non hanno atteso questa legge per compiere il dover loro. E carità di Patria consiglia di stendere un candido velo su quanto è accaduto, in proposito, durante l'ultima guerra ed anche dopo, ma ragioni di più perchè simili ingiustizie non abbiano a ripetersi.

Ed a proposito della legge sulla requisizione delle navi, mi consenta, onorevole Ministro, Le preannunzi sin d'ora che mi farò promotore di una proposta d'iniziativa parlamentare, perchè, in tempo e con calma, si riformi quella legge, la quale, come vedremo, offende la sensibilità di chiunque abbia la benchè minima conoscenza dei più elementari principi di diritto; estranea gli armatori nel momento in cui l'opera loro deve esser posta al servizio del Paese; spoglia ciascuno dei beni che gli appartengono; impone duri sacrifici e non a tutti; compensa con un'entità irrisoria, che rappresenta un meditato oltraggio alle più elementari norme di giustizia.

Sull'ultimo capitolo della parte generale, il V, vorrei, onorevole Ministro, che Ella oralmente, fosse più espressivo e suadente di quanto non ha potuto esserlo nella relazione e nel testo della legge.

Ella si richiama alle leggi del 1938 e del 1947, a proposito dei contributi per miglioramento delle navi già in esercizio. Ma per la legge del 1947 gli onorevoli colleghi che nell'Assemblea Costituente facevan parte della IV Commissione permanente per l'esame dei disegni di legge — ed io con loro — considerarono la norma come imposta da una circostanza dominante: di migliorare, cioè, le poche navi che avevamo e che bisognava sfruttare al massimo, non essendovi l'immediata possibilità di averne delle altre.

Nella legge del 1938 si provvide per farne godere talune navi ottime, ma lente; altre non perfette nei mezzi di scarica; altre con installazioni per passeggeri da rimodernare, e così di seguito. Ed in epoca come quella di folli primati si ritenne opportuno il contributo dello Stato per miglioramento... senza andare per il sottile, senza badare a spese!

Ma, onorevole Ministro, Le è sfuggito che, come abbiamo visto, Ella ci ha detto la flotta esistente come « costituita principalmente di tonnellaggio di seconda mano, adatto solo al traffico ordinario » ed aggiungo io, con larga rappresentanza di navi ormai decrepite.

Pur tuttavia, son disposto a ricredermi sulla convenienza di tali cure Woronoff se mi si induce a riflettere che queste agevolazioni per lavori di miglioramento di cui valga la spesa si debbono intendere riferite a tutte le commesse di trasformazione, in quanto son proprio quelle che consentono un più sbrigativo superamento di quel processo di gestazione che imporranno le trattative per le nuove costruzioni. Data la loro natura, finanziariamente meno impegnativa e tecnicamente più semplice, i miglioramenti possono intervenire qua i ottimi mezzi di saldatura (e l'ho egualmente detto per le navi recuperabili) nel delicato periodo di emergenza che intercorre tra l'entrata in vigore della legge ed i suoi pratici effetti sempre ai fini delle nuove costruzioni, impiegando gran numero di maestranze.

Se così fosse non avrei che a plaudire. Invece, onorevole Ministro, la legge non mi soddisfa, là dove riserva alle migliorie, come io le ho accennato, il solo 5 per cento di contributi indiretti, perchè all'articolo 18 limita i benefici e all'articolo 32 non ammette al trattamento retroattivo. E mi chiedo come si può essere indotti a raggiungere gli intenti

nobilissimi di trasformare, modificare, migliorare navi con quell'irrisorio contributo del 5 per cento. E non Le sembra che questo tema ci conduce a preoccuparci, anche, di quelle 135, circa, officine di riparazioni navali le quali, nella maggior parte, appartengono alla media e piccola industria, che han compiuto prodigiosi lavori di ricostruzione e ripristino, ed impiegano un assai notevole numero di maestranze? Con questo provvedimento, che cosa ci ripromettiamo di affidar loro? Vorrei proprio saperlo, dato che (ed è detto nella relazione) la legge, all'articolo 15, si vuol riferire pressoché soltanto, e senza possibilità di dubbi, alla «sostituzione di apparati motori». E perché soltanto apparati motori? Perché, dice la relazione, si «assicura lavoro anche all'industria dei motori navali».

Ma, mi perdoni, onorevole Ministro: i motori per le navi da costruire non li fabbricheranno tali industrie? Ed anche ammesso che tutto ciò fosse chiaro, mi chiedo: quali le navi che meritano un contributo dello Stato per questa sostituzione? Non certo quelle nuovissime ed ottime che le nostre maestranze han costruito e di recente; non certamente le decrepite destinate alla demolizione; non quelle che i nostri armatori, dando prova di saggezza, sapranno radiare, vendendole all'estero. Ed allora non rimane, essenzialmente, che quel milione circa di tonnellate di stazza lorda rappresentato dalle navi già americane alle quali, in preminenza, e senza dubbi, si riferiscono le parole dell'onorevole Ministro «naviglio costruito durante le ostilità», navi che, aggiungo io, hanno consumo elevato. Ma lo Stato agevolando l'acquisto attraverso le garanzie prestate; la concessione di valuta per pagarne il 25 per cento; le speciali esenzioni ed agevolazioni fiscali che han ridotto dal 16 al 2 per cento i contributi e diritti a carico degli armatori; con l'assegnarle loro, è venuto incontro a tutti i disastri dalla guerra, o soltanto a taluni? Non a tutti, di certo, come pur avrebbe voluto. Tali navi han rappresentato beneficio, anche se modesto, nelle mani dei nostri tenaci, operosi e silenziosi armatori e della «Finmare» pel fatto stesso di essere navi pronte e comprate a credito? Non è dubbio! Con queste navi (e nessuno più di me se ne compiace) gli armatori confidano di estinguere, attraverso economie ed a rate, i debiti ipotecari per esse contratti? È cosa che nessuno contesta! Ed allora, dopo tanto baccano — e se ne è fatto persino troppo su questa materia — è giunto il momento di distrarre una parte di quelle assai modeste

somme che abbiamo a disposizione per destinarle all'anzidetto unico scopo delle motrici di talune *Liberty* che, penso, appartengono alla «Finmare»? Non sarebbe meglio tentare, ad esempio, di compiere opera più vasta di giustizia verso coloro che la guerra ha diseredato, o quasi? E quanto si vuol stanziare per queste sostituzioni di apparati motori? È indispensabile saperlo se dobbiamo renderci conto degli intenti tecnici, economici e sociali che la legge vuol ripromettersi.

Onorevole Ministro, è attraverso gli anzidetti interrogativi che pongo il quesito, perché Ella, nel Suo proverbiale alto senso di equità, possa darmi atto che a questi miglioramenti avremo tempo di pensare e dovremo, anzi, ed al più presto, pensare; ma non aggraviamo, per carità, proprio oggi, una situazione di cose già tanto fragile, e non riapriamo possibilità di contrasti che il tempo e gli animi più sereni pongono, fortunatamente, nell'oblio.

La Camera, nella sua squisita sensibilità e nella pienezza dei suoi poteri, giudichi queste preoccupazioni mie, sempre (e l'ho detto in principio) sotto l'aspetto della più sana giustizia distributiva.

E, prima di finire, come mi accingo a fare, prego gli onorevoli colleghi, specialmente quelli della Sicilia, di non voler perdere di vista qualche spunto sui finanziamenti; ad esempio quello di cui a pag. 11 della relazione del Governo e là dove, facendo riferimento all'articolo 26, si dice che «l'Istituto Mobiliare Italiano, sarà l'Ente incaricato dei finanziamenti».

Avremo agio di discuterne durante l'esame sugli articoli, ma si abbia presente che il disegno di legge dimentica, come, ormai, troppi altri, che esistono in Italia grandi Istituti bancari degni di tutto il massimo rispetto per il loro grande nome, acquisito in secoli di opere sagge. E confido di non far torto a nessuna Banca se cito, per tutte, il Banco di Sicilia, a proposito del quale, giorni sono, l'onorevole Togni ha opportunamente formulato il voto, da me condiviso, che esso (ed altri) si adegui alle nuove esigenze impiegando, sempre più, i propri depositi in scopi produttivistici. E, se fosse presente, chiederei all'onorevole Togni se con questa incontenibile pletora di privilegi in ogni campo riservati all'I. M. I., che non ha alcuna tradizione, si incoraggia quel concorso dei risparmiatori privati i quali, alle cartelle, preferiscono i depositi specialmente presso banche che vantano antica fama. Or la legge in esame punta essenzialmente sull'I. M. I.

all'articolo 21 (ove si parla di «Enti») e all'articolo 26, dimenticando le altre banche, non esclusa l'anzidetta, oppure per esser già deciso che essa ed altre funzioneranno quali modesti corrispondenti dell'I. M. I. Per cui, ad esempio, per cantieri siciliani e per armatori siciliani, la legge non rende operante il Banco di Sicilia (gloria di quella Sicilia che abbiamo voluto, per prima, Regione autonoma!), ma lo vorrebbe limitare ad ufficio amministrativo qualsiasi dipendente dall'I. M. I.

E tutto questo in un momento nel quale è ancora palpitante in quest'aula la eco dell'ansia di tutti per avviare a buon porto la cosiddetta «questione meridionale»; senza compenetrarci di quella sensibilità che tutti gli italiani hanno, ed i meridionali in particolar modo; calpestando una tradizione e mortificando nomi, i quali, tra l'altro, godono del maggiore rispetto in tutto il mondo. Sotto quest'aspetto giudichi la Camera, durante l'esame degli articoli, se almeno gli istituti bancari di diritto pubblico — e comunque, per la Sicilia, il Banco di Sicilia — hanno e debbono avere in questa legge il loro posto in pienezza ed in dignità, posto al quale hanno il sacrosanto diritto di aspirare e che non deve esser loro sottratto per dare, come debbono, la più larga e fattiva collaborazione.

E, per chiudere in bellezza, mi si consenta di segnalare alla Camera che con l'articolo 34, si vuol rinviare *sine die* — e lo si è fatto per il decreto legislativo 29 giugno 1947, n. 779 — l'emanazione del regolamento di esecuzione della legge, applicando quello, nientemeno, di dieci anni or sono (13 aprile 1939, n. 1101) e successive modificazioni...

ANGELINI, *Relatore*. Se si aspetta il regolamento!...

ORLANDO. Ma mi perdoni, onorevole Relatore, se mi sorprende come un giurista del suo valore possa tollerare che una legge come questa non abbia il proprio regolamento, ed immediatamente. E mi stupisco non meno che, onorevole Ministro, escluso che quel regolamento Ella non abbia letto, nessuno abbia inteso il dovere di ricordarle che esso nacque male, crebbe peggio e si avviava a morire senza rimpianti, senza fiori, né opere di bene!...

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Non ce ne è altri!...

ORLANDO. Onorevole Ministro, ma se quello è inapplicabile ed altri non ve ne sono, ragione di più perché a questa legge si dia il proprio regolamento, tra l'altro in quanto al regolamento si richiama pressoché ogni

norma della legge stessa. Ed io vorrei pregarla, onorevole Saragat, di ascoltare il pensiero anche dei giuristi più modesti i quali le direbbero (scusi la mia immodestia!) che ho avuto ed ho ragione io nel definire quel regolamento: palinsesto con tracce di enigmistica, esasperante testimonianza di un pesante ed abominevole formalismo, di una sorpassata mentalità, di una casistica che essendosi dimostrata incapace a snellire, è apparsa troppo comoda per vagabondare tra fantasiose interpretazioni.

Onorevole Ministro, chiedi ai suoi funzionari, chiedi agli armatori se esagero e saprà da tutti che tale regolamento ha rappresentato e rappresenta un martirio tra i più raffinati che cervello umano abbia mai realizzato.

Formuleranno gli uni e gli altri una invocazione, mentre io Le rivolgo un invito ben preciso: ché Ella, con fervore, dia alla legge, senz'altro ed entro brevissimo termine, il proprio regolamento, tanto più in quanto questa volta non siamo disposti a tollerare che, come si è fatto in sordina nel passato, i benefici di essa rimangano in letargo per essere raggranellati, in eredità, dalle generazioni future.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi.

Mi si consenta di richiamare le mie stesse prime parole quando confidai di poter esprimere i «sentimenti che vibrano nell'animo mio». Essi hanno inteso manifestare la certezza che Ella, onorevole Ministro, con esplicite dichiarazioni, ci assicurerà che non esistono programmi predisposti e premeditate assegnazioni a cantieri ed armatori; che, pertanto, il provvedimento riguarda tutti gli armatori italiani, senza preferenze e senza preordinate esclusioni; che il disegno di legge intende riferirsi a tutti i tipi di navi che abbiano notevoli caratteristiche ed a tutti i cantieri (degni di questo nome), di tutte le stature; che tutte le maestranze interessate avranno, egualmente, diritto al lavoro ed a procurarsi onesti mezzi di sussistenza.

Così facendo saremo lieti che l'onorevole Ministro possa legare il Suo nome a questa legge, che dovrà contribuire efficacemente — se formulata come noi la sognamo — a rendere operosi i nostri cantieri navali e le industrie collaboranti, e non rimarremo insensibili alle sollecitudini del Governo intese a fare di questo nostro Paese un campo esemplare di operosità fattiva e di iniziative geniali e feconde.

Per mio conto ne sono certo sin d'ora perché Ella, onorevole Ministro, anziché irri-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

gidersi su formule che possono e debbono essere suscettibili, in questo disegno di legge, di efficaci ritocchi, vorrà dare ancora una volta prova di tutta la piena devozione Sua verso il Parlamento, rappresentativo di un popolo che, in eguaglianza così nei diritti come nei doveri, vuol raggiungere le sue migliori fortune attraverso un domani fecondo di pace e di lavoro. (*Vivissimi applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto ora a parlare l'onorevole Ducci, ma, prima di dargli la parola, desidererei che egli dichiarasse se preferisce parlare ora o se invece non reputi

più opportuno rimandare il suo intervento all'inizio della seduta pomeridiana.

DUCCI. Non vorrei fare la fine del conte Ugolino, signor Presidente! (*Si ride*).

PRESIDENTE. Allora siamo d'accordo. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 12.55.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI